



Rapporto di gestione
e di sostenibilità
delle FFS.

2018

In copertina

L'orologio FFS – un classico da ben 75 anni.

L'orologio FFS è un tratto distintivo dell'azienda. È stato espressamente ideato nel 1944 da Hans Hilfiker, ingegnere e collaboratore delle FFS. Diventato un'icona del design, è conosciuto in tutto il mondo. La lancetta rossa dei secondi si ispira alla paletta utilizzata per dare il segnale in stazione e ha la particolarità di fermarsi brevemente allo scoccare del minuto pieno. Con il suo design inconfondibile, l'orologio FFS è il simbolo dell'innovazione e dell'affidabilità e rappresenta la promessa che facciamo ai nostri clienti, oggi e domani.

Indice.

P05	Rapporto sulla situazione del Gruppo
P25	Corporate Governance
P43	Allegati
P44	Rapporto finanziario
P87	Rapporto di sostenibilità



Monika Ribar, presidente del Consiglio d'amministrazione, e Andreas Meyer, CEO

Rapporto sulla situazione del Gruppo 2018.

Gentili lettrici e lettori,

le FFS trasportano ogni giorno 1,25 milioni di viaggiatori e 205 000 tonnellate di merci. La nostra rete ferroviaria, con le sue 793 stazioni, tiene così unita la Svizzera e le sue regioni. 32 300 collaboratrici e collaboratori delle FFS lavorano ogni giorno per garantire e migliorare ulteriormente la puntualità e l'affidabilità della ferrovia, secondo il motto «padroneggiare la ferrovia». Allo stesso tempo è nostro compito guardare oltre l'attività giornaliera e dare forma alla mobilità del futuro. Nel 2018 abbiamo compiuto molti importanti progressi, pur sapendo che non tutto è sempre andato come avremmo voluto.

Per cinque dei nove obiettivi del Gruppo abbiamo ottenuto valori migliori rispetto all'esercizio precedente, mentre siamo peggiorati sul fronte della puntualità, della motivazione del personale e del free cash flow. Il valore relativo all'immagine è rimasto invariato. Anche per il futuro ci poniamo obiettivi ambiziosi. L'elevata sicurezza e la puntualità sono caratteristiche eccezionali che ci distinguono dagli altri mezzi di trasporto, conferendoci un vantaggio che intendiamo sfruttare al meglio. Manteniamo alta la sicurezza e vogliamo migliorare ulteriormente la puntualità e l'informazione alla clientela, come pure la nostra offerta e i nostri servizi. Nel rapporto prezzo/prestazione abbiamo compiuto passi avanti. Anche in questo ambito continuiamo comunque a impegnarci, concentrandoci in particolare sul giusto equilibrio tra produttività e qualità.

Il 2018 è stato un anno impegnativo dal punto di vista dell'esercizio. La puntualità ha registrato valori insoddisfacenti in Ticino e nella Svizzera romanda e, nel 4° trimestre, anche su altre linee intensamente sfruttate, come la tratta Berna-Zurigo. La ritardata consegna dei treni bipiano per il traffico a lunga percorrenza di Bombardier ha reso necessario utilizzare più a lungo e con maggiore intensità il vecchio materiale rotabile. A ciò si sono aggiunti diversi guasti tecnici senza cause sistematiche. Stando alle nostre misurazioni della puntualità dei clienti, nel 2018 nove viaggiatori su dieci sono arrivati puntuali a destinazione. Le statistiche nazionali e regionali sulla puntualità dei clienti e delle coincidenze sono importanti perché ci aiutano a migliorare il sistema globale. Per il cliente, tuttavia, conta soprattutto se il suo treno è arrivato puntuale oppure no. Intendiamo pertanto concentrarci in primo luogo sull'informazione ai clienti personalizzata, e naturalmente garantire un esercizio stabile e migliorare l'informazione al pubblico sulla qualità della puntualità.

La soddisfazione dei clienti nel traffico viaggiatori e merci è migliorata rispetto all'esercizio precedente. Si è invece mantenuta costante nell'ambito di Immobili. La sicurezza si è nuovamente attestata ad alto livello, con un minor numero di infortuni professionali e di incidenti di treni e di manovra rispetto al 2017.

Mai in passato abbiamo effettuato così tanti interventi di manutenzione dell'infrastruttura come nel 2018. Allo stesso tempo abbiamo portato avanti progetti di ampliamento, sempre senza interrompere l'esercizio ferroviario, compiendo così ulteriori progressi nel mantenere in buone condizioni la nostra infrastruttura.

La messa in esercizio dei nuovi treni bipiano per il traffico a lunga percorrenza procede a rilento e di questo ci scusiamo con i nostri clienti. Sulla tratta tra San Gallo e Ginevra Aeroporto non è stato possibile introdurre i nuovi treni a partire dal cambiamento d'orario, come previsto originariamente. Insieme al fornitore Bombardier, le FFS stanno facendo tutto il possibile affinché i nuovi treni entrino quanto prima in servizio in modo affidabile.

La Confederazione e i Cantoni hanno ordinato prestazioni per circa CHF 3,5 mia, che comprendono esercizio e manutenzione dell'infrastruttura, traffico regionale e ampliamenti. Siamo grati per questa dimostrazione di fiducia e vogliamo utilizzare queste risorse pubbliche nel modo più efficace ed efficiente possibile. Avere ulteriormente incrementato la nostra produttività nell'ambito dell'esercizio e della manutenzione è per noi fonte di soddisfazione.

Con CHF 568 mio, il risultato consolidato del 2018 è positivo. L'utile rimarrà integralmente nel sistema ferroviario, poiché continueremo a investire nelle misure tariffarie, nel servizio e nella qualità. In qualità di committenti, Confederazione e Cantoni beneficeranno di un migliore grado di copertura dei costi nel traffico regionale. Incrementando la produttività dell'infrastruttura abbiamo ridotto il prezzo della corrente di trazione, a vantaggio di tutte le imprese di trasporto ferroviario nel traffico viaggiatori e merci.

Lo scorso anno il Parlamento ha confermato che l'esercizio ferroviario e l'infrastruttura continueranno a coesistere in una sola azienda – una dichiarazione esplicita a favore della ferrovia integrata. Questo sì alla «soluzione svizzera» rappresenta allo stesso tempo uno stimolo a dimostrare ogni giorno che siamo una delle migliori ferrovie del mondo.

In futuro prima di prendere decisioni destinate a trasformare radicalmente i trasporti pubblici, la Svizzera dovrà interrogarsi maggiormente su alcune domande fondamentali: quali sono le implicazioni in termini di efficienza, servizio e qualità per i clienti? E quali quelle in termini di rapporto prezzo/prestazione per i clienti, la Confederazione e i Cantoni come committenti? O ancora quali sono le implicazioni in termini di orientamento al futuro e valore dell'azienda e dei suoi posti di lavoro? Questo vale per la competitività nel traffico a lunga percorrenza e nel traffico viaggiatori internazionale, per gli autobus a lunga percorrenza e per l'apertura del mercato dei trasporti. Pensando ad esempio al traffico a lunga percorrenza, cosa vogliamo veramente? Oggi serve a collegare tutta la Svizzera e fornisce un contributo alla coesione tra le regioni. Attualmente disponiamo di un sistema di cooperazione con buone offerte di trasporto, orari ben armonizzati e il principio «un viaggio, un biglietto». Passare a un regime di concorrenza o adottarne alcuni aspetti significherebbe indebolire la cooperazione per la quale si distingue la Svizzera. Naturalmente, qualora si arrivasse a un cambio di sistema nella piena consapevolezza dei rischi e degli effetti collaterali, le FFS si preparerebbero ad affrontarlo.

L'infrastruttura stradale, ferroviaria, energetica e delle telecomunicazioni è il fondamento della competitività e della qualità di vita della Svizzera. È un ambito che offre ancora un potenziale significativo, sia dal punto di vista politico-economico sia da quello imprenditoriale. La ferrovia vanta una lunga tradizione e conserverà in gran parte la sua dimensione materiale. Dobbiamo però continuare sulla strada dell'automazione, per sfruttare l'infrastruttura in modo ancora più efficiente. Con il programma di innovazione del settore smartrail 4.0 saremo in grado di incrementare del 30 per cento la capacità dell'attuale infrastruttura. In collaborazione con la Confederazione, stiamo adottando il metodo di pianificazione e costruzione digitale Building Information Modeling (BIM).

La Svizzera ha bisogno di un'infrastruttura digitale a livello nazionale che assicuri una conservazione affidabile, sicura e indipendente dei dati, come pure un facile scambio che favorisca le relazioni d'affari e il contatto con la popolazione e l'amministrazione. Le singole componenti, ad esempio l'identità elettronica o le tecnologie di protezione dei dati, sono attualmente in fase di realizzazione. Manca tuttavia un'architettura globale. Alle FFS serve questa infrastruttura digitale nazionale per conservare i dati sulla mobilità in modo sicuro per i clienti, gestire in modo ottimale i flussi di traffico, migliorare lo sfruttamento e dimensionare più efficacemente gli impianti. La Svizzera ha bisogno di un'infrastruttura digitale globale anche per lo sviluppo di città e regioni, per le soluzioni di e-government, per l'ambito sanitario ed energetico, per la connettività e la protezione dei dati.

Pur considerando tutto il potenziale offerto dalla digitalizzazione, il contatto tra le persone rimane importante e il giusto equilibrio tra dimensione fisica e digitale è decisivo. Per questo anche in futuro forniremo consulenze personali ai nostri clienti e aiuteremo le nostre collaboratrici e i nostri collaboratori ad affrontare la svolta digitale. Fondamentale per la nostra clientela è poter usufruire di offerte e servizi più vantaggiosi – come il ticketing automatico, informazioni personalizzate in caso di guasto o indennizzi equi per i ritardi causati dalle FFS.

Senza fiducia non si va mai molto lontano. Serve il coraggio di rischiare, e serve una cultura che ci permetta di imparare dagli errori, insieme ai nostri partner. Anche a livello aziendale continuiamo a puntare su fiducia, definizione autonoma di obiettivi ambiziosi e margini di manovra più ampi per i collaboratori. Di fronte al crescente dinamismo del mercato e a una regolamentazione in continuo divenire, noi poniamo l'accento sulla necessità di delegare maggiori responsabilità alle regioni e ai progetti e di velocizzare e semplificare gli iter decisionali. Fornendo una risposta più rapida alle esigenze dei clienti grazie a regioni forti, le FFS miglioreranno anche la puntualità a livello regionale, l'informazione alla clientela in caso di guasto e la soddisfazione dei clienti.

Le FFS vanno incontro al futuro ponendosi come ferrovia forte, fornitore affidabile di servizi di mobilità e partner di sviluppo interessante. Nel 2019 inaugureremo il Léman Express. Prevediamo di accogliere un numero di viaggiatori mai raggiunto in passato per accompagnarli a grandi eventi quali la Festa federale di ginnastica o la Fête des Vignerons. E con l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri alla fine del 2020 si concluderà la realizzazione della NFTA, che segnerà una svolta epocale nella mobilità europea.

Desideriamo ringraziare le nostre collaboratrici e i nostri collaboratori, che sono il volto delle FFS e sono sempre disponibili per i clienti, anche quando non tutto va come dovrebbe. E ringraziamo i nostri clienti, la Confederazione, i Cantoni e la popolazione svizzera per la fiducia, augurando a tutti buon viaggio.



Monika Ribar
Presidente Consiglio d'amministrazione FFS SA



Andreas Meyer
CEO FFS SA

Una ferrovia forte per la Svizzera.

Nel 2018 è aumentato ulteriormente il numero di passeggeri al giorno che ha viaggiato con le FFS. Sulla nostra rete e nelle nostre 793 stazioni si sono spostati quotidianamente 1,25 milioni di viaggiatori e sono circolati 8917 treni viaggiatori, con una tendenza al rialzo.

Risultato positivo.

Il risultato consolidato è aumentato di CHF 169 mio attestandosi a CHF 568 mio. Di questi, CHF 102 mio sono stati realizzati nei settori Traffico regionale e Infrastruttura. Tale importo è attribuito alle riserve di diritto speciale conformemente alle disposizioni legali. Anche i CHF 467 mio restanti dai settori generali finanziati con mezzi propri vengono reinvestiti interamente nel sistema ferroviario, ad esempio per il materiale rotabile. Questo risultato è stato possibile anche grazie al programma di efficienza RailFit20/30 avviato nel 2016. I risultati ottenuti sono quelli auspicati, con risparmi pari a CHF 1131 mio a fine 2018. Abbiamo infatti ridotto i costi amministrativi, incrementato la produttività nel traffico viaggiatori e merci come pure per Infrastruttura, e ottenuto più risultati con meno risorse sul fronte degli investimenti e degli acquisti. Rispetto al risultato dell'anno precedente sono venuti meno effetti straordinari, quali la rettifica di valore di FFS Cargo e gli accantonamenti di ristrutturazione per CHF 208 mio. All'opposto, gli utili conseguiti con la vendita di immobili hanno segnato una flessione. Nelle prossime fasi di attuazione di RailFit20/30 si darà come sempre priorità a una maggiore sicurezza, puntualità e soddisfazione dei clienti, aspetti per i quali non scendiamo mai a compromessi.

L'utile resta interamente nel sistema ferroviario. Il contributo al risultato derivante dai settori con diritto di indennità quali 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.

Le prestazioni ordinate da Confederazione e Cantoni per l'esercizio e la manutenzione dell'infrastruttura, il traffico regionale e gli ampliamenti sono aumentate del 2,8 per cento rispetto all'esercizio precedente, portandosi a CHF 3466 mio.

Vantaggi per clienti e committenti.

Nel 2018 gli incrementi di produttività ci hanno permesso di attuare riduzioni dei prezzi per CHF 80 mio con i biglietti risparmio, cioè CHF 30 mio in più di quanto preannunciato. Abbiamo venduto 5 mio di biglietti risparmio, con picchi di 30 000 in alcuni giorni. Questa strategia ha generato traffico supplementare per tutti i trasporti pubblici e ha contribuito a occupare treni scarsamente utilizzati. Un terzo dei clienti ha infatti deciso di intraprendere il viaggio solo grazie agli sconti disponibili, un cliente su quattro ha modificato il suo orario di viaggio e il 20 per cento ha scelto il treno anziché l'auto.

Abbiamo inoltre investito nella pulizia dei treni e ridotto i prezzi del catering ferroviario. Per ridurre ulteriormente i tempi di attesa per i clienti, abbiamo aumentato il numero di collaboratori allo sportello e nel Contact Center di Briga negli orari di punta. Per migliorare la qualità e offrire prezzi più competitivi abbiamo investito complessivamente CHF 156 mio. Entro la primavera 2019 puliremo le carrozze IC2000, imbrattate a causa di un errore del fornitore della protezione antigraffiti.

Il buon risultato ci permette di continuare a investire nel servizio e nella qualità.

Il buon risultato ottenuto ci permetterà di migliorare ulteriormente il rapporto prezzo/prestazione per i nostri clienti e di continuare a investire nel servizio e nella qualità. Sono nuovamente previsti biglietti risparmio, a cui si aggiungono buoni per i titolari di abbonamenti e miglioramenti dei servizi di catering, nell'ambito dell'informazione alla clientela e della pulizia.

Incrementando la produttività dell'infrastruttura siamo stati in grado di ridurre di CHF 23 mio annui il prezzo della corrente di trazione. Un vantaggio di cui hanno beneficiato tutte le imprese di trasporto ferroviario nel traffico viaggiatori e merci. In qualità di committenti, Confederazione e Cantoni godono di un migliore grado di copertura dei costi nel traffico regionale. Gli incrementi della produttività permettono inoltre alle FFS di chiedere all'Ufficio federale dei trasporti l'applicazione entro il 2021, o se possibile anche prima, di riduzioni dei prezzi delle tracce per circa CHF 100 mio. Le imprese di trasporto ferroviario possono così migliorare il loro rapporto prezzo/prestazione a favore dei clienti e rafforzare la loro competitività lungo la catena della mobilità e della logistica.

Promozione delle nuove leve.

Nel 2018 l'associazione Login formazione professionale SA ha formato 1620 apprendisti in 25 professioni delle FFS. 430 di questi posti sono integrati nei cosiddetti Junior Business Team, strutture in cui gli apprendisti, seguiti da formatori, assumono la responsabilità per l'intera catena di creazione di valore. Nell'anno in esame 447 apprendisti hanno concluso la loro formazione presso le FFS.



Puntualità talvolta insufficiente.

La soddisfazione dei clienti nel traffico viaggiatori e merci è migliorata rispetto all'esercizio precedente. Si è invece mantenuta costante nell'ambito di Immobili.

La puntualità dei clienti è in calo: il 90,1 per cento dei viaggiatori è arrivato puntualmente a destinazione, mentre le coincidenze mantenute sono state del 97,0 per cento.

La puntualità ha registrato valori insoddisfacenti in Ticino e nella Svizzera romanda e, nel 4° trimestre, anche su altre linee intensamente sfruttate come la tratta Berna–Zurigo.

A influire sulla puntualità è stata l'intensa opera di manutenzione eseguita dalle FFS, che ha raggiunto livelli mai toccati in precedenza, insieme agli ampliamenti dell'infrastruttura, con cantieri che hanno richiesto numerosi sbarramenti delle tratte. Allo stesso tempo le FFS hanno ampliato l'offerta e gestito come sempre grandi quantità di traffico supplementare, ad esempio per grandi manifestazioni quali la Street Parade o le gite scolastiche. La consegna in ritardo dei treni bipiano per il traffico a lunga percorrenza di Bombardier ha reso necessario utilizzare più a lungo e con maggiore intensità il vecchio materiale rotabile. A ciò si sono aggiunti diversi guasti tecnici senza cause sistematiche a locomotive, carrozze, apparecchi centrali, linee di contatto o sistemi IT. Ulteriori motivi sono stati i ritardi dall'estero e, purtroppo, anche infortuni a persone.

Le FFS pianificano di aumentare la quota di rimborso delle spese di viaggio per i viaggiatori che hanno subito un ritardo. A partire da un ritardo di 60 minuti i clienti ricevono attualmente un buono caffè e, nel traffico a lunga percorrenza, un Rail Check Sorry da CHF 10 (in 2ª classe) o CHF 15 (in 1ª classe). In futuro intendiamo risarcire metà del prezzo del biglietto e, nei casi gravi, persino l'intero importo. Con questa decisione imprenditoriale vogliamo spingerci oltre il regolamento del settore, che prevede un rimborso massimo pari alla metà del prezzo del biglietto. I primi passi in tal senso verranno intrapresi nel 2019.

La sicurezza si è nuovamente attestata ad alto livello, con un minor numero di infortuni professionali e di incidenti di treni e di manovra rispetto al 2017. La sicurezza e l'affidabilità dell'esercizio ferroviario rimangono come sempre i nostri obiettivi prioritari. Con il nostro programma di sicurezza e qualità vogliamo migliorarci ulteriormente, ad esempio nella sicurezza durante le operazioni di manovra o sui cantieri, come pure nella puntualità o nell'informazione alla clientela.

Risparmio di energia e riduzione delle emissioni di CO₂.

Che si tratti di corrente di trazione, corrente domestica o energia termica per il riscaldamento dei fabbricati, l'energia riveste un ruolo cruciale nella realizzazione di una mobilità sostenibile. Grazie a un pacchetto completo di provvedimenti, nel 2018 abbiamo risparmiato 382 GWh di energia, riducendo così i costi di CHF 32 mio.

Abbiamo inoltre ridotto di 62 803 tonnellate le emissioni di CO₂ rispetto al 2010, superando così il nostro obiettivo annuale. Un risultato che dobbiamo alla rinuncia agli impianti di riscaldamento a combustibili fossili da parte di FFS Immobili e all'utilizzo delle nuove locomotive a doppia alimentazione di FFS Cargo.

La ferrovia è un mezzo di trasporto rispettoso delle risorse, anche in termini di sfruttamento del terreno, considerando che il consumo di superfici per il traffico viaggiatori è inferiore di un fattore tra 2,5 e 3 rispetto al traffico stradale. Questo fattore arriva ad essere addirittura tra 7 e 9 nel confronto fra traffico merci sulla rete delle FFS e traffico pesante su strada.

Pronti ad affrontare il futuro con FFSagili2020.

Per 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, abbiamo attuato diversi provvedimenti che rientrano nel programma FFSagili2020.

Nel traffico viaggiatori ci siamo orientati all'attività di base, nell'intento di aumentare la soddisfazione dei clienti, migliorare la puntualità e perfezionare l'informazione in caso di guasto. Per questo motivo, nella produzione ferroviaria FFS Viaggiatori gestisce ora

insieme il materiale rotabile e il personale di locomotiva, dei treni, di pulizia e di manovra. Per poter fornire informazioni più chiare e immediate in caso di guasto, gestiamo a livello centrale queste prestazioni presso le sedi delle quattro centrali di esercizio di Pollegio, Losanna/Renens, Olten e Zurigo Aeroporto.

Regioni forti per essere più vicini ai clienti.

Fornendo una risposta più rapida alle esigenze dei clienti, le FFS migliorano anche la puntualità a livello regionale, l'informazione alla clientela in caso di guasto e la soddisfazione dei clienti. Per questo abbiamo ulteriormente rafforzato la responsabilità delle regioni FFS e consolidato il loro ruolo caricandole di maggiori competenze decisionali. I responsabili delle Regioni Sud, Ovest, Centro ed Est curano attualmente la presentazione generale delle FFS e gestiscono la soddisfazione dei clienti a livello regionale, come pure la qualità nell'esercizio e l'informazione alla clientela. Sono responsabili delle prospettive generali regionali, quindi di armonizzare lo sviluppo della mobilità, il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria e lo sviluppo delle superfici FFS. Sono inoltre i principali interlocutori per i Cantoni e assicurano in tal modo lo scambio diretto delle informazioni.

Siamo consapevoli che grandi cambiamenti nell'azienda suscitano domande e perplessità tra il personale. Per questo procediamo per gradi e diamo molta importanza a un'informazione trasparente.

FFS Cargo sposa l'innovazione.

Da marzo 2019 FFS Cargo avvierà un progetto pilota per testare – prima fra tutte le ferrovie merci d'Europa – l'impiego della prova dei freni e dell'accoppiamento automatici nel traffico combinato. Negli ultimi mesi si sono eseguiti interventi di trasformazione su carri merci e locomotive di manovra e di linea, che saranno ora impiegati nel traffico interno combinato.



Risultato positivo nel traffico viaggiatori.

Nel traffico viaggiatori abbiamo ottenuto un buon risultato. Ciò è da ricondursi ai maggiori ricavi, all'andamento positivo delle comunità dei trasporti e a un'efficace ottimizzazione dei costi. Anche il traffico viaggiatori internazionale si attesta su buoni livelli, nonostante i lunghi scioperi in Francia. A influire positivamente è stato in particolare l'incremento della domanda sull'asse nord-sud.

Nel confronto con l'esercizio precedente, il numero di viaggiatori-chilometri ha registrato un aumento meno marcato rispetto ai ricavi del traffico viaggiatori. I motivi principali di questa discrepanza sono i tragitti più corti compiuti dai viaggiatori e il minor utilizzo degli abbonamenti rispetto al 2017. Nel 2018 il settore tempo libero e carte giornaliera è stato favorito da condizioni meteo ideali per le escursioni.

Ancora in crescita il trend dei biglietti digitali.

Il numero di abbonamenti generali è aumentato del 2,1 per cento rispetto all'esercizio precedente, quello degli abbonamenti metà-prezzo del 2,6 per cento. I clienti fissi sono quindi più numerosi che mai: oltre 3 milioni di viaggiatori possiedono un abbonamento metà-prezzo o generale, ovvero circa il 36 per cento della popolazione svizzera.

Per i biglietti digitali si conferma un trend decisamente in crescita. Per la prima volta le FFS hanno venduto globalmente oltre 100 milioni di biglietti. Un record al quale hanno contribuito in particolare i canali di vendita digitali [ffs.ch](https://www.ffs.ch) e Mobile FFS, che hanno registrato un aumento delle vendite del 37 per cento a fronte di un calo di affluenza agli sportelli e ai distributori automatici.

I servizi online saranno ulteriormente semplificati, individualizzati e personalizzati, ad esempio con il ticketing automatico EasyRide dell'app Mobile FFS, l'introduzione di TWINT o la possibilità di eseguire un login allo SwissPass tramite SwissID. La maggior parte dei punti di contatto digitali tra le FFS e i viaggiatori è inoltre già priva di barriere. In collaborazione con «Accesso per tutti», la fondazione per un utilizzo della tecnologia conforme alle esigenze dei disabili, stiamo ampliando costantemente questa offerta.

La consulenza personalizzata non perde terreno.

Nonostante la tendenza sempre maggiore ad acquistare biglietti digitali, continueremo come sempre a offrire ai nostri clienti una consulenza personalizzata. Negli oltre 150 centri viaggiatori delle FFS e in tutte le stazioni più frequentate, i nostri clienti potranno richiedere consulenze individuali su tutte le offerte di viaggio in Svizzera e all'estero e acquistare biglietti.

Sebbene la vendita ai distributori automatici di biglietti sia diminuita, questo rimane sempre un importante canale di distribuzione. Anche in futuro sarà disponibile almeno un distributore automatico in ogni punto di fermata. I clienti che necessitano di assistenza per il loro utilizzo possono rivolgersi 24 ore su 24 a un numero telefonico gratuito e alla hotline Rail Service.

Ai clienti che non si sono ancora familiarizzati con i canali di vendita digitali offriamo corsi per adulti a bordo del treno scuola e scoperta. I partecipanti imparano ad esempio ad acquistare un biglietto utilizzando l'app Mobile FFS o a consultare l'orario tattile.

Anche in futuro sarà disponibile almeno un distributore in ogni punto di fermata.

Messa in servizio difficoltosa dei nuovi treni bipiano.

La messa in esercizio dei nuovi treni bipiano per il traffico a lunga percorrenza procede a rilento e di questo ci scusiamo con i nostri clienti. Sulla tratta San Gallo–Ginevra Aeroporto non è stato possibile utilizzare i nuovi treni a partire dal cambiamento d'orario, come previsto originariamente. Insieme al fornitore Bombardier, stiamo facendo tutto il possibile affinché i nuovi treni entrino quanto prima in servizio in modo affidabile.

I nuovi treni possono raggiungere i 400 m di lunghezza e offrono quasi 1300 posti a sedere. Se un numero tale di viaggiatori si spostasse su strada – in base al grado di occupazione media – sarebbero necessarie 825 auto. Disposte una dopo l'altra queste formerebbero una lunga carovana di 3,6 km, mentre suddivise su tre corsie occuperebbero un tratto autostradale di 1,2 km. Le emissioni di CO₂ sarebbero oltre 1500 volte superiori rispetto al viaggio in treno.

I danni causati da atti vandalici sul materiale rotabile sono nuovamente aumentati nel 2018, attestandosi a CHF 5,8 mio. Il numero dei casi di graffiti è salito del 29 per cento e l'importo dei danni è aumentato del 43 per cento raggiungendo quota CHF 3 mio, poiché le superfici prese di mira sono sempre più estese. Le FFS collaborano a stretto contatto con le autorità di perseguimento penale denunciando ogni singolo caso. All'inizio del 2019 è stato possibile chiamare a rispondere del loro operato diversi gruppi di sprayer.

Un anno denso di eventi.

Il 2019 sarà un anno all'insegna degli eventi: come fornitori di servizi di trasporto, contribuiremo al successo di un numero di eventi mai raggiunto in passato: dalla Festa federale di ginnastica, alla Fête des Vignerons, senza dimenticare la Züri Fäscht. A questi si aggiungono come ogni anno openair, concerti e feste popolari.



Insieme per abbattere le barriere.

Permettere ai nostri clienti di viaggiare senza barriere è per noi una priorità e un punto fermo della nostra strategia. Per questo compiamo grandi sforzi e investimenti per fare sì che le persone con problemi di mobilità – ad es. viaggiatori in sedia a rotelle, persone anziane, ma anche viaggiatori con passeggini o bagagli ingombranti – possano utilizzare senza ostacoli i nostri treni.

Le FFS investono ingenti risorse per adeguare i propri treni alle esigenze dei disabili e, laddove necessario, per trovare soluzioni complementari di assistenza. Ne è un esempio il Call Center Handicap FFS, che aiuta i clienti con mobilità ridotta nella pianificazione e durante il viaggio in treno. 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 2018 sono stati organizzati quasi 150 000 servizi di assistenza per circa CHF 10 mio, impiegando 78 collaboratori in tutta la Svizzera. Attualmente il 78 per cento di tutti i collegamenti è accessibile in sedia a rotelle, autonomamente o con l'assistenza del personale FFS.

Alla fine del 2018 le FFS erano intervenute su 352 stazioni, consentendo così al 61 per cento dei viaggiatori di salire o scendere senza problemi dai treni grazie a rialzi dei marciapiedi, rampe e ascensori. Entro fine 2023 prevedono di eseguire i necessari adattamenti in altre 213 stazioni, in modo che il 93 per cento dei viaggiatori possa viaggiare senza barriere. Nelle convenzioni sulle prestazioni siglate con la Confederazione per il periodo 2017-2024 è stato previsto di investire oltre CHF 1 mia per garantire l'accesso senza barriere alla ferrovia.

Nell'acquisto dei nuovi treni bipiano, le FFS hanno agito nel rispetto delle direttive del diritto in materia di acquisti pubblici (LAPub/OAPub) e di eliminazione degli svantaggi nei confronti dei disabili (LDis). Per permettere la circolazione dei treni sul piano internazionale dobbiamo inoltre attenerci alle direttive e alle norme europee, ad esempio in relazione al profilo di spazio libero e all'altezza di accesso. Ciò implica una maggiore complessità costruttiva rispetto a un veicolo impiegato esclusivamente nel traffico locale ed esclude la possibilità di acquistare veicoli base che possano entrare immediatamente in servizio. Con una pendenza del 15 per cento, le rampe nella zona d'ingresso soddisfano la normativa vigente (specifiche tecniche di interoperabilità concernenti le persone con mobilità ridotta, STI-PRM). In questo modo si garantisce che i treni possano essere utilizzati come previsto per i collegamenti con Monaco di Baviera al più tardi a partire dal 2030. Le FFS creano così i presupposti necessari per potenziali trasporti addizionali verso la Germania o l'Austria.

Test per la navigazione Internet gratuita a bordo dei treni.

La ricezione mobile a bordo dei treni svizzeri è eccellente nel confronto internazionale, come confermato dal test condotto all'inizio dell'anno dalla rivista specializzata «Connect». A livello di ricezione dati, ad esempio, gli operatori di telefonia mobile in Svizzera raggiungono fino al 95 per cento del punteggio possibile, contro il 61 per cento dell'Austria e il 42 per cento della Germania.

L'elevato numero di antenne lungo le tratte consente una performance decisamente migliore rispetto a un collegamento WiFi sul treno. Le FFS, in collaborazione con gli operatori di telefonia mobile, investono pertanto costantemente nel miglioramento della copertura di rete mobile lungo le tratte ferroviarie, nelle gallerie e sui treni.

Sulla base dell'attuale copertura di rete mobile, le FFS conducono un test tecnologico per la navigazione Internet gratuita a bordo dei treni. Ai clienti che non dispongono

La ricezione mobile in treno è eccellente nel confronto internazionale.

di una tariffa forfettaria le FFS offrono una vera innovazione con FreeSurf FFS. Dopo essersi registrati la prima volta nell'app Free Surf FFS, l'azienda si fa carico dei costi di connessione e i clienti navigano gratuitamente. Anziché la connessione WiFi da selezionare, spesso più lenta rispetto alla telefonia mobile diretta, i viaggiatori mantengono così il loro collegamento abituale con lo smartphone, ma a spese delle FFS.

Offensive Qualité Clients.

Con la task force Offensive Qualité Clients lavoriamo con il massimo impegno sulla tratta Losanna–Ginevra affinché l'intensa attività di costruzione si ripercuota il minimo possibile sui nostri clienti. Punto focale è la puntualità.



Immobili: crescita maggiore rispetto al commercio svizzero al dettaglio.

Con un risultato di CHF 339 mio, FFS Immobili ha fornito una performance inferiore rispetto all'anno precedente. Il risultato viene utilizzato per la manutenzione dell'infrastruttura e per rimborsare i prestiti della Cassa pensioni delle FFS.

I fatturati di terzi nelle 32 più grandi stazioni hanno avuto un andamento positivo, superando di CHF 61 mio quelli dell'anno precedente ed evidenziando una crescita leggermente superiore rispetto al commercio al dettaglio svizzero (+0,1 per cento). Le tre stazioni con il fatturato più alto sono state Zurigo, Berna e Lucerna. I fatturati di San Gallo, Zurigo e Ginevra Cornavin hanno registrato la crescita più marcata.

Il risultato sulla vendita di immobili è sceso da CHF 207 mio a CHF 107 mio. Nei prossimi anni gli utili dalle vendite di immobili si stabilizzeranno intorno ai CHF 60 mio. Con il nostro portafoglio di oggetti d'investimento vogliamo fare sì che le aree adiacenti alla ferrovia acquistino sempre più valore. Grazie a una strategia di investimento selettiva, partecipiamo a uno sviluppo positivo a lungo termine delle aree più richieste, determinato tra l'altro dalle maggiori frequenze nel traffico ferroviario. Con la vendita di

aree meno interessanti e l'alienazione sistematica di oggetti meno redditizi, ad alta manutenzione e non strategici, creiamo liquidità e rettifichiamo il nostro portafoglio.

Nel lungo periodo le FFS costruiranno circa 10 000 nuove abitazioni. Sempre nel lungo periodo, la quota di alloggi a pigione moderata nel portafoglio delle FFS dovrebbe attestarsi all'incirca su un terzo. Rispetto ad altre imprese immobiliari o a città e Comuni, l'azienda è quindi ben posizionata: la quota di appartamenti a prezzi convenienti o di utilità pubblica oscilla mediamente in città tra il 10 e il 30 per cento.

In vista della realizzazione dell'area della Neugasse a Zurigo, le FFS hanno condotto un workshop e un dibattito pubblico incentrato su attività commerciali, cultura e utilizzo condiviso. L'inizio della rivalutazione dell'area della Neugasse è pianificato per il 2022.

BIM come motore di innovazione.

Sia nell'ambito immobiliare che nella pianificazione dell'infrastruttura, in futuro le FFS si affideranno al Building Information Modeling (BIM), che le aiuterà a semplificare le interfacce relative a pianificazione, costruzione e gestione e a ridurre la perdita di informazioni. Prevediamo che riusciremo così a risparmiare oltre CHF 100 mio all'anno. Per la Svizzera il BIM rappresenta un potenziale di risparmio complessivo di quasi CHF 5 mia all'anno, di cui CHF 1,5 mia solo per la Confederazione.

Torna in attivo il traffico merci.

Con un risultato di CHF 12,9 mio, FFS Cargo è nuovamente in attivo, a dimostrazione che le misure per il risanamento e la performance sono state efficaci. Questo rappresenta un passo importante verso una stabilizzazione finanziaria sostenibile. Tuttavia, nel 2018 si sono presentati fattori eccezionali, come ammortamenti più bassi a causa della rettifica di valore del 2017 o vendite di materiale rotabile.

Dal 2019 le FFS, e con esse quindi anche FFS Cargo, non riceveranno più alcuna sovvenzione diretta dalla Confederazione, sovvenzione che negli ultimi anni era stata progressivamente ridotta fino a giungere a CHF 8 mio. Nel complesso la situazione

resta tesa: FFS Cargo opera in regime di concorrenza e deve poter essere certa che la ferrovia venga utilizzata laddove può far valere i suoi punti di forza e i clienti sono disposti a pagare il prezzo corrispondente.

Fondamentale per l'approvvigionamento della Svizzera, il traffico a carri sistematico ha mostrato un andamento positivo, con un leggero aumento del fatturato dell'1,7 per cento rispetto all'esercizio precedente. Il traffico a carri isolati per trasporti di piccole quantità, invece, ha nuovamente subito un calo del 2,4 per cento ed è sempre più sotto pressione. Per questo fino

alla fine del 2019 FFS Cargo testerà insieme ai suoi clienti le possibili alternative a un servizio a giorni fissi, ad esempio un raggruppamento delle consegne. In questo modo sarà possibile evitare sorprese per i clienti. Le prime esperienze condotte evidenziano che in circa il 60 per cento dei casi è possibile trovare soluzioni migliori rispetto a quelle già in uso.

Grazie a un aumento dei ricavi di CHF 11,6 mio, SBB Cargo International ha registrato un risultato positivo di CHF 6,1 mio. La produttività ha risentito in particolare dei numerosi cantieri sull'intera rete, che hanno determinato un prolungamento dei percorsi, un peggioramento delle fasce temporali e coincidenze non adeguate. La prestazione chilometrica è aumentata rispetto all'anno precedente. I trasporti perduti l'anno prece-

La situazione resta tesa:
FFS Cargo opera in regime
di concorrenza.

dente a causa dell'interruzione dell'esercizio presso Rastatt sono stati ampiamente riconquistati.

Da gennaio 2019 FFS Cargo è una società indipendente del Gruppo. Le FFS pongono così le basi per trovare entro quest'anno possibili partecipazioni di terzi nella FFS Cargo SA. Gli obiettivi prioritari saranno continuare ad assicurare ai clienti del traffico merci un'offerta qualitativamente elevata e rendere competitiva l'azienda.

In quanto società indipendente, per FFS Cargo sarà più semplice trovare l'auspicata partecipazione finanziaria di minoranza. Ciò permetterà infatti agli investitori di partecipare più attivamente al futuro orientamento del traffico merci su rotaia. L'appello lanciato sul mercato per la conclusione di un partenariato con FFS Cargo ha attirato diversi interessati dalla Svizzera e dall'estero. Le offerte sono attualmente in fase di esame. Una decisione al riguardo sarà presa nel corso del 2019.

Opportunità Ceneri 2020: una svolta epocale nella mobilità europea.

Con l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri, nel dicembre del 2020 verrà completata l'opera del secolo: la nuova ferrovia transalpina (NFTA). A fronte di un investimento totale di CHF 23 mia, imprimerà una svolta decisiva alla mobilità europea. Il vecchio sogno di una ferrovia di pianura per il traffico merci su rotaia che congiunge i porti del Mare del Nord al Mediterraneo diverrà così realtà.

Vantaggio ecologico.

La ferrovia è uno dei mezzi di trasporto più ecocompatibili, rispettosi delle risorse ed efficienti sul piano energetico. Con obiettivi ambiziosi e misure efficaci, ridurremo anche in futuro le emissioni di CO₂ e il consumo di energia. I nostri clienti potranno così viaggiare su veicoli con caratteristiche di ecocompatibilità ed efficienza energetica superiori a quelle delle auto elettriche.



Nel traffico viaggiatori la galleria di base del Monte Ceneri ci permetterà di garantire un esercizio stabile lungo la tratta Zurigo–Milano con un tempo di viaggio di tre ore. Con il collegamento diretto Lugano–Locarno intendiamo inoltre raddoppiare l’offerta dimezzando allo stesso tempo la durata del viaggio. Nel traffico merci ci siamo prefissi di ridurre di due ore il tempo di trasporto nel corridoio Reno-Alpi e di incrementare la capacità creando oltre 3000 posti per semirimorchi al giorno.

Per accorciare le distanze con l’Europa, tuttavia, resta ancora molto da fare: completare puntualmente il corridoio di 4 metri, predisporre congiuntamente le linee d’accesso, armonizzare gli orari, coordinare meglio i cantieri e ottimizzare ulteriormente l’esercizio e la gestione dei guasti. Una sfida che vogliamo affrontare insieme ai nostri partner.

Ulteriore aumento della produttività per Infrastruttura.

Nel 2018 FFS Infrastruttura ha ulteriormente incrementato la produttività, soprattutto grazie all’efficienza degli interventi di manutenzione eseguiti sugli impianti ferroviari e per la fornitura di energia. Il risultato di Infrastruttura si attesta così a CHF 78,2 mio. Il risultato del settore Energia (CHF 24,8 mio) viene reinvestito in impianti per la fornitura di energia; quello del settore Rete (CHF 53,3 mio) è a destinazione vincolata e confluisce nelle riserve di diritto speciale per il futuro.

Mai le FFS hanno eseguito così tanti lavori di manutenzione e rinnovo come nel 2018. Grazie allo sforzo dei nostri collaboratori, che hanno lavorato in condizioni difficili sopportando la calura estiva, ci stiamo avvicinando al volume che ci permetterà di garantire a lungo termine il mantenimento dell’infrastruttura esistente.

Con i giusti presupposti, anche in futuro concentreremo i lavori di manutenzione, rinnovo e potenziamento in determinati periodi, come abbiamo fatto nel 2018 con lo sbarramento totale e i lavori intensivi di costruzione tra Losanna e Puidoux-Chexbres o con la chiusura della stazione di Lucerna durante un fine settimana per un massiccio rinnovo degli scambi. Sarà nostra cura ponderare attentamente gli effetti sui clienti e sulla

puntualità, organizzare i lavori in orari con meno affluenza e offrire soluzioni per servizi sostitutivi. Per concentrare i lavori è tuttavia necessario disporre di specialisti della pianificazione e costruzione, come pure di sufficienti capacità costruttive. Occorre conciliare elementi tra loro conflittuali come puntualità, disponibilità dell’infrastruttura e qualità a lungo termine.

La convenzione sulle prestazioni (CP) 2017-2020 mette a disposizione i fondi necessari per il rinnovo, la manutenzione e l’esercizio. Nel 2018 tali fondi non sono stati interamente utilizzati, sebbene siano state raggiunte le prestazioni di manutenzione pianificate. Questo è da attribuirsi da un canto a un ulteriore incremento della produttività e alle opposizioni; dall’altro alla mancanza di risorse per la pianificazione e la realizzazione a fronte di un volume crescente di costruzione per progetti supplementari di manutenzione, rinnovo e ampliamento. Per tali motivi, e contrariamente alle valutazioni originarie, le FFS non esauriranno prevedibilmente il limite di spesa neanche nella CP 2017-2020. Si stima che lo scarto sarà di CHF 250 mio o del 3 per cento, di cui CHF 100 mio di investimenti e CHF 150 mio per l’esercizio e la manutenzione.

—
Mai le FFS hanno eseguito così tanti lavori di manutenzione come nel 2018.
 —

Lo stato degli impianti si conferma «da buono a sufficiente».

La disponibilità dell’infrastruttura è migliorata nel 2018: nonostante l’intensificarsi del traffico, i guasti agli impianti non sono aumentati. Lo stato degli impianti infrastrutturali

(rete ferrovia, energetica e di telecomunicazione) si conferma stabile rispetto all'esercizio precedente e nel rapporto sullo stato della rete viene classificato «da buono a sufficiente». Lo stato dei binari rimane solo «sufficiente», mentre lo stato dei manufatti è «buono». Rispetto all'esercizio precedente, le FFS hanno rinnovato 226 chilometri di binari (+14 chilometri) ed eseguito più manutenzione preventiva, con 216 chilometri di rotaie molate in più (+10 per cento).

Maggiore comfort.

I treni IC2000 trasportano ogni giorno circa 180 000 viaggiatori e collegano le grandi città della Svizzera. Dall'estate scorsa 341 carrozze vengono continuamente e completamente rinnovate. I clienti possono così usufruire di migliorie quali un nuovo design degli interni, prese integrate direttamente nei nuovi tavolini degli scomparti o una base di ricarica per smartphone. Gli speciali finestrini garantiscono inoltre una maggiore permeabilità alla rete mobile, migliorando così la ricezione.



Aumentare la capacità grazie all'innovazione.

La rete ferroviaria svizzera dovrà soddisfare anche in futuro le esigenze dei clienti assicurando collegamenti vantaggiosi, treni puntuali e biglietti a prezzi accessibili. Un numero sempre maggiore di viaggiatori richiede ulteriori lavori di potenziamento, ma anche nuove soluzioni per un sistema ferroviario più efficiente. La sfida è quella di armonizzare tra loro l'ampliamento dell'offerta, le tracce riservate al traffico merci, i maggiori interventi di manutenzione e i progetti di costruzione, garantendone la realizzazione simultanea. Con la fase di ampliamento PROSSIF 2035, la Confederazione e le FFS intendono ampliare l'offerta e l'infrastruttura operando in modo sostenibile e attento alle esigenze della clientela. La fase di ampliamento PROSSIF 2035 prevede l'investimento di CHF 11,9 mia nella rete ferroviaria. Gli ampliamenti, che saranno presumibilmente

approvati dal Parlamento nel 2019 e realizzati entro il 2035, faranno sentire i loro effetti positivi anche nel prossimo secolo.

Abbiamo bisogno di questi interventi di potenziamento, che ci permetteranno di eliminare i problemi di capacità, anche se per il futuro siamo determinati a sfruttare maggiormente la rete grazie alle nuove tecnologie. Con il programma di innovazione di settore smartrail 4.0 vogliamo incrementare fino al 30 per cento la capacità della rete ferroviaria e ottenere una riduzione annua dei costi di CHF 450 mio rispetto alla tecnologia tradizionale.

Una ferrovia forte per dare forma al futuro.

Come ferrovia forte e integrata, ci affidiamo all'impegno di 32 300 collaboratrici e collaboratori che lavorano ogni giorno per mantenere e migliorare ulteriormente la puntualità e l'affidabilità a favore dei clienti. Questo sforzo quotidiano per il Paese ha la massima priorità ed è una parte fondamentale dell'orientamento al futuro delle FFS.

Oltre a questo, tuttavia, le FFS hanno anche il compito di riflettere sulla mobilità del futuro. Dare forma al futuro significa per noi adeguarci alla profonda trasformazione sociale, tecnologica e normativa e tenere conto dell'ambiente.

Già oggi il nostro sistema ferroviario è efficiente, di alta qualità e molto apprezzato all'estero. Su questa base analizziamo quali sono i servizi di mobilità del futuro e quali vantaggi possono assicurarci le nuove tecnologie e i nuovi modelli gestionali. Per poter proporre ai nostri clienti anche nuove offerte non strettamente legate alla mobilità su rotaia, vogliamo avventurarci su un terreno del tutto nuovo: ad esempio con la rielaborata offerta di Green Class FFS e le nuove soluzioni di car sharing.

Il ruolo centrale dell'uomo.

La nostra massima priorità sono e rimangono le persone e le loro mutevoli esigenze di mobilità. È importante comprendere come cambiano i comportamenti legati alla vita lavorativa e al tempo libero, come si evolve il processo di automazione, come questo si ripercuote sul mercato del lavoro e come procede lo sviluppo demografico e territoriale. Quello che è chiaro, per noi, è che il giusto equilibrio tra fisico e digitale, personale e automatico rimane come sempre importante.

Siamo consapevoli che la svolta digitale comporta anche rischi per la nostra azienda, i nostri posti di lavoro e il nostro personale. Come uno dei maggiori datori di lavoro del Paese abbiamo quindi costituito con le parti sociali uno speciale fondo per impostare la trasformazione digitale sul piano imprenditoriale e nei rapporti con le parti sociali, alimentandolo con CHF 10 mio. Il fondo servirà a finanziare studi e progetti. Un primo studio servirà a evidenziare in che modo cambiano le figure professionali, dove si creano o scompaiono posti di lavoro e quali competenze saranno richieste in futuro. Oltre a questo, però, sarà utilizzato per lo sviluppo dei gruppi professionali ai quali la digitalizzazione imporrà le maggiori trasformazioni.

Sviluppiamo il mondo del lavoro del futuro, con programmi che puntano sulla conduzione, sulle competenze, sui contesti lavorativi, sulle forme organizzative e sull'impiego efficiente dei nuovi mezzi di lavoro.

Andiamo verso il futuro come ferrovia forte, insieme alle nostre collaboratrici e collaboratori e ai nostri partner, per i nostri clienti e per la Svizzera. Come impresa di servizio pubblico continueremo così a garantire anche in futuro un contributo sostanziale alla qualità della vita e alla competitività del nostro Paese.

Il Gruppo FFS in cifre.

Conto economico del Gruppo	2018	2017	+/-	+/- in %
Mio di CHF				
Ricavo d'esercizio	9 645	9 442	203	2,2
Costi d'esercizio	-9 059	-8 941	-119	1,3
EBIT prima della rettificata di valore	586	501	84	16,9
Risultato operativo/EBIT	586	313	273	87,4
Risultato finanziario	-105	-104	-2	1,8
Risultato sulla vendita di immobili	107	207	-100	-48,4
Risultato ante imposte	587	416	171	41,1
Imposte e interessenze azionisti minoritari	-19	-17	-2	9,1
Risultato consolidato	568	399	169	42,5
Infrastruttura Rete ¹	53	53	0	0,1
Traffico regionale ¹	48	14	34	249,2
settori finanziati con mezzi propri	467	332	135	40,6
Free cash flow ²	-215	396	-611	-154,2
Indebitamento netto soggetto a interessi	8 619	8 406	213	2,5
Grado di copertura dei debiti	5,62	5,97	-0,35	-5,9
Controprestazioni dei poteri pubblici ³	2 720	2 666	54	2,0
Prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria	2 058	2 030	28	1,4
Indennizzi Traffico regionale	653	622	31	5,0
Indennizzi Cargo	8	13	-5	-41,3

¹ gli utili confluiscono nelle riserve di diritto speciale come previsto dalle disposizioni legali

² dopo il finanziamento da parte dei poteri pubblici

³ cui si aggiungono prestiti e contributi a fondo perso per investimenti (2018: CHF 746 mio)

Risultati dei segmenti	2018	2017	+/-	+/- in %
Bilanci separati in mio di CHF				
Viaggiatori	241	186	56	29,9
Lunga percorrenza	176	178	-2	-1,3
Traffico regionale	48	14	34	249,2
altri settori d'attività	17	-6	23	-369,5
Grado di copertura dei costi Traffico regionale (%)	61,8	61,2	0,6	1,0
Immobili¹				
prima dei pagamenti compensativi	339	435	-96	-22,1
dopo i pagamenti compensativi	10	10	0	4,1
Cargo²	13	-239	252	-105,4
Cargo Svizzera	8	-245	253	-103,5
Cargo International	6	8	-2	-26,6
Infrastruttura³	78	100	-21	-21,5
Energia	25	46	-22	-46,5
Rete	53	53	0	0,1

¹ pagamenti compensativi (incl. interessi) pari a CHF 150 mio per Infrastruttura e CHF 178 mio per la Cassa pensioni

² Cargo Svizzera: 2017 incl. rettifica di valore per CHF 189 mio e accantonamenti per ristrutturazioni per CHF 19 mio

Cargo International: le FFS detengono il 75 per cento delle azioni

³ incl. pagamento compensativo

Personale, quantità e prestazioni	2018	2017	+/-	+/- in %
Collaboratrici e collaboratori (FTE)	32 309	32 754	-446	-1,4
Viaggiatori				
Passeggeri al giorno (mio) ¹	1,25	1,24	0,01	0,8
Viaggiatori-chilometri (mio)	18 608	18 501	107	0,6
Occupazione media dei posti a sedere (%)	27,9	27,5	0,4	1,4
Vendita di biglietti (mio)	107,4	98,9	8,5	8,6
quota self-service (%)	87,9	84,8	3,2	3,7
di cui attraverso canali digitali (%)	41,2	32,7	8,5	26,0
Immobili				
Ricavi locativi di terzi (mio di CHF)	502	480	22	4,6
Cargo				
Tonnellate-chilometri nette (mio) ²	16 974	16 699	276	1,7
Carri carichi FFS Cargo SA (Svizzera)				
traffico a carri sistematico	573 101	569 360	3 741	0,7
traffico a carri isolati	68 370	69 370	-1 000	-1,4
treni completi	225 107	217 695	7 412	3,4
Infrastruttura				
Tracce-chilometri (mio)				
Efficienza di utilizzazione della rete (treni al giorno per binario principale)	182,3	182,3	0,1	0,0
	77,7	78,4	-0,7	-0,8

¹ Nuovo valore per il 2017 dovuto all'adeguamento dei parametri di rilevamento (valore precedente: 1,26).

² dato consolidato per FFS Cargo SA e SBB Cargo International SA

reporting.ffi.ch

Flussi finanziari 2018 delle FFS.

Tutte le indicazioni in mio di CHF, crescita rispetto al 2017

Origine delle risorse

9341 (-0,1%)

Clienti

63%**5876 (-1,7%)**Fatturato clienti
5732 (+2,5%)Ricavi del traffico viaggiatori
3393 (+2,3%)Altri
144Ricavi del traffico merci
868 (+3,6%)Ricavi complementari
841 (+1,7%)Ricavi locativi
508 (+4,5%)Altri ricavi
122 (-3,2%)Vendita di immobili
143 (-62,7%)Disinvestimenti immobilizzi finanziari
2 (-41,9%)

Confederazione

31%**2927 (+3,8%)**Indennizzi per prestazioni commissionate esecuzione, manutenzione e rinnovo (convenzione sulle prestazioni)
1808 (+0,9%) di cui prestiti
-117 (-3,8%)Indennizzi per prestazioni commissionate ampliamento (prestiti)
637 (+11,5%)Indennizzi per prestazioni commissionate TRV
312 (+5,5%)Altri contributi
170 (+6,0%)

Cantoni

6%**539 (-2,4%)**Indennizzi per il TRV
341 (+4,6%)Prestiti a finanziamento speciale
169 (-7,1%)Altri contributi
29 (-34,7%)

I clienti contribuiscono in massima parte ai ricavi delle FFS (63 per cento), ad es. 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 37 per cento dei finanziamenti sono pubblici (31 per cento Confederazione, 6 per cento Cantoni).



FFS

Viaggiatori
109 (-26,9%)Immobili
-437 (<-100%)Cargo
26 (>100%)Infrastruttura
-50 (<-100%)Settori centrali
138 (-55,1%)Free cash flow
-215 (<-100%)

Utilizzo delle risorse

9556 (+6,7%)

Collaboratori

44%**4226 (+0,3%)**Salari ordinari/
prestazioni delle assicurazioni sociali
4226 (+0,3%)

Fornitori e partner commerciali

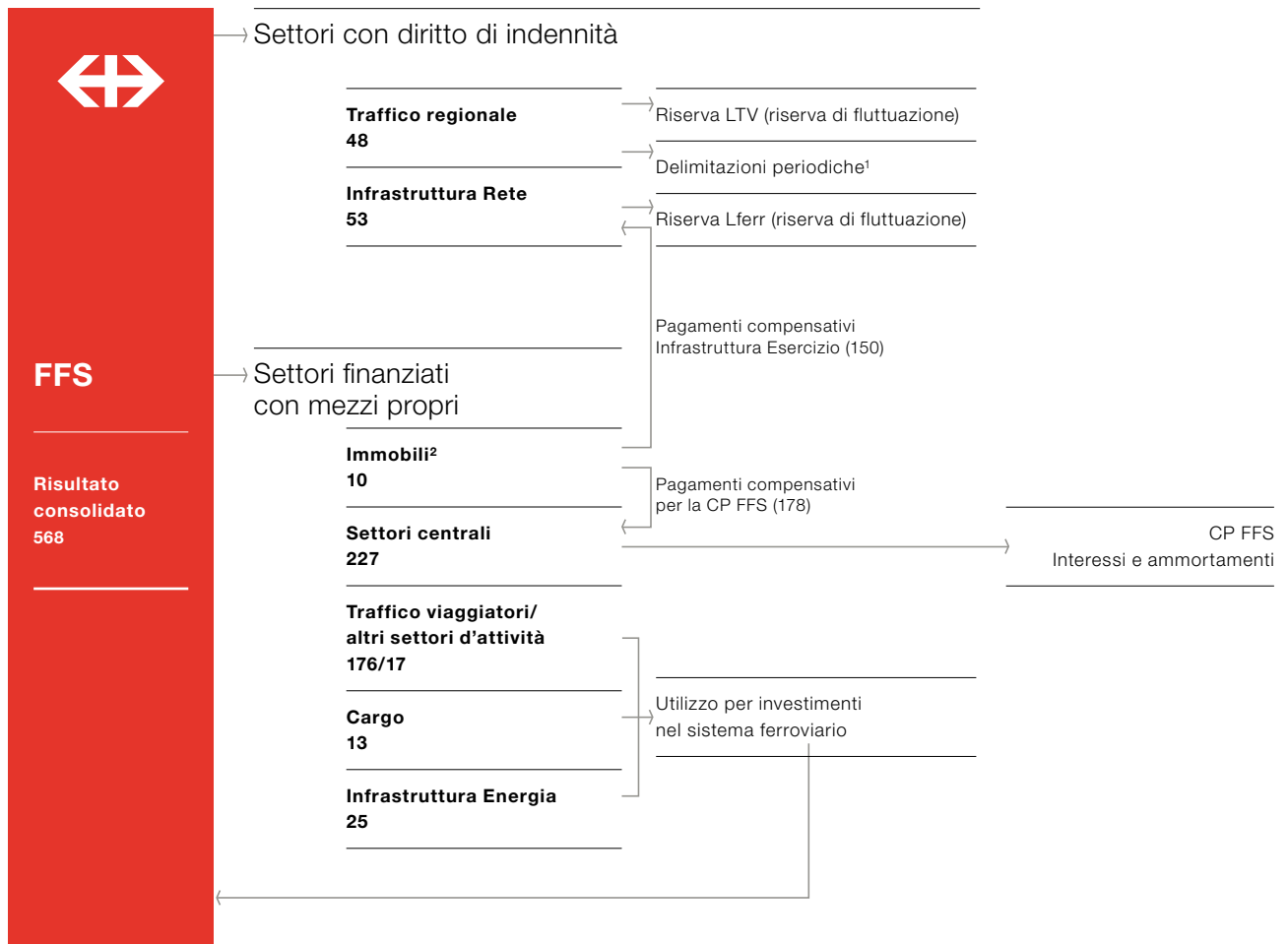
55%**5232 (+12,8%)**Investimenti
2778 (+0,7%)Altri costi d'esercizio
1735 (+4,8%)Materiale
345 (-4,2%)Altri flussi finanziari
374 (>100%)Riduzione imposta precedente
98 (-1,3%)**IVA 1%**

Le principali voci relative ai costi riguardano i salari e le assicurazioni sociali per il personale (44 per cento). Le FFS pagano inoltre fornitori e partner commerciali (55 per cento) per materiali e servizi.

Dato che nel 2018 le FFS hanno impiegato più risorse di quante ricevute, nel complesso si è generato un free cash flow negativo pari a CHF -215 mio.

Ripartizione degli utili FFS.

Mio di CHF



¹ delimitazioni Swiss GAAP FER vs. CO e contabilità finanziaria vs. contabilità aziendale (si pareggiano nel corso degli anni)

² prima dei pagamenti compensativi pari a CHF 339 mio

Corporate Governance.

Apertura e chiarezza.

La Direzione del Gruppo 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 sino a fine 2018 come una Divisione. A partire dal 2019 FFS Cargo SA non sarà più considerata una Divisione, ma sarà gestita come una società del Gruppo. Le 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. 70). 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 costituzione della FFS SA, la Confederazione è proprietaria al 100 per cento del capitale azionario. In base all'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 alcuna partecipazione incrociata (in capitale o in voti).

Struttura del capitale.

Il capitale azionario al 31 dicembre 2018 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 (al 31 dicembre 2018).

Consiglio d'amministrazione Monika Ribar, presidente del Consiglio d'amministrazione		Revisione interna Stefan Raimann						
Chief Executive Officer Andreas Meyer								
Viaggiatori Anton Häne	Immobili Jürg Stöckli	FFS Cargo Nicolas Perrin	Infrastruttura Philippe Gauderon	Finanze Christoph Hammer	Human Resources Markus Jordi	Informatica Peter Kummer	Comuni- cazione Kathrin Amacker	
Traffico Regioni ¹	Portfolio Management	Vendita Produzione	Orario e design della rete	Corporate Accounting	Cultura e leadership	Solution Center Viaggiatori	Comunicazione integrata	Sviluppo del settore dei trasporti pubblici
Operating	Development	Asset Management	Impianti e tecnologia	Corporate Controlling	Formazione FFS	Solution Center Infrastruttura	Viaggiatori	
Gestione del traffico	Gestione Diritti immobiliari	Finanze	Progetti	Corporate Performance Management	Sourcing Recruiting e Talents	Solution Center Cargo, Settori centrali, ICT	Immobili	Sviluppo dell'azienda
Distribuzione e servizi	Facility Management	Human Resources	Manutenzione	Esercizio	Consulenza HR e politica del personale	Workplace	Public Affairs e regolamentazione ¹	Sicurezza e qualità
Finanze	Finanze	Sviluppo dell'azienda	Acquisti, catena di distribuzione e produzione	Corporate Treasury	Idoneità al mercato del lavoro, salute e aspetti sociali	Solution Center Finanze, HR, Immobili	Marketing strategico e sostenibilità	Diritto e compliance
Human Resources	Human Resources	Qualità, sicurezza e ambiente	Energia	Gestione dei processi e progetti	Quadri superiori e Settori centrali	Software Engineering	Operazioni Management	
Sviluppo dell'azienda	Marketing e comunicazione		Finanze	Management delle assicurazioni	Sviluppo dell'azienda	Digitalizzazione e architettura	Gestione ed esperienza della marca	altri Settori centrali
Sicurezza pubblica ¹	Diritto, compliance e acquisti		Human Resources	Corporate Risk Management	Shared Service Center	Security e Risk Management	Customer Experience	
	Qualità e sicurezza		Sviluppo dell'azienda	Direzione SSO				
			Rischio, sicurezza, qualità e ambiente	Supply Chain Management				
			SmartRail 4.0					

¹ Diritto e obbligo di riferire al CEO

Consiglio d'amministrazione.

Al 31 dicembre 2018 il Consiglio d'amministrazione (CdA) della FFS SA risultava composto di nove membri. Il 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 CdA spettano inoltre i compiti intrasmissibili e inalienabili attribuitigli dal Codice delle obbligazioni (CO) e dalla legge federale sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS).

In virtù degli articoli 626 e seg., 647 e 698 CO, l'assemblea generale delle FFS ha riveduto gli statuti aziendali. Durante la riunione del 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 di livello alto nelle imprese e negli istituti vicini alla Confederazione. In materia di retribuzione la Confederazione si avvale di meno diritti di quanti ne spettino agli azionisti di aziende quotate in borsa conformemente all'ordinanza contro le retribuzioni abusive nelle società anonime quotate in borsa (OReSA). Per questo motivo la Confederazione ha definito una serie di misure con cui intende esercitare una gestione più marcata per quanto riguarda onorari e compensi nelle grandi società anonime di sua proprietà. Gli statuti prevedono che la quota di salario variabile dei membri della direzione non superi il 50 per cento e che le prestazioni accessorie non superino il 10 per cento del salario di base fisso. L'importo massimo riferito alle prestazioni accessorie viene definito dal CdA nel rispetto di questo limite.



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

Membri del Consiglio d'amministrazione.

Ai sensi della LFFS, il personale ha diritto a una rappresentanza adeguata in seno al Consiglio d'amministrazione. Nel 2018 tale rappresentanza è stata garantita da Daniel Trolliet e da Fabio Pedrina.

L'elenco seguente fornisce informazioni sulla composizione del Consiglio d'amministrazione al 31 dicembre 2018, 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.

Monika Ribar (1959, CH)

Presidente del Consiglio d'amministrazione dal 15 giugno 2016, membro dal 2014, lic. oec. Università di San Gallo, membro del comitato Esame, del comitato Personale e organizzazione, del comitato Rischi e compliance, del comitato Dialogo politico e del comitato ad hoc di Cargo.

Principali mandati: Sika SA, Baar, membro, presidente del comitato di audit | Chain IQ Group AG, Zurigo, membro | Lufthansa AG, Francoforte sul Meno, membro del consiglio di vigilanza | Schweizerische Agentur für Innovationsförderung (Innosuisse), Berna, membro del consiglio dell'innovazione (fino al 18. 5. 2018) | WORLD.MINDS Foundation, Zurigo, membro del comitato consultivo esecutivo | Deloitte Advisory Council Schweiz, membro del consiglio (fino al 21.9.2018).

Peter Siegenthaler (1948, CH)

Vicepresidente dal 15 giugno 2016, membro dal 2010, lic. rer. pol., sino a fine marzo 2018 presidente e in seguito membro del comitato Esame, membro del comitato Dialogo politico e del comitato ad hoc di Cargo.

Principali mandati: Berner Kantonalbank AG, Berna, membro | Pro Helvetia, Zurigo, membro del consiglio di fondazione.

Erich Ammann (1957, CH)

Membro dal 15 giugno 2016, economista aziendale SSQEA, membro del comitato Esame e del comitato ad hoc di Cargo.

Principali mandati: Schindler Holding SA, Hergiswil, membro (dal 20.3.2018) | Ascensori Schindler SA, Ebikon, presidente.

Georg Kasperkovitz (1966, A)

Membro dal 15 giugno 2016, dr techn., MBA, CEO di Consumer Packaging, Mondi Group, membro del comitato Rischi e compliance e del comitato ad hoc di Cargo.

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 e membro di studio habitat.ch SA, Bellinzona, presidente del comitato Dialogo politico.

Principali mandati: Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi SA (FART), Locarno, membro, vicepresidente (dal 19.10.2018).

Alexandra Post Quillet (1967, CH)

Membro dal 2012, lic. oec., cotitolare di Crescendo Marketing Unternehmensberatung (fino al 31. 12. 2018), presidente del comitato Personale e organizzazione.

Principali mandati: HUG AG, Malters, membro | Schenk SA, Rolle, vicepresidente (dal 22. 6. 2018) | Landolt & CIE SA, Losanna, membro | Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA, Ollon, membro (dal 19. 1. 2018) | Emmi SA, Lucerna, membro (dal 12. 4. 2018) | Swiss-BoardForum, 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, da aprile 2018 presidente, membro del comitato Personale e organizzazione.

Principali mandati: Zug Estates Holding SA, Zugo, presidente | pom+Consulting SA & pom+Group SA, Zurigo, vicepresidente | Raiffeisen Svizzera società cooperativa, San Gallo, membro (dal 10. 11. 2018) | Varia US Properties SA, Zugo, membro | Credit Suisse Asset Management (Svizzera) SA, Zurigo, membro (fino al 31. 12. 2018).

Daniel Trolliet (1954, CH), rappresentante del personale

Membro dal 2011, granconsigliere del Cantone di Vaud, membro del comitato Personale e organizzazione e del comitato Rischi e compliance.

Principali mandati: Fondazione Général Henri Guisan, Pully, membro del consiglio di fondazione.

Pierre-Alain Urech (1955, CH)

Membro dal 2015, CEO del gruppo Romande Energie SA, Morges, presidente del comitato Rischi e compliance e membro del comitato Dialogo politico.

Principali mandati: Romande Energie Commerce SA, Morges, presidente | Romande Energie Services SA, Morges, presidente | Forces Motrices Hongrin-Léman S.A. (FMHL), Château-d'Oex, presidente | Forces Motrices de l'Avançon SA (FMA SA), Bex, presidente (fino al 10. 6. 2018) | Société des Forces Motrices du Grand-St-Bernard SA (FGB SA), Bourg-Saint-Pierre, presidente | Télé-Villars-Gryon-Diablerets SA (TVG SA), Ollon, presidente (dal 18. 1. 2018) | DransEnergie SA, Orsières, presidente | 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 i legami d'interesse vengano dichiarati, possibili conflitti d'interesse evidenziati per tempo e le norme di riconsuazione 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 gestione aziendale delle FFS, né della gestione aziendale di società affiliate o di partecipazione delle FFS. Fabio Pedrina lavora occasionalmente come pianificatore per alcuni Comuni del Cantone Ticino lungo le linee FFS. 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 riconsuazione.

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 un mandato di due anni. L'assemblea generale elegge il presidente del Consiglio d'amministrazione. Il Consiglio d'amministrazione si costituisce 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 2019.

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. Secondo il regolamento organizzativo, i comitati del Consiglio d'amministrazione hanno la competenza decisionale per operazioni che non concernono compiti intrasmissibili o alienabili.

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 2018 il Consiglio d'amministrazione ha tenuto sette sedute ordinarie, due straordinarie e due speciali.

Esistono i seguenti comitati con funzione di consulenza preliminare: il comitato Esame (quattro sedute ordinarie e due straordinarie nell'anno d'esercizio), il comitato Personale e organizzazione (sette sedute ordinarie e sei straordinarie nell'anno d'esercizio), il comitato Rischi e compliance (due sedute nell'anno d'esercizio), il comitato Dialogo politico (tre sedute nell'anno d'esercizio) e il comitato ad hoc di Cargo (sei sedute nell'anno d'esercizio). La presidente del Consiglio d'amministrazione è rappresentata in tutti i comitati. Generalmente il CEO e i membri interessati della Direzione del Gruppo partecipano alle sedute.

Il comitato Esame si occupa delle questioni legate al Consiglio d'amministrazione per la presentazione dei conti, il rendiconto finanziario, la tesoreria, le imposte, le assicurazioni, 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. Per incarico del Consiglio d'amministrazione valuta 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 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 alle prestazioni). Si occupa di tutte le questioni relative al personale (ad es. contratti collettivi di lavoro) e garantisce lo svolgimento della procedura di dichiarazione per il codice di condotta del Consiglio d'amministrazione nonché la sorveglianza del rispetto delle norme di riconsunzione e del codice di condotta. Si occupa inoltre 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 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, il Corporate Risk Report annuale (incl. controlling dei provvedimenti) e il rapporto Legal &

Compliance. Si occupa inoltre della valutazione e dello sviluppo delle attività delle FFS e dei principi di management dei rischi e di compliance (Risk Policy FFS, Compliance Policy e Code of Conduct) come pure del reporting degli investimenti. Il responsabile della Revisione interna, la responsabile di Diritto e compliance e la responsabile del Corporate Risk Management partecipano alle riunioni del comitato Rischi e compliance.

Il comitato Dialogo politico cura il posizionamento politico e normativo delle FFS, ad esempio nell'ambito di procedure di consultazione, prese di posizione o importanti questioni parlamentari sul piano nazionale o cantonale. Definisce le priorità per la politica e la regolazione, prepara importanti domande di concessioni a livello del Gruppo, riferisce alla Confederazione (in particolare con il rapporto al Proprietario) e predispone la posizione delle FFS per il rinnovo degli obiettivi strategici tra FFS e Confederazione.

Il comitato ad hoc di Cargo si occupa del piano di risanamento e sviluppo e del programma di trasformazione, come pure dello sviluppo della governance di FFS Cargo SA.

Gli argomenti da mettere all'ordine del giorno per le sedute del Consiglio d'amministrazione sono stabiliti dal presidente del Consiglio stesso 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 dei 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. Esso circoscrive i compiti assegnati al Consiglio d'amministrazione che, per legge, sono intrasmissibili e inalienabili e contempla tutte le 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 organizzativo.

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 dall'ufficio di revisione interno ed esterno e presa di conoscenza del rapporto completo dell'ufficio 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 728 lettera a 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 affianca il Consiglio d'amministrazione, il comitato Esame e la Direzione del Gruppo nell'adempimento degli obblighi di vigilanza e di controllo che competono loro. È subordinata direttamente al presidente del Consiglio d'amministrazione e 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 si identificano e si valutano i rischi e si introducono misure per il loro controllo. Nel quadro del controlling dei provvedimenti si analizzano le misure per il controllo dei rischi e se occorre si modificano. Al livello supremo 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 961 lettera c 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 professano 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, dei clienti 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. Violazioni effettive o presunte da parte di persone interne, ma anche di esterni, possono essere segnalate in forma riservata al Servizio segnalazioni in materia di compliance o anche in forma anonima attraverso un sistema sicuro basato sul web.

Il Compliance Management System (CMS) delle FFS è un sistema di misure volte a garantire un'effettiva conformità alle leggi e alle regolamentazioni applicabili.

Direzione del Gruppo.

Il Consiglio d'amministrazione trasferisce 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. È pertanto responsabile verso il CdA 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 2018, 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 sostanziali in aziende, organizzazioni e fondazioni di rilievo, funzioni permanenti in gruppi d'interesse importanti nonché funzioni ufficiali e mandati politici.



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

Andreas Meyer (1961, CH)

CEO dal 2007, lic. iur., avvocato, MBA INSEAD Fontainebleau. 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 aziendale di DB Personenverkehr GmbH e membro del comitato esecutivo di Deutsche Bahn AG.

Principali mandati: Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Olten, presidente | Unione dei trasporti pubblici (UTP), Berna, membro della direzione e del comitato | LITRA, Berna, membro della direzione (fino al 26.9.2018) | Comunità Europea delle Ferrovie e delle Società d'infrastruttura (CER), Bruxelles, membro | Institut für Systemisches Management und Public Governance (IMP HSG), San Gallo, membro del comitato direttivo | digitalswitzerland, Zurigo, membro del comitato direttivo.

Anton Häne (1955, CH)

Direttore della divisione Viaggiatori dal 2018, dirigente d'esercizio, alle FFS dal 1971: responsabile Sistema di distribuzione e vendita (1992-1999), responsabile Controlling Traffico viaggiatori (1999-2001), responsabile Distribuzione Svizzera (2002-2007), responsabile Gestione del traffico (2007-2014), responsabile Lunga percorrenza (2014-2016) e responsabile Traffico (2014-2017).

Principali mandati: zb Zentralbahn AG, Stansstad, presidente | Cassa svizzera di viaggio (Reka) società cooperativa, Berna, membro.

Jürg Stöckli (1969, CH)

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

Principali mandati: smeyers Holding AG, Emmen, membro | Grosse Schanze AG, Berna, vicepresidente (fino al 31.12.2018) | Elvetino SA, Zurigo, vicepresidente (fino al 31.12.2018) | Mobiliare Svizzera Società Cooperativa, Berna, membro (da settembre 2018) | Associazione degli investitori immobiliari VII, Berna, membro (fino al 31.12.2018).

Nicolas Perrin (1959, CH)

Direttore di FFS Cargo dal 2008, ing. civ. dipl. ETHZ. In passato responsabile del settore aziendale International e vicedirettore Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA. Alle FFS dal 1987.

Principali mandati: Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Olten, membro | Hamburg Port Consulting (HPC), Amburgo, membro del consiglio di vigilanza | Xrail SA, Bruxelles, membro | HUPAC Intermodal SA, incl. Termi SA, Chiasso, membro | HUPAC SA, Chiasso, membro | RAAlpin, Olten, vicepresidente | SBB Cargo International SA, Olten, presidente | LITRA, Berna, membro della direzione (fino al 26.9.2018).

Philippe Gauderon (1955, CH)

Direttore della divisione Infrastruttura dal 2009, lic. iur., avvocato. Da ultimo responsabile Operating e vicedirettore Viaggiatori. Alle FFS dal 1996. Precedentemente vicedirettore dell'Ufficio federale dei trasporti.

Principali mandati: BLS Netz AG, Berna, membro | LITRA, Berna, membro della direzione | ÖBB-Infrastruktur AG, Vienna, membro del consiglio di vigilanza | LITRA, Berna, membro della direzione (fino al 26.9.2018).

Christoph Hammer (1970, CH)

CFO dal 2017, economista aziendale SSQEA e perfezionamento all'Institut for Management Development (IMD) Losanna. Partner associato e direttore di PricewaterhouseCoopers, CFO e vice CEO di Starbucks Svizzera/Austria, responsabile Group Controlling presso Hilti, CFO Nord Europa 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 | Elvetino SA, Zurigo, vicepresidente (da maggio 2018).

Markus Jordi (1961, CH)

Direttore 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), Bruxelles, membro del gruppo di direttori delle risorse umane e del comitato direttivo European Sectoral Social Dialogue | Unione svizzera degli imprenditori, Zurigo, membro della direzione | ti&m Holding AG, Zurigo, membro (dal 1.5.2018).

Peter Kummer (1965, CH)

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

Mandati principali: SwissSign Group SA, Opfikon, membro (dal 1.2.2018).

Kathrin Amacker (1962, CH)

Direttrice 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 | LITRA, Berna, membro della direzione (da ottobre 2018).

Contratti di management.

Le FFS e le società del Gruppo non hanno concluso, al giorno di riferimento 31 dicembre 2018, 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 nel 2018 dal CEO, dai direttori delle divisioni Viaggiatori, Immobili, FFS Cargo e Infrastruttura nonché delle gestioni specialistiche Finanze, Personale, 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.

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, regolamento da esso rielaborato con entrata in vigore il 1° ottobre 2018 e approvato dall'Amministrazione del Cantone di Berna. Il regolamento 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 per i membri del Consiglio d'amministrazione e le/i loro partner, ma solo durante l'esercizio della loro carica in consiglio (d'ora in poi non verrà più rilasciato l'abbonamento generale a vita al presidente o per quattro anni dopo l'uscita agli altri membri).

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. Le prestazioni accessorie comprendono gli abbonamenti generali per i membri della Direzione del Gruppo e i loro familiari/partner. Oltre alla Cassa pensioni FFS il CEO dispone di un'assicurazione rischio contro le conseguenze economiche in caso di invalidità o di morte (disdetta al 31. 12. 2018).

Il Consiglio d'amministrazione fissa gli obiettivi e approva il loro conseguimento per i membri della Direzione del Gruppo, come pure i relativi premi legati alle prestazioni e ai risultati dell'esercizio 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 sono definite secondo criteri trasparenti, comprensibili e condivisi dal Consiglio d'amministrazione. Questi criteri sono inoltre conformi al mercato, adeguati ed equi.

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. L'assemblea generale ha così fissato la 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.

Indennità corrisposte agli ex membri

All'ex membro della Direzione del Gruppo Georg Radon sono stati versati nell'anno in esame onorari per i consigli d'amministrazione delle società affiliate per CHF 33 000 (anno precedente: CHF 0). Ai membri del Consiglio d'amministrazione usciti precedentemente non sono state pagate indennità, ad eccezione degli abbonamenti generali (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 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	2018	2017
Tutti i membri del Consiglio d'amministrazione		
Onorari	805 000	810 834
Onorari/spese supplementari	145 000	96 074
Forfait per le spese	78 500	79 083
Abbonamenti generali	49 329	80 560
Indennità complessive	1 077 829	1 066 551
Presidente del Consiglio d'amministrazione		
Onorario	225 000	225 000
Onorari/spese supplementari	34 000	22 500
Forfait per le spese	22 500	22 500
Abbonamenti generali	5 852	9 155
Indennità complessiva	287 352	279 155
Vicepresidente		
Onorario	90 000	90 000
Onorari/spese supplementari	14 000	13 000
Forfait per le spese	7 000	7 000
Abbonamenti generali	5 852	9 155
Indennità complessiva	116 852	119 115
Gli altri sette membri del Consiglio d'amministrazione		
Onorari	490 000	495 834
Onorari/spese supplementari	97 000	60 574
Forfait per le spese	49 000	49 583
Abbonamenti generali	37 625	62 250
Indennità complessive	673 625	668 241

Direzione del Gruppo.

In CHF	2018	2017
Tutti i membri della Direzione del Gruppo		
Salari di base fissi	3 633 200	3 363 035
Componenti salariali orientate alle prestazioni e ai risultati	1 420 038	1 500 486
Forfait per le spese	178 800	177 327
Versamenti annuali negli averi della Cassa pensioni	0	300 000
Assicurazione rischio	19 505	19 505
Abbonamenti generali	75 608	70 551
Indennità complessive	5 327 151	5 430 904
CEO		
Salario di base fisso	664 300	600 000
Componente salariale orientata alle prestazioni e ai risultati	264 657	288 750
Forfait per le spese	25 200	25 200
Versamento annuale negli averi della Cassa pensioni	0	60 000
Assicurazione rischio	19 505	19 505
Abbonamenti generali	13 780	13 780
Indennità complessiva	987 442	1 007 235

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 costituita, ossia dal 1° gennaio 1999, questa funzione è svolta da Ernst & Young SA, Berna. Di norma, Ernst & Young funge da ufficio di revisione anche per le società affiliate del Gruppo. Nel 2018 è stato assegnato alle FFS un nuovo revisore preposto.

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 versati all'ufficio di revisione per i controlli legali sono stati di CHF 958 345 (esercizio precedente: CHF 923 000). Per ulteriori prestazioni di servizio Ernst & Young ha fatturato CHF 0 (2017: CHF 270 000).

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

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

Rapporti con la Confederazione, diritti di partecipazione 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;
- definizione della soglia massima per l'importo complessivo degli onorari del Consiglio d'amministrazione e della sua presidenza (a parte) nonché per l'importo complessivo della retribuzione della Direzione del Gruppo;
- 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);
- scarico dei membri del Consiglio d'amministrazione da parte dell'assemblea generale (Consiglio federale);
- rapporti regolari al DATEC/DFF.

Allegati.

Indice.

P 44 Rapporto finanziario

Gruppo FFS

- P 44 Conto economico del Gruppo FFS
- P 45 Bilancio del Gruppo FFS
- P 46 Rendiconto finanziario del Gruppo FFS
- P 47 Prospetto delle variazioni del capitale proprio del Gruppo FFS
- P 48 Allegato al conto del Gruppo 2018
- P 71 Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto del Gruppo

FFS SA

- P 73 Conto economico FFS SA
- P 74 Bilancio FFS SA
- P 75 Allegato al conto annuale FFS SA
- P 84 Proposta del CdA sull'impiego dell'utile di bilancio
- P 85 Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale

P 87 Rapporto di sostenibilità

- P 87 Le FFS e la sostenibilità
- P 92 Assicurare una catena di creazione di valore efficiente e responsabile
- P 97 Consolidare il primato ambientale rispetto alla strada nel traffico merci e viaggiatori
- P 104 Essere un datore di lavoro responsabile
- P 110 Rendere l'accesso alle soluzioni logistiche e di mobilità e il relativo utilizzo semplici e sostenibili
- P 119 Contribuire a un'offerta immobiliare e di trasporto sostenibile in Svizzera
- P 123 Il contributo delle FFS al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile
- P 125 Principi fondamentali del rapporto di sostenibilità

Conto economico del Gruppo FFS.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Nota	2018	2017
Ricavo d'esercizio			
Ricavi da traffico	1	4 382,4	4 279,5
Prestazioni dei poteri pubblici	2	2 719,6	2 665,8
Ricavi locativi immobili	3	508,5	486,5
Ricavi complementari	4	840,7	826,8
Prestazioni proprie	5	1 194,1	1 183,1
Totale Ricavo d'esercizio		9 645,2	9 441,8
Costi d'esercizio			
Costi del materiale	6	-728,1	-747,1
Costi del personale	7	-4 225,5	-4 213,1
Altri costi d'esercizio	8	-1 833,0	-1 754,5
Ammortamenti immobilizzi materiali	9, 20	-2 095,6	-2 065,5
Ammortamenti immobilizzi immateriali	9, 21	-177,3	-160,4
Totale Costi d'esercizio		-9 059,5	-8 940,5
Risultato operativo/EBIT prima delle riduzioni durevoli di valore		585,7	501,2
Riduzioni durevoli di valore	10	0,0	-188,7
Risultato operativo/EBIT		585,7	312,6
Risultato finanziario	11	-105,5	-103,6
Risultato ordinario		480,2	208,9
Risultato dalla vendita di immobili	12	107,0	207,3
Utile ante imposte		587,2	416,2
Imposte sull'utile	13	-12,7	-11,2
Interessenze azionisti minoritari	14	-6,2	-6,1
Utile del Gruppo		568,4	399,0

Bilancio del Gruppo FFS.

Attivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Attivo circolante			
Liquidità	15	657,4	615,5
Crediti per forniture e prestazioni	16	576,2	598,3
Altri crediti	17	118,6	122,6
Scorte e lavori in corso	18	328,3	317,2
Ratei e risconti attivi		382,7	309,0
Totale Attivo circolante		2 063,2	1 962,7
Attivo fisso			
Immobilizzi finanziari	19	431,3	403,3
Immobilizzi materiali	20	33 671,1	33 234,3
Immobilizzi materiali in costruzione	20	9 421,2	8 604,4
Immobilizzi immateriali	21	978,3	969,2
Totale Attivo fisso		44 502,0	43 211,2
Totale Attivi		46 565,2	45 173,8

Passivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Capitale di terzi			
Debiti finanziari a breve scadenza	22	828,4	871,0
Prestiti a breve termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	23	0,7	0,8
Debiti per forniture e prestazioni	24	785,8	848,1
Altri debiti a breve termine	25	146,1	158,8
Ratei e risconti passivi	26	1 458,5	1 469,1
Accantonamenti a breve termine	27	275,1	288,0
Totale Capitale di terzi a breve termine		3 494,7	3 635,8
Debiti finanziari a lunga scadenza	22	8 450,8	8 150,5
Prestiti a lungo termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	23	20 249,9	19 562,2
Altri debiti a lungo termine	25	824,2	879,8
Accantonamenti a lungo termine	27	560,3	533,2
Totale Capitale di terzi a lungo termine		30 085,2	29 125,7
Totale Capitale di terzi		33 579,9	32 761,4
Capitale proprio			
Capitale sociale		9 000,0	9 000,0
Riserve di capitale		2 069,1	2 069,1
Riserve da utili		1 243,2	845,4
Utile del Gruppo		568,4	399,0
Capitale proprio escl. interessenze azionisti minoritari		12 880,7	12 313,4
Interessenze azionisti minoritari	14	104,5	98,9
Totale Capitale proprio		12 985,2	12 412,4
Totale Passivi		46 565,2	45 173,8

Rendiconto finanziario del Gruppo FFS.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Nota	2018	2017
Utile del Gruppo		568,4	399,0
Ammortamenti dell'attivo fisso		2 253,8	2 224,6
Perdite per riduzioni durevoli di valore		19,1	189,9
Aumento di accantonamenti		14,5	12,4
Altri ricavi senza incidenza sul fondo		-56,9	-56,7
Utile da vendita di attivo fisso		-114,1	-207,4
Quota parte degli utili/delle perdite derivanti dall'applicazione del metodo della messa in equivalenza		-1,3	0,5
Risultato interessenze azionisti minoritari		6,2	6,1
Variazione dell'attivo circolante netto	28	-147,3	366,2
Flusso finanziario dell'attività operativa (cash flow operativo) con prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura		2 542,3	2 934,6
Prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura		-1 324,6	-1 319,1
Flusso finanziario dell'attività operativa (cash flow operativo) senza prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura		1 217,7	1 615,5
Pagamenti per investimenti d'immobilizzi materiali e impianti in costruzione		-3 375,6	-3 326,0
Incassi per disinvestimenti d'immobilizzi materiali		142,5	382,0
Pagamenti per investimenti d'immobilizzi finanziari		-28,1	-47,8
Incassi per disinvestimenti d'immobilizzi finanziari		1,6	2,8
Pagamenti per investimenti d'immobilizzi immateriali		-185,1	-179,8
Flusso finanziario dell'attività d'investimento		-3 444,8	-3 168,8
Finanziamento degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria con contributo a fondo perso della Confederazione		1 324,6	1 319,1
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria		687,7	630,5
Rimborsi di prestiti		-150,0	0,0
Rimborsi di debiti finanziari a breve scadenza		-78,3	-743,7
Accensione di debiti finanziari a lunga scadenza		485,4	560,2
Dividendi pagati ad azionisti minoritari		-0,4	-0,3
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento		2 269,0	1 765,8
Totale Flusso finanziario		41,9	212,5
Liquidità al 1° gennaio		615,5	403,0
Liquidità al 31 dicembre		657,4	615,5
Variazione liquidità		41,9	212,5

Free cash flow.

Mio di CHF		2018	2017
Flusso finanziario proveniente dall'attività operativa (cash flow operativo)		1 217,7	1 615,5
Flusso finanziario proveniente dall'attività d'investimento		-3 444,8	-3 168,8
Free cash flow prima del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici		-2 227,1	-1 553,3
Flusso finanziario proveniente dal finanziamento d'investimenti per l'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici		2 012,3	1 949,6
Free cash flow dopo il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici		-214,8	396,3
Flusso finanziario proveniente da finanziamenti per investimenti commerciali		256,7	-183,8
Totale Flusso finanziario		41,9	212,5

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. 2017	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
Dividendi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4	-0,4
Utile del Gruppo	0,0	0,0	568,4	0,0	568,4	6,2	574,6
Differenze di conversione delle divise estere	0,0	0,0	0,0	-1,1	-1,1	-0,2	-1,3
Capitale proprio al 31. 12. 2018	9 000,0	2 069,1	1 819,3	-7,7	12 880,7	104,5	12 985,2

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 2018 le riserve legali e statutarie non distribuibili erano pari a CHF 2183,2 mio (2017: CHF 2143,3 mio).

Allegato al conto del Gruppo 2018.

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 Rapperswil-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 70 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. 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 Interessenze 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 2018	Corso medio 2017	Corso del giorno di chiusura 31.12.2018	Corso del giorno di chiusura 31.12.2017
EUR	1,15	1,11	1,13	1,17

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**, destinate in gran parte a uso proprio, sono iscritte 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. La detenzione di pezzi di ricambio strategici a garanzia di un esercizio ferroviario regolare viene considerata separatamente. Se l'impiego è prevedibile, essi vengono iscritti a bilancio al costo di acquisizione o di produzione, senza rettifica di valore.

I **lavori in corso** vengono valutati al costo di produzione o, qualora questo sia più basso, al valore di vendita realizzabile (principio del valore minimo). La registrazione con impatto sul risultato avviene solo dopo il trasferimento del rischio di fornitura delle merci o dei servizi al committente (Completed Contract Method).

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	
- Manufatti	50
- Impianti per binari e linee di contatto	25-50
- Impianti di sicurezza	15-20
- 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 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.

Impegni di previdenza.

La previdenza professionale del personale di FFS SA, FFS Cargo SA e di altre singole affiliate è coperta dalla Cassa pensioni FFS, giuridicamente autonoma. La Cassa pensioni FFS si basa sul principio del primato dei contributi e viene finanziata con i contributi dei datori di lavoro e dei lavoratori. Le altre società affiliate hanno stipulato contratti di affiliazione con altri istituti di previdenza o dispongono di un proprio istituto di previdenza.

Le conseguenze a bilancio vengono determinate annualmente in base agli ultimi conti annuali disponibili degli istituti di previdenza; esse vengono valutate e iscritte conformemente alla norma Swiss GAAP FER 16. Un beneficio economico viene iscritto all'attivo solo se la copertura in eccesso è utilizzabile per la futura spesa previdenziale della società. Un obbligo economico viene iscritto al passivo se sono soddisfatti i presupposti per la formazione di un accantonamento. Le variazioni del beneficio o dell'obbligo economico vengono iscritte nei costi del personale con impatto sul risultato.

I debiti verso istituti di previdenza e collaboratori comprendono anche impegni delle FFS per prestazioni dei collaboratori a lungo termine.

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, sulla base degli accordi stipulati con i committenti.

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.

Gli strumenti a copertura di flussi monetari futuri vengono riportati nell'allegato fino alla realizzazione del cash flow futuro. Al verificarsi del flusso monetario futuro oppure alla cessione del derivato il valore attuale dello strumento finanziario viene iscritto a bilancio e registrato nel risultato del periodo in linea con il flusso monetario coperto.

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 nel perimetro di consolidamento.

Nel 2018 il perimetro di consolidamento ha subito le seguenti modifiche:

– Vendita di una quota del 50 per cento della SwissSign AG, Opfikon unitamente all'acquisizione di una quota del 17 per cento della neocostituita SwissSign Group AG, Opfikon (febbraio 2018)

1 Ricavi da traffico.

Mio di CHF	2018	2017
Traffico viaggiatori	3 392,7	3 315,7
traffico a lunga percorrenza	2 483,3	2 428,2
traffico regionale	909,5	887,6
Traffico merci	867,8	837,9
Prestazioni d'esercizio	35,5	39,3
Infrastruttura (proventi risultanti dalle tracce)	86,4	86,6
Ricavi da traffico	4 382,4	4 279,5

I ricavi da traffico sono aumentati complessivamente di CHF 102,9 mio (+2,4 per cento).

Grazie all'andamento positivo degli abbonamenti generali e metà-prezzo così come ai maggiori ricavi risultanti dai biglietti risparmio, i ricavi del traffico viaggiatori sono aumentati di CHF 77,0 mio (+2,3 per cento).

Grazie all'andamento positivo dei volumi del traffico merci, i ricavi in questo settore sono aumentati di CHF 29,9 mio, ovvero del 3,6 per cento.

2 Prestazioni dei poteri pubblici.

Mio di CHF	2018	2017
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori		
Confederazione	312,1	295,8
Cantoni	341,4	326,5
Totale Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori	653,5	622,3
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura ferroviaria nell'ambito delle convenzioni sulle prestazioni		
Ammortamenti infrastruttura	1 324,6	1 319,1
Quote d'investimento non attivabili	225,7	192,8
Contributo d'esercizio infrastruttura	375,5	401,8
Totale Prestazioni della Confederazione nell'ambito delle convenzioni sulle prestazioni	1 925,9	1 913,7
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale		
Confederazione	124,6	108,7
Cantoni	7,8	7,9
Totale Prestazioni per investimenti con finanziamento speciale	132,4	116,6
Totale Prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria	2 058,3	2 030,3
Indennizzi della Confederazione a Cargo per il traffico merci	7,8	13,2
Totale Prestazioni per il traffico merci	7,8	13,2
Prestazioni dei poteri pubblici	2 719,6	2 665,8

Gli indennizzi per le prestazioni ordinate del traffico regionale viaggiatori (TRV) compensano i costi non coperti dai viaggiatori. L'aumento in misura di CHF 31,2 mio (+5,0 per cento) è riconducibile al potenziamento dell'offerta in Ticino, Zurigo/Svizzera orientale e a Ginevra. Grazie agli sbarramenti di tratta effettuati per la prima volta l'estate scorsa è stato possibile eseguire estesi lavori di rinnovo sull'infrastruttura ferroviaria, con conseguente incremento delle prestazioni dei poteri pubblici per l'infrastruttura ferroviaria di CHF 28,0 mio (+1,4 per cento). 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 45,0 mio (esercizio precedente: CHF 48,2 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.

Con l'aumento delle pigioni legate all'andamento della cifra d'affari nelle stazioni e le nuove aperture a Zurigo, come l'Europaallee, WestLink e Andresturm, i ricavi locativi sono cresciuti di CHF 22,0 mio (+4,5 percento) giungendo a CHF 508,5 mio.

4 Ricavi complementari.

Mio di CHF	2018	2017
Servizi	215,9	238,9
Lavori di assistenza e manutenzione	31,7	35,7
Ricavi da noleggi	68,8	60,2
Ricavo da vendita di energia	123,2	83,6
Cambio di valuta	36,7	37,7
Provvigioni	88,0	91,2
Vendita stampati e materiali	40,0	34,8
Partecipazioni alle spese	105,1	134,7
Prestazioni progetti di costruzione	18,6	21,9
Contributi traffico regionale viaggiatori estero	29,9	27,2
Altri ricavi complementari	82,8	60,8
Ricavi complementari	840,7	826,8

I ricavi complementari sono aumentati di CHF 13,8 mio (+1,7 percento) rispetto al 2017.

La riduzione dei servizi di CHF 23,0 mio (-9,6 percento) è dovuta alle minori prestazioni per AlpTransit San Gottardo SA e all'adeguamento del catering ferroviario alle esigenze della clientela. Le partecipazioni alle spese sono diminuite di CHF 29,6 mio (-22,0 percento) rispetto all'esercizio precedente a causa delle maggiori prestazioni di riassicurazione.

Le FFS sono costrette ad acquistare energia negli orari di punta e, in caso di eccedenze di produzione, possono vendere energia. L'aumento dei prezzi ha comportato un incremento sia del ricavo da vendita di energia che della spesa per energia.

Gli altri ricavi complementari sono aumentati di CHF 21,9 mio (+36,1 percento) anche in seguito agli utili risultanti dalla vendita di immobilizzi materiali d'esercizio e dall'incremento dei lavori in corso.

5 Prestazioni proprie.

Mio di CHF	2018	2017
Ordini d'investimento	810,8	795,9
Ordini di magazzino	383,3	387,2
Prestazioni proprie	1 194,1	1 183,1

Le prestazioni proprie per ordini d'investimento sono dovute all'attività d'investimento nell'infrastruttura ferroviaria. La preparazione dei pezzi di riserva nelle officine della divisione Viaggiatori genera prestazioni proprie per ordini di magazzino.

6 Costi del materiale.

I costi del materiale sono diminuiti di CHF 19,0 mio (-2,6 percento) scendendo a CHF 728,1 mio in particolare per lo scioglimento della rettifica di valore su pezzi di ricambio strategici (cfr. nota 18 Scorte).

7 Costi del personale.

Mio di CHF	2018	2017
Salari	2 990,7	2 996,3
Noleggio di personale	491,5	456,1
Assicurazioni sociali	552,3	567,1
Costi del personale Centro per il mercato del lavoro (AMC)	5,1	12,9
Altri costi del personale	186,0	180,7
Costi del personale	4 225,5	4 213,1

I costi del personale sono aumentati di CHF 12,5 mio (+0,3 percento) rispetto all'esercizio precedente.

Il maggior ricorso a collaboratori esterni per le prestazioni per progetti IT nel settore della digitalizzazione e in progetti di manutenzione e investimento nel settore dell'infrastruttura ferroviaria ha comportato un aumento del noleggio di personale.

I posti a tempo pieno nella media annuale sono diminuiti di 446 giungendo a 32 309 unità.

8 Altri costi d'esercizio.

Mio di CHF	2018	2017
Prestazioni d'esercizio ferroviario	344,0	317,1
Noleggio di impianti	61,0	57,8
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	457,8	465,8
Veicoli	163,8	164,0
Energia	191,4	139,7
Amministrazione	97,3	93,1
Informatica	181,6	154,0
Pubblicità	68,5	58,7
Concessioni, tributi, tasse	80,2	88,2
Riduzioni imposta precedente per indennizzi e prestazioni dei poteri pubblici	97,9	99,2
Diversi costi d'esercizio	89,6	116,9
Altri costi d'esercizio	1 833,0	1 754,5

Gli altri costi d'esercizio sono aumentati di CHF 78,5 mio (+4,5 percento) rispetto al 2017.

Le prestazioni d'esercizio ferroviario sono aumentate di CHF 26,9 mio (+8,5 percento) per effetto dei maggiori trasporti di merci da parte di terzi.

All'aumento dei costi per l'informatica di CHF 27,6 mio (+17,9 percento) hanno concorso le prestazioni supplementari per progetti IT nel settore dell'infrastruttura ferroviaria.

I diversi costi d'esercizio sono diminuiti di CHF 27,3 mio (-23,4 percento) perché nell'esercizio precedente erano stati effettuati notevoli accantonamenti per sinistri.

Le spese registrate alla voce Riduzioni imposta precedente per indennizzi e 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 materiali e immateriali.

Mio di CHF	2018	2017
Ammortamenti immobilizzi materiali	2 047,2	2 000,7
Ammortamenti immobilizzi immateriali	176,3	158,4
Ammortamento valori contabili residui su disinvestimenti di immobilizzi materiali	48,3	64,8
Ammortamento valori contabili residui su disinvestimenti di immobilizzi immateriali	1,0	2,0
Ammortamenti su immobilizzi materiali e immateriali	2 272,8	2 225,9

Gli ammortamenti sono aumentati di CHF 47,0 mio (+2,1 percento). All'aumento hanno contribuito la messa in servizio di ampliamenti dell'infrastruttura e inaugurazioni di immobili.

10 Riduzioni durevoli di valore.

L'esito dell'impairment test svolto l'anno scorso in Cargo Svizzera mostrava una chiara riduzione di valore dei veicoli, di altri immobilizzi materiali e software. Nel conto del Gruppo era stato pertanto iscritto un ammortamento speciale di CHF 188,7 mio.

11 Risultato finanziario.

Mio di CHF	2018	2017
Interessi attivi e proventi da partecipazioni da terzi	1,4	2,3
Interessi passivi verso terzi	-68,7	-75,6
Interessi passivi prestati agli azionisti	-48,6	-48,6
Partecipazione al risultato di società associate	4,7	3,6
Risultati da valute estere	7,0	16,1
Altro risultato finanziario	-1,2	-1,5
Risultato finanziario	-105,5	-103,6

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 6,9 mio (-5,5 percento), anche a causa di rifinanziamenti che si mantengono più vantaggiosi.

12 Risultato dalla vendita di immobili.

Mio di CHF	2018	2017
Utile da vendita di immobili	107,1	208,9
Perdita da vendita di immobili	-0,1	-1,6
Risultato dalla vendita di immobili	107,0	207,3

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

13 Imposte sull'utile.

Mio di CHF	2018	2017
Imposte correnti sull'utile	11,3	11,1
Imposte latenti sull'utile	1,4	0,0
Imposte sull'utile	12,7	11,2

Il credito d'imposta latente per le perdite pregresse fiscalmente non ancora utilizzate delle società del Gruppo soggette a imposta ammonta a CHF 41,6 mio (2017: CHF 30,3 mio). Non sono state attivate imposte latenti per le perdite pregresse.

La FFS SA e le società affiliate del traffico regionale pagano imposte sul reddito per l'attività immobiliare e le attività accessorie. Per l'attività di trasporto data in concessione sono esonerate 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.

14 Interessenze azionisti minoritari.

Mio di CHF	31.12.2018	31.12.2017
Stato al 1.1.	98,9	92,8
Dividendi	-0,4	-0,3
Partecipazione al risultato	6,2	6,1
Differenze di conversione delle valute estere	-0,2	0,4
Stato al 31.12.	104,5	98,9

15 Liquidità.

Mio di CHF	31.12.2018	31.12.2017
Cassa	72,4	75,7
Conto postale	293,0	207,8
Banche	129,0	146,1
Depositi a termine	50,0	50,0
Conti di giro	113,0	136,0
Liquidità	657,4	615,5

16 Crediti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31.12.2018	31.12.2017
Crediti per forniture e prestazioni		
verso terzi	437,0	469,6
verso l'azionista Confederazione	123,9	115,4
verso società associate	29,0	33,9
Rettifiche di valore	-13,7	-20,6
Crediti per forniture e prestazioni	576,2	598,3

17 Altri crediti.

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

18 Scorte e lavori in corso.

Mio di CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Scorte	507,5	504,5
Lavori in corso	141,2	24,7
Acconti per ordini di clienti	-128,9	-4,7
Rettifiche di valore	-191,4	-207,3
Scorte e lavori in corso	328,3	317,2

Per poter garantire un esercizio ferroviario regolare in qualsiasi momento, le divisioni Viaggiatori e Infrastruttura detengono pezzi di ricambio strategici. A partire dal 2018, se l'impiego è prevedibile essi vengono iscritti a bilancio al costo di acquisizione o di produzione, senza rettifiche di valore. Ciò genera nell'anno di riferimento uno scioglimento una tantum della rettifica di valore in misura di CHF 29,8 mio. L'aumento di CHF 116,5 mio per i lavori in corso e di CHF 124,2 mio per l'acconto per ordini di clienti è riconducibile alla costruzione dei fabbricati a Ginevra Pont-Rouge e Berna-Wankdorf per conto degli acquirenti.

19 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. 2017	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
Costi d'acquisto						
Stato al 1. 1. 2018	81,6	262,8	66,0	1,2	2,3	413,8
Variazione di valutazione	-0,1	1,3	-1,7	0,0	0,0	-0,5
Incrementi	7,7	0,0	22,3	0,0	0,2	30,3
Decrementi	0,0	0,0	-1,5	-0,1	-1,2	-2,7
Riclassificazioni	1,2	-4,0	2,8	0,0	0,0	0,0
Stato al 31. 12. 2018	90,3	260,1	87,9	1,2	1,3	440,9
Rettifiche di valore accumulate						
Stato al 1. 1. 2018	-8,7	0,0	-0,9	0,0	-0,9	-10,5
Decrementi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9	0,9
Stato al 31. 12. 2018	-8,7	0,0	-0,9	0,0	0,0	-9,6
Valore contabile netto al 31. 12. 2018	81,7	260,1	87,0	1,2	1,3	431,3

Nella voce Titoli sono incluse le altre partecipazioni con un valore contabile netto di CHF 44,7 mio (2017: CHF 36,0 mio).

Nei decrementi sono comprese transazioni senza impatto sulla liquidità per CHF 0,2 mio (2017: CHF 33,7 mio) e negli incrementi per CHF 2,1 mio (2017: nessuna).

Andamento delle partecipazioni in società associate.

	Quota di capitale proprio
Valore contabile netto al 1. 1. 2018	262,8
Decremento SwissSign AG	-4,0
Dividendi ricevuti	-3,3
Partecipazioni al risultato	4,7
Valore contabile netto al 31. 12. 2018	260,1

20 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. 2017	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 delle valute estere	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

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 delle valute estere	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

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
di cui leasing	89,1					89,1		89,1
di cui immobili a rendimento				98,2	789,0	887,2		887,2
di cui terreni non edificati				40,8		40,8		40,8

Costi d'acquisto

Stato al 1. 1. 2018	17 153,3	28 807,4	8 384,7	1 632,4	6 060,6	62 038,4	8 606,9	70 645,4
Conversione delle valute estere	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,1	0,0	-0,1
Investimenti	3,5	0,0	0,7	0,0	0,1	4,3	3 374,7	3 379,0
Decrementi impianti	-213,5	-301,0	-62,8	-8,6	-37,9	-623,8	-13,7	-637,5
Riclassificazioni	669,5	977,8	337,7	15,7	543,3	2 544,0	-2 546,8	-2,8
Stato al 31. 12. 2018	17 612,7	29 484,2	8 660,2	1 639,5	6 566,1	63 962,8	9 421,2	73 384,0

Rettifiche di valore accumulate

Stato al 1. 1. 2018	-10 284,3	-11 177,4	-4 867,4	-8,1	-2 467,0	-28 804,2	-2,5	-28 806,7
Conversione delle valute estere	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
Ammortamenti sistematici	-563,4	-912,9	-405,1	0,0	-150,3	-2 031,8	0,0	-2 031,8
Riduzioni durevoli di valore	-1,5	0,0	0,0	0,0	-0,2	-1,8	-13,7	-15,5
Decrementi	203,6	263,4	56,9	0,6	22,4	547,0	13,7	560,7
Riclassificazioni	-2,0	-8,6	8,1	0,0	1,5	-1,0	2,5	1,5
Stato al 31. 12. 2018	-10 647,6	-11 835,5	-5 207,4	-7,5	-2 593,6	-30 291,7	0,0	-30 291,7

Valore contabile netto

31. 12. 2018	6 965,1	17 648,7	3 452,8	1 632,0	3 972,5	33 671,1	9 421,2	43 092,3
di cui leasing	82,6					82,6		82,6
di cui immobili a rendimento				96,2	1 084,1	1 180,4		1 180,4
di cui terreni non edificati				39,6		39,6		39,6

Esistono acconti pari a CHF 1112,8 mio (2017: CHF 1136,2 mio).

Gli investimenti comprendono incentivazioni dei poteri pubblici per la lotta al rumore e misure conformi alla legge sui disabili per CHF 58,3 mio (2017: CHF 74,4 mio).

Gli investimenti comprendono transazioni senza impatto sulla liquidità per CHF 3,3 mio (2017: 33,4 mio).

Nell'anno di riferimento sono stati iscritti all'attivo costi per capitale di terzi pari a CHF 22,7 mio (2017: CHF 25,6 mio).

Le riduzioni durevoli di valore riguardano impianti singoli.

In caso di messa fuori servizio di impianti, i relativi ammortamenti del valore contabile residuo pari a CHF 48,3 mio (2017: CHF 64,8 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'Eppenberg sulla linea Olten–Aarau o l'ampliamento del corridoio di 4 metri. 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 Basilea, Ginevra e Zurigo. Ulteriori incrementi sono risultati da investimenti nelle stazioni di Basilea, Losanna e Zurigo.

21 Immobilizzi immateriali.

Mio di CHF	Avviamento	Diritti	Software	Immobilizzi immateriali in costruzione	Totale
Valore contabile netto al 1. 1. 2017	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 delle valute estere	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
Costi d'acquisto					
Stato al 1. 1. 2018	9,9	317,1	1 488,5	318,3	2 133,8
Investimenti	0,0	0,1	2,5	182,6	185,1
Decrementi impianti	0,0	0,0	-21,8	0,0	-21,8
Riclassificazioni	0,0	9,7	165,0	-171,9	2,8
Stato al 31. 12. 2018	9,9	326,8	1 634,2	329,0	2 299,9
Rettifiche di valore accumulate					
Stato al 1. 1. 2018	-9,9	-174,9	-958,0	-21,9	-1 164,7
Ammortamenti sistematici	0,0	-6,5	-166,2	0,0	-172,7
Riduzioni durevoli di valore	0,0	0,0	-3,6	0,0	-3,6
Decrementi	0,0	0,0	20,9	0,0	20,9
Riclassificazioni	0,0	-1,5	-12,0	12,0	-1,5
Stato al 31. 12. 2018	-9,9	-182,9	-1 118,9	-9,8	-1 321,6
Valore contabile netto al 31. 12. 2018	0,0	143,8	515,3	319,2	978,3

Esistono acconti pari a CHF 73,0 mio (2017: CHF 70,8 mio).

Le riduzioni durevoli di valore riguardano impianti singoli.

In caso di messa fuori servizio di impianti, i relativi ammortamenti del valore contabile residuo pari a CHF 1,0 mio (2017: CHF 2,0 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, diritti di traforo, diritti di condotta e altri diritti. Gli immobilizzi immateriali in costruzione comprendono progetti software e acconti per le concessioni per l'utilizzo dell'acqua.

22 Debiti finanziari.

Mio di CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Debiti finanziari a breve scadenza		
Debiti bancari	642,3	651,0
Prestiti obbligazionari	0,0	150,0
Debiti finanziari verso società associate	0,4	0,0
Prestiti di terzi	7,0	0,0
Prestiti della Confederazione (commerciali)	100,0	70,0
Prestiti di istituti di previdenza	78,7	0,0
Totale debiti finanziari a breve scadenza	828,4	871,0
Debiti finanziari a lunga scadenza		
Debiti bancari	2 255,2	2 149,5
Impegni di leasing	102,5	107,6
Cassa del personale	865,5	906,9
Prestiti di terzi	105,5	112,5
Prestiti della Confederazione (commerciali)	3 950,0	3 500,0
Prestiti di istituti di previdenza	1 172,1	1 374,0
Totale debiti finanziari a lunga scadenza	8 450,8	8 150,5
Debiti finanziari	9 279,2	9 021,5

A causa della scadenza, CHF 185,7 mio di debiti finanziari a lungo termine sono stati riclassificati in debiti finanziari a breve termine (2017: CHF 470,0 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 0,6 mio (2017: CHF 2,4 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 aumentato di CHF 257,7 mio, passando così a CHF 9279,2 mio. La consistenza della Cassa del personale è diminuita di CHF 41,4 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 577,0 mio a causa degli investimenti effettuati, in particolare in materiale rotabile e in immobili. Il prestito degli istituti di previdenza è diminuito di CHF 123,2 mio (2017: CHF 25,3 mio). Nell'anno in esame sono state rimborsate le obbligazioni della Kraftwerk Amsteg AG.

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

Mio di CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Prestiti a breve termine		
Prestiti della Confederazione (senza interessi)	0,3	0,4
Prestiti dei Cantoni (senza interessi)	0,4	0,4
Totale Prestiti a breve termine	0,7	0,8
Prestiti a lungo termine		
Prestiti della Confederazione (senza interessi)	18 309,7	17 790,6
Prestiti dei Cantoni (senza interessi)	1 934,2	1 765,6
Prestiti dei Cantoni (con interessi)	6,0	6,0
Totale Prestiti a lungo termine	20 249,9	19 562,2
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	20 250,6	19 563,0

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	31.12.2018	31.12.2017
Prestiti Fondo per l'infrastruttura ferroviaria da convenzione sulle prestazioni	3 748,0	3 865,4
Prestiti Fondo per l'infrastruttura ferroviaria da convenzione d'attuazione	12 935,1	12 322,8
Prestiti Fondo infrastrutturale	1 440,3	1 418,5
Prestiti da altre convenzioni	186,7	184,3
Prestiti commerciali (cfr. nota 22)	4 050,0	3 570,0
Prestiti verso l'azionista Confederazione	22 360,1	21 361,0

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

24 Debiti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31.12.2018	31.12.2017
Debiti per forniture e prestazioni		
verso terzi	753,0	813,7
verso l'azionista Confederazione	29,2	32,1
verso società associate	3,6	2,3
Debiti per forniture e prestazioni	785,8	848,1

25 Altri debiti.

Mio di CHF	31.12.2018	31.12.2017
Altri debiti a breve termine		
Debiti verso enti statali	84,4	98,6
Altri debiti	61,7	60,1
Totale Altri debiti a breve termine	146,1	158,8
Altri debiti a lungo termine		
Ratei e risconti	79,8	80,6
Debiti verso istituti di previdenza e collaboratori	744,4	799,2
Totale Altri debiti a lungo termine	824,2	879,8
Altri debiti	970,3	1 038,6

I debiti verso istituti di previdenza e collaboratori comprendono anche i debiti per prestazioni dei collaboratori a lungo termine.

26 Ratei e risconti passivi.

Mio di CHF	31.12.2018	31.12.2017
Delimitazione per titoli di trasporto	683,5	674,6
Delimitazione per interessi	41,8	74,0
Delimitazione per impegni correnti per imposte sull'utile	8,2	6,3
Altri ratei e risconti	725,0	714,2
Ratei e risconti passivi	1 458,5	1 469,1

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.

27 Accantonamenti.

Mio di CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Accantonamenti a breve termine	275,1	288,0
Accantonamenti a lungo termine	560,3	533,2
Accantonamenti	835,4	821,1

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. 2017	0,5	34,1	434,0	129,4	51,1	3,4	155,7	808,3
Conversione delle valute estere	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2	0,4
Costituzione	0,1	6,6	0,0	15,0	40,4	0,2	88,2	150,5
Impiego	-0,4	-1,4	-22,8	-2,5	-17,1	-0,2	-57,1	-101,4
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	141,6	69,4	3,5	155,9	821,1
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	21,6	44,4	3,5	26,3	533,2
Situazione al 1. 1. 2018	0,2	39,3	411,2	141,6	69,4	3,5	155,9	821,1
Conversione delle valute estere	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	0,0	-0,2	-0,3
Costituzione	0,1	0,0	0,0	27,8	22,4	1,5	62,4	114,1
Impiego	0,0	-0,8	-11,8	-4,1	-9,8	-0,1	-41,6	-68,3
Scioglimento	0,0	0,0	0,0	0,0	-3,6	0,0	-27,8	-31,3
Situazione al 31. 12. 2018	0,3	38,5	399,4	165,2	78,5	4,9	148,8	835,4
di cui a breve termine	0,0	0,7	10,0	131,6	16,4	0,0	116,4	275,1
di cui a lungo termine	0,3	37,8	389,4	33,6	62,0	4,9	32,4	560,3

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 2018 sono stati utilizzati CHF 0,8 mio per i lavori di risanamento.

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.

Il modello di durata della vita attiva «Flexa» offre al personale la possibilità di mettere da parte quote di tempo e denaro su un conto del tempo individuale e di usufruirne in seguito sotto forma di tempo. Il modello è stato introdotto con l'ultimo contratto collettivo di lavoro. Con effetto retroattivo all'1. 1. 2017, l'impegno verso i collaboratori pari a CHF 10,9 mio è stato riclassificato dagli altri debiti a lungo termine nell'accantonamento per vacanze/lavoro straordinario per iscrivere nella stessa posizione queste due fattispecie equivalenti. Nel 2018 i collaboratori hanno utilizzato CHF 2,4 mio. In seguito ai risparmi del personale l'impegno è aumentato di CHF 14,3 mio passando a CHF 33,6 mio.

Per gli impegni risultanti dai programmi di incremento dell'efficienza, in particolare per Infrastruttura e Viaggiatori, sono stati costituiti accantonamenti per ristrutturazioni pari a CHF 22,4 mio. A causa delle misure RailFit attuate nel 2018 sono stati utilizzati accantonamenti per ristrutturazioni pari a CHF 9,8 mio, in particolare per Infrastruttura e Viaggiatori.

Gli altri accantonamenti comprendono gli accantonamenti per rischi aziendali e processuali e accantonamenti assicurativi per sinistri. Per i nuovi danni sono stati accantonati CHF 45,7 mio. Per la liquidazione di danni sono stati utilizzati CHF 28,8 mio. Negli altri accantonamenti è stato costituito nel 2018 un accantonamento di CHF 10,0 mio per il fondo per la digitalizzazione.

28 Variazione dell'attivo circolante netto.

Mio di CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Aumento titoli e crediti finanziari a breve termine	-2,6	-0,4
Diminuzione dei crediti per forniture e prestazioni	21,8	59,8
Aumento/diminuzione scorte e lavori in corso	-11,1	7,6
Aumento altro attivo circolante	-71,6	-8,8
Diminuzione/aumento dei debiti per forniture e prestazioni	-62,0	139,0
Diminuzione/aumento degli altri debiti a breve termine	-21,8	169,0
Variazione attivo circolante netto	-147,3	366,2

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. 2018	31. 12. 2018	31. 12. 2018	2018	31. 12. 2017	2018	2017
Istituti di previdenza	1,1	0,0	1,1	0,2	1,1	0,2	0,2
Totale	1,1	0,0	1,1	0,2	1,1	0,2	0,2

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. 2018	31. 12. 2018	31. 12. 2017			2018	2017
Fondo patronale	0,2	0,2	0,3	-0,1	0,0	-0,1	-0,1
Piani previdenziali senza copertura in eccesso/deficit di copertura	0,0	-553,4	-608,2	54,8	-335,7	-280,9	-298,2
Totale	0,2	-553,2	-607,9	54,8	-335,7	-280,9	-298,3

Per i risanamenti della Cassa pensioni FFS (CP FFS) effettuati nel 2007 e nel 2010 esiste ancora un debito per prestito di CHF 1250,8 mio (2017: CHF 1374,0 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 gradualmente l'aliquota di conversione. Al 31 dicembre 2018 il grado di copertura della CP FFS è sceso al 101,1 per cento (2017: 107,1 per cento).

Indebitamento netto.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Debiti finanziari	22	9 279,2	9 021,5
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	23	20 250,6	19 563,0
Totale Debiti finanziari		29 529,9	28 584,5
./. Liquidità e crediti finanziari a breve termine		-660,4	-615,9
Indebitamento netto		28 869,5	27 968,6
Variazione rispetto all'esercizio precedente		900,9	240,6

L'indebitamento netto soggetto a interessi ammonta a CHF 8618,8 mio (2017: CHF 8405,6 mio).

L'indebitamento netto nell'anno in esame è aumentato di CHF 900,9 mio (+3,2 per cento).

Sia l'indebitamento soggetto a interessi per il finanziamento degli investimenti commerciali sia il prestito della Confederazione e dei Cantoni per il finanziamento dei progetti infrastrutturali ordinati sono aumentati.

Altre indicazioni.

Impegni eventuali e attivi costituiti in pegno.

Mio di CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Fidejussioni, obblighi di garanzia	34,3	50,8
Veicoli inseriti a titolo di garanzia nei contratti di locazione e vendita EUROFIMA	1 840,0	1 865,6
Altri impegni di tipo eventuale	394,5	310,8
Impegni eventuali e attivi costituiti in pegno	2 268,8	2 227,2

Gli Altri impegni di tipo eventuale 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	31.12.2018	31.12.2017
Impegni per investimenti	6 317,8	7 228,1
Impegni di acquisto energia	1 214,2	1 474,5
Altri	2 263,2	1 684,2
Altri impegni da non iscrivere a bilancio	9 795,2	10 386,9

Impegni di leasing non iscritti a bilancio.

Mio di CHF	31.12.2018	31.12.2017
Scadenza entro 1-5 anni	1,1	1,0
Impegni di leasing non iscritti a bilancio	1,1	1,0

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 2926,7 mio (2017: CHF 2818,5 mio) per prestazioni commissionate nel traffico regionale viaggiatori, per prestazioni del traffico merci a sostegno del raggiungimento dell'obiettivo di trasferire i trasporti dalla strada alla rotaia e per investimenti nella rete ferroviaria, compresi la manutenzione e l'esercizio.

L'importo totale è così composto:

Mio di CHF	2018	2017
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori	312,1	295,8
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – ammortamenti	1 324,6	1 319,1
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – quote non attivabili	225,7	192,8
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura da CP – contributo per l'esercizio	375,5	401,8
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale	124,6	108,7
Indennizzi della Confederazione a Cargo per il traffico merci su rotaia	7,8	13,2
Totale Prestazioni Confederazione con impatto sul risultato	2 370,4	2 331,5
Aumento prestiti Confederazione per il finanziamento per l'infrastruttura ferroviaria	519,0	448,9
Contributi a fondo perso per investimenti	37,3	38,1
Totale Prestazioni Confederazione	2 926,7	2 818,5
Inoltre, le FFS hanno ricevuto dai Cantoni:		
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori	341,4	326,5
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale	7,8	7,9
Totale Prestazioni Cantoni con impatto sul risultato	349,2	334,4
Aumento prestiti Cantoni per il finanziamento per l'infrastruttura ferroviaria	168,6	181,6
Contributi a fondo perso per investimenti	21,0	36,3
Totale Prestazioni Cantoni	538,9	552,3
Totale Prestazioni dei poteri pubblici	3 465,5	3 370,7

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 società associate.

Mio di CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Ricavo d'esercizio	251,1	240,2
Costi d'esercizio	-30,3	-39,3
Transazioni con società associate	220,8	200,9

Crediti e debiti verso società associate vengono iscritti separatamente nelle note 16 e 24.

Il ricavo d'esercizio comprende lavori per CHF 14,1 mio (2017: CHF 35,7 mio) per la AlpTransit San Gottardo SA, svolti dalla FFS SA nell'ambito della costruzione di binari di raccordo per le gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri, 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 da lei assunte per gli impianti di proprietà delle FFS CHF 0,2 mio (2017: CHF 5,9 mio) iscritti nella voce Costi d'esercizio, sempre alle condizioni prestabilite.

Transazioni con istituti di previdenza per il personale.

Mio di CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Debiti a breve termine	80,1	2,6
Debiti a lungo termine	1 172,1	1 374,0
Debiti verso gli istituti di previdenza per il personale	1 252,3	1 376,6

Il prestito verso l'istituzione di previdenza a favore del personale deriva dai pacchetti di risanamento decisi nel 2007 e nel 2010. 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 selezionate, con tutti i diritti accessori e di prelazione correlati.

Nell'anno di riferimento sono stati effettuati ammortamenti per CHF 123,2 mio (2017: 25,3 mio). Gli interessi passivi sono stati pari a CHF 53,1 mio (2017: CHF 56,0 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 dei rischi di mercato 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	Valori			Valori		
		Volume dei contratti	attivo	passivo	Volume dei contratti	attivo	passivo
Mio di CHF		31. 12. 2018	31. 12. 2018	31. 12. 2018	31. 12. 2017	31. 12. 2017	31. 12. 2017
Valute	Copertura	632,6	23,5	0,1	696,5	42,1	12,2
Interessi	Copertura	1 582,1	11,8	212,6	1 207,1	16,4	235,5
Altri valori base	Copertura	102,5	10,1	17,7	77,7	3,7	9,4
Strumenti finanziari		2 317,1	45,3	230,4	1 981,3	62,2	257,1

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 valutari (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	2018	2017
Viaggiatori	0,8	3,3
Immobili	0,0	0,0
Cargo	-0,4	-3,2
Infrastruttura	3,4	-0,6

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 valutate e definite misure per il controllo dei rischi. Attribuendo ogni singolo rischio a un risk owner si creano chiare responsabilità per i rischi. Il management dei rischi è inteso come una mansione dirigenziale. 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 e con l'istruzione del Gruppo delle FFS.

Il 12 e il 14 dicembre 2018 il comitato Rischi e compliance e il Consiglio d'amministrazione hanno analizzato il Corporate Risk Report 2018 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) viene assicurato che i titolari dei processi sottopongono annualmente i processi finanziari a una valutazione del rischio.

Management finanziario dei rischi.

Nello svolgimento dell'attività commerciale le FFS sono esposte a rischi finanziari quali i rischi di mercato (rischi di variazione dei tassi d'interesse e rischi valutari così come oscillazioni dei prezzi dell'energia), i rischi di liquidità e di credito (controparti finanziarie).

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 valutari.

La copertura dei rischi netti valutari 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 loro quasi autosufficienza energetica. Questo rischio viene limitato per mezzo di operazioni a termine (in particolare forward, future, swap, spread nazionali) e, in misura minore, di opzioni sui prezzi futuri 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 credito (rischi di controparte).

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 da 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.

Eventi successivi alla chiusura del bilancio.

Il conto del Gruppo è stato approvato dal Consiglio d'amministrazione il 21 febbraio 2019. 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 178,1 mio (2017: CHF 274,6 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 70.

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	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Indicazioni relative al conto economico						
Ricavo d'esercizio	5 091,2	5 019,9	818,5	794,1	987,6	959,7
di cui						
– ricavi da traffico	3 482,8	3 409,2	0,0	0,0	918,5	888,1
– prestazioni dei poteri pubblici	700,4	669,5	0,0	0,0	7,8	13,2
– ricavi locativi immobili	7,8	7,6	648,7	629,6	0,9	0,9
Costi d'esercizio	-4 808,7	-4 791,1	-565,7	-545,5	-971,2	-1 012,5
di cui						
– costi del personale	-1 763,6	-1 771,2	-123,8	-123,9	-388,5	-418,5
– ammortamenti	-650,6	-610,1	-190,8	-178,6	-27,7	-44,2
– costi per prestazioni per l'esercizio ferroviario	-1 139,3	-1 156,3	-1,1	-0,7	-323,1	-302,5
Riduzioni durevoli di valore	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-188,7
Risultato operativo/EBIT	282,5	228,8	252,9	248,6	16,4	-241,5
Altro risultato	-41,1	-43,1	53,3	153,6	-3,6	2,8
Pagamenti compensativi Infrastruttura/ prestiti CP	0,0	0,0	-295,8 ¹	-392,2 ¹	0,0	0,0
Risultato della Divisione/consolidato	241,4	185,8	10,4	10,0	12,9	-238,7

¹ Pagamenti compensativi, interessi esclusi. Inclusi gli interessi (CHF 32,4 mio, 2017: CHF 32,4 mio), i pagamenti compensativi ammontano a CHF 328,1 mio (2017: CHF 424,6 mio).

Informazioni sul cash flow						
Cash flow dell'attività operativa	811,5	848,5	49,9	130,9	51,4	15,8
Cash flow dell'attività d'investimento	-753,7	-718,2	-487,3	-274,7	-25,5	-27,9
Free cash flow prima del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	57,8	130,2	-437,5	-143,8	25,9	-12,1
Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	50,9	18,6	0,0	0,0	-0,1	-0,1
Free cash flow dopo il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	108,7	148,8	-437,5	-143,8	25,8	-12,2

	31. 12. 2018	31. 12. 2017	31. 12. 2018	31. 12. 2017	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Informazioni sul bilancio						
Attivi	11 242,7	11 097,7	5 969,8	5 572,0	685,6	666,9
Attivo circolante	2 746,0	2 704,9	40,1	46,1	240,1	229,0
Attivo fisso	8 496,7	8 392,8	5 929,7	5 525,8	445,5	438,0
di cui						
– veicoli	6 151,6	6 070,7	5,8	5,8	351,9	345,9
– sottostruttura/armamento/tecnica ferroviaria	535,1	510,5	4,2	4,3	5,8	4,7
– terreni ed edifici	93,4	82,8	3 814,7	3 461,9	13,2	13,6
– immobilizzi materiali in costruzione	1 105,4	1 130,6	1 562,6	1 558,2	22,1	36,0
Passivi	11 242,7	11 097,7	5 969,8	5 572,0	685,6	666,9
Capitale di terzi	5 640,0	5 738,9	5 153,1	4 765,7	602,4	597,2
di cui						
– debiti finanziari	3 829,1	3 924,4	4 900,5	4 462,8	389,8	386,4
– prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	515,2	494,1	0,0	0,0	1,0	1,1

Infrastruttura 2018	2017	Settori centrali 2018	2017	Eliminazioni 2018	2017	Totale FFS 2018	2017
4 421,0	4 353,3	1 050,8	1 029,1	-2 723,9	-2 714,3	9 645,2	9 441,8
1 221,9	1 232,4	0,0	0,0	-1 240,8	-1 250,2	4 382,4	4 279,5
2 011,4	1 983,1	0,0	0,0	0,0	0,0	2 719,6	2 665,8
0,5	0,9	0,0	0,0	-149,5	-152,5	508,5	486,5
-4 486,9	-4 394,8	-974,9	-953,6	2 747,9	2 757,1	-9 059,5	-8 940,5
-1 548,4	-1 539,1	-590,3	-551,6	189,0	191,2	-4 225,5	-4 213,1
-1 363,7	-1 357,0	-40,1	-36,9	0,0	0,9	-2 272,8	-2 225,9
-75,3	-53,4	-3,4	-2,5	1 198,2	1 198,3	-344,0	-317,1
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-188,7
-65,9	-41,6	75,9	75,4	23,9	42,7	585,7	312,6
-6,0	-8,9	5,8	7,3	-25,8	-25,4	-17,3	86,4
150,0	150,0	145,8	242,2	0,0	0,0	0,0	0,0
78,2	99,6	227,5	325,0	-1,9	17,3	568,4	399,0

116,7	280,6	188,2	339,8	0,0	0,0	1 217,7	1 615,5
-2 128,4	-2 116,0	-49,9	-32,0	0,0	0,0	-3 444,8	-3 168,8
-2 011,7	-1 835,5	138,3	307,8	0,0	0,0	-2 227,1	-1 553,3
1 961,5	1 931,1	0,0	0,0	0,0	0,0	2 012,3	1 949,6
-50,2	95,6	138,3	307,8	0,0	0,0	-214,8	396,3

31. 12. 2018	31. 12. 2017	31. 12. 2018	31. 12. 2017	31. 12. 2018	31. 12. 2017	31. 12. 2018	31. 12. 2017
30 013,2	29 117,6	11 190,6	10 586,2	-12 536,8	-11 866,5	46 565,2	45 173,8
641,0	510,5	1 454,7	1 257,0	-3 058,8	-2 784,8	2 063,2	1 962,7
29 372,2	28 607,1	9 735,9	9 329,2	-9 478,1	-9 081,7	44 502,0	43 211,2
455,2	445,6	0,6	0,9	0,0	0,0	6 965,1	6 869,0
17 103,6	17 110,5	0,0	0,0	0,0	0,0	17 648,7	17 630,0
1 660,2	1 640,0	23,0	19,6	0,0	0,0	5 604,5	5 218,0
6 729,4	5 872,0	1,7	7,7	0,0	0,0	9 421,2	8 604,4
30 013,2	29 117,6	11 190,6	10 586,2	-12 536,8	-11 866,5	46 565,2	45 173,8
21 905,1	21 088,8	12 424,8	12 047,9	-12 145,5	-11 477,0	33 579,9	32 761,4
944,3	793,3	11 262,1	10 809,9	-12 046,5	-11 355,3	9 279,2	9 021,5
19 734,5	19 067,7	0,0	0,0	0,0	0,0	20 250,6	19 563,0

Elenco delle partecipazioni FFS.

Società del Gruppo e società associate.

Ragione sociale		Capitale azionario in mio	Partecipa- zione FFS in mio	Partecipa- zione FFS in % 31. 12. 2018	Partecipa- zione FFS in % 31. 12. 2017	Ril	Seg
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	0,75	75,49	75,49	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	60,00	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	41,47	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
RAIpin 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 Ruppertswil-Auenstein AG, Aarau	CHF	12,00	6,60	55,00	55,00	V	I
Securitrans, Public Transport Security AG, Berna	CHF	2,00	1,02	51,00	51,00	V	I
Kraftwerk 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 (venduta)	CHF	0,45	0,00	0,00	50,00	E	KB

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, 21 febbraio 2019

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, rendi-conto finanziario del gruppo, prospetto delle variazioni del capitale proprio del gruppo ed allegato al conto del gruppo (pagine 44 a 70), per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018.



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 2018 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

Olivier Mange
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	2018	2017
Ricavo d'esercizio			
Ricavi da traffico	1	3 538,1	3 477,5
Prestazioni dei poteri pubblici	2	2 516,2	2 456,0
Ricavi locativi immobili		514,6	492,6
Ricavi complementari	3	954,4	921,2
Prestazioni proprie		1 173,8	1 162,7
Totale Ricavo d'esercizio		8 697,2	8 510,1
Costi d'esercizio			
Costi del materiale		-704,6	-719,0
Costi del personale	4	-3 667,3	-3 618,8
Altri costi d'esercizio	5	-1 678,4	-1 591,1
Adeguamenti di valore su partecipazioni		6,0	-247,0
Ammortamenti immobilizzi materiali		-1 962,6	-1 928,0
Ammortamenti immobilizzi immateriali		-173,6	-149,3
Totale Costi d'esercizio		-8 180,5	-8 253,2
Risultato operativo/EBIT		516,7	257,0
Ricavi finanziari		31,5	38,4
Costi finanziari		-115,8	-119,6
Risultato ordinario		432,4	175,7
Risultato dalla vendita di immobili		107,0	204,6
Utile ante imposte		539,4	380,3
Imposte sull'utile		-7,3	-10,2
Utile d'esercizio	6	532,1	370,2

Bilancio FFS SA.

Attivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Attivo circolante			
Liquidità		558,5	502,7
Crediti per forniture e prestazioni	7	472,4	496,5
Crediti a breve termine soggetti a interessi		97,4	109,3
Altri crediti		89,9	89,9
Scorte e lavori in corso		314,9	305,5
Ratei e risconti attivi		373,5	272,7
Totale Attivo circolante		1 906,6	1 776,5
Attivo fisso			
Immobilizzi finanziari	8	1 235,3	1 036,2
Partecipazioni		586,6	584,5
Immobilizzi materiali		31 683,6	31 242,0
Immobilizzi materiali in costruzione		9 314,7	8 515,7
Immobilizzi immateriali		942,7	946,1
Totale Attivo fisso		43 762,8	42 324,5
Totale Attivi		45 669,4	44 101,0

Passivi.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Capitale di terzi			
Debiti per forniture e prestazioni	9	757,9	818,4
Debiti a breve termine soggetti a interessi	10	1 064,8	869,8
Altri debiti a breve termine	12	119,9	132,8
Ratei e risconti passivi		1 325,9	1 357,9
Accantonamenti a breve termine	13	221,5	311,8
Totale Capitale di terzi a breve termine		3 489,9	3 490,7
Debiti a lungo termine soggetti a interessi	10	8 420,3	8 113,0
Prestiti a lungo termine dei poteri pubblici per il finanz. dell'infra. ferroviaria	11	19 754,5	19 092,7
Altri debiti a lungo termine	12	823,9	879,5
Accantonamenti a lungo termine	13	623,3	499,7
Totale Capitale di terzi a lungo termine		29 622,1	28 585,0
Totale Capitale di terzi		33 112,0	32 075,7
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)		67,2	14,6
Riserve LTV 36 (Traffico regionale viaggiatori)		-25,7	-1,4
Utili accumulati			
Utile riportato		983,8	642,0
Utile d'esercizio		532,1	370,2
Totale Capitale proprio		12 557,4	12 025,3
Totale Passivi		45 669,4	44 101,0

Allegato al conto annuale FFS SA.

Note sul conto annuale.

0.1 Aspetti generali.

Il presente conto annuale delle Ferrovie federali svizzere FFS, Berna (FFS SA), 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 2018 la Cassa pensioni FFS presenta un grado di copertura del 101,1 per cento (esercizio precedente: 107,1 per cento). Al 31 dicembre 2018 è iscritto un obbligo previdenziale di CHF 541,4 mio (esercizio precedente: CHF 596,2 mio).

0.3 Partecipazione in proporzione ai vantaggi della Comunità dei trasporti di Zurigo.

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 45,0 mio (esercizio precedente: CHF 48,2 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 Accantonamenti nel settore energetico.

Per il risanamento del settore energetico era stato individuato nel 2001 un fabbisogno di CHF 1,2 mia. L'accantonamento Risanamento settore energetico costituito a tal proposito viene utilizzato per perdite derivanti dalla vendita di centrali elettriche e partecipazioni e per i costi di produzione dell'energia che superano i prezzi di mercato. Dal 2001 le perdite risultanti da partecipazioni sono coperte dall'accantonamento Contratti energetici onerosi.

0.5 Accantonamento per 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 2018, il lavoro per il risanamento dei siti contaminati è proseguito e i costi di CHF 0,8 mio sono stati addebitati all'accantonamento.

Alla chiusura del bilancio l'accantonamento ammonta ancora a CHF 38,4 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. In base all'ordinanza del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC), questa differenza verrà assegnata o prelevata da un accantonamento.

0.7 Imposte sull'utile.

La FFS SA paga imposte sul reddito per l'attività immobiliare e le attività accessorie. Per l'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	2018	2017
Traffico viaggiatori	3 235,1	3 165,7
Prestazioni d'esercizio	45,7	48,1
Infrastruttura (proventi risultanti dalle tracce)	257,3	263,7
Ricavi da traffico	3 538,1	3 477,5

2 Prestazioni dei poteri pubblici.

Mio di CHF	2018	2017
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori		
Confederazione	237,7	221,5
Cantoni	267,0	251,4
Totale Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori	504,8	472,9
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura in base alla convenzione sulle prestazioni		
Ammortamento infrastruttura	1 294,8	1 287,3
Quote d'investimento non attivabili	222,2	191,6
Contributo d'esercizio infrastruttura	362,3	388,5
Totale Prestazioni della Confederazione in base alla convenzione sulle prestazioni	1 879,3	1 867,5
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale		
Confederazione	124,3	107,7
Cantoni	7,8	7,9
Totale Prestazioni per investimenti con finanziamento speciale	132,1	115,6
Totale Prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria	2 011,4	1 983,1
Prestazioni dei poteri pubblici	2 516,2	2 456,0

3 Ricavi complementari.

Mio di CHF	2018	2017
Servizi	185,3	192,1
Lavori di assistenza e manutenzione	128,0	118,9
Ricavi da noleggi	69,2	59,0
Ricavi da vendita di energia	123,7	81,2
Cambio di valuta	36,6	37,7
Provvigioni	83,5	84,1
Vendita stampati e materiali	71,8	72,7
Partecipazione alle spese	119,5	129,0
Altri ricavi complementari	137,0	146,5
Ricavi complementari	954,4	921,2

4 Costi del personale.

Mio di CHF	2018	2017
Salari	2 472,7	2 472,0
Noleggio di personale	596,5	544,3
Assicurazioni sociali	446,7	462,1
Costi del personale Centro per il mercato del lavoro (AMC)	3,3	10,2
Altri costi del personale	148,1	130,2
Costi del personale	3 667,3	3 618,8

5 Altri costi d'esercizio.

Mio di CHF	2018	2017
Prestazioni d'esercizio ferroviario	174,3	177,8
Noleggio di impianti	57,8	54,6
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	454,0	455,4
Veicoli	142,1	139,2
Energia	252,7	202,3
Amministrazione	112,1	105,7
Informatica	176,3	147,0
Pubblicità	61,6	44,0
Concessioni, tributi, tasse	66,7	74,6
Riduzioni imposta precedente per indennizzi e prestazioni dei poteri pubblici	90,1	91,1
Diversi costi d'esercizio	90,8	99,5
Altri costi d'esercizio	1 678,4	1 591,1

6 Utile d'esercizio.

Mio di CHF	2018	2017
Risultati da settori che danno diritto all'indennità		
Traffico regionale viaggiatori (TRV) ai sensi dell'art. 36 LTV	5,7	-24,3
Infrastruttura ai sensi dell'art. 67 Lferr	52,7	53,0
Utile d'esercizio da settori che non danno diritto all'indennità	473,7	341,5
Utile d'esercizio	532,1	370,2

7 Crediti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31.12.2018	31.12.2017
Crediti per forniture e prestazioni		
verso terzi	312,6	347,9
verso partecipanti	130,3	118,3
verso partecipazioni	36,9	46,4
Rettifiche di valore	-7,5	-16,1
Crediti per forniture e prestazioni	472,4	496,5

8 Immobilizzi finanziari.

Mio di CHF	31.12.2018	31.12.2017
Titoli dell'attivo fisso	80,9	72,0
Prestiti verso terzi	86,8	64,9
Prestiti verso società del Gruppo	1 066,4	898,1
Prestiti verso società associate	1,2	1,2
Immobilizzi finanziari	1 235,3	1 036,2

Nell'anno precedente 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 Debiti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Debiti per forniture e prestazioni		
verso terzi	690,3	753,4
verso partecipanti	43,2	43,3
verso partecipazioni	24,4	21,7
Debiti per forniture e prestazioni	757,9	818,4

10 Debiti a breve e lungo termine soggetti a interessi.

Mio di CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Debiti bancari	2 947,5	2 850,5
Impegni di leasing	102,5	107,6
Cassa del personale	865,5	906,9
Debiti soggetti a interessi verso società del Gruppo	268,8	173,8
Prestiti della Confederazione (commerciali)	4 050,0	3 570,0
Prestiti dell'istituto di previdenza	1 250,8	1 374,0
Debiti a breve e lungo termine soggetti a interessi	9 485,1	8 982,8

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

Mio di CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Prestiti Fondo per l'infrastruttura ferroviaria da convezione sulle prestazioni	3 427,4	3 570,6
Prestiti Fondo per l'infrastruttura ferroviaria da convezione d'attuazione	12 934,0	12 322,8
Prestiti Fondo infrastrutturale Confederazione	1 363,3	1 341,4
Prestiti da altre convenzioni con la Confederazione	181,6	178,8
Prestiti Cantoni	1 848,1	1 679,1
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	19 754,5	19 092,7

I prestiti della Confederazione sono senza interessi e a rimborso condizionato. Essi comprendono gli averi in conto corrente verso la Confederazione pari a CHF 31,1 mio per progetti in fase di realizzazione (anno precedente: CHF 27,3 mio).

12 Altri debiti a breve e lungo termine.

Mio di CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Debiti a breve termine verso enti statali	65,5	74,8
Altri debiti a breve termine	54,4	58,0
Ratei e risconti a lungo termine	79,6	80,3
Debiti verso istituti di previdenza e collaboratori	744,4	799,2
Altri debiti a breve e lungo termine	943,8	1 012,4

13 Accantonamenti a breve e lungo termine.

Mio di CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Siti contaminati	38,4	39,2
Contratti energetici onerosi	358,4	358,4
Risanamento settore energetico	41,0	52,8
Vacanze/straordinari	130,6	111,0
Ristrutturazione	47,4	31,6
Manutenzione veicoli traffico regionale viaggiatori	152,6	139,8
Altri accantonamenti	76,4	78,7
Accantonamenti	844,8	811,5

L'accantonamento Contratti energetici onerosi copre le perdite attese in base alle previsioni del prezzo di mercato per la centrale elettrica di Nant de Drance. Per altre spiegazioni relative agli accantonamenti nel settore energetico cfr. Nota 0.4.

Nell'esercizio in esame l'accantonamento per manutenzione veicoli è stato ridotto di CHF 58,2 mio per lavori di manutenzione svolti (2017: CHF 56,1 mio). Contemporaneamente, l'accantonamento per veicoli senza grandi lavori di manutenzione è aumentato di CHF 71,0 mio (2017: CHF 71,6 mio).

14 Indebitamento netto.

Mio di CHF	Nota	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Debiti soggetti a interessi	10	9 485,1	8 982,8
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	11	19 754,5	19 092,7
Totale debiti finanziari		29 239,6	28 075,6
./. Liquidità e crediti a breve termine soggetti a interessi		-655,9	-611,9
Indebitamento netto		28 583,7	27 463,6
Variazione rispetto all'esercizio precedente		1 120,0	259,2

Altre indicazioni.

Posti a tempo pieno.

Nell'esercizio in esame il numero dei posti a tempo pieno nella media annuale è stato pari a 24 592 (esercizio precedente: 24 833).

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. 2018	31. 12. 2017
Scadenza entro 1-5 anni	0,0	0,2
Totale	0,0	0,2

Altri impegni da non iscrivere a bilancio.

Mio di CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Scadenza entro 1-5 anni	7 630,5	8 635,0
Scadenza oltre 5 anni	1 770,8	1 585,1
Totale	9 401,3	10 220,0

Gli Altri impegni da non iscrivere 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. 2018	31. 12. 2017
Fidejussioni e garanzie	160,5	177,2
Totale	160,5	177,2

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

Mio di CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Impianti in leasing	82,6	89,1
Veicoli integrati a titolo di garanzia in contratti di locazione e vendita EUROFIMA	1 656,0	1 665,0
Totale	1 738,5	1 754,0

Impegni eventuali.

Mio di CHF	31. 12. 2018	31. 12. 2017
Impegni derivanti da capitale sociale non versato	147,2	147,2
Clausole di responsabilità statutarie	372,6	380,0
Altri	196,3	121,8
Totale	716,1	649,0

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 supplementare.

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 21 febbraio 2019. 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).

Conto degli impianti del settore Infrastruttura (art. 7 OCIC).

Mio di CHF	Valore contabile netto	Incrementi	Riclassificazioni da impianti in costruzione	Ammortamenti	Decrementi	Valore contabile netto
	1. 1. 2018					31. 12. 2018
Edifici e terreni	1 300,4	3,9	33,0	-20,5	-2,3	1 314,5
Manufatti	8 617,6	0,0	79,5	-240,1	-6,5	8 450,6
Ponti	1 211,2	0,0	40,5	-31,1	-0,5	1 220,2
Gallerie	4 143,8	0,0	7,8	-99,4	-4,3	4 047,9
Altre opere	3 262,6	0,0	31,3	-109,6	-1,7	3 182,5
Impianti di binario	4 420,4	0,0	433,7	-314,2	-15,6	4 524,3
Binari	2 817,3	0,0	219,4	-186,1	-6,8	2 843,7
Scambi	1 478,8	0,0	153,5	-122,0	-8,5	1 501,9
Altri impianti di binario	124,4	0,0	60,8	-6,1	-0,4	178,7
Impianti di corrente di trazione	1 669,6	12,1	156,4	-100,2	-2,1	1 735,8
Impianti delle linee di contatto	901,6	0,0	98,7	-71,2	-1,1	928,0
Altri impianti di corrente di trazione	768,0	12,1	57,7	-29,0	-1,1	807,8
Impianti di sicurezza	2 192,5	0,0	216,5	-219,5	-12,6	2 176,9
Apparecchi centrali e impianti controllo treno	1 611,1	0,0	184,9	-166,1	-10,5	1 619,4
Altri impianti di sicurezza	581,4	0,0	31,6	-53,4	-2,1	557,5
Impianti a bassa tensione e di telecomunicazione	1 523,4	0,1	117,6	-192,1	-1,0	1 447,9
Utenze di corrente a bassa tensione	1 081,7	0,1	84,9	-117,9	-0,8	1 047,9
Altri impianti a bassa tensione e di telecomunicazione	441,7	0,0	32,7	-74,3	-0,2	400,0
Impianti aperti al pubblico	609,7	0,0	50,5	-32,9	-0,9	626,4
Marciapiedi e accessi	565,4	0,0	46,0	-30,2	-0,7	580,5
Altri impianti aperti al pubblico	44,2	0,0	4,6	-2,8	-0,2	45,9
Veicoli Infrastruttura	429,1	0,1	61,4	-45,4	-4,3	440,8
Veicoli ferroviari	381,1	0,0	55,0	-37,8	-2,8	395,5
Altri veicoli Infrastruttura	48,0	0,1	6,4	-7,6	-1,5	45,4
Altri mezzi di servizio e varie (incl. immobilizzi immateriali)	383,4	0,0	51,6	-80,9	-0,8	353,4
Impianti in costruzione	5 781,7	2 026,9	-1 200,2	0,0	0,0	6 608,4
Totale	26 927,9	2 043,1	0,0	-1 245,9	-46,1	27 679,1
Totale valori d'acquisto	40 920,5					42 605,7
Totale rettifiche di valore accumulate	-13 992,6					-14 926,7
Totale valore contabile netto	26 927,9					27 679,1

Gli incrementi comprendono il trasferimento di impianti per CHF 12,1 mio dal settore energetico, incluso il trasferimento di un prestito della Confederazione.

Questo incremento non grava sul conto degli investimenti.

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

Mio di CHF	2018	2017
Ammortamenti immobilizzi materiali	1 176,3	1 153,8
Ammortamenti immobilizzi immateriali	69,5	72,6
Ammortamento dei valori contabili residui su disinvestimenti	39,2	51,0
Totale	1 285,1	1 277,5

Investimenti del settore Infrastruttura (art. 3 OCIC).

Gruppi di impianti	Totale Investimenti	di cui a carico del conto	di cui incrementi di impianti
Mio di CHF	2018	2018	2018
Edifici e terreni	40,2	4,6	35,5
Manufatti	391,3	53,8	337,4
Ponti	116,8	16,9	99,9
Gallerie	178,8	24,9	153,9
Altre opere	95,6	12,1	83,6
Impianti di binario	745,7	96,9	648,8
Binari	429,3	56,1	373,2
Scambi	303,9	39,2	264,7
Altri impianti di binario	12,5	1,6	10,9
Impianti di corrente di trazione	212,1	27,5	184,7
Impianti delle linee di contatto	123,6	16,2	107,4
Altri impianti di corrente di trazione	88,5	11,2	77,3
Impianti di sicurezza	356,0	62,8	293,2
Apparecchi centrali e impianti controllo treno	259,0	50,4	208,7
Altri impianti di sicurezza	97,0	12,5	84,5
Impianti a bassa tensione e di telecomunicazione	198,8	29,5	169,3
Utenze di corrente a bassa tensione	95,0	12,9	82,1
Altri impianti a bassa tensione e di telecomunicazione	103,8	16,6	87,2
Impianti aperti al pubblico	204,5	25,9	178,6
Marciapiedi e accessi	203,7	25,8	177,9
Altri impianti aperti al pubblico	0,8	0,1	0,7
Veicoli Infrastruttura	94,2	1,2	93,0
Veicoli ferroviari	85,9	1,1	84,7
Altri veicoli Infrastruttura	8,4	0,1	8,3
Altri mezzi di servizio e varie (incl. immobilizzi immateriali)	125,0	34,5	90,5
Totale	2 367,8	336,8	2 031,0

Gli investimenti del settore Infrastruttura vengono finanziati con risorse dei settori pubblici per rinnovi (CHF 1417,2 mio) e ampliamenti (CHF 892,3 mio) e con risorse proprie (CHF 58,3 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 % 31. 12. 2018	Quota di capitale e diritti di voto FFS in % 31. 12. 2017
Traffico viaggiatori e turismo				
Elvetino SA, Zurigo	CHF 11,00	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Costanza	EUR 1,50	1,50	100,00	100,00
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF 75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway SA, Lucerna	CHF 0,10	0,09	86,00	86,00
öv Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG, Berna	CHF 1,00	0,74	74,42	74,42
Regionalps SA, Martigny	CHF 6,65	4,66	70,00	70,00
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF 120,00	79,20	66,00	66,00
Sensetalbahn AG, Berna	CHF 2,89	1,89	65,47	65,47
Swiss Travel System SA, Zurigo	CHF 0,30	0,18	60,00	60,00
Lémanis SA, Ginevra	CHF 0,10	0,06	60,00	60,00
TILO SA, Bellinzona	CHF 2,00	1,00	50,00	50,00
Cisalpine SA, Muri bei Bern	CHF 0,10	0,05	50,00	50,00
Rheinalp GmbH, Francoforte sul Meno	EUR 0,03	0,01	50,00	50,00
Rail Europe SAS, Puteaux	EUR 1,18	0,49	41,47	41,47
Lyria SAS, Parigi	EUR 0,08	0,02	26,00	26,00
STC Switzerland Travel Centre AG, Zurigo	CHF 5,25	1,26	24,01	24,01
Traffico merci e spedizioni				
Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Olten	CHF 314,00	314,00	100,00	100,00
SBB Cargo Internazionale SA, Olten (indiretta)	CHF 25,00	18,75	75,00	75,00
Centrali elettriche				
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF 20,00	20,00	100,00	100,00
Kraftwerk Amsteg AG, Silenen	CHF 80,00	72,00	90,00	90,00
Kraftwerk Wassen AG, Wassen	CHF 16,00	14,40	90,00	90,00
Ritom SA, Quinto	CHF 46,50	34,88	75,00	75,00
Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG, Aarau	CHF 12,00	6,60	55,00	55,00
Kraftwerk Göschenen AG, Göschenen	CHF 60,00	24,00	40,00	40,00
Nant de Drance SA, Finhaut	CHF 350,00	126,00	36,00	36,00
Immobili e parcheggi				
Parking de la Gare de Neuchâtel SA, Neuchâtel	CHF 0,10	0,05	50,00	50,00
Grosse Schanze AG, Berna	CHF 2,95	1,00	33,90	33,90
Parking de la Place de Cornavin SA, Ginevra	CHF 10,00	2,00	20,00	20,00
Varie				
AlpTransit San Gottardo SA, Lucerna	CHF 5,00	5,00	100,00	100,00
Securitrans, Public Transport Security AG, Berna	CHF 2,00	1,02	51,00	51,00
Traccia Svizzera SA, Berna	CHF 0,10	0,03	25,00	25,00
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF 12,50	12,50	100,00	100,00
login formazione professionale SA, Olten	CHF 1,00	0,69	69,42	69,42
SwissSign AG, Opfikon (venduta)	CHF 0,45	0,00	0,00	50,00

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 21 febbraio 2019 l'UFT non ha rilevato elementi da cui dedurre che il conto annuale 2018 e la proposta di impiego dell'utile di 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 2018 come segue:

Mio di CHF	31.12.2018	31.12.2017
Utile portato a nuovo esercizio precedente	1 036,5	695,0
Attribuzione alle riserve settore Infrastruttura ai sensi dell'art. 67 Lferr dal risultato 2018	-52,7	-53,0
Utile portato a nuovo	983,8	642,0
Utile d'esercizio	532,1	370,2
Utile di bilancio a disposizione dell'Assemblea generale	1 515,9	1 012,2
Impiego del restante utile di bilancio		
Attribuzione alle riserve Traffico regionale viaggiatori ai sensi dell'art. 36 LTV dal risultato 2018	-5,7	24,3
Attribuzione alle riserve facoltative da utili	-1 400,0	0,0
Riporto a nuovo	110,2	1 036,5

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, 21 febbraio 2019

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 73 a 84), per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018.



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 2018 è conforme alla legge svizzera e allo statuto.



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

Olivier Mange
Perito revisore abilitato
(Revisore responsabile)

Florian Baumgartner
Perito revisore abilitato

Rapporto di sostenibilità.

Le FFS e la sostenibilità.

«Ci troviamo nel pieno di una svolta digitale che comporta opportunità e rischi per le FFS, per i posti di lavoro e per i nostri collaboratori. Le nuove tecnologie e la digitalizzazione richiedono nuove conoscenze, trasformano i profili professionali e i posti di lavoro e creano ambienti di lavoro diversi. Collaboriamo con le parti sociali per cercare soluzioni sostenibili. Su questa scia nel 2018 abbiamo lanciato il primo fondo per la digitalizzazione della Svizzera, alimentandolo con dieci milioni di franchi. Da un canto il fondo per la digitalizzazione permetterà di sovvenzionare studi e progetti che analizzeranno le opportunità e le sfide imprenditoriali per il mondo del lavoro e i posti di lavoro delle FFS. Dall'altro sarà utilizzato per progettare programmi di perfezionamento per le categorie professionali, esistenti e future, che subiscono notevoli mutamenti in seguito alla digitalizzazione. In questo modo assolviamo alla nostra responsabilità sociale come datore di lavoro e forniamo inoltre un contributo allo sviluppo sostenibile della Svizzera.»

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 le FFS 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 da 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

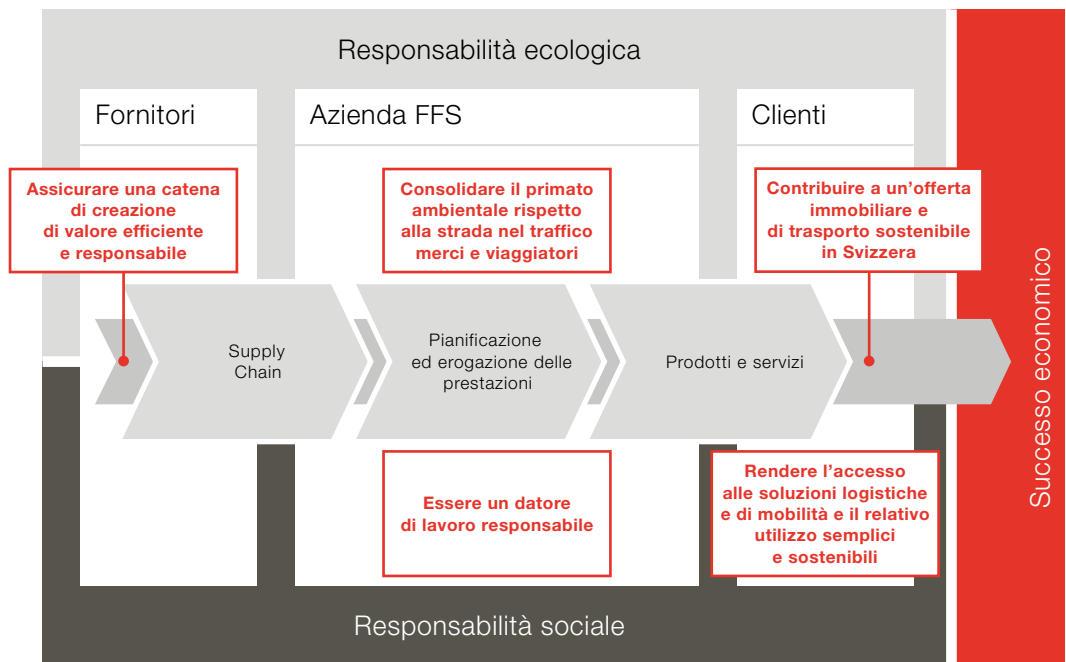
Per conservare il loro primato in materia di sostenibilità e diventare l'offerente di prima scelta per soluzioni di trasporto e di mobilità da porta a porta, le FFS hanno definito insieme agli stakeholder interni 5 indirizzi strategici nati dalla loro idea di sostenibilità e da un forte orientamento 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

La sostenibilità lungo la catena di creazione di valore.



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

Gli indirizzi strategici sono concretizzati dai 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	

Il presente rapporto riprende la struttura dei 5 indirizzi strategici con i rispettivi campi d'azione.

Progressi nel conseguimento degli obiettivi strategici.

Indirizzo strategico	Obiettivi strategici	Progressi nell'attuazione della strategia 2018
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	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 della considerazione del ciclo di vita nell'azienda ed estenderanno l'approccio ad altri ambiti.	↗
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 86 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 era previsto nel 2018.	↗
Protezione fonica	Le FFS stanno elaborando gli obiettivi e pianificano gli 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 103 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 13 per cento l'indice di sicurezza del Gruppo, un parametro legato a infortuni sul lavoro, incidenti di manovra e dei treni.	→
Accesso sicuro alla ferrovia	Le FFS sfruttano tutte le possibilità per garantire ai clienti un accesso alla ferrovia e viaggi sicuri, aumentando così il senso 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.	↗
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.	↘

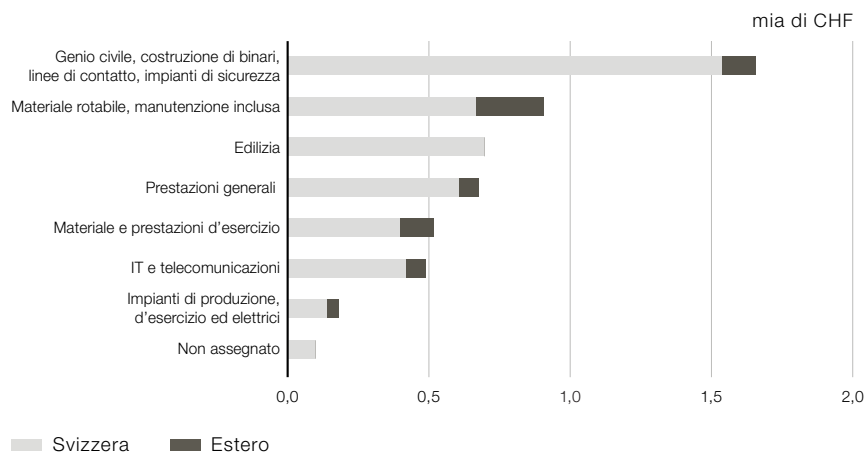
- ↑ obiettivo annuale superato
- ↗ obiettivo annuale raggiunto
- progressi scarsi/nulli
- ↘ prestazione in calo

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 2018 hanno conferito ordini a terzi per un valore pari a CHF 5,22 mia (2017: CHF 4,91 mia) e collaborato con circa 14 808 fornitori.

L'88 percento del volume degli ordini è stato commissionato a fornitori svizzeri.



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. Dal 2019 sarà creato un ulteriore ufficio di coordinamento nel settore Acquisti centrale.

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 inoltre 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 2018.

Nel 2018 le FFS hanno convinto altri 21 fornitori ad aderire alla piattaforma EcoVadis, che valuta i fornitori sulla base di un questionario sulla sostenibilità e rende accessibile il risultato a tutti gli acquirenti collegati. A fine anno il numero complessivo dei fornitori che hanno compilato il questionario era quindi salito a 44. I risultati si sono rivelati sopra la media e solo due fornitori si sono collocati sotto il valore soglia. I colloqui per l'introduzione di misure di miglioramento sono già iniziati. Nel 2019 le FFS solleciteranno la partecipazione di altri fornitori. Poiché l'opera di persuasione a favore di EcoVadis si è rivelata più difficile del previsto, in futuro le FFS dovranno dissipare i dubbi dei responsabili degli acquisti competenti presso i fornitori con una comunicazione personale mirata che li aiuti a comprendere l'importanza della sostenibilità.

Già da dieci anni le FFS applicano con successo il codice di condotta di amfori per singoli gruppi di merci (maggiori informazioni nel rapporto FFS conforme agli standard GRI [ffs.ch/gri](https://www.ffe.ch/gri)) e intendono ampliarne l'applicazione in quelli a venire. Precedendo qualsiasi altra azienda soggetta al diritto in materia di acquisti pubblici, alla fine del 2018 hanno inoltre deciso di aderire alla rete amfori, che promuove catene di creazione di valore sostenibili. Tutti i responsabili degli acquisti delle FFS avranno così la possibilità di richiedere l'esecuzione di un audit sociale negli stabilimenti di produzione dei prodotti e servizi ordinati. Questi permetteranno di verificare le condizioni di lavoro direttamente in loco e, se necessario, definire adeguate misure di miglioramento.

I grandi progetti d'acquisto con svariati subfornitori sono estremamente complessi, e la gestione di tutte le conseguenze ecologiche e sociali può rivelarsi una sfida molto ardua. Il diritto in materia di acquisti pubblici impone di garantire agli offerenti di tutto il mondo un'assoluta parità di trattamento evitando qualsiasi forma di discriminazione, una disposizione di cui i collaboratori di Acquisti devono tenere conto nella formulazione dei criteri di aggiudicazione. Quali criteri di sostenibilità siano legalmente leciti e quali non lo siano è sempre un argomento controverso, sia internamente che nell'ambito di conferenze pubbliche. Nel 2018 le FFS hanno pertanto creato un catalogo con i cosiddetti criteri d'idoneità e d'aggiudicazione sul tema della sostenibilità. Al suo interno i responsabili delle messe a concorso troveranno i criteri da inserire nella documentazione dei bandi. Il catalogo è destinato a crescere continuamente negli anni a venire.

Gestione dei rifiuti e del materiale riciclabile.

Nel 2018 le FFS hanno raccolto 400 299 tonnellate di rifiuti speciali, rifiuti derivanti dall'esercizio e rifiuti del pubblico (di cui 231 518 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) è responsabile 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 ambien-

tale 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 per qualità 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 2018.

A inizio 2018 il centro di riciclaggio dei materiali riutilizzabili di Dulliken è stato spostato a Trimbach, in una nuova sede che offre più spazio e permette un approccio ancora più professionale alla gestione dei materiali. Ogni singolo spostamento – dall'arrivo alla classificazione, fino all'uscita e alla vendita – viene ora registrato a livello centrale dal personale in loco ed è così rintracciabile. Questa soluzione ha creato maggiore trasparenza nel ciclo di gruppi specifici di sostanze e ha ulteriormente migliorato le attività di raggruppamento, separazione e vendita dei materiali riutilizzabili. La vicinanza con il magazzino centrale e con Anyway FFS è fondamentale per l'efficienza del centro di riciclaggio e ha fatto sì che nel 2018 si instaurasse una collaborazione più intensa.

Nel corso dell'anno il centro di riciclaggio ha ulteriormente incrementato i ricavi supplementari, soprattutto grazie ai buoni prezzi delle materie prime, alla vendita dei materiali riutilizzabili mediante aste online, alla separazione coerente dei livelli di qualità e al raggruppamento di quantità maggiori. Sino ad ora il centro di riciclaggio ha trattato principalmente materiale della divisione Infrastruttura, ma ha il potenziale per accogliere anche i materiali di altre Divisioni. Nel 2019 i responsabili verificheranno con ciascuna di esse le varie possibilità.

Nel quadro del progetto che riguarda il portale materiali riutilizzabili e riciclaggio, recentemente le FFS hanno impiegato una piattaforma d'asta per offrire sul mercato determinati materiali riutilizzabili. Le aste hanno permesso di ottenere prezzi nettamente superiori (del 15 per cento circa) e di migliorare la trasparenza dell'intero processo di vendita. Oltre alla piattaforma d'asta, le FFS si stanno impegnando per realizzare l'idea di un portale materiali riutilizzabili e riciclaggio. Si sono già assicurate la collaborazione dell'Associazione svizzera riciclaggio ferri, metalli e carta (VSMR) e hanno in progetto di creare un organo promotore per i loro progetti.

Recentemente l'opinione pubblica dimostra maggiore consapevolezza dell'elevato consumo di plastica da parte dei consumatori finali. Nelle principali stazioni le FFS eseguono da anni la raccolta differenziata, in modo che, oltre alla carta e all'alluminio, anche le bottiglie in PET vengano separate dagli altri rifiuti. All'interno dell'azienda, un gruppo di collaboratori impegnati, i responsabili della ristorazione del personale e i partner per il catering delle FFS hanno avviato diverse iniziative per la riduzione dei rifiuti in plastica. Nel 2019 le FFS attueranno ulteriori misure per ridurre il consumo di plastica dei consumatori finali nelle stazioni e del personale.

Riduzione delle distanze di trasporto grazie a criteri di aggiudicazione mirati.

Il nuovo bando di concorso indetto nel 2018 per lo smaltimento a livello di Gruppo a partire dal 2019 rappresenta un importante traguardo. Una delle specifiche del bando prevede infatti che per ogni ritiro di materiali riutilizzabili debbano essere calcolate distanze di trasporto non superiori a 25 chilometri. Ciò ha indotto le aziende di smaltimento interessate a cercare partner di trasporto regionali. Questa disposizione permetterà di ridurre i costi del 30-40 per cento e nel contempo è prevedibile che ridurrà sensibilmente le emissioni di CO₂ nella catena di fornitura.

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. Un obiettivo al quale le decisioni di acquisto e di investimento contribuiscono in misura determinante. In questo ambito, tenere conto del ciclo di vita 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 acquisti con una vita utile prolungata, che comportano costi elevati e un notevole impatto ambientale.

Al settore Finanze FFS è affidata la gestione specialistica in materia di considerazione del ciclo di vita. 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 integrandola con adeguati criteri di sostenibilità. Spetta poi all'organizzazione gerarchica garantire l'attuazione nei settori specializzati e nelle categorie di impianti interessati.

Obiettivo strategico.

Adottando una prospettiva sostenibile basata sul ciclo di vita per tutte le decisioni di acquisto e di investimento, le FFS ottimizzano l'impiego delle risorse finanziarie, materiali e di personale. Analizzano lo stato e il potenziale di questo campo d'azione nell'azienda e ne estendono l'applicazione ad altri settori.

Andamento nel 2018.

Il settore Finanze FFS ha riconosciuto l'importanza dei costi per il ciclo di vita (Life Cycle Costing o LCC) e nel 2018 ha istituito una gestione specialistica incaricata di applicare il calcolo di tali costi in tutte le Divisioni. L'obiettivo è coinvolgere con maggiore anticipo i settori operativi nelle decisioni di investimento e ridurre così i costi totali.

In futuro le considerazioni sulla fine del ciclo di vita acquisiranno maggiore importanza. Le FFS si impegnano a mantenere preziose risorse all'interno di tale ciclo, in modo da ridurre il consumo e abbattere allo stesso tempo la quantità di rifiuti. Così, nelle valutazioni per l'acquisto di nuove batterie per treni, l'azienda ha considerato anche gli LCC e le opportunità di utilizzo o riciclaggio alla fine del ciclo di vita del prodotto, in modo da scegliere la variante più conveniente dal punto di vista economico ed ecologico.

gico. Le FFS stanno inoltre analizzando gli impianti per l'accumulo di energia per valutare se e come possano essere riuniti in un sistema di accumulo globale, così da ottimizzarli dal punto di vista del ciclo di vita.

Il tema LCC è di grande interesse non solo all'interno, ma anche all'esterno dell'azienda. Insieme ad altre aziende statali e parastatali, nel 2018 le FFS hanno condiviso le proprie esperienze in materia di LCC nell'ambito di svariate formazioni e workshop. Le FFS sono consapevoli degli aspetti che devono ancora migliorare. Perché sebbene applichino già checklist di sostenibilità qualitative che vanno ad integrare la valutazione di redditività, gli aspetti ecologici non sono ancora rappresentati in misura sufficiente nei costi per il ciclo di vita. Per questo motivo, nei prossimi mesi le FFS intendono verificare se e in quale modo sia possibile ottenere una migliore integrazione di tali aspetti, affinché possano influire direttamente sul calcolo dei costi.

Asfalto di riciclo per i marciapiedi.

Chi scende nelle stazioni di Hauptwil e Kradolf, nella Svizzera orientale, cammina su un marciapiede con asfalto di riciclo. Qui le FFS hanno testato quale percentuale di materiale riciclabile possa contenere l'asfalto per continuare a soddisfare i requisiti in materia di qualità, aspetto, sollecitazioni e vita utile e se sia possibile ridurre lo spessore dell'asfalto dei marciapiedi. I test sono stati accompagnati dall'Empa.

Stando ai dati attualmente disponibili, l'asfalto contenuto nello strato portante può contenere fino all'80 per cento di materiale di riciclo. In base ai risultati dei test, nei prossimi mesi le FFS decideranno sul futuro utilizzo di asfalto di riciclo anche per altri impieghi.

A medio termine si prefiggono l'obiettivo di riciclare l'asfalto esistente e riutilizzarlo all'interno dell'azienda. L'asfalto di riciclo permette di preservare le risorse naturali diminuendo l'uso di ghiaia e sabbia come materie prime e riduce l'impatto ambientale legato alla produzione e al trasporto di asfalto fresco. Grazie al suo utilizzo è possibile ottenere una sensibile riduzione (fino al 25 per cento in meno) dell'impronta ambientale durante l'intero ciclo di vita.

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

Protezione del clima.

Insieme al traffico lento come la bicicletta, la ferrovia è e rimane il mezzo di trasporto più ecologico. Le FFS, e in generale lo spostamento del traffico dalla strada alla rotaia, 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 CO₂, 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 proprie 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 2018.

Nel 2018 le FFS hanno ridotto di 62 803 tonnellate le emissioni di CO₂ rispetto al 2010, superando così il loro obiettivo annuale. La sostituzione dei sistemi di riscaldamento più vecchi permette di ridurre enormemente tali emissioni. È per questo che, nella costruzione e nel risanamento degli edifici, le FFS rinunciano coerentemente agli impianti che utilizzano combustibili fossili. Sino ad ora hanno effettuato il risanamento energetico di oltre 50 stazioni e fabbricati di servizio, sostituendo il riscaldamento a gasolio con impianti a pellet, pompe di calore o sistemi di teleriscaldamento. A garantire che l'operazione prosegua su altri edifici è una direttiva interna emanata dalle FFS per le nuove costruzioni e il risanamento dei fabbricati esistenti.

Anche l'impiego di locomotive a doppia alimentazione per le operazioni di manovra e manutenzione contribuisce alla tutela del clima. Nel 2018 sono state utilizzate con successo le prime tre locomotive di manovra a doppia alimentazione Prima H3, che saranno quindi seguite da altre dodici (v. riquadro a pag. 98).

Consapevoli che incrementando l'efficienza energetica si riduce l'impatto ambientale, le FFS perseguono un ambizioso programma di risparmio energetico (v. capitolo Energia, pag. 99). Tutte le misure atte a ridurre il consumo di olio combustibile, diesel o benzina contribuiscono in misura straordinaria alla riduzione delle emissioni di CO₂: ad esempio l'acquisto di veicoli stradali particolarmente efficienti, la formazione dei conducenti abituali o l'automazione e la sostituzione dei riscaldamenti degli scambi.

Nel 2018 la quota di energia idroelettrica della corrente ferroviaria si è nuovamente attestata intorno al 90 per cento. Oltre alla corrente necessaria per la trazione, le FFS consumano anche corrente a 50 Hz che viene utilizzata nelle stazioni, negli uffici, negli stabilimenti industriali e negli impianti. Nel 2018 hanno incrementato dall'80 al 90 per cento la quota di energie rinnovabili nella corrente a 50 Hz. Dal 2019 l'intero fabbisogno dovrà essere coperto da fonti rinnovabili.

FFS ecologiche grazie all'energia idroelettrica.

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

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. capitolo corrispondente, pagg. 92 e 112).

Le locomotive a doppia alimentazione nel servizio di manovra di FFS Cargo riducono il consumo di diesel.

Dalla metà del 2017, presso FFS Cargo vengono impiegate tre locomotive di manovra di tipo Prima H3. Soddisfatta dei risultati, nell'ottobre del 2018 FFS Cargo ha ordinato altre dodici locomotive dello stesso modello. Grazie alla propulsione ibrida, le locomotive Prima H3 risparmiano ogni anno fino a 990 000 litri di carburante diesel. Nel confronto con le locomotive di manovra convenzionali, la propulsione ibrida permette di ridurre fino al 50 per cento, cioè di circa 3960 tonnellate, le emissioni di CO₂. Le altre emissioni inquinanti sono ridotte addirittura fino al 70 per cento. Poiché inoltre le locomotive a doppia alimentazione funzionano per il 50-75 per cento grazie all'alimentazione della batteria, si riduce la rumorosità e si garantiscono ai residenti sonni più tranquilli. Dall'ottobre 2020 entreranno in servizio i nuovi veicoli.

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 le stazioni, gli 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 prevede di migliorare l'efficienza e incrementare la quota di energie rinnovabili. Il settore aziendale 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 2050 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 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 le FFS sono decise a produrre 30 GWh di corrente domestica con impianti fotovoltaici e 86 GWh di energia termica grazie a nuove fonti energetiche rinnovabili.

Andamento nel 2018.

Grazie a un pacchetto completo di misure, nel 2018 le FFS hanno risparmiato complessivamente 382 GWh di energia (83 GWh in più rispetto al 2017), superando così l'obiettivo annuale. Nell'esercizio in esame sono state aggiunte nuove misure, tra cui ottimizzazioni dell'offerta nel traffico viaggiatori e le prime locomotive ibride H3 utilizzate per i servizi di manovra nei porti di Basilea. Rispetto alle locomotive di manovra tradizionali, quelle ibride consumano fino al 50 per cento di carburante diesel in meno e comportano un'emissione di sostanze inquinanti significativamente inferiore (v. riquadro a pag. 98).

Nel 2018 le FFS hanno ulteriormente elaborato numerose misure di risparmio energetico incrementandone gli effetti. Nell'ambito della revisione delle locomotive Re460, hanno sostituito i convertitori di corrente a GTO esistenti con quelli a IGBT, più efficienti dal punto di vista energetico. Oltre a ridurre i costi energetici, questa scelta comporta ulteriori vantaggi per la gestione delle obsolescenze e per l'affidabilità. Le FFS hanno anche concluso con successo l'ammodernamento dei treni spola a due piani della S-Bahn di Zurigo.

In vista dell'ambizioso obiettivo di risparmio energetico stabilito per il 2025, nell'anno di riferimento le FFS hanno preso in considerazione nuove misure che permetteranno di incrementare di 57 GWh i risparmi ottenuti. A partire dal 2019, nel periodo invernale la temperatura interna in determinate composizioni della S-Bahn di Zurigo verrà così abbassata da 22 a 20 gradi (v. riquadro a pag. 100). Un grande contributo al risparmio

energetico verrà inoltre dal progetto «eco2.0», un'evoluzione del sistema ADL EcoDrive che contiene ulteriori e innovative ottimizzazioni introdotte nell'interazione fra orario, disposizione/esercizio e condotta dei treni.

Temperature più basse nella S-Bahn di Zurigo.

Nei mesi invernali il riscaldamento dei treni della S-Bahn di Zurigo sarà abbassato da 22 a soli 20 gradi. Le FFS e la Comunità dei trasporti di Zurigo (ZVV) stanno introducendo gradualmente questa riduzione di temperatura a partire dal 2019. Questa decisione è il frutto di un esperimento pilota condotto dalle FFS nel gennaio 2018. Un'ampia maggioranza degli oltre 6000 viaggiatori intervistati appoggia la riduzione di temperatura, tanto più che i pendolari che si spostano per brevi tratte non si tolgono comunque giacche e cappotti. Gli interventi di reimpostazione saranno completati durante l'estate 2019, quindi la misura sarà del tutto operativa solo nell'inverno 2019/20. Le FFS e la ZVV stimano di ottenere un risparmio annuo di corrente pari a 1,6 GWh.

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 i 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 intendono realizzare altri due progetti di protezione della natura. Il primo di questi era previsto per il 2018.

Andamento nel 2018.

Per anni su molte superfici ricche di potenziale per provvedimenti di valorizzazione a livello biologico si è eseguita solo una semplice manutenzione, ma ora si stanno moltiplicando i progetti di valorizzazione. Così, oltre alle misure sostitutive dei progetti edilizi, nel 2018 le FFS hanno realizzato un ulteriore progetto di protezione della natura e ne hanno avviato un altro, superando così il loro obiettivo annuale. In collaborazione con il Cantone di Vaud, dall'estate 2018 le FFS curano circa tre ettari di superfici preziose a livello ambientale, operando nel rispetto di elevati standard ecologici e soprattutto eseguendo manualmente il lavoro di falciatura. In questo contesto creano inoltre piccole strutture destinate a insetti e rettili. Oltre a offrire rifugio a molte varietà a rischio, queste

superfici rappresentano un importante ecocorridoio nell'area densamente popolata del lago Lemano.

Nel 2018 le FFS hanno inoltre avviato una promettente collaborazione con il Cantone del Giura. Nell'ambito della valorizzazione del prato secco Les Paquilles, un'area protetta a livello nazionale nei pressi di St-Ursanne, le FFS e il Cantone hanno deciso di eseguire la manutenzione delle superfici adiacenti in base a un concetto preciso nato dalla loro collaborazione. Queste superfici ospitano varietà rare, quali l'orchidea autoctona denominata ofride verdebruna, e numerosi rettili. Nel 2019 saranno eseguiti importanti interventi di manutenzione, tra i quali una rimozione mirata degli arbusti pianificata in stretta collaborazione con il Cantone e il Centro di coordinamento per la protezione degli anfibi e dei rettili in Svizzera.

Per una manutenzione più efficiente delle loro aree verdi, nel 2018 le FFS hanno avviato, in collaborazione con l'Istituto federale di ricerca per la foresta, la neve e il paesaggio e con il Politecnico federale di Zurigo, un progetto per il riconoscimento automatico delle neofite. Nelle immagini riprese da droni, speciali applicazioni software basate su sistemi di intelligenza artificiale riconosceranno le piante di sommaco americano e ailanto.

La digitalizzazione ha un ruolo cruciale anche nel Sistema di Informazione Vegetazione (IVEG), entrato in servizio nel 2018 per le aree arbustive. I responsabili degli impianti Natura conservano ora i risultati della sorveglianza in formato digitale, richiedendo quindi le misure necessarie e il relativo finanziamento con il nuovo sistema. Le imprese che eseguono le misure di manutenzione per conto delle FFS utilizzano l'app B2P sviluppata internamente, che serve anche per il reporting degli interventi eseguiti. Il sistema IVEG illustra anche le misure ecologiche sostitutive. La registrazione digitale delle superfici destinate alla pacciamatura e allo sfalcio, come pure delle neofite presenti nelle aree protette nazionali, è stata avviata e si concluderà entro la fine del 2019. In questo modo le FFS possono combattere in modo mirato le neofite e tutelare le aree protette nazionali.

Le FFS hanno inoltre lanciato un programma interno di misure riguardanti i castori. L'obiettivo di questo programma è preservare l'habitat di questo animale protetto e garantire allo stesso tempo la sicurezza e la disponibilità dell'esercizio ferroviario. Nel 2019 a Oberstammheim verrà installato il primo «beaver deceiver», per evitare che in futuro il tombinone possa essere ostruito dai castori. Così, oltre a tutelare lo spazio vitale di questo roditore, le FFS rispettano i propri requisiti di sicurezza.

Nuovi spazi vitali per le specie in via d'estinzione ai piedi del Monte San Salvatore.

Sulla riva del Ceresio, sotto la linea ferroviaria che collega Paradiso a Melide, le FFS hanno stabilizzato un terrapieno su una tratta di circa 100 metri. In questa zona trovano rifugio diverse specie a rischio d'estinzione, tra cui il martin pescatore, il piropiro piccolo o la natrice tassellata, una biscia d'acqua. Concluse le opere di stabilizzazione, le FFS hanno rinfoltito il bosco e piantato alberi tipici della zona, come carpino nero e frassino da manna. Sono stati anche accatastati mucchi di pietre come rifugio per i rettili. Le FFS hanno inoltre ampliato la riva del lago e costruito un frangiflutti formato da pali di castagno e graticci di vimini, creando così un nuovo spazio vitale per i pesci, che troveranno qui rifugio e nutrimento. In questo modo le FFS ricreano habitat naturali che erano andati perduti.

Protezione contro i rumori.

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 «Risanamento fonico delle ferrovie» nel quadro del programma Finanziamento dei progetti di infrastruttura dei trasporti pubblici (FTP).

A livello interdivisionale, la responsabilità tecnica in materia di protezione contro i rumori 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.

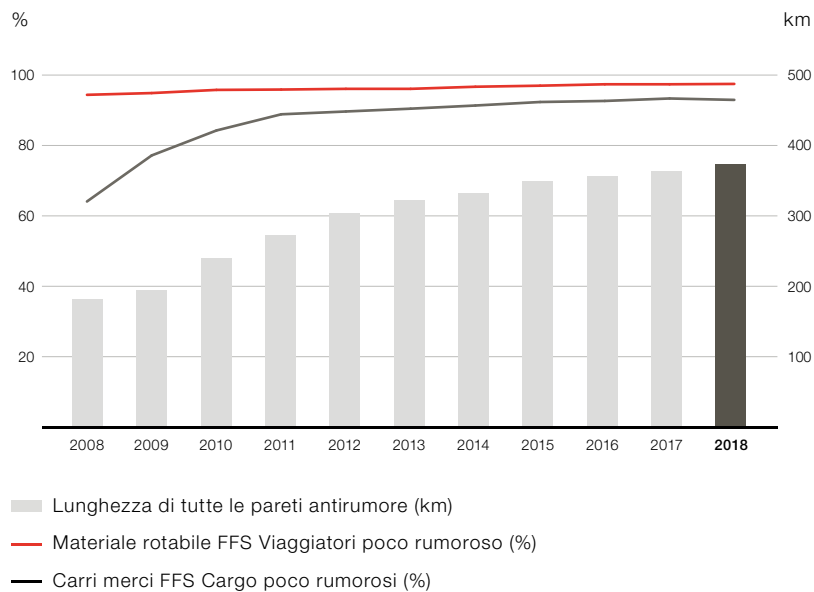
Obiettivo strategico.

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 fonoassorbenti. In collaborazione con l'UFT, l'azienda sta elaborando gli obiettivi e pianificando gli interventi per la seconda fase del programma FTP, che costituirà la base di partenza necessaria a definire l'attuazione per gli anni successivi.

Andamento nel 2018.

Nel quadro del risanamento fonico dell'intera rete realizzato durante la prima fase del programma FTP, nel 2018 le FFS hanno completato cinque progetti di costruzione che serviranno a proteggere sempre più residenti da un inquinamento fonico eccessivo. Entro il 2020 porteranno a termine l'ultimo progetto di protezione contro i rumori di questa fase, rinviato in virtù della pianificazione degli intervalli.

Le FFS, apripista contro i rumori.



Nel quadro del risanamento fonico dell'intera rete, negli ultimi anni le FFS hanno portato a termine grandi programmi di attuazione, ottenendo così una buona protezione fonica per la popolazione che vive lungo le linee ferroviarie. Dopo l'entrata in vigore della legge federale e dell'ordinanza concernenti la seconda fase del risanamento fonico delle ferrovie, nel 2018 le FFS hanno ulteriormente portato avanti, approfondito e discusso in stretta collaborazione con l'UFT i lavori preliminari per le misure attuabili. Attualmente sono impegnate nella sfida di individuare ulteriori misure per rendere più silenziosa la rete esistente e nelle lunghe e impegnative analisi necessarie. Basti pensare che i responsabili hanno dovuto innanzi tutto ampliare le proprie nozioni di dinamica delle sovrastrutture per approfondire aspetti come rumore, vibrazioni e costi per il ciclo di vita.

Oltre ad agire a livello nazionale, le FFS affrontano attivamente il problema della protezione contro i rumori in ambito internazionale. Grazie agli stretti rapporti con le altre ferrovie, le autorità dei Paesi confinanti e l'Unione Europea, le FFS si fanno sostenitrici degli sforzi europei nel promuovere carri merci silenziosi, incrementando così il numero dei carri esteri che circolano silenziosamente attraverso la Svizzera. A livello internazionale esiste inoltre un vivace scambio sulle possibilità tecniche atte a rendere più silenziosi i binari.

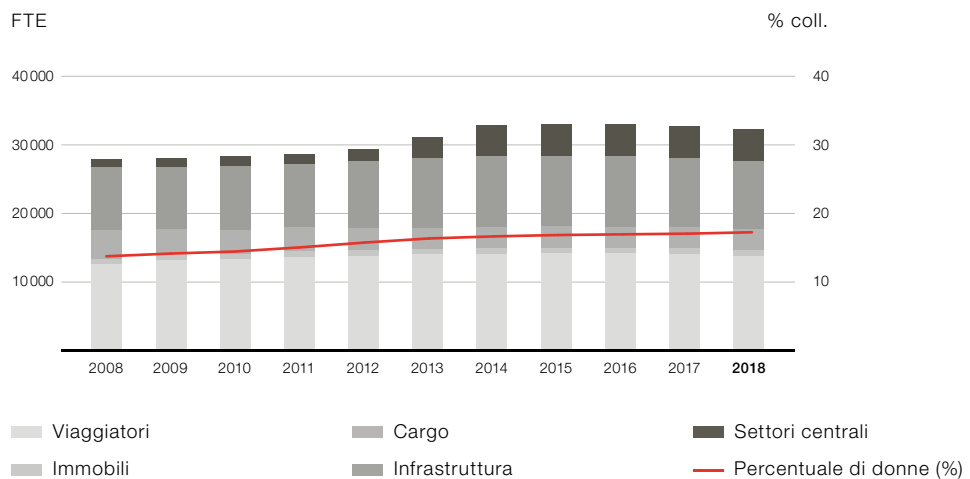
Essere un datore di lavoro responsabile.

Condizioni di lavoro vantaggiose.

Nel 2018 le FFS contavano in organico 32 309 tra 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.

Effettivo del personale e quota femminile.



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 permette 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 la motivazione del personale, incrementare la quota femminile e

favorire una distribuzione più variegata delle lingue nazionali, in particolare a livello di management.

Andamento nel 2018.

Nel 2018 le FFS si sono confermate ai vertici della classifica dell'Universum Survey dei datori di lavoro più interessanti tra gli studenti, collocandosi tra il 1° e il 19° posto a seconda della categoria. La motivazione del personale è in lieve calo, ma si mantiene su un buon livello con 73 punti. Un aspetto cui prestare attenzione rimane come sempre la fiducia nella Direzione del Gruppo (47 punti; -3 punti rispetto all'ultimo sondaggio del 2016). Questo dato lascia intendere che i collaboratori siano disorientati dalla complessa fase di cambiamento che le FFS stanno attraversando. Rispetto all'esercizio precedente le FFS hanno incrementato la quota femminile, che corrisponde ora al 17,3 per cento. Sul fronte di una distribuzione più variegata delle lingue nazionali si registra un aumento del personale francofono, che corrisponde ora al 18,9 per cento. La quota di collaboratrici e collaboratori di lingua italiana è rimasta stabile al 7,5 per cento.

Dopo una serie di trattative piuttosto complicate, nel 2018 le FFS hanno definito con le parti sociali un nuovo CCL che entrerà in vigore nel 2019. Il nuovo contratto offre anche in futuro condizioni di lavoro interessanti, e al contempo assicura all'azienda il margine di manovra necessario a muoversi in un contesto in rapida evoluzione. Le FFS hanno ad esempio aumentato il congedo di paternità a 20 giorni e inserito il diritto all'irreperibilità nel tempo libero. In risposta alla crescente richiesta di flessibilità, il CCL recepisce gli adattamenti derivanti dalla revisione della legge sulla durata del lavoro, che consente una distribuzione del lavoro più flessibile e piani di lavoro più fortemente orientati alle esigenze della clientela. Il periodo di validità del CCL è ora più breve (3 anni) e permette così alle FFS di tenere conto di cambiamenti sempre più rapidi.

La digitalizzazione richiede alle FFS un forte impegno in ambito formativo. Il programma «fit4future» mira tra le altre cose a riconoscere tempestivamente i cambiamenti legati alla digitalizzazione e a fornire al personale le competenze necessarie. Nel 2018 le FFS hanno analizzato 30 settori professionali per anticipare i cambiamenti imminenti e definire quindi adeguati piani di sviluppo. Con il «DigiCheck», le collaboratrici e i collaboratori possono inoltre valutare il loro grado di competenza digitale in cinque diversi ambiti: elaborazione dei dati, comunicazione, allestimento dei contenuti, sicurezza e risoluzione dei problemi. Completata la valutazione ricevono una raccomandazione di apprendimento personalizzata che può aiutarli a colmare le eventuali lacune nelle competenze digitali di base.

«Dieci milioni per le professioni del futuro.»

«Le FFS lanciano il fondo per la digitalizzazione stanziando dieci milioni per le professioni del futuro. Dieci milioni di franchi sono la ragguardevole somma che il Gruppo ferroviario ha voluto destinare al primo fondo per la digitalizzazione della Svizzera, nato da un progetto congiunto delle FFS con sindacati e associazioni del personale. A beneficiarne saranno le collaboratrici e i collaboratori delle FFS.

«Ci troviamo nel pieno di una svolta digitale», spiega il CEO delle FFS Andreas Meyer (57), «che comporta opportunità e rischi per le FFS, per i posti di lavoro e per i collaboratori». Secondo il presidente del SEV Giorgio Tuti (54), è necessario rafforzare il senso di responsabilità personale dei collaboratori: «Le nuove forme di lavoro decentralizzate e flessibili generano paure. La tutela sociale resta pertanto una priorità. Il compito del fondo sarà ora di scoprire esattamente, sulla base di studi e progetti, quali sono le opportunità e i rischi della digitalizzazione.»

Articolo tratto dal Blick del 28.11.2018

Collaboratori in salute.

La salute e la produttività del personale sono continuamente messe a dura prova dagli odierni sviluppi all'interno e all'esterno dell'azienda. Si pensi ad esempio a RailFit20/30 o al processo di digitalizzazione, 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 le condizioni e i processi all'interno dell'azienda, ma guarda anche con uguale attenzione al comportamento di collaboratrici e collaboratori. 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, cioè i quadri dirigenti e gli specialisti dei settori Human Resources, Sicurezza e Informatica, oltre al fornitore di servizi esterno Health & Medical Service AG e alle assicurazioni sociali.

Obiettivo strategico.

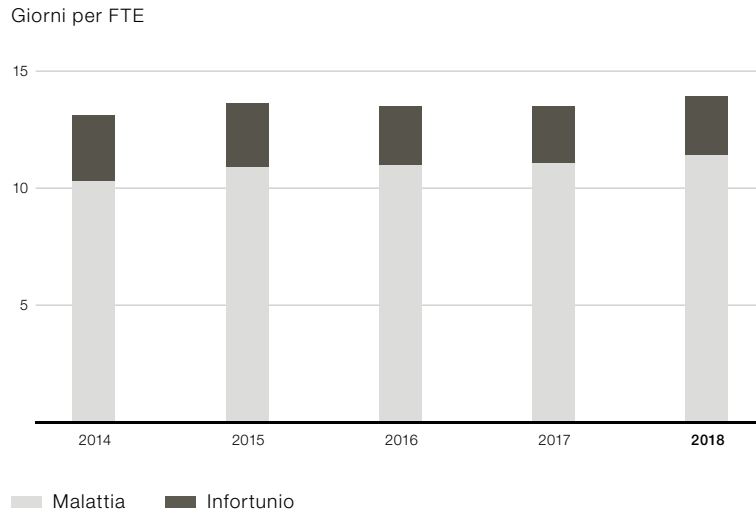
Le FFS promuovono e consolidano la competenza del personale in materia di salute e creano condizioni di lavoro salutari. In tal modo preservano, sviluppano e utilizzano in modo mirato le capacità lavorative di collaboratrici e collaboratori, in particolare quelli più anziani o con limitazioni fisiche, riducendo inoltre i costi. Entro il 2020 i valori target riguardanti i criteri rilevanti (numero di giorni di assenza per posto a tempo pieno, esaurimento, salute professionale e «resilienza organizzativa») dovranno rimanere stabili.

Andamento nel 2018.

Nel 2018 il numero di giorni di assenza per equivalente a tempo pieno (FTE) si è attestato a 13,9 giorni civili, con un incremento di 0,4 giorni rispetto all'esercizio precedente. Di

questi, 0,3 sono da attribuirsi all'influenza 2017/2018, che ha colpito con conseguenze più gravi della media impedendo alle FFS di raggiungere l'obiettivo previsto.

Giorni di assenza.



L'iniziativa «Età e lavoro» avviata nel 2017 dimostra che, in tempi di cambiamento digitale e demografico, è necessario condurre accertamenti regolari per valutare lo sviluppo personale e professionale. Durante le trattative sul CCL, le FFS hanno quindi sviluppato in collaborazione con le parti sociali l'offerta denominata «pit stop». Così, a cadenza periodica o in occasione di particolari eventi della loro vita (ad es. nascite, assistenza ai familiari), le collaboratrici e i collaboratori che lo desiderano hanno la possibilità di eseguire un accertamento della situazione che li aiuta a stabilire la propria idoneità al mercato del lavoro, il proprio stato di salute e la propria situazione privata e fornisce loro un piano d'azione concreto per il futuro. Esempio unico e innovativo di collaborazione con le parti sociali nel panorama delle aziende svizzere, nel 2019 il «pit stop» sarà al centro di un vasto esperimento pilota.

La digitalizzazione offre opportunità e rischi per la salute. Per sfruttare appieno le opportunità e ridurre i rischi, i progetti di digitalizzazione devono tenere conto sin dall'inizio del comportamento umano. Ciò significa strutturare e sviluppare in perfetta armonia persone, tecnica e organizzazione. Data la forte vocazione tecnica delle FFS, è importante non dimenticare il fattore umano o includerlo per tempo tra i fattori dell'equazione. Per sfruttare appieno il potenziale di rendimento della trasformazione digitale ed evitare che i collaboratori si assentino per motivi di salute, le FFS hanno fondato la rete «Human Factors», formata dai settori Sicurezza del gruppo e User Experience di Informatica e Idoneità al mercato del lavoro, salute e aspetti sociali di Human Resources.

Il continuo mutare dell'universo lavorativo rappresenta inoltre una sfida sempre crescente per la salute mentale. Le FFS hanno a cuore il benessere mentale del personale. Per questo nel 2018 hanno lanciato una campagna di salute mentale che mira a sensibilizzare collaboratrici e collaboratori e abbattere i tabù legati al disagio psichico (v. riquadro a pag. 108).

Le FFS hanno a cuore la salute mentale del personale.

Chiunque può soffrire il disagio causato dallo stress psichico. In questa situazione cercare sostegno è un segno di forza, non di debolezza. Questo è il mantra di una campagna lanciata nel 2018 e volta a motivare collaboratori e dirigenti a riconoscere le sollecitazioni psichiche, ad affrontarle e, quando necessario, a chiedere un supporto specialistico.

I dati che seguono dimostrano che si tratta di un tema di grande attualità e che si avverte un forte bisogno di informazione:

- Il servizio responsabile Consulenza sociale/Salute mentale viene interpellato circa 400 volte all'anno.
- Nel giro di pochi giorni dalla sua pubblicazione su FFS News, l'articolo «Rafforzate la vostra salute mentale» è stato cliccato 12 000 volte, ed è quindi stato letto da più di un terzo delle collaboratrici e dei collaboratori.
- La tavola rotonda «Quando la psiche fa brutti scherzi» ha registrato in breve tempo il tutto esaurito, con 170 partecipanti.
- Ai corrispondenti incontri a mezzogiorno per i dirigenti si sono iscritti in quattro giorni 450 collaboratrici e collaboratori. Circa un dirigente su cinque ha già partecipato a una formazione legata a questa tematica.

Al termine della campagna le FFS proseguiranno con la loro ricca offerta di informazioni, supporto e corsi di formazione.

Sicurezza sul lavoro.

Per le FFS la sicurezza sul lavoro non rappresenta solo un obbligo di legge al quale ottemperare, ma una linea di condotta e un impegno dirigenziale a tutti i livelli. Lavorare in condizioni di sicurezza contribuisce enormemente a ridurre i giorni di assenza, e quindi anche i costi e le sofferenze personali. Le FFS sono un datore di lavoro responsabile e supportano 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 delle regole volte a preservarla grazie a un maggiore orientamento ai processi e sfruttare appieno il potenziale delle tecnologie e delle innovazioni che possono aumentare i livelli di sicurezza. Entro il 2020 intendono ridurre ogni anno il numero degli infortuni professionali del cinque per cento circa.

Andamento nel 2018.

Purtroppo nel 2018 si sono verificati cinque infortuni professionali gravi (a due collaboratori esterni e tre interni) con esito fatale. Ciò dimostra che, nonostante i progressi ottenuti grazie alla digitalizzazione e alla diffusione della tecnologia, esistono ancora

rischi residui. Gli eventi vengono attentamente analizzati per trarne il massimo insegnamento. Collaboratrici e collaboratori che operano in condizioni sicure e salutarie sono e rimangono il bene più prezioso per le FFS, che si impegnano in tal senso a tutti i livelli dell'azienda.

Le FFS prestano la massima attenzione anche agli incidenti più lievi e hanno notato che, anche nel 2018, oltre il 40 per cento dei casi segnalati riguardava infortuni causati da inciampi/cadute. Nei prossimi anni le FFS sono determinate a ridurre continuamente tali casi. La pagina Intranet «Stay upright» e la piattaforma di comunicazione aziendale forniscono a collaboratrici e collaboratori molte utili informazioni ed esempi di best practice per la prevenzione di infortuni causati da inciampi/cadute.

Per incrementare ulteriormente la sicurezza sul lavoro, le FFS hanno creato un modulo formativo per i dirigenti dei settori operativi primari che si prefigge di illustrare le responsabilità dei dirigenti (per se stessi e per gli altri) e sottolineare come questi debbano rappresentare un modello per il team. Il modulo potrà essere frequentato dal 2019 e assisterà i dirigenti nel loro contributo quotidiano a una migliore cultura della sicurezza e della qualità.

Nonostante i gravi infortuni e gli ambiti di miglioramento identificati, si conferma il trend positivo a lungo termine, che contribuisce anche al risultato finanziario delle FFS. Dopo un leggero aumento nel 2017, nel 2018 le FFS hanno ridotto del cinque per cento il numero di infortuni professionali, raggiungendo così gli obiettivi prefissati. Un risultato che ha contribuito a mantenere stabile il livello dei premi per l'assicurazione contro gli infortuni professionali. Ciò dimostra che un impegno continuo per la sicurezza sul lavoro porta buoni frutti e permette sempre di migliorare.

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 digitale e servizi lungo la catena di viaggio da porta a porta guadagnano sempre più importanza accanto all'attività di base delle FFS, imponendo così l'introduzione di ulteriori sviluppi mirati. 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 propongono 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 informazioni e offerte mirate. Grazie alle interessanti offerte in questo settore, entro il 2020 le FFS incrementeranno ad almeno CHF 103 mio l'anno il proprio ricavo da traffico indotto e a CHF 380 mio quello proveniente dalla mobilità combinata.

Andamento nel 2018.

Nel 2018 il ricavo da traffico indotto proveniente dalla mobilità combinata è aumentato del 4,5 percento rispetto all'esercizio precedente. Le FFS hanno così superato l'obiettivo annuale di +3 percento. Il ricavo da traffico della mobilità combinata si è attestato nel 2018 a CHF 360 mio.

Le FFS hanno ampliato la loro offerta di mobilità e testato nuove opzioni. In collaborazione con PubliBike hanno lanciato le reti di bike sharing di Zurigo e Berna e hanno ammodernato quelle di Losanna, La Côte, Lugano, Friburgo e Sion. Con questa iniziativa hanno ampliato l'offerta di bike sharing per la copertura del primo e dell'ultimo miglio da e per la stazione, dimostrandosi così ancora più ricettive verso le esigenze di flessibilità e semplicità dei clienti. I problemi con i lucchetti e il vandalismo che in autunno avevano compromesso per alcune settimane il funzionamento delle reti di Berna, Zurigo e Friburgo sono stati risolti dal partner FFS competente. Dopo la riapertura in ottobre, il numero di registrazioni e utilizzi ha avuto un andamento positivo.

Sul fronte della mobilità condivisa le FFS hanno avviato progetti pilota volti a testare diverse offerte e a raccogliere le relative esperienze. Tra questi rientrano la navetta

on-demand con Kollibri a Brugg, gli scooter elettrici in sharing con Mobility a Zurigo, il car pooling e l'offerta combinata per il tempo libero con Mobility, il ride sharing con IDOSH per condividere gli spostamenti da e per la stazione, i monopattini elettrici in sharing con IBION a Basilea (v. riquadro) e il bike sharing peer-to-peer con Match My Bike in molte stazioni della Svizzera occidentale.

Per proseguire nella digitalizzazione della catena della mobilità intermodale, le FFS hanno integrato i primi posteggi per bici nello SwissPass. Dall'estate è quindi possibile aprire direttamente otto posteggi per bici della Fondation des Parkings di Ginevra con lo SwissPass. Un'ulteriore pietra miliare sulla via della mobilità integrata digitale è rappresentata dal lancio della nuova app P+Rail delle FFS. Disponibile da maggio, l'app garantisce ancora più flessibilità e semplicità a chi parcheggia per tutto il giorno la sua bici in stazione. Sono già oltre 35 000 i clienti registrati che possono usufruire della navigazione ottimizzata e delle nuove funzioni.

Nel 2019 le FFS intendono intensificare i propri sforzi nell'ambito della mobilità condivisa e della mobilità intermodale porta a porta, sviluppare offerte concrete di pacchetti e testare l'integrazione di ulteriori opzioni di mobilità. Lo SwissPass assumerà inoltre un ruolo ancora più centrale nella mobilità intermodale con l'integrazione degli abbonamenti P+Rail e delle biciclette a noleggio di Rent a Bike che andranno a completare l'attuale offerta. Per dare ancora maggior risalto ai servizi di mobilità, dal 2019 le FFS affronteranno una riorganizzazione. La neocostituita unità Nuovi servizi di mobilità avrà il compito di analizzare il potenziale di sviluppo della mobilità slegata dal mondo ferroviario lungo l'intera catena della mobilità, riconoscere i campi da esplorare e infine testare e attuare offerte concrete.

Il monopattino elettrico per la micromobilità.

Le FFS collaborano con svariate start-up e partner allo sviluppo di idee innovative atte a perfezionare l'approccio alla mobilità intermodale porta a porta. Basti pensare al progetto pilota pubblico che ha visto nell'estate 2018 la messa in servizio di una rete di monopattini elettrici in sharing nell'area di Basilea. In partnership con il gestore IBION, le FFS hanno contribuito a realizzare il collegamento delle stazioni di noleggio con le stazioni di Basilea FFS, Pratteln, Muttenz e Basilea Badischer Bahnhof, dove è ormai possibile utilizzare il monopattino elettrico per percorrere il primo e l'ultimo miglio. L'offerta è stata accolta con interesse dall'opinione pubblica e ha riscosso il favore degli utenti. Dopo pochi mesi di esercizio non è ancora possibile valutare quali saranno gli effetti di questa forma di mobilità ancora giovane. Le FFS contano di raccogliere nel corso del 2019 i primi dati concreti.

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 in un'ottica di maggiore rispetto per l'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 settore 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 2018.

Nella primavera del 2018 le FFS hanno lanciato il prodotto Green Class FFS per i clienti privati, già testato nell'ambito di un progetto pilota. Questa soluzione di mobilità combina per la prima volta in un unico abbonamento prestazioni diverse, come l'AG, l'auto elettrica (completa di assicurazioni e servizi) e un posteggio presso la stazione. Le FFS collaborano con clienti e partner per perfezionare continuamente l'offerta Green Class FFS. Nell'autunno 2018, ad esempio, hanno ampliato il parco delle auto elettriche disponibili con tre nuovi modelli e stanno ora pianificando nuove soluzioni per la clientela privata e aziendale.

Garantire ai clienti informazioni chiare e approfondite incoraggia abitudini di mobilità ecologicamente sostenibili. Per questo le FFS hanno sviluppato un ecocalcolatore per l'orario online che confronta l'impatto ambientale di diversi sistemi di trasporto sulle tratte specificate. Purtroppo nel 2018 non è stato possibile inserire l'ecocalcolatore nell'orario come desiderato, ma la sua completa integrazione è pianificata per il 2019. Viceversa, l'app MyWay per smartphone contiene un calcolatore di CO₂ già dalla fine del 2018 (v. riquadro a pag. 113).

Attualmente le FFS stanno rielaborando la propria strategia per l'innovazione verde. In questo modo, a partire dal 2019 potranno concentrarsi su altre tematiche per riconoscere e attuare sistematicamente nuovi e interessanti progetti pilota.

Determinare la propria impronta ecologica con l'app MyWay.

Nel 2018 le FFS hanno lanciato l'app MyWay per smartphone. L'app di tracking registra gli spostamenti e il mezzo di trasporto utilizzato dall'utente, creando così un diario di viaggio. Inoltre indica quanti di questi spostamenti sono stati effettuati nelle ore di punta e quanti invece nelle ore di traffico ridotto. Registrando le tratte percorse sull'app, l'utente accumula chilometri virtuali, ricevendo un bonus per gli spostamenti eseguiti nelle ore di traffico ridotto e con determinati mezzi di trasporto. Di tanto in tanto si tengono giochi a premi ai quali partecipano automaticamente determinate fasce di utenti, ad esempio quelli che viaggiano prevalentemente al di fuori delle ore di punta. Ora l'app mostra anche le emissioni di CO₂ corrispondenti agli spostamenti eseguiti. Sulla pagina delle statistiche l'utente può verificare le proprie emissioni personali per ogni sistema di trasporto, acquistando così maggiore consapevolezza di quelli più ecocompatibili. Allo stesso tempo la statistica confronta le emissioni personali di CO₂ di ogni utente con la media di tutti gli utenti dell'app.

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 in treno. Inoltre intervengono progressivamente 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 per Viaggiatori, Impianti e tecnologia per Infrastruttura e User Experience per 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 potranno usufruire 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 2018.

La legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili (LDis) dispone che, entro la fine del 2023, tutti i viaggiatori possano accedere liberamente a marciapiedi e treni. Questo accade attualmente in 352 delle 747 stazioni FFS. Entro la fine del 2023 le FFS intraprenderanno un'estesa opera di rinnovo che permetterà presumibilmente al 93 per cento dei viaggiatori di salire e scendere autonomamente dai treni e garantirà loro l'accessibilità senza barriere ai marciapiedi. Entro tale data il numero delle stazioni così trasformate salirà quindi a 565. In 75 stazioni non sarà probabilmente possibile rispettare la scadenza del 2023 e i lavori saranno eseguiti successivamente.

Nel 2018 le FFS hanno portato a termine gli interventi di ristrutturazione necessari a garantire un'accessibilità senza barriere in 14 stazioni: Benken, Chavornay, Felben-

Wellhausen, Fischenthal, Hauptwil, La Conversion, Lugano-Paradiso, Magadino-Vira, Mies, Pully Nord, Schänis, Uster, Wohlen e Zurigo Wollishofen. Alla fine del 2018 il 61 per cento dei viaggiatori usufruiva dell'offerta delle FFS senza incontrare barriere di alcun tipo. Il ritardo rispetto all'84,5 per cento prefissato nel 2017 dipende dal fatto che in circa 100 stazioni il binario segue un tracciato curvilineo. In queste stazioni accade che ci sia una distanza maggiore tra il predellino dei treni e il bordo del marciapiede, quindi per le persone con mobilità ridotta risulta più difficile salire e scendere. La norma riguardante la misura massima di questa distanza è stata modificata. Da allora, alcune stazioni che sino a quel momento erano conformi alla LDis non possiedono più questo requisito. Le FFS intendono apportare immediatamente le modifiche necessarie affinché, entro il 2023, la maggior parte delle stazioni risulti conforme alla LDis. Nel 2018 è già stato possibile modificare 3 stazioni, cioè Gibswil, St-Léonard e Zurigo Oerlikon.

Per quanto riguarda l'accessibilità dell'offerta in ambito digitale, nel 2018 le FFS si sono impegnate a fare sì che l'80 per cento dei punti di contatto distribuiti lungo la loro catena di servizio garantisca un'accessibilità senza barriere. L'obiettivo è stato ampiamente mancato. A fine 2018, infatti, solo il 61 per cento circa di questi punti di contatto digitali aveva i requisiti richiesti, cioè il 10 per cento in più rispetto all'esercizio precedente. Nel 2018 le FFS si sono adoperate in particolare per rendere perfettamente accessibile il sito web [ffs.ch](https://www.ffs.ch), inclusi l'orario online e l'acquisto dei biglietti, e questa operazione ha assorbito la maggior parte delle risorse destinate all'eliminazione delle barriere digitali. Le FFS stanno ancora lavorando al fianco di «Accesso per tutti», la fondazione per un utilizzo della tecnologia conforme alle esigenze dei disabili, per ottenere la certificazione della pagina web in base al Level AA delle direttive WCAG 2.0 (Web Content Accessibility Guidelines), un'operazione che si è rivelata lunga e onerosa. Terminati gli ultimi adattamenti, la certificazione dovrebbe arrivare a buon fine nella primavera del 2019. Oltre a lavorare per una pagina web senza barriere, nel 2018 le FFS hanno intensificato l'attività di sensibilizzazione sul tema dell'accessibilità digitale all'interno dell'azienda. L'assenza di barriere è ora un requisito standard per tutti i nuovi prodotti digitali lungo la catena di servizio.

Nuovo treno bipiano: la decisione del tribunale sulla conformità alle esigenze dei disabili.

Nel gennaio 2018, Inclusion Handicap ha presentato un ricorso al Tribunale amministrativo federale in merito al nuovo treno bipiano per il traffico a lunga percorrenza. Le FFS e Inclusion Handicap hanno convenuto su 4 dei 15 punti del ricorso. Le FFS adotteranno quindi ulteriori misure antiriflesso per i monitor di informazione alla clientela nel treno e integreranno un sistema di guida unificato riconoscibile al tatto. Tutti i passaggi intercomunicanti saranno inoltre contrassegnati per ridurre il rischio di inciampare. Infine, i sedili speciali per le persone con mobilità ridotta saranno contrassegnati più chiaramente.

Nel novembre 2018 il Tribunale amministrativo federale ha deciso in merito agli altri 11 punti del ricorso confermando che il nuovo treno soddisfa i requisiti del diritto delle pari opportunità delle persone con disabilità. Le FFS sono solo tenute a dimostrare che ogni veicolo ha una pendenza di salita e di discesa massima del 15 per cento nelle vetture con compartimenti per sedie a rotelle e nella zona di ristorazione della carrozza ristorante. Il Tribunale amministrativo federale ha respinto le altre 10 istanze di Inclusion Handicap, che presenterà ricorso al Tribunale federale.

Le FFS attribuiscono sempre grande valore a una collaborazione intensa e costruttiva con tutti i gruppi d'interesse su qualsiasi aspetto che riguardi l'accessibilità senza barriere nei trasporti pubblici.

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.

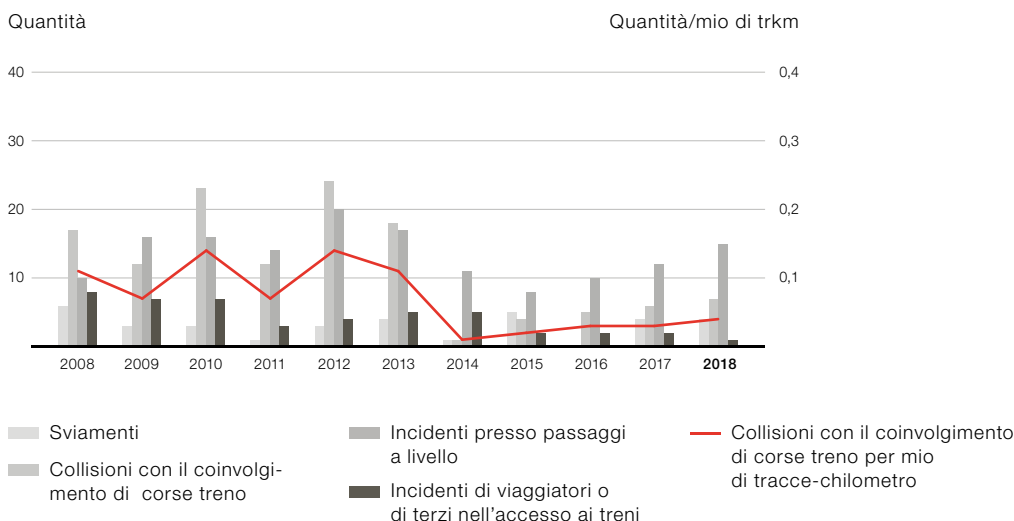
Obiettivo strategico.

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 13 per cento l'indice di sicurezza del Gruppo, il parametro legato agli infortuni sul lavoro e agli incidenti di manovra e dei treni.

Andamento nel 2018.

Le misurazioni delle prestazioni in materia di sicurezza dimostrano che i continui sforzi compiuti in tal senso danno buoni risultati. Nel 2018 si sono verificati undici incidenti ferroviari (sviamenti e collisioni) con potenziale di impatto medio ed elevato. Le FFS hanno quindi registrato un caso in più rispetto all'esercizio precedente, mantenendosi in linea con la 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 degli undici incidenti ferroviari hanno avuto particolare rilievo. A Schinznach il braccio di una gru è caduto su un treno della S-Bahn in transito sfondando la finestra frontale. Fortunatamente nessuno si è ferito. Anche lo sviamento di un treno merci nella stazione di Winterthur non ha causato feriti, ma i danni causati all'infrastruttura sul lato est della stazione hanno determinato un'interruzione del traffico ferroviario di diversi giorni. Nella stazione di smistamento di Basilea la rottura di una rotaia ha causato il deragliamento di cinque carri di un treno merci, che anche in questo caso si è risolto solo con danni materiali. Gli incidenti dimostrano che la sicurezza rimane sempre una priorità, anche se nel complesso la prestazione in questo campo si mantiene su buoni livelli.

Incidenti ferroviari.



Le cause degli incidenti nell'esercizio ferroviario sono complesse. Le FFS analizzano sistematicamente ogni evento, adottando quindi molteplici provvedimenti. Per rafforzare in generale la sicurezza e migliorare l'affidabilità si spingono anche oltre. Poiché l'atteggiamento e il comportamento di ogni singolo collaboratore, insieme alla tecnologia, è

determinante per una ferrovia altamente affidabile, nel 2018 le FFS hanno lanciato a livello di Gruppo la campagna «Piccola causa – grande effetto». Questa campagna mira a sollecitare l'attenzione verso irregolarità, azioni azzardate e situazioni non sicure e a promuovere un modo di agire previdente, offrendo adeguate occasioni di confronto con i rischi e le opportunità che riguardano la sicurezza e la qualità a tutti i livelli.

Accesso sicuro alla ferrovia.

La sicurezza ha la massima priorità. I clienti usufruiscono volentieri dell'offerta FFS solo se si sentono perfettamente al sicuro nei treni e nelle stazioni. È quindi fondamentale che in ambito ferroviario si registri lo stesso livello di sicurezza che caratterizza gli altri luoghi pubblici.

La Sicurezza pubblica delle FFS tiene sotto controllo la situazione e ne registra le evoluzioni adottando misure volte a «prevenire, dissuadere, reprimere», in modo da implementare in ogni situazione la corretta strategia di security. Il settore della Sicurezza pubblica delle FFS intende quindi sfruttare gli sviluppi tecnologici per rendere ancora più efficiente il suo dispositivo di sicurezza e fornire supporto alle forze impegnate in questo ambito.

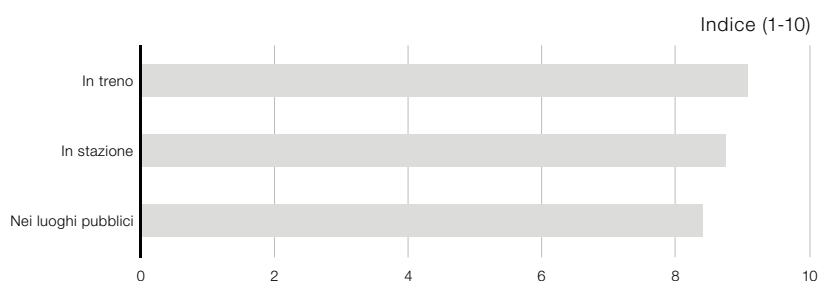
Obiettivo strategico.

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. L'organico delle forze d'intervento è adeguato in base alle diverse situazioni.

Andamento nel 2018.

Il livello di sicurezza in ambito ferroviario si mantiene stabile ed elevato. I sondaggi sulla percezione soggettiva della sicurezza evidenziano che, come già nell'esercizio precedente, un'ampia maggioranza dei clienti si sente più al sicuro nei treni e nelle stazioni che in altri luoghi pubblici.

Percezione della sicurezza da parte dei clienti.



Risultati altrettanto positivi emergono da un altro sondaggio delle FFS, cioè quello sulla soddisfazione della clientela: la percezione di sicurezza ha ricevuto una valutazione di

79,5 punti indice per le stazioni (2017: 78,9) e di 81,3 punti indice per i treni (2017: 80,8). Questi valori rappresentano il picco più alto dall'inizio della misurazione.

Nel 2018 le FFS hanno purtroppo registrato un sensibile aumento dei casi di vandalismo. Gli episodi di sprayer che hanno preso di mira il materiale rotabile di FFS Viaggiatori sono aumentati del 29 per cento rispetto all'esercizio precedente. I danni causati nel 2018 ammontano a circa CHF 3 mio, pari a un incremento del 43 per cento.

Il numero dei reati commessi in ambito ferroviario e denunciati alle autorità di perseguimento penale sulla base delle identificazioni eseguite in collaborazione con i corpi di polizia locale ha seguito un andamento analogo a quello dello scorso anno. Le informazioni provengono dall'Ufficio federale di statistica. La statistica criminale di polizia per il 2018 sarà pubblicata il 25 marzo 2019.

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 per il traffico viaggiatori e le stazioni, tiene sotto controllo gli sviluppi della situazione con l'ausilio di speciali tool e analisi. Le lacune individuate in materia di sicurezza saranno colmate 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.

Le FFS forniscono un notevole contributo all'offerta di immobili e di trasporti della Svizzera. Trasformano le stazioni e le aree limitrofe in centri di mobilità polivalenti e quartieri cittadini che soddisfano un'ampia varietà di esigenze, quali lavoro, formazione, salute, vendita, spazi pubblici e in particolare alloggi. Le FFS si impegnano inoltre per un'edilizia abitativa a prezzi vantaggiosi. Nel lungo periodo un terzo delle abitazioni realizzate sulle aree delle FFS sarà auspicabilmente disponibile a pigione moderata, da un lato nell'ambito di contratti di diritto di superficie con cooperative edilizie residenziali, dall'altro come parte del proprio portafoglio. Le FFS sono consapevoli dell'enorme responsabilità derivante dal possedere superfici di sviluppo che circondano le grandi stazioni. Per questo operano in stretta collaborazione con i rappresentanti delle autorità cittadine e con la popolazione per assicurarsi che, grazie a procedure di concorso a più livelli, lo sviluppo di tutte le aree soddisfi i massimi standard urbanistici e architettonici.

Non meno impegnative sono le sfide poste dalla pianificazione dell'offerta di trasporti: 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. Le FFS intendono quindi agire nel rispetto delle tendenze tecnologiche e sociali e ampliare la loro 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 piani strategici sulla base di diversi criteri applicabili lungo tutta la strategia di sostenibilità.

Andamento nel 2018.

Nell'ottobre 2018 il Consiglio federale ha approvato il messaggio sul programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF FA 2030/35), che comporta investimenti per CHF 11,9 mia con un orizzonte di realizzazione al 2035. La deliberazione parlamentare sull'oggetto ha preso il via in gennaio 2019. Le FFS sono favorevoli al disegno del Consiglio federale. Per l'azienda è fondamentale procedere, come previsto, all'ulteriore ottimizzazione del piano d'offerta nell'ambito della fase di ampliamento, perché solo un'offerta ben calibrata garantisce la possibilità di soddisfare la domanda e le esigenze dei clienti e di mantenere quanto più possibile stabili i costi per clienti e committenti. Le FFS sollecitano inoltre una verifica regolare delle misure infrastrutturali, per monitorare l'economicità degli ampliamenti e la finanziabilità dell'offerta fino al momento in cui inizieranno i lavori. In questo modo i trasporti pubblici potranno reagire

con flessibilità ai cambiamenti tecnologici e sociali e ridurre per quanto possibile il rischio di investimenti sbagliati.

Nel 2017 un gruppo di lavoro composto da esperti FFS di Pianificazione dell'offerta, Finanze e Sostenibilità, supportati da Infrac, ha svolto una valutazione di massima di un'operazione di ampliamento con un catalogo di criteri di sostenibilità. A questa hanno fatto seguito, nel 2018, una serie di colloqui e un primo workshop con i responsabili di progetto per elaborare il programma «Contributo FFS alla mobilità a lungo termine in Svizzera – Orizzonte 2060». Fondamentale in questo contesto era tenere conto sin dalle prime fasi degli aspetti legati alla sostenibilità. Il processo proseguirà nel 2019.

Nel 2018 la divisione Immobili ha proseguito nello sviluppo delle superfici di cui dispone nei centri delle maggiori città svizzere, coinvolgendo nella pianificazione i Comuni e la popolazione. In vista della configurazione dell'area della Neugasse a Zurigo, ad esempio, ha organizzato con gli interessati un workshop e un dibattito pubblico incentrato su attività commerciali, cultura e utilizzo condiviso. L'opinione pubblica sarà chiamata a partecipare anche alle ulteriori fasi di progetto tramite i canali adeguati. L'inizio della ristrutturazione dell'area della Neugasse è pianificato per il 2022.

Oro e platino per i progetti di nuove costruzioni di FFS Immobili.

Le FFS rivalorizzano le aree ferroviarie in disuso in modo avveduto e sostenibile. Creano vivaci e moderni quartieri contribuendo allo sviluppo dei centri cittadini. Nella realizzazione di nuove costruzioni, le FFS applicano lo standard energetico «DGNB» della Società svizzera per l'edilizia sostenibile (SGNI). Il sistema DGNB valuta la qualità ecologica, economica, socioculturale e funzionale di un edificio, attribuendo al fabbricato un attestato di platino, oro o argento a seconda del grado di conformità. Attualmente lo standard DGNB viene applicato tra gli altri ai seguenti progetti: le aree di cantiere B, D, F e H dell'Europaallee di Zurigo, la Franklinturm e l'Andreasturm di Oerlikon, il fabbricato amministrativo Byte di Berna Wankdorf e i grandi progetti Gare des Eaux-Vives, Pont-Rouge e Tour Opale nell'agglomerato di Ginevra. La SGNI ha già conferito a tutti i progetti di costruzione la certificazione DGNB preliminare d'oro o di platino. Prima fra tutti i progetti di nuova costruzione delle FFS, l'Andreasturm ha da poco ricevuto l'attestato di platino, collocandosi cioè nella categoria più alta.

Nessun altro investitore immobiliare in Svizzera possiede più edifici con certificazione DGNB delle FFS, che ottimizzano così la performance di sostenibilità e la qualità dei propri edifici lungo l'intero ciclo di vita e garantiscono un valore elevato e durevole degli investimenti. Inoltre assicurano una buona qualità di vita per gli utenti degli edifici.

Ottimizzazione dei flussi di pendolari.

Quella delle FFS è indubbiamente la rete ferroviaria più trafficata del mondo, 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 Swiss Smart Mobility della divisione Viaggiatori e alla sezione Public Affairs e regolamentazione del Gruppo.

Obiettivo strategico.

Le FFS elaborano e appoggiano 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 queste fasce orarie supererà così quella per le ore di punta.

Andamento nel 2018.

Nel traffico a lunga percorrenza, mentre la domanda per le fasce di punta è aumentata nel 2018 dello 0,2 per cento, quella per le ore di traffico ridotto è rimasta invariata. Le FFS non hanno quindi raggiunto l'obiettivo, come era già accaduto nell'esercizio precedente. Ciò dimostra che, sul lungo periodo, saranno ancora necessari grandi 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.

Per ottimizzare i flussi di pendolari le FFS si rivolgono attivamente a determinati gruppi target, quali clienti privati, datori di lavoro, scuole universitarie e autorità. Per i clienti privati, nel luglio 2018 è stata lanciata sul mercato l'app MyWay. L'app fornisce agli utenti un quadro delle proprie abitudini di viaggio e li incentiva a spostarsi al di fuori delle ore di punta (v. riquadro a pag. 113).

Gli Account Manager delle FFS hanno intrattenuto un fitto scambio di idee con la loro clientela aziendale per incoraggiarla a istituire una gestione intelligente della mobilità. A questi clienti le FFS non vogliono solamente vendere servizi di mobilità, ma anche proporre nuove possibilità di pendolarismo che permettano ai loro collaboratori di scegliere autonomamente le soluzioni per loro più comode nel pieno rispetto degli obiettivi aziendali. Inoltre, nel quadro dell'iniziativa Work Smart, le FFS si impegnano a incentivare forme di lavoro flessibile in azienda e a facilitare quindi gli spostamenti dei pendolari al di fuori delle ore di punta. Alla carta Work Smart creata nel 2015 hanno già aderito 176 aziende, istituzioni e autorità, ovvero 22 in più rispetto all'anno precedente.

Nel settembre 2018 la Scuola universitaria professionale della Svizzera nordoccidentale (FHNW) ha modificato gli orari delle lezioni in modo da ridurre l'affollamento dei treni nelle ore di punta. Dalla stessa data, l'IC proveniente da Lucerna ferma due volte al giorno a Muttenz. In questo modo si riduce il tempo di viaggio per chi arriva da Olten, sgravando allo stesso tempo il nodo e la S-Bahn di Basilea. Per il 2019 si profila una soluzione analoga con la SUPSI, la Scuola universitaria professionale della Svizzera italiana.

Pendolarismo intelligente.

«(...) Allora, lascio i miei figli a scuola tra le 8.00 e le 8.30, poi prendo il primo treno per Losanna alla stazione di Ginevra. Sono mamma di due figli, per cui la mia agenda è molto serrata, ma sono riuscita a convincere il mio datore di lavoro ad arrivare un po' più tardi al lavoro. Ho iniziato quindi a prendere il treno delle 9.00 o delle 9.15 e devo dire che mi trovo molto meglio perché ci sono meno passeggeri sul treno, si trova sempre posto a sedere e posso lavorare comodamente al computer (...). Ho notato anche che a quell'ora la gente è meno stressata.»





Testimonianza di Anaïs, cliente FFS e pendolare tra Ginevra e Losanna, intervistata nel novembre 2018 in merito alle sue abitudini di viaggio nell'ambito delle settimane di approfondimento radiofoniche sul pendolarismo intelligente nella Svizzera romanda.


Il contributo delle FFS al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile.

L'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile dell'ONU indica la strada verso un futuro sostenibile. Fiera della sua lunga tradizione umanitaria e di un'economia dalla connotazione fortemente internazionale, la Svizzera è determinata ad attuare in modo esemplare questo programma. Gli obiettivi di sviluppo sostenibile OSS (Sustainable Development Goals) sono il fulcro dell'Agenda 2030 e comprendono 17 obiettivi principali e 169 obiettivi secondari. Entro il 2030 tali obiettivi dovranno essere conseguiti a livello globale da tutti gli stati membri dell'ONU, assicurando così uno sviluppo sostenibile a livello economico, sociale ed ecologico.

Nel quadro del rapporto di sostenibilità, le FFS hanno affrontato e analizzato gli obiettivi di sviluppo sostenibile per stabilire in che misura la loro attività contribuisca al loro conseguimento. La tabella che segue elenca i risultati di questa analisi, evidenziando come gli obiettivi e le misure dei campi d'azione che costituiscono la strategia di sostenibilità delle FFS siano correlati ai diversi OSS. I campi d'azione si riferiscono alla situazione in Svizzera. Lo stesso vale anche per gli OSS, poiché l'analisi delle FFS si basa sul rapporto «Agenda 2030 per uno sviluppo sostenibile e la sua attuazione da parte della Svizzera», stilato nel 2018.

Con il loro operato, le FFS contribuiscono al conseguimento dei seguenti OSS.

RGS: rapporto di gestione e di sostenibilità 2018; GRI: rapporto FFS conforme agli standard GRI		
OSS	Contributo delle FFS	Maggiori informazioni
	Le FFS attuano un sistema globale di management della salute. Promuovono la competenza del personale in materia di salute, anche in ambiti quali digitalizzazione e salute mentale.	RGS, pag. 106
	Le FFS formano apprendisti in tutto il Paese e garantiscono un'ampia offerta interna di formazione continua per collaboratrici e collaboratori, che vengono inoltre aiutati ad acquisire le competenze necessarie per affrontare i cambiamenti derivanti dalla digitalizzazione.	RGS, pag. 104 RGS, pag. 9 GRI, pag. 16
	Le FFS promuovono un modello che permetta di conciliare sfera lavorativa e vita privata e incrementano la quota femminile all'interno del loro organico, accelerando l'applicazione della parità salariale in termini di sesso, età e nazionalità.	RGS, pag. 104 GRI, pag. 17
	Le FFS incrementano l'efficienza energetica e la quota di energie rinnovabili per soddisfare il fabbisogno di elettricità. Prevedono inoltre di produrre una maggiore quantità di energia elettrica da fonti rinnovabili.	RGS, pag. 99 GRI, pag. 13

OSS	Contributo delle FFS	Maggiori informazioni
	Le FFS hanno un'eccellente cultura della sicurezza e della qualità. Sono determinate a ridurre ulteriormente i rischi di infortunio per collaboratrici e collaboratori e lavorano quindi incessantemente per affinare la loro cultura della sicurezza.	RGS, pag. 108
	Le FFS offrono soluzioni di mobilità rispettose dell'ambiente. Grazie a interessanti innovazioni nell'ambito della mobilità da porta a porta, ampliano la propria offerta sul primo e ultimo miglio. Le FFS vogliono affermarsi anche in futuro come il fornitore di mobilità più rispettoso dell'ambiente di tutta la Svizzera e investono in innovazioni verdi per conservare e consolidare il vantaggio ecologico della ferrovia. Le FFS assicurano una gestione moderna del traffico e ottimizzano così i flussi dei pendolari. Intendono sfruttare più efficacemente le capacità disponibili per appianare i picchi di traffico.	RGS, pag. 110 RGS, pag. 112 RGS, pag. 121
	Le FFS non tollerano alcuna forma di razzismo o discriminazione. Eventuali casi di discriminazione possono essere segnalati a diversi uffici (anche decentrati) all'interno delle FFS. Le FFS promuovono inoltre una distribuzione variegata delle lingue nazionali, specialmente a livello di management. Le FFS consentono alle persone con mobilità ridotta di utilizzare autonomamente i trasporti pubblici, fornendo così un importante contributo per permettere a persone affette da disabilità di partecipare alla vita pubblica.	RGS, pag. 104 GRI, pag. 17 RGS, pag. 113
	Da anni le FFS compiono considerevoli sforzi per proteggere i residenti da un inquinamento acustico eccessivo. Le FFS contribuiscono a un elevato livello di sicurezza dei trasporti pubblici. Assicurare un esercizio ferroviario senza incidenti e la totale incolumità per clienti, collaboratrici, collaboratori e terzi è infatti uno degli obiettivi principali delle FFS. Con la loro offerta di trasporto e immobiliare, le FFS contribuiscono a plasmare il volto della Svizzera. In questo contesto 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. Le FFS promuovono la sinergia tra spazi vitali ed economici, garantendo così l'appetibilità della Svizzera come luogo di residenza e di lavoro.	RGS, pag. 102 RGS, pag. 115 RGS, pag. 119
	Le FFS sono tra i principali committenti della Svizzera. La loro intera catena di creazione di valore non si basa esclusivamente su criteri economici, ma considera anche aspetti di natura sociale ed ecologica. Le FFS riducono il consumo di risorse e incrementano la quota di riciclaggio, ottenendo inoltre una gestione trasparente del ciclo di gruppi specifici di sostanze. Riducono il consumo di plastica dei consumatori finali nelle stazioni e del personale. Per le decisioni sugli investimenti, le FFS si basano su una considerazione del ciclo di vita a lungo termine. In questo modo riducono i costi totali e promuovono la sostenibilità dell'esercizio ferroviario.	RGS, pag. 92 GRI, pagg. 15, 18 RGS, pag. 93 RGS, pag. 95
	Insieme al traffico lento, la ferrovia è e rimane il mezzo di trasporto più ecologico. La ferrovia, e qualsiasi possibilità di sceglierla come alternativa al traffico stradale, fornisce pertanto un notevole contributo alla protezione del clima in Svizzera. Uno dei principali obiettivi delle FFS riguarda inoltre l'ulteriore riduzione delle proprie emissioni di CO ₂ .	RGS, pag. 97
	Le FFS gestiscono un «corridoio verde» lungo i binari e adottano misure di compensazione nell'ambito dei progetti di costruzione. Contribuiscono inoltre a proteggere e rinaturalizzare gli ecosistemi terrestri e acquatici per promuovere la biodiversità e preservare gli habitat di specie animali e vegetali a rischio di estinzione.	RGS, pag. 100 GRI, pag. 13
	Le FFS sfruttano ogni possibilità utile a garantire alla clientela un accesso sicuro alla ferrovia e la totale incolumità durante il viaggio. Per l'azienda è assolutamente prioritario fare sì che in ambito ferroviario si registri lo stesso livello di sicurezza che caratterizza gli altri luoghi pubblici.	RGS, pag. 117

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. La verifica di sostanzialità della GRI 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.

102-49

Il rapporto di gestione e di sostenibilità 2018 riguarda il periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2018. Il rapporto di gestione e di sostenibilità relativo all'anno 2017 è stato pubblicato il 20 marzo 2018. 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 2018 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.

Contatto per ulteriori domande:

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

Informazione legale.

Il rapporto di gestione e di sostenibilità 2018 delle FFS è disponibile alla pagina [ffi.ch/rapporto_di_gestione](https://www.ffi.ch/rapporto_di_gestione) in lingua italiana, tedesca e francese. La versione tedesca è la sola che faccia stato.

Editore.

FFS SA
Hilfikerstrasse 1
3000 Berna 65, Svizzera

FFS SA

Comunicazione

Hilfikerstrasse 1

3000 Berna 65, Svizzera

+41 51 220 41 11

press@ffs.ch

ffs.ch/rapporto_di_gestione



No. 01-19-973421 - www.myclimate.org
© myclimate - The Climate Protection Partnership