

Rapporto di gestione
delle FFS.

2025



FFS. Perché la Svizzera
è fatta di legami.

Indice.

Prologo	4
Rapporto sulla situazione del Gruppo	6
Il 2025 in cifre	6
Principali eventi	9
Indici finanziari e risultati delle Divisioni	11
Diagrammi sull'andamento delle FFS	12
Il personale è il cuore pulsante delle FFS	17
La ferrovia è il futuro	19
Il Gruppo FFS in cifre	20
Flussi finanziari delle FFS nel 2025	22
Corporate governance	23
Rapporto finanziario	46
Rapporto di sostenibilità	88

In copertina

Richard Guinchan, capoprogetto Sviluppo delle attività, Centro per la tecnica ferroviaria (BTC) di Hägendorf.

Galleria fotografica

Quest'anno le immagini del rapporto di gestione ritraggono persone che lavorano ai progetti di innovazione delle FFS.



Un anno positivo che ci rende orgogliosi.

Care lettrici, cari lettori,

possiamo guardare con soddisfazione a un anno positivo, che ha visto un nuovo aumento del numero di viaggiatori sui nostri treni. Ogni giorno hanno viaggiato con noi 1,43 milioni di viaggiatori, un numero mai raggiunto in passato. I viaggi nel fine settimana e i collegamenti internazionali sono sempre più apprezzati. Riscuotono altrettanto consenso la nostra puntualità record e il nostro assortimento, che si è arricchito di prodotti come il metà-prezzo PLUS, l'AG Night e il biglietto risparmio Flex. Tutto ciò ha contribuito ad aumentare la soddisfazione della nostra clientela. Anche la motivazione del personale si conferma ad alti livelli. Collaboratrici e collaboratori impegnati e motivati sono la chiave del successo delle FFS.

La prestazione operativa è eccellente. Grazie agli sforzi congiunti di tutto il personale e nonostante la presenza di oltre 20 000 cantieri, la puntualità ha raggiunto valori senza precedenti: un risultato che si deve anche al nuovo orario nella Svizzera occidentale. Le chiusure totali del traffico tra Berna e Friburgo e nella Laufental ci hanno permesso di concentrare i lavori. Sul fronte della puntualità, ora occorre mantenere l'eccellente livello raggiunto, confidando anche in un pizzico di fortuna, come per le condizioni meteo.

Siamo orgogliosi dell'efficienza delle FFS, dimostrata ad esempio con i 1600 treni speciali impiegati in un 2025 ricco di eventi e con i grandi progetti completati nei tempi previsti in tutto il Paese. Restano tuttavia da affrontare altre sfide, come i treni provenienti dall'estero che continuano spesso ad arrivare in ritardo alle stazioni di confine. Anche la sicurezza rimane un tema centrale. Ci preoccupano l'aggravarsi delle aggressioni nei confronti del persona-

le e l'aumento degli attacchi informatici. A queste tendenze abbiamo reagito rafforzando la presenza della Polizia dei trasporti, introducendo le bodycam, conducendo campagne sulla sicurezza e investendo nella resilienza del sistema ferroviario verso le minacce informatiche.

La redditività è purtroppo insufficiente. Sul fronte finanziario, il 2025 è in chiaroscuro: sebbene il risultato annuale evidenzia un utile di CHF 496 mio, circa la metà deriva da effetti *tantum* – in particolare da una riduzione degli impegni di previdenza – che non durano nel tempo e non generano un cash flow. I maggiori ricavi nel traffico viaggiatori e il solido risultato di Immobili hanno inciso positivamente sul bilancio, ma sono stati contrastati dall'aumento dei costi energetici, di manutenzione e di esercizio, nonché da un calo dei ricavi del traffico merci. A livello operativo le cifre realizzate non superano quelle dell'esercizio precedente. Il risultato è pertanto ancora insufficiente a finanziare in autonomia tutti gli investimenti necessari, ad esempio nel materiale rotabile o negli impianti per la fornitura di energia, e a ridurre in modo sostenibile l'indebitamento. Perché ciò possa accadere, a medio termine avremo bisogno di un utile operativo annuo di circa CHF 500 mio. L'indebitamento è leggermente diminuito, grazie a un'iniezione di capitale intesa a compensare in parte le perdite subite nel traffico a lunga percorrenza durante la pandemia. Le nostre misure di risparmio e ottimizzazione dell'efficienza sono state attuate in modo sistematico. Ciononostante, l'indebitamento rimane troppo elevato. Per garantire un finanziamento sostenibile dobbiamo diventare ancora più efficienti e incrementare i nostri ricavi.

Investiamo nel rinnovo della flotta. Un esempio recente sono i 116 veicoli per la S-Bahn che intendiamo acquistare da Siemens Mobility. Contro l'aggiudicazione è stato presentato un ricorso, ma confidiamo di firmare il contratto nel corso dell'anno. Per migliorare il comfort di viaggio modificheremo inoltre i carrelli dei treni bi-piano per il traffico a lunga percorrenza.

Prosegue il riassetto del traffico merci. Si tratta di un intervento necessario, poiché la situazione in questo segmento non è soddisfacente: i volumi sono ulteriormente diminuiti e i margini rimangono contenuti. Occorre eliminare i deficit strutturali, in particolare nel traffico a carri isolati, per tornare in attivo nei prossimi anni. Il nostro obiettivo è un traffico merci forte, che sia in grado di rafforzare a lungo termine l'approvvigionamento nazionale su ro-

taia nel rispetto del clima e di garantire posti di lavoro. Nel 2025 abbiamo riorganizzato il traffico combinato e all'inizio del 2026 è partito il primo collegamento basato sul concetto Suisse Cargo Logistics sull'asse nord-sud. Con la Confederazione abbiamo stipulato una convenzione sulle prestazioni relativa al traffico a carri isolati per gli anni 2026-2029, mentre con i nostri clienti del trasporto merci abbiamo sottoscritto nuovi contratti pluriennali.

Desto preoccupazione il mantenimento dell'infrastruttura, che ha la priorità sull'ampliamento della ferrovia. Il ritardo di CHF 9,5 mia nella manutenzione e nel rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria è un segnale di allarme. Questi lavori devono essere prioritari rispetto all'ampliamento. In mancanza di risorse sufficienti, a medio termine è a rischio la disponibilità della rete. Nel dibattito sull'ampliamento della ferrovia, ciò che conta veramente per noi è fare il meglio per la clientela. Senza questi interventi, in futuro potrebbero emergere problemi di capacità, specialmente nell'Arco lemanico e nell'agglomerato di Zurigo. Riteniamo che lo sviluppo dell'infrastruttura debba basarsi sull'offerta dell'orario. Procedendo per gradi, apportiamo migliorie rapidamente e in modo mirato laddove sono più necessarie. Tutti i progetti di ampliamento devono puntare a ottenere il massimo beneficio con investimenti contenuti.

La strategia FFS 2030 dà buoni frutti. Quattro anni fa ci siamo ripromessi di mettere la ferrovia in primo piano. Da allora siamo riusciti a stabilizzare la nostra attività di base e a riconquistare la clientela che avevamo perso. Inoltre, abbiamo continuato a ridurre le nostre emissioni operative di gas serra e attuato con successo diverse misure di risparmio. Nei prossimi anni vogliamo diventare più flessibili e orientati alla clientela, crescere in modo intelligente e produrre con maggiore efficienza. La digitalizzazione offre vantaggi concreti, come la vendita di biglietti internazionali nell'app Mobile FFS, l'app Inclusive FFS e le prime locomotive di manovra telecomandate. Promuoviamo inoltre le innovazioni: apparecchi centrali digitali, manutenzione preventiva grazie all'analisi basata sui dati, occhiali XR nella manutenzione e progetti di robotica sono validi esempi. L'obiettivo è un sistema ferroviario digitale e interconnesso, con processi precisi e prestazioni migliori.

Un sentito ringraziamento per la fiducia e il sostegno va alla clientela che ha scelto di viaggiare con noi e di affidarci le sue merci, al nostro personale che si impegna per rendere possibili questi risultati, nonché al Consiglio federale, al Parlamento, ai Cantoni, alle Città, ai Comuni e a tutti i nostri partner. Insieme intendiamo continuare a sviluppare le FFS come colonna portante della mobilità affidabile e rispettosa del clima, e a tessere legami in modo sicuro ed efficiente in Svizzera.

Cordialmente



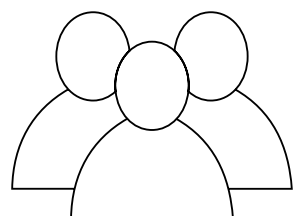
Monika Ribar
Presidente del Consiglio
d'amministrazione FFS SA



Vincent Ducrot
CEO FFS SA

Il 2025 in cifre.

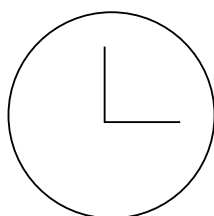
È aumentato ancora il numero di persone che viaggiano con le FFS e anche la puntualità ha raggiunto un nuovo record. Viaggiatori e personale esprimono soddisfazione. L'indebitamento elevato offusca un risultato annuale positivo.



Affluenza quotidiana

1,43 mio di viaggiatori

al giorno sui treni del traffico regionale e a lunga percorrenza (2024: 1,39 mio di viaggiatori). Sono particolarmente apprezzati i viaggi nel fine settimana e i collegamenti internazionali.



Puntualità dei treni

94,1% di treni in orario

Nonostante l'aumento del traffico e i cantieri, le FFS sono riuscite a migliorare lievemente il proprio record nel traffico viaggiatori (2024: 93,2%).

Risultato annuale CHF 496 mio

Circa la metà del risultato annuale è riconducibile a effetti una tantum. Sul piano operativo, i valori si confermano ai livelli dell'anno precedente (2024: CHF 275 mio).

Indebitamento CHF 11,3 mia

L'indebitamento è in leggero calo (2024: CHF 12,1 mia), anche grazie a un'iniezione di capitale della Confederazione e alle misure di risparmio e ottimizzazione dell'efficienza delle FFS.

Soddisfazione della clientela 77,7 punti su 100

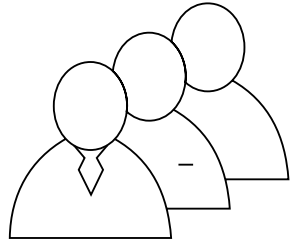
La soddisfazione (complessiva) della clientela è migliorata di 0,3 punti (2024: 77,4 punti). I valori di FFS Cargo Svizzera sono calati, mentre quelli del traffico viaggiatori sono nuovamente aumentati.

160 000 tonnellate

È la quantità di merci trasportate in Svizzera dalle FFS in un giorno lavorativo medio (-5,9%).

CHF 9,5 mia

È il ritardo nel mantenimento dell'infrastruttura ferroviaria. L'importo è ulteriormente aumentato e sono necessarie più risorse per le opere di manutenzione e rinnovo.



Collaboratori e collaboratrici

35 770 posti a tempo pieno

Il personale delle FFS lavora per garantire una ferrovia sicura, pulita e puntuale (2024: 35 569 posti a tempo pieno).

Motivazione del personale

80 punti su 100

Al pari del 2024, la motivazione del personale si attesta a livelli elevati.

Donne tra i quadri

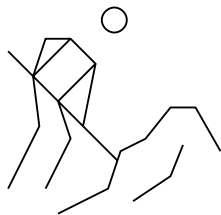
19,6%

La presenza femminile a livello dirigenziale (2024: 18,5%) è in continuo aumento. Le FFS mirano a incrementarla ulteriormente.

Donne in generale

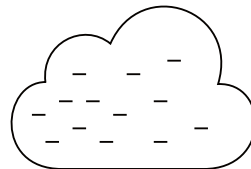
20,5%

La presenza femminile complessiva è aumentata di 0,6 punti percentuali (2024: 19,9%).



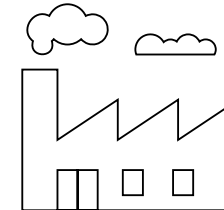
Volume dei lavori CHF 3,7 mia

Di cui circa CHF 1,9 mia per opere di rinnovo, CHF 0,8 mia per la manutenzione e CHF 0,9 mia per lavori di ampliamento.



49,7% di emissioni operative di gas serra

in meno rispetto al 2018.
Le FFS intendono abbatterle del 60% entro il 2030.



78 sistemi di riscaldamento a combustibili fossili

sostituiti dalle FFS nei loro edifici con alternative rinnovabili.

«Sono lieta che questo progetto contribuisca a migliorare l'autonomia delle persone con disabilità, in particolare ipovedenti.»

Jeanne Fleury, sviluppatrice di applicazioni, AppBakery, Berna.



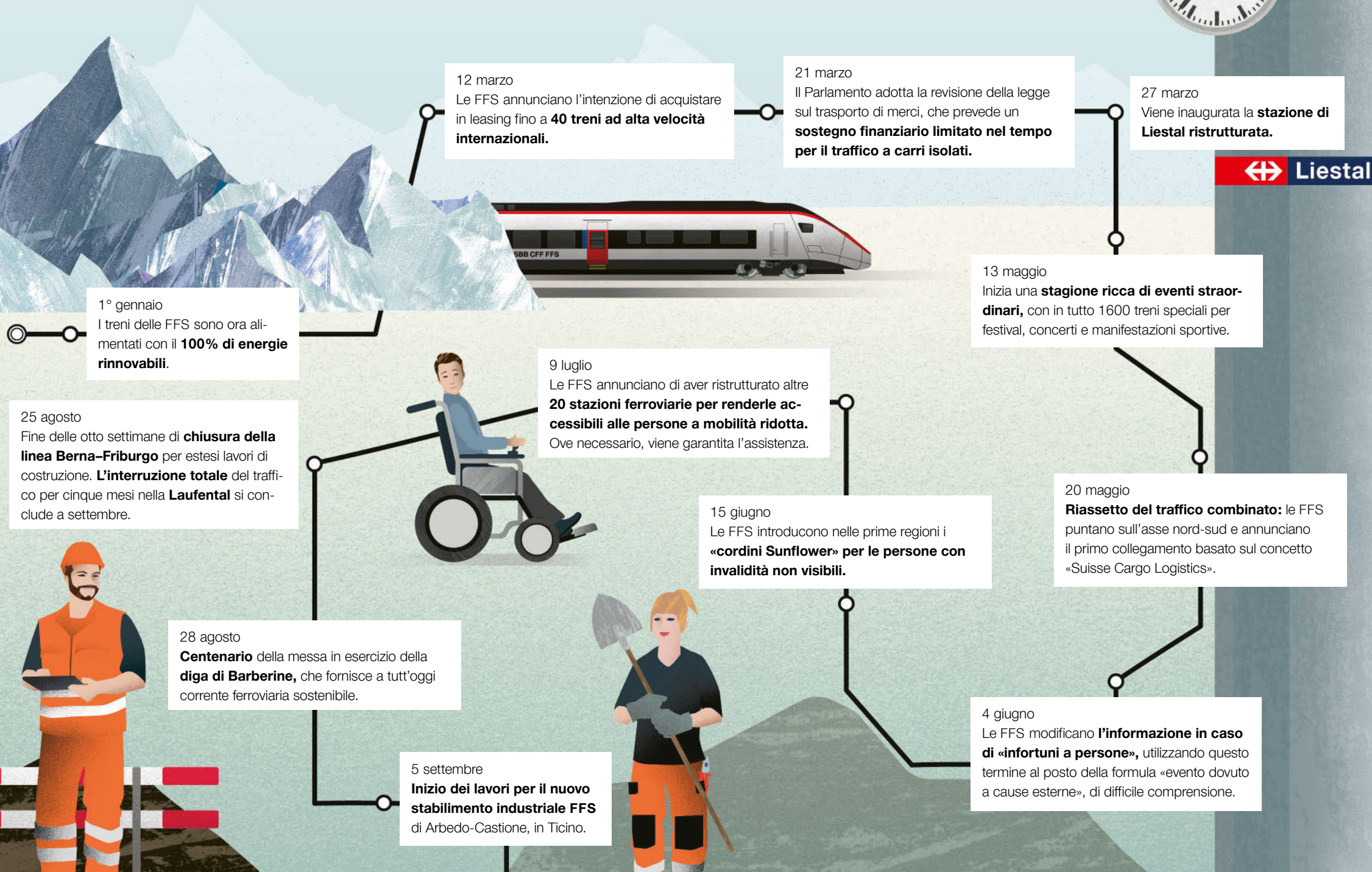
L'app Inclusive FFS riconosce le porte dei treni.

Inclusive FFS agevola la mobilità delle persone con disabilità semplificando e rendendo accessibili le informazioni in stazione e a bordo dei treni. Grazie all'apprendimento automatico e al riconoscimento di oggetti, la funzione «pulsante apriporta» individua automaticamente le porte e guida le persone ipovedenti facendo vibrare il telefono, senza la necessità di guardare lo schermo. L'app propone inoltre una trascrizione degli annunci in stazione e dispone di una funzione che permette di avviare una chiamata d'emergenza. Prossimamente sarà lanciata una funzione di descrizione testuale e tattile dell'itinerario per accompagnare la clientela da un binario all'altro in caso di coincidenze.





Principali eventi.





6 ottobre
Le FFS **digitalizzano gli apparecchi centrali**. Nell'arco dei prossimi 20 anni sarà sostituito l'80% degli impianti.

1° novembre
Weinfelden: FFS e Thurbo inaugurano **l'impianto di servizio Thurbo ammodernato**.



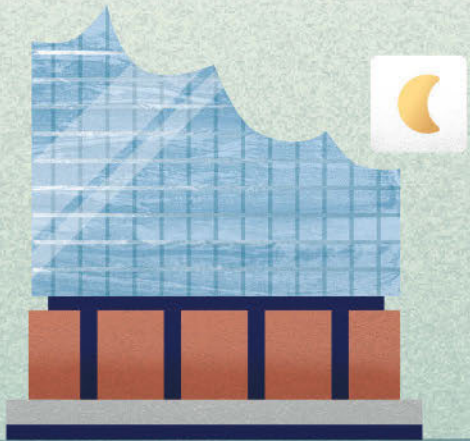
3 novembre
Bilancio positivo a un anno dall'introduzione delle **bodycam per la Polizia dei trasporti**: le aggressioni hanno registrato una diminuzione.

7 novembre
Le FFS acquistano **da Siemens Mobility 116 nuovi treni bipiano** per la S-Bahn di Zurigo e la Svizzera occidentale. Contro l'aggiudicazione sarà poi presentato un ricorso.

14 dicembre
Al via **l'orario 2026**, con più collegamenti nazionali e internazionali e treni diretti aggiuntivi verso i comprensori più apprezzati per gli sport invernali. Per la Svizzera nordoccidentale è il più grande ampliamento dell'offerta degli ultimi 20 anni.

9 dicembre
A seguito della decisione del Parlamento, **il treno notturno per Copenaghen e Malmö** non potrà entrare in servizio come preannunciato.

5 dicembre
Le FFS rendono nota l'intenzione di convertire i carrelli di tutti i treni bipiano del traffico a lunga percorrenza per garantire viaggi più confortevoli.



21 novembre
Winterthur: posata la prima pietra per il nuovo spazio lavorativo e residenziale nei pressi della stazione.

4 dicembre
I treni notturni di nuova generazione offrono maggiore comfort a chi viaggia tra Zurigo e Amburgo.

25 novembre
Numerosi clienti di FFS Cargo Svizzera hanno sottoscritto nuovi contratti a lungo termine per il traffico a carri isolati.

Indici finanziari e risultati delle Divisioni.

Il risultato annuale del 2025 è di CHF 496 mio. Circa la metà di tale importo è riconducibile a effetti una tantum, in particolare a una riduzione degli impegni di previdenza in virtù del minor rischio di un futuro risanamento della Cassa pensioni. Questi effetti non generano un cash flow e non incidono sull'entità dell'indebitamento. A livello operativo, l'utile realizzato non supera quello dell'esercizio precedente. I maggiori ricavi nel traffico viaggiatori e un solido risultato di Immobili hanno inciso positivamente sul bilancio, che è stato invece gravato dai costi di manutenzione aperiodici, dagli oneri per il personale di locomotiva e l'assistenza clienti legati all'aumento dell'offerta, da maggiori costi per l'energia e da un calo dei ricavi del traffico merci. L'indebitamento è diminuito grazie a un'iniezione di capitale da parte della Confederazione di CHF 850 mio intesa a compensare in parte le perdite subite nel traffico a lunga percorrenza durante la pandemia, ma rimane comunque troppo elevato, attestandosi a CHF 11,3 mia. Il grado di copertura dei debiti, al netto dell'effetto della riduzione degli impegni di previdenza, è di 8,1 (2024: 8,2) e supera ancora la soglia massima di 6,5 definita dalla Confederazione.

Mercato Viaggiatori.

I ricavi del traffico viaggiatori sono aumentati del 3,8% rispetto al 2024, toccando quota CHF 4127 mio. Nel **traffico a lunga percorrenza**, l'aumento della domanda si è concentrato in particolare nei collegamenti del fine settimana e in quelli internazionali. Con un utile di CHF 81 mio, il risultato di questo segmento è tuttavia nettamente inferiore all'anno precedente (2024: CHF 148 mio): un calo riconducibile ai maggiori costi previsti per la manutenzione aperiodica e agli oneri per il personale di locomotiva e l'assistenza clienti legati all'aumento dell'offerta.

Nel **traffico regionale** il risultato è sceso a CHF -46 mio (2024: CHF -17 mio), nonostante una domanda anch'essa in aumento. Questa flessione si deve soprattutto all'incremento dei costi, in particolare agli oneri per l'assistenza clienti e a quelli per il personale di locomotiva correlati all'aumento dell'offerta.

Traffico merci nazionale e internazionale.

Nel 2025 **FFS Cargo Svizzera** ha registrato una perdita pari a CHF -122 mio (2024: CHF -76 mio). Sul risultato annuale grava anche una rettifica di valore dell'attivo fisso. Senza questo effetto, il deficit sarebbe in linea con quello dell'esercizio precedente. Sebbene la prestazione di trasporto sia diminuita del 2,9% rispetto al 2024, FFS Cargo Svizzera è riuscita a compensare la perdita di fatturato grazie a riduzioni dei costi e adeguamenti dei prezzi.

Il risultato di **SBB Cargo International** è peggiorato rispetto all'esercizio precedente (2025: CHF -4,0 mio; 2024: CHF 3,5 mio). La prestazione di trasporto è stata penalizzata dal rallentamento economico in Germania e in Italia, dall'intensa attività di costruzione – con alcuni sbarramenti di tratta prolungati – e dagli sciope-

ri in Italia, per un calo del 4,6% rispetto al 2024. Una nota positiva viene dall'aumento dei ricavi complementari, cui contribuisce il noleggio di locomotive.

Immobili.

Ancora una volta Immobili ha contribuito efficacemente a stabilizzare il risultato complessivo. L'utile prima di tutti i pagamenti compensativi si attesta a CHF 286 mio, evidenziando quindi un miglioramento rispetto all'anno precedente (2024: CHF 264 mio). I ricavi da locazione a terzi sono aumentati del 3,8%, in particolare grazie alle nuove locazioni di immobili a uso abitativo e commerciale. I tassi inferiori hanno inoltre influito positivamente sugli interessi passivi.

Infrastruttura.

Nel 2025 **Infrastruttura Rete** ha conseguito un risultato di CHF 25 mio (2024: CHF 2,3 mio), in particolare grazie ai maggiori indennizzi per i danni causati da eventi naturali.

Il risultato annuale di **Infrastruttura Energia** è sceso a CHF 61 mio (2024: CHF 115 mio) a causa dei maggiori acquisti di energia sul mercato. Questo incremento si deve ai minori apporti energetici in ragione delle condizioni atmosferiche e ai prezzi di mercato più elevati per la produzione.

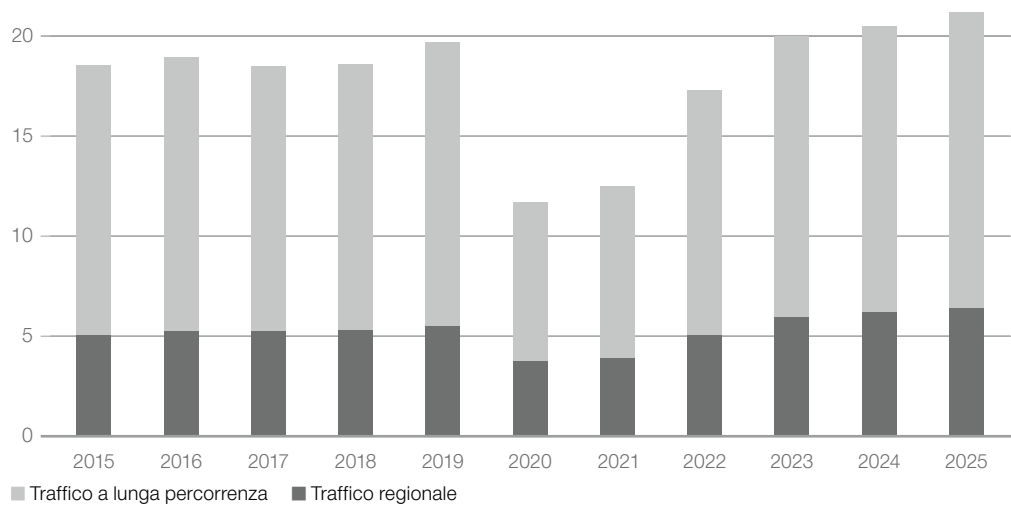
Diagrammi sull'andamento delle FFS.

Domanda.

Crescita nel traffico viaggiatori.

Sin dal 2015 si registra un forte aumento della domanda, in particolare nel traffico regionale. Sommato all'incremento nel traffico a lunga percorrenza, questo andamento ha portato nel 2025 a un nuovo record.

Mia di vkm

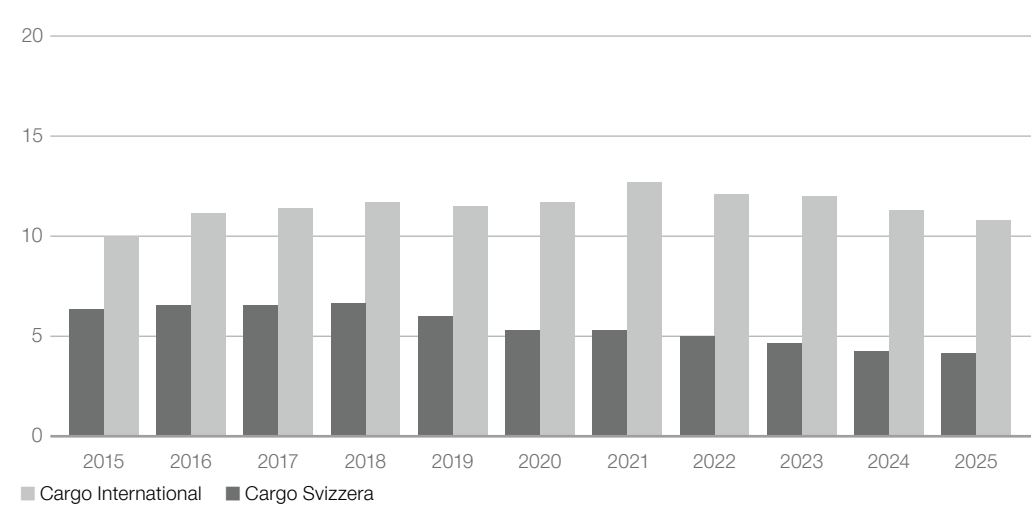


Nel traffico a lunga percorrenza si è registrato un andamento positivo della domanda rispetto all'anno precedente, in particolare sull'asse ovest-est. Il dato si inserisce nel quadro di un aumento generalizzato legato anche ad altri fattori, come i grandi eventi e la riapertura completa della galleria di base del San Gottardo. La prestazione di trasporto è quindi cresciuta del 3,4%. Anche il traffico viaggiatori internazionale ha beneficiato della rimessa in servizio della galleria di base del San Gottardo e del miglioramento dell'offerta, con un aumento della prestazione di trasporto del 6,5%. Questo valore è migliorato del 3,2% anche nel traffico regionale, in particolare nella regione di Zurigo, in Svizzera occidentale e in Ticino.

In calo il traffico merci.

Nonostante la domanda sia ancora superiore rispetto al 2015, dal 2021 i valori di SBB Cargo International sono in peggioramento. La prestazione di trasporto di FFS Cargo Svizzera è diminuita di un terzo rispetto al 2015.

Mia di tkm nette



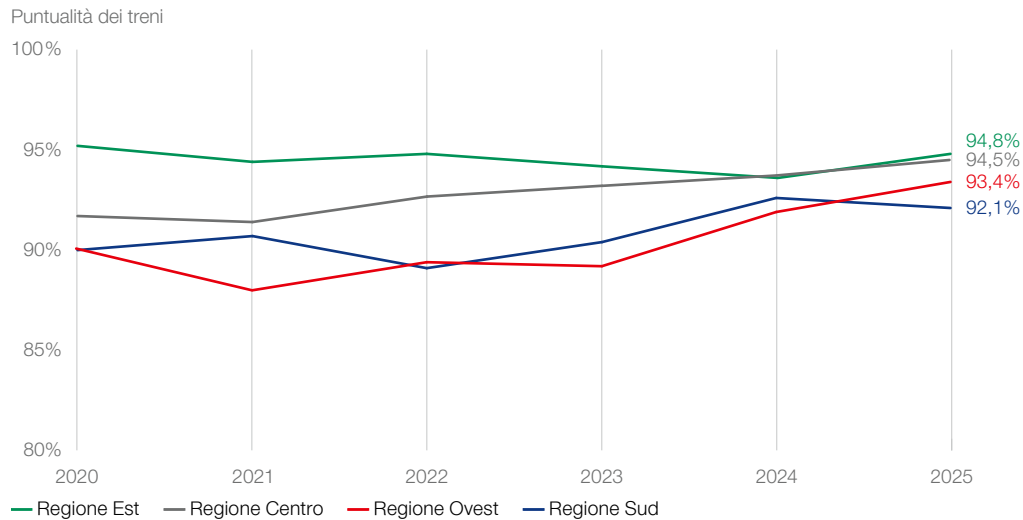
La prestazione di trasporto di FFS Cargo Svizzera ha subito un calo del 2,9% rispetto all'anno precedente. Mentre nel traffico a carri isolati e nel traffico combinato si registra una flessione, la prestazione di trasporto nel traffico a treni completi è aumentata, in parte perché questa modalità ha guadagnato terreno a scapito del traffico a carri isolati. Per SBB Cargo International la prestazione di trasporto è diminuita del 4,6%. Il rallentamento economico in Germania e in Italia, le restrizioni di capacità dovute ai lavori sull'asse di transito nord-sud e gli scioperi in Italia hanno avuto un impatto negativo su questo segmento.

Diagrammi sull'andamento delle FFS.

Puntualità e materiale rotabile.

Treni puntuali in tutte le regioni.

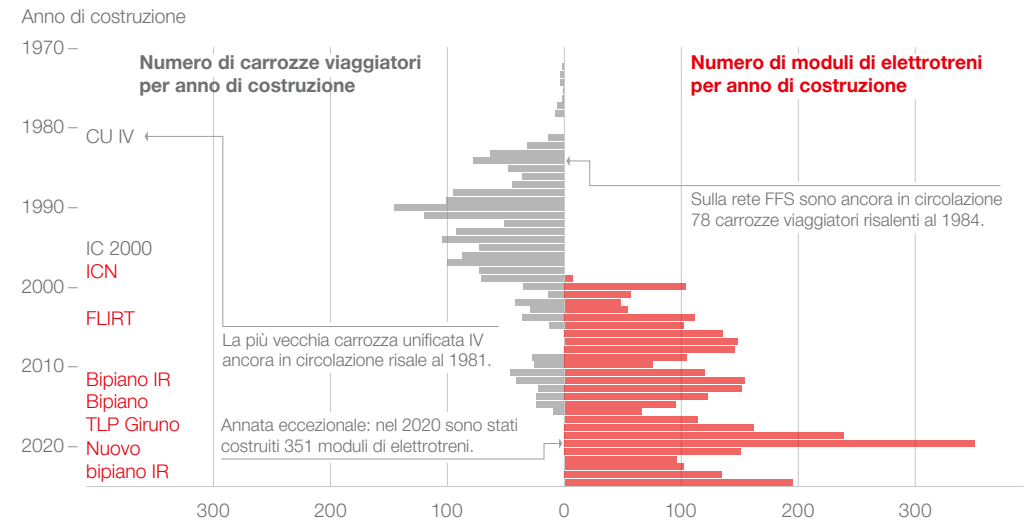
I treni delle FFS presentano sempre un elevato livello di puntualità. Negli ultimi anni si sono inoltre ridotte le differenze tra le regioni.



La puntualità dei treni è ulteriormente migliorata di 0,9 punti percentuali rispetto all'anno precedente, confermandosi così su ottimi livelli. Un risultato riconducibile all'elevata affidabilità tecnica del materiale rotabile e degli impianti infrastrutturali, alla migliore distribuzione dei lavori di costruzione nel corso dell'anno e alle condizioni meteorologiche favorevoli. Le regioni Est, Centro e Ovest sono riuscite a migliorare la puntualità dei loro treni rispetto all'anno precedente. La regione Sud ha invece ottenuto valori più bassi, imputabili ai ritardi dei treni provenienti dall'Italia a causa dei cantieri, degli scioperi e del maltempo in Lombardia. Ad aggravare la situazione ha contribuito l'intensa attività di costruzione in Svizzera.

La flotta attuale è composta da treni costruiti a partire dal 1970.

La flotta del traffico viaggiatori è costituita in gran parte da elettrotreni piuttosto recenti, ai quali si aggiungono anche carrozze più datate che devono essere rinnovate.



Per rinnovare i treni giunti a fine vita e soddisfare la crescente domanda, le FFS investono ogni anno circa CHF 1 mia nell'acquisto e nella modernizzazione dei treni, con particolare attenzione alla sostenibilità, a una maggiore disponibilità di posti a sedere e alla capacità di adattarsi alle esigenze in continua evoluzione dei viaggiatori. Ove possibile, l'azienda riduce il numero dei tipi di flotte. Gli elettrotreni assicurano una buona accelerazione dovuta alla propulsione distribuita, un esercizio efficiente sotto il profilo energetico grazie alla struttura leggera e tempi di inversione brevi senza cambio di locomotiva.

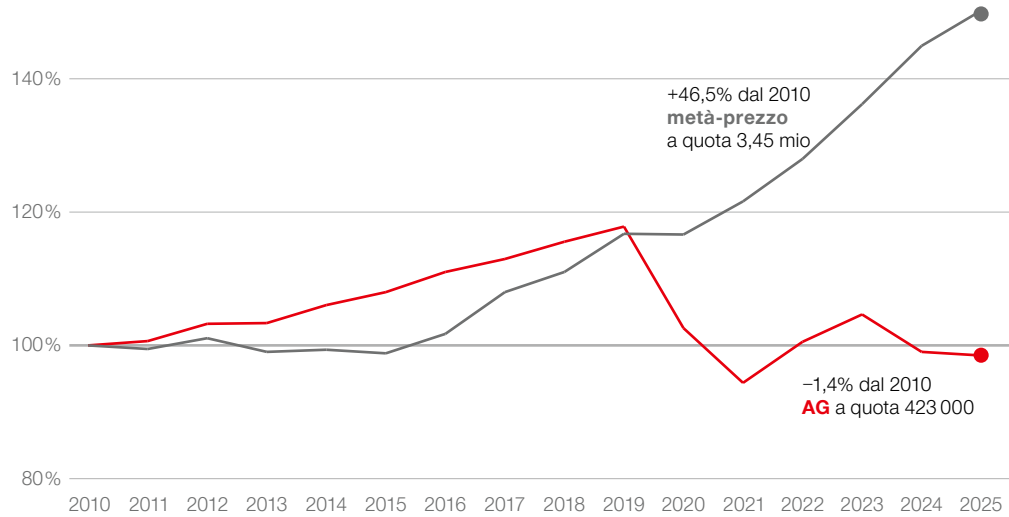
Diagrammi sull'andamento delle FFS.

Abbonamenti e canali di vendita.

Nuove soluzioni trasformano il panorama degli abbonamenti.

Il considerevole aumento degli abbonamenti metà-prezzo, che va in parte a discapito degli abbonamenti generali (AG), si deve anche al successo del metà-prezzo PLUS introdotto nel 2024.

Dati indicizzati, anno di riferimento 2010

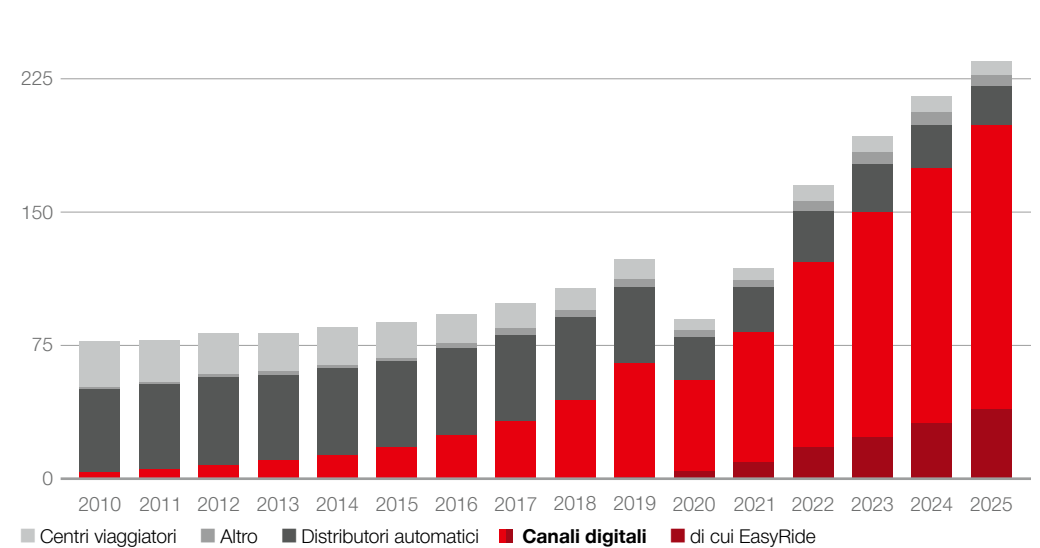


Il numero degli abbonamenti generali è diminuito dello 0,5% rispetto al 2024 passando a 422 783 unità, mentre quello degli abbonamenti metà-prezzo è aumentato del 3,4% raggiungendo il livello record di 3 452 664 unità. Il metà-prezzo PLUS ha colmato la lacuna tra abbonamento metà-prezzo e abbonamento generale, continuando a riscuotere successo anche nel 2025: nel corso dell'anno sono stati venduti complessivamente 232 787 pacchetti di credito, e a fine anno quelli in circolazione erano ancora 190 283.

Ancora in aumento i biglietti digitali.

Il numero dei biglietti venduti con EasyRide è cresciuto costantemente negli ultimi anni. I canali di vendita digitali sono i più utilizzati già dal 2019.

Mio di biglietti/abbonamenti



Con 1,43 milioni di viaggiatori al giorno, nel 2025 le FFS hanno venduto complessivamente 237,1 milioni di biglietti (+10,1%), di cui il 96,6% (+0,6 punti percentuali) in modalità self-service (sito web, dispositivi mobili, distributori automatici e altri canali). Attraverso i canali digitali (sito web e dispositivi mobili, incl. EasyRide) è stato acquistato l'83,8% di tutti i biglietti (+2,6 punti percentuali). Il 16,5% (+2,1 punti percentuali) del totale di biglietti è stato venduto tramite il sistema di ticketing automatico EasyRide. L'utilizzo dei distributori automatici è sceso al 9,3% (-1,9 punti percentuali) e anche la vendita assistita ha mostrato una lieve flessione (3,4%, -0,6 punti percentuali).

«Sono un giovane ingegnere meccanico e il modo in cui il BTC promuove innovazioni nella produzione con i robot industriali mi entusiasma. È stimolante contribuire attivamente a plasmare il futuro del BTC.»

Richard Guinchan, capoprogetto Sviluppo delle attività, Centro per la tecnica ferroviaria (BTC) di Hågendorf.



Una postazione di formazione in robotica per il personale.

Il Centro per la tecnica ferroviaria si occupa di robotica industriale fin dai primi anni 2000. Oltre ai quattro robot attualmente in uso nella produzione, ne sono previsti altri destinati a facilitare i compiti del personale e a incrementare l'efficienza e la sicurezza dei processi. Recentemente è stata acquistata una postazione in cui il personale riceverà una formazione mirata sull'impiego delle tecnologie robotiche e apprenderà conoscenze pratiche riguardanti il loro utilizzo, la programmazione e la sicurezza. Queste sono le premesse per un futuro utilizzo ragionevole ed economicamente vantaggioso della robotica.

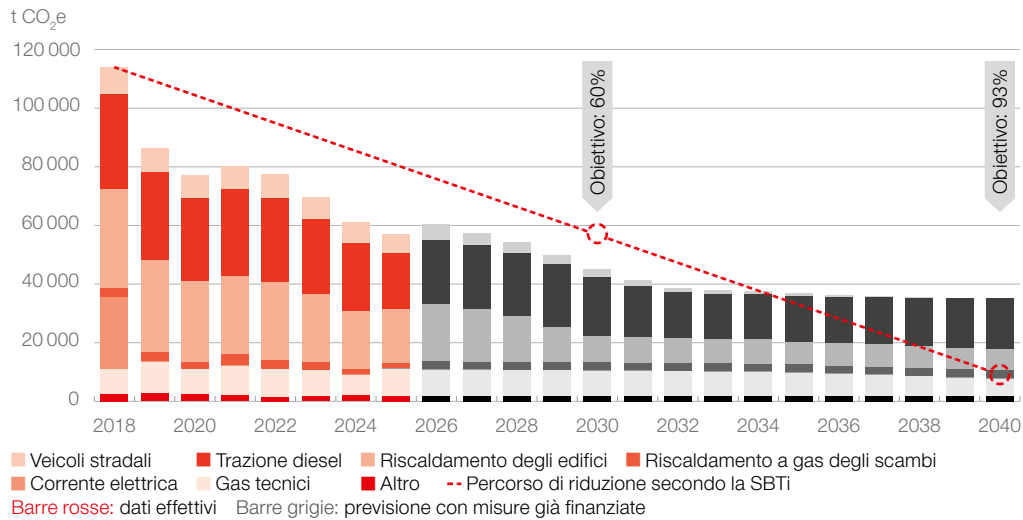


Diagrammi sull'andamento delle FFS.

Emissioni ed energia.

Diminuiscono ancora le emissioni operative di gas serra.

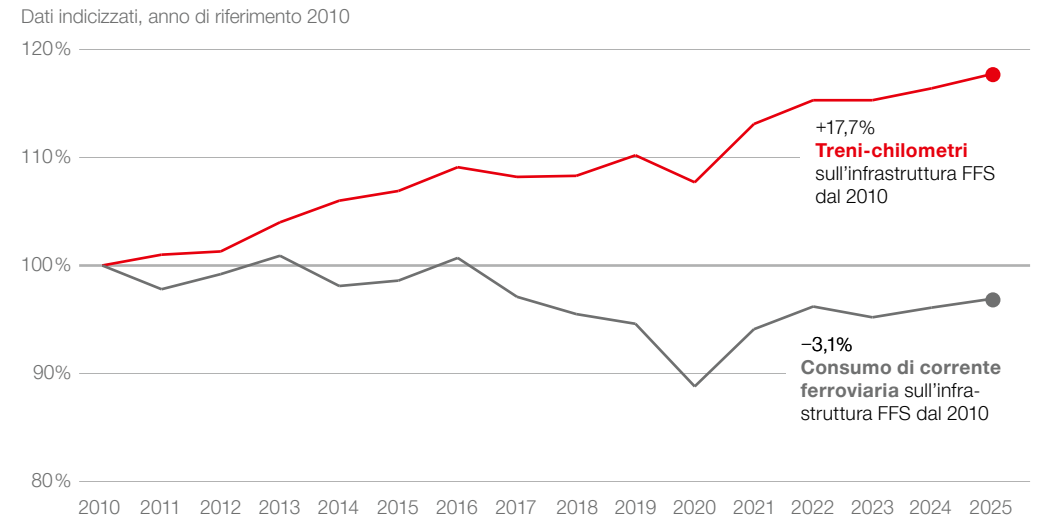
Le FFS hanno quasi dimezzato le emissioni correlate agli scope 1 e 2 rispetto al 2018. Entro il 2040 intendono raggiungere il saldo netto pari a zero.



Nel 2025 le FFS hanno ridotto del 49,7% le emissioni operative di gas serra rispetto al 2018. A questo risultato hanno contribuito principalmente l'utilizzo di carburante addizionato con il 25% di olio vegetale idrotrattato (HVO) e la sostituzione di 78 sistemi di riscaldamento a energia fossile nel proprio portafoglio immobiliare. Le maggiori perdite di prodotti refrigeranti e gas tecnici durante i lavori di manutenzione e il maggiore consumo di energia termica dovuto alle temperature più rigide dell'inverno 2024/2025 hanno invece frenato questa riduzione.

Aumentano i treni, si riduce il consumo di elettricità.

Il consumo di corrente ferroviaria e il numero di treni-chilometri mostrano andamenti diametralmente opposti. A fronte di un minor utilizzo di energia, oggi circolano molti più treni rispetto al 2010.



Nel 2025 i treni circolati sulla rete di FFS Infrastruttura hanno consumato complessivamente il 3,1% di energia in meno rispetto al 2010, nonostante il loro numero sia cresciuto del 17,7% rispetto all'anno precedente. Il consumo di corrente ferroviaria dei treni viaggiatori e merci delle FFS è aumentato del 2,1% nel corso dell'anno, passando a 1687 GWh in virtù dell'aumento dei treni-chilometri legato all'ampliamento dell'offerta. Le FFS utilizzano però l'energia in modo sempre più efficiente, anche grazie alle ottimizzazioni tecniche apportate al materiale rotabile e alla produzione ferroviaria.

Il personale è il cuore pulsante delle FFS.

Le collaboratrici e i collaboratori sono la colonna portante dell'azienda. Per questo le FFS offrono loro condizioni d'impiego interessanti e opportunità di crescita e cambio carriera. Lo scorso anno si sono impegnate in particolare per permettere al personale che lavora a turni di organizzare il proprio orario con maggiore autonomia. Nel 2025 l'organico delle FFS contava 35 770 collaboratrici e collaboratori (posti a tempo pieno), che hanno lavorato con grande impegno e motivazione, come emerge dal sondaggio tra il personale.

Maggiori informazioni
[Carriera | jobs.ffi.ch](https://www.ffi.ch/it/career)

Datore di lavoro attrattivo e senso di appartenenza.

La strategia HR 2030 si fonda su diversi temi, tra cui il proporsi come datore di lavoro interessante e il senso di appartenenza. In questo contesto rientrano condizioni d'impiego all'avanguardia con retribuzioni adeguate al mercato, ai requisiti e alle prestazioni, nonché soluzioni adatte ai diversi ambienti di lavoro, in particolare per quanto riguarda l'orario e il luogo di lavoro, le forme di collaborazione, i modelli di vita e la conciliabilità tra sfera professionale e privata. Le FFS promuovono il senso di appartenenza con una cultura del lavoro basata su fiducia, ambizione, responsabilità e margine di manovra. Con il movimento OneFFS, incoraggiano la collaborazione intersettoriale e la capacità di pensare e agire in ottica globale.

Motivazione del personale ancora a ottimi livelli.

Al sondaggio tra il personale del 2025 hanno partecipato circa tre quarti delle collaboratrici e dei collaboratori delle FFS, confermando l'elevato livello di motivazione (80 punti) e l'apprezzamento per i superiori diretti (83 punti). La soddisfazione sul lavoro ha raggiunto lo stesso valore record dell'anno precedente con 73 punti, nonostante una situazione complessa dal punto di vista operativo e finanziario. La maggior parte dei valori è in linea con l'anno precedente o è leggermente migliorata.

Valorizzare la diversità.

Le FFS intendono promuovere e mettere a frutto la diversità all'interno dell'azienda. Entro il 2030 negli organi dirigenziali dovranno essere presenti almeno due donne e tutti i team direttivi a partire dal livello dei settori aziendali dovranno avere una composizione plurilingue. Per promuovere ulteriormente la diversità e la conciliabilità tra sfera privata e professionale, le FFS mettono a concorso la maggior parte dei posti a partire dal 60% e incoraggiano la co-direzione e il job sharing. Dal 2025 i posti vacanti negli uffici vengono pubblicati anche sulla piattaforma «Enable me», rivolta a persone con disabilità. Anche nell'anno in esame le FFS sono state insignite del label Swiss LGBTI, assegnato alle aziende che si impegnano a favorire l'inclusione sul posto di lavoro.

Maggiore flessibilità nel lavoro a turni.

Conciliare la sfera professionale con la vita privata non è sempre facile per chi ha orari di lavoro irregolari. Le FFS intendono pertanto consentire a circa 16 000 collaboratrici e collaboratori che lavorano a turni di pianificare in modo più autonomo e individuale i propri orari. Nel 2025 hanno quindi introdotto con i responsabili circolazione treni delle FFS e i macchinisti di FFS Cargo due diversi modelli sperimentali: uno strumento per l'inserimento delle preferenze e una borsa degli scambi. Le esperienze maturate sono state integrate nei modelli definitivi, che da gennaio 2026 possono essere utilizzati da tutti i settori in base alle possibilità e ai processi.

Lavorare alle FFS.

Esistono tanti modi per entrare a far parte delle FFS: con un apprendistato, un praticantato o un programma Trainee, mediante assunzione diretta per i professionisti o una seconda formazione in una delle numerose e variegate professioni in ambito ferroviario. Le FFS attribuiscono grande importanza alla conciliabilità tra sfera professionale e privata anche per chi proviene da altre esperienze professionali, e dal 2025 offrono ad esempio opportunità di formazione retribuita per chi vuole diventare macchinista, anche con un grado di occupazione dell'80%.

«Gli occhiali XR mostrano le fasi di lavoro nel campo visivo lasciando le mani libere. Le immagini integrate forniscono dettagli rilevanti per i controlli senza doverli cercare: una sorta di ausilio mnemonico veramente fantastico.»

Daniela Abeni, tecnica specializzata dell'industria, officine di Olten.



La realtà estesa (XR) rivoluziona la manutenzione del materiale rotabile.

Gli occhiali e i tablet XR forniscono nel campo visivo istruzioni contestualizzate, consentono di lavorare con le mani libere, offrono assistenza in tempo reale e danno accesso diretto a dati rilevanti. Ciò permette di accelerare i processi, ridurre gli errori, rendere trasparenti le conoscenze e rafforzare le competenze. Questi strumenti facilitano in particolare i compiti operativi di routine, riducono i guasti e compensano la carenza di personale specializzato. La realtà estesa favorisce le iniziative di digitalizzazione e migliora l'efficienza, rappresentando quindi una leva fondamentale per l'ammodernamento delle flotte e degli impianti di servizio.



La ferrovia è il futuro.

La mobilità sta cambiando, la clientela si aspetta maggiore flessibilità e la pressione sull'efficienza aumenta. Consapevoli di questi sviluppi, le FFS pianificano già oggi la ferrovia di domani. È necessario riorganizzare il traffico merci e l'aumento della domanda nel traffico viaggiatori richiede un potenziamento mirato dell'offerta che tenga conto delle esigenze della clientela. Più collegamenti nazionali e internazionali nonché stazioni riqualficate e multimodali fanno della ferrovia la colonna portante di una mobilità sostenibile per il futuro.

Il mantenimento dell'infrastruttura ha la precedenza sull'ampliamento.

Per garantire anche in futuro una puntualità elevata, è necessario che l'infrastruttura ferroviaria e le flotte siano in buone condizioni. Il mantenimento dell'infrastruttura ha la priorità rispetto all'ampliamento della rete ferroviaria e richiede un maggiore impegno finanziario in rapporto al passato. Senza ulteriori risorse nel Fondo per l'infrastruttura ferroviaria, non sarà possibile realizzare entro i termini previsti i progetti di ampliamento già approvati e garantire il mantenimento dell'infrastruttura.

Ampliamento della ferrovia: focus sui vantaggi per la clientela.

Per far fronte alla crescita della domanda sono necessari ampliamenti mirati della ferrovia. Le FFS collaborano con la Confederazione nella pianificazione di questi lavori, facendosi promotrici di tre criteri che ritengono fondamentali: massimo beneficio per la clientela, sostenibilità dei costi consequenziali per il mantenimento dell'infrastruttura e compatibilità verso l'alto in vista delle future soluzioni di mobilità. Per ottenere rapidamente i vantaggi auspicati laddove è necessario, il potenziamento dell'offerta deve avvenire per gradi. L'obiettivo di tutti i progetti di ampliamento deve essere quello di ottenere grandi benefici con investimenti contenuti.

Riassetto strategico del traffico merci.

Delle tre offerte traffico combinato (TC), traffico a carri isolati (TCI) e traffico a treni completi (TCC), solo quest'ultima copre i propri costi. Come proprietaria delle FFS, la Confederazione esige che il traffico merci sia in grado di gestire offerte autofinanziate. È quindi necessario un riassetto al quale tutti devono contribuire: nei

prossimi anni la Confederazione fornirà un sostegno al TCI per un periodo limitato, la clientela pagherà tariffe sufficienti a coprire i costi e le FFS si impegneranno a ridurre i costi. Dopo il TC, nel 2026 sarà riorganizzato anche il TCI. Un nuovo modello di produzione consentirà un esercizio più efficiente e redditizio.

Nuove offerte nel traffico viaggiatori internazionale.

Le FFS puntano su collegamenti interessanti e rispettosi del clima per viaggiare in Europa, ad esempio introducendo ampliamenti mirati dell'offerta in collaborazione con le ferrovie partner, aumentando le frequenze e semplificando il ticketing e il servizio. Per quanto riguarda nuove destinazioni, si dà priorità ai collegamenti diurni. Per quanto apprezzati, infatti, i treni notturni sono costosi e il loro potenziamento dipende da decisioni politiche e modelli di finanziamento sostenibili. In questo segmento si privilegia pertanto un approccio volto a migliorare la qualità delle linee già esistenti. In futuro le FFS avranno bisogno di più treni per i nuovi collegamenti, anche ad alta velocità. Sarà inoltre necessario sostituire i veicoli più datati.

Riqualficazione delle stazioni in tutta la Svizzera.

Le FFS assicurano un accesso sicuro, pulito e confortevole alla ferrovia. L'azienda trasforma le stazioni in nodi di trasporto multimodali, in grado di garantire transizioni fluide da un mezzo all'altro e di rafforzare il ruolo dei trasporti pubblici come colonna portante della mobilità. Inoltre, le stazioni e le aree non più utilizzate per l'esercizio ferroviario vengono trasformate in spazi fruibili dalla cittadinanza: un'elevata qualità della sosta, offerte commerciali adeguate, opportunità di formazione e una ricca offerta abitativa (che comprende anche alloggi a pigioni moderate) creano luoghi di incontro e favoriscono lo sviluppo urbano.

Il Gruppo FFS in cifre.

Conto economico del Gruppo.

Bilancio consolidato in mio di CHF	2025	2024	+/-	+/- in %
Ricavo d'esercizio	11 682	11 388	295	2,6
Costi d'esercizio	-11 069	-10 994	-75	0,7
Risultato operativo/EBIT	613	393	220	55,9
Risultato finanziario	-96	-110	14	-13,1
Risultato sulla vendita di immobili	3	6	-3	-50,3
Risultato ante imposte	520	289	232	80,2
Imposte e interessenze azionisti minoritari	-25	-14	-11	79,4
Risultato consolidato	496	275	221	80,2
Free cash flow ¹	-77	-809	732	-90,5
Indebitamento netto soggetto a interessi	11 299	12 072	-773	-6,4
Grado di copertura dei debiti ²	8,11	8,23	-0,12	-1,5
Controprestazioni dei poteri pubblici ³	3 122	3 056	66	2,2
Indennizzi Traffico regionale	682	710	-28	-4,0
Indennizzi Traffico a lunga percorrenza ⁴	1	0	1	-
Prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria	2 436	2 344	93	3,9
Indennizzi Traffico merci	2	2	0	13,9

¹ Dopo il finanziamento da parte dei poteri pubblici.

² Valore 2025 senza riduzione degli impegni di previdenza.

³ Solo prestazioni con impatto sul risultato.

⁴ Indennizzi per prestazioni anticipate in relazione ai collegamenti notturni internazionali.

Risultati dei segmenti.

Bilanci separati in mio di CHF	2025	2024	+/-	+/- in %
Traffico viaggiatori				
Traffico a lunga percorrenza	81,2	147,9	-66,7	-45,1
Traffico regionale	-46,2	-17,0	-29,1	171,0
Grado di copertura dei costi Traffico regionale, in percentuale	62,6	62,1	0,5	0,8
Immobili¹				
prima dei pagamenti compensativi	286,4	264,3	22,2	8,4
dopo i pagamenti compensativi	39,1	36,7	2,4	6,5
Traffico merci²				
Cargo Svizzera	-121,9	-76,0	-45,9	60,4
Cargo International	-4,0	3,5	-7,5	-212,3
Infrastruttura³				
Energia	61,1	115,2	-54,0	-46,9
Rete	24,8	2,3	22,6	984,1

¹ Pagamenti compensativi per Infrastruttura, Cassa pensioni e Settori centrali.

² Cargo Svizzera: le FFS detengono il 100% delle azioni; Cargo International: le FFS detengono il 75% delle azioni.

³ Incl. pagamento compensativo.

Volumi e prestazioni.

	2025	2024	+/-	+/- in %
Traffico viaggiatori				
Viaggiatori al giorno, in mio	1,43	1,39	0,04	3,2
Viaggiatori-chilometri, in mio	21 185	20 502	683	3,3
Occupazione media dei posti a sedere, in percentuale	27,5	27,3	0,2	0,6
Vendita di biglietti, in mio	237,1	215,3	21,8	10,1
quota self-service, in percentuale	96,6	96,0	0,6	0,7
di cui attraverso canali digitali, in percentuale	83,8	81,1	2,6	3,3
Immobili				
Ricavi locativi di terzi, in mio di CHF	740	713	27	3,8
Traffico merci				
Tonnellate nette al giorno	160 000	170 000	-10 000	-5,9
Tonnellate-chilometri nette, in mio ¹	14 818	15 518	-700	-4,5
FFS Cargo SA (Svizzera)	4 113	4 234	-121	-2,9
SBB Cargo International SA	10 772	11 288	-515	-4,6
Infrastruttura				
Tracce-chilometri, in mio	197,0	195,0	2,0	1,0
Efficienza di utilizzazione della rete, in treni al giorno per binario principale	82,3	81,2	1,1	1,3

¹ Dato consolidato per FFS Cargo SA e SBB Cargo International SA.

Indici ESG (environment, social, governance).

	2025	2024	+/-	+/- in %
Ambiente				
Calo delle emissioni operative di gas serra, scope 1 + scope 2 rispetto al 2018, in t di CO ₂ e	-56 800	-52 500	-4 300	8,2
Calo delle emissioni indirette di gas serra, scope 3 rispetto al 2018, in t di CO ₂ e	-15 000	-131 000	116 000	-88,5
Consumo di energia, in GWh	2 543	2 458	85	3,5
di cui corrente ferroviaria, in GWh	1 687	1 655	32	1,9
Quota di vettori di energie rinnovabili nella corrente ferroviaria, in percentuale ¹	100,0	91,3	-8,7	9,5
Minuti di ritardo dei viaggiatori, derivanti da perturbazioni agli impianti infrastrutturali causate da condizioni climatiche o ambientali insolite, in mio di minuti	0,3	2,2	-1,9	-86,4
Quota di superfici destinate alla biodiversità, in percentuale	6,6	5,8	0,8	13,8
Materiale rotabile a bassa rumorosità Traffico viaggiatori FFS, in percentuale	98,7	98,6	0,1	0,1
Pietrisco rigenerato, in t	85 000	110 000	-25 000	-22,7
Personale				
Collaboratrici e collaboratori, in FTE	35 770	35 569	200	0,6
Giorni di assenza per FTE per malattia e infortunio	15,3	14,9	0,4	2,4
Decessi dovuti a infortuni professionali	0	1	-1	-100,0
Presenza femminile nell'organico FFS, in percentuale	20,5	19,9	0,6	2,9
Presenza femminile fra i quadri, in percentuale	19,6	18,5	1,1	5,9
Società				
Stazioni di FFS SA utilizzabili senza barriere	503	485	18	3,7
Quota di punti di contatto digitali accessibili, in percentuale	93,5	93,4	0,1	0,1
Volume di acquisti coperti da fornitori con una valutazione EcoVadis, in percentuale	36,5	32,0	4,5	14,1
Audit sociali eseguiti	6	7	-1	-14,3
Corporate governance				
Presenza femminile nella Direzione del Gruppo, in percentuale	22,2	22,2	0	0
Presenza femminile nel Consiglio d'amministrazione, in percentuale	33,3	44,4	-11,1	-25,0
Rapporto tra la remunerazione annua totale di chi ha ricevuto la remunerazione più elevata tra il personale e la retribuzione media di tutto il personale	8,4:1	8,4:1	-	-
Segnalazioni pervenute in materia di compliance	558	352	206	58,5
Indagini concluse sui casi segnalati	179	158	21	13,3
di cui con violazioni di disposizioni esterne o interne accertate, in percentuale	65,0	74,0	-9,0	-12,2

Flussi finanziari delle FFS nel 2025.

Tutte le indicazioni in mio di CHF, crescita rispetto al 2024

Origine delle risorse: 11 291 (+5,0%)

Utilizzo delle risorse: 11 367 (-1,7%)

Origine delle risorse		FFS	Utilizzo delle risorse	
Clienti: 63% 7114 (+3,5%)		Free cash flow: -77 (+90,5%)	Personale:	
Fatturato clienti: 7102 (+3,6%)	Ricavi da traffico viaggiatori: 4127 (+3,8%)		Salari e altri costi del personale: 4151 (-0,2%)	42% 4827 (+0,1%)
	Ricavi da traffico merci: 721 (-1,5%)		Costi delle assicurazioni sociali: 676 (+1,5%)	
	Proventi risultati dalle tracce: 109 (+0,3%)		Investimenti: 3397 (+6,0%)	Fornitori e partner commerciali:
	Ricavi locativi: 743 (+3,4%)			58% 6540 (-2,9%)
	Ricavi complementari: 1403 (+6,0%)		Altri costi d'esercizio: 2942 (+9,7%)	
Altro: 11 (-21,0%)	Vendite di attivo fisso: 11 (-21,0%)		Materiale, interessi e altri flussi finanziari: 202 (+76,9%)	
Confederazione: 33% 3707 (+10,3%)				
	Indennizzi per prestazioni commissionate esercizio, manutenzione e rinnovo (convenzione sulle prestazioni): 2487 (+12,5%)			
	Indennizzi per prestazioni commissionate ampliamento: 899 (+12,6%)			
	Indennizzi per prestazioni commissionate traffico regionale: 308 (-4,0%)			
	Altri contributi: 14 (-54,3%)			
Cantoni e altri enti: 4% 470 (-10,6%)				
	Indennizzi per prestazioni commissionate traffico regionale: 375 (-3,6%)			
	Indennizzi per prestazioni commissionate ampliamento: 41 (+15,7%)			
	Altri contributi: 54 (-57,7%)			

Corporate governance. Apertura e chiarezza.

La Direzione del Gruppo FFS si impegna nei confronti dell'opinione pubblica ad applicare una corporate governance aperta e chiara. In tale contesto si adopera per un rapporto equilibrato tra responsabilità, competenze, prestazione e indennità.

Forma giuridica e struttura del Gruppo	24
Consiglio d'amministrazione	26
Direzione del Gruppo	35
Indennità	41

Ufficio di revisione	44
Rapporti con la Confederazione, diritti di partecipazione dell'azionista e coinvolgimento degli stakeholder	45

Forma giuridica e struttura del Gruppo.

Principi.

Con un rapporto improntato alla massima chiarezza, le FFS intendono corrispondere alle aspettative e alle esigenze di trasparenza e 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 (2023), allo Swiss Code of Best Practice for Corporate Governance (2023) e agli standard dell'organizzazione Global Reporting Initiative. In considerazione delle peculiarità delle FFS sono tuttavia stati apportati determinati adeguamenti. I principi e le regole delle FFS in materia di corporate governance sono sanciti innanzitutto negli statuti, nel regolamento organizzativo con i relativi allegati e nei regolamenti dei comitati del Consiglio d'amministrazione. Con il codice di condotta delle FFS e il regolamento degli affari del Consiglio d'amministrazione, l'azienda si impegna a operare nella massima integrità e nel rispetto delle leggi e delle prescrizioni interne ed esterne. Al personale è richiesto di assumersi la responsabilità delle proprie azioni, operare nel rispetto delle persone, della società e dell'ambiente, attenersi alle regole vigenti e dimostrare integrità.

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.

La struttura organizzativa delle FFS è rappresentata alla pagina seguente.

Le Divisioni e i Settori centrali tengono conti propri, presentati conformemente alle raccomandazioni Swiss GAAP RPC.

Le società del Gruppo e associate, appartenenti alla cerchia di consolidamento delle FFS, sono riportate nell'elenco delle partecipazioni (p. 72). 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 del Gruppo sono gestite mediante la rappresentanza delle FFS nei vari consigli d'amministrazione e nelle assemblee generali. FFS Cargo è al 100% di proprietà delle FFS.

Azionisti.

Dalla costituzione della FFS SA, la Confederazione è proprietaria al 100% del capitale azionario. In base all'articolo 7 capoverso 3 LFFS, la Confederazione deve sempre detenere la maggioranza del capitale e dei voti.

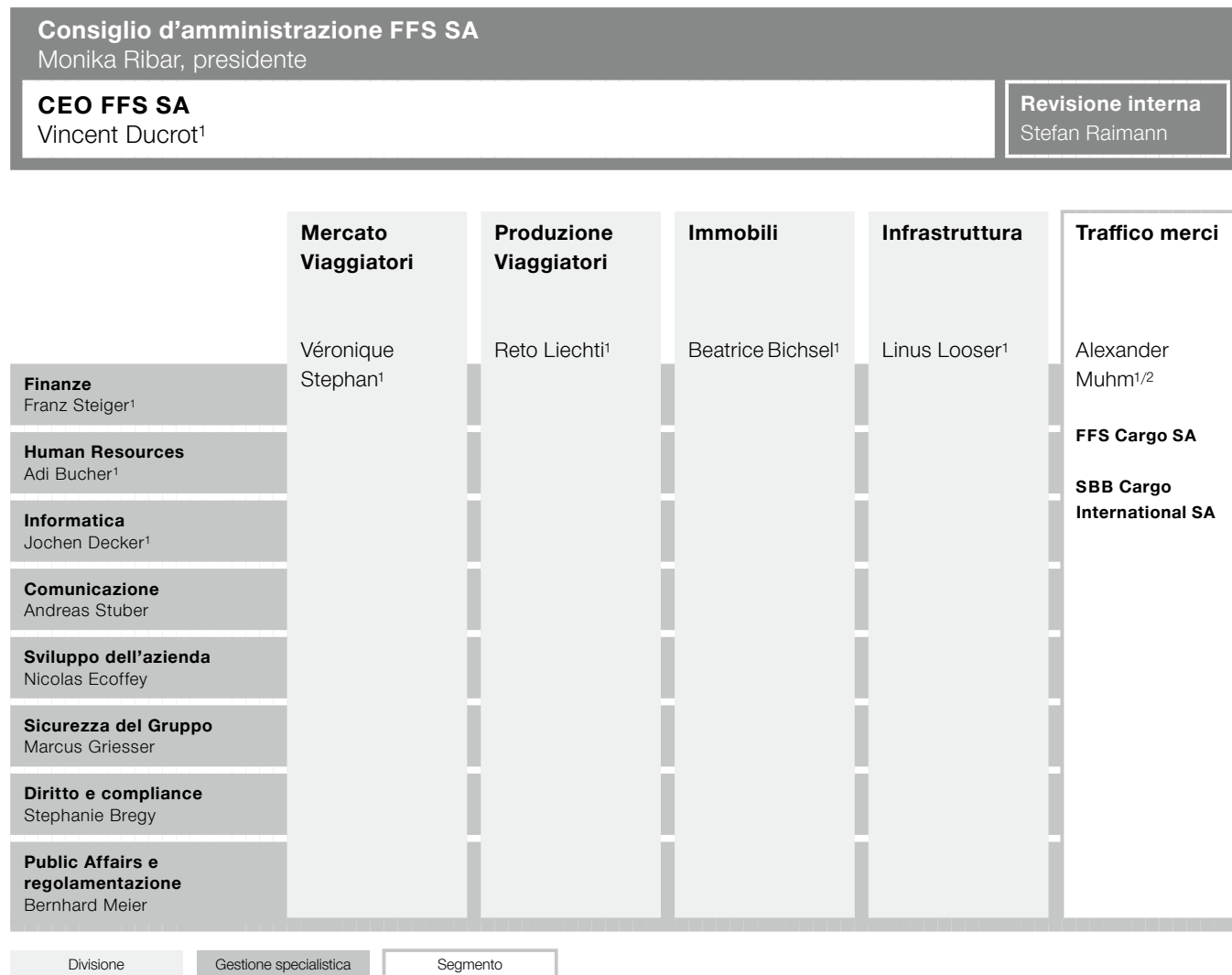
Adesione ad associazioni.

Le FFS sono rappresentate in diversi organi nazionali e internazionali che si occupano di regolamentazione, tecnica e sicurezza della ferrovia e dei trasporti. Le quattro associazioni principali sono l'Unione dei trasporti pubblici (UTP), il Servizio d'informazione per i trasporti pubblici (Litra), la Comunità delle ferrovie europee (CER) e l'Unione internazionale delle ferrovie (UIC).

Partecipazioni incrociate.

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

Struttura organizzativa delle FFS al 31 dicembre 2025.



¹ membro della Direzione del Gruppo ² responsabile del segmento

Struttura del capitale.

Il capitale azionario al 31 dicembre 2025 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.

Consiglio d'amministrazione.

Membri del Consiglio d'amministrazione.

Al 31 dicembre 2025 il Consiglio d'amministrazione (CdA) della FFS SA risultava composto di nove membri.

Nome	Nazionalità	Anno di nascita	Funzione	Inizio dell'incarico
Monika Ribar	Svizzera	1959	Presidente	2014
Pierre-Alain Urech	Svizzera	1955	Vicepresidente	2015
Thomas C. Ahlburg	Svizzera	1969	Membro	2023
Edith Graf-Litscher	Svizzera	1964	Membro	2023
Andreas R. Herzog	Svizzera	1957	Membro	2021
Jürg Hurni	Svizzera	1961	Membro	2025
Georg Kasperkovitz	Austria	1966	Membro	2016
Clara Millard Dereudre	Francia	1972	Membro	2024
André Wyss	Svizzera	1969	Membro	2025

Il Consiglio d'amministrazione provvede all'attuazione degli obiettivi strategici, riferisce al Consiglio federale in merito al loro raggiungimento e mette a disposizione di quest'ultimo le informazioni necessarie per la verifica. Al Consiglio d'amministrazione spettano inoltre i compiti intrasmissibili e inalienabili definiti nel Codice delle obbligazioni (CO) e nella LFFS.

Ai sensi della LFFS, inoltre, il personale ha diritto a una rappresentanza adeguata in seno al Consiglio d'amministrazione, che nel 2025 è stata garantita da Edith Graf-Litscher e Jürg Hurni.



Da sinistra a destra:
Thomas C. Ahlburg, Georg Kasperkovitz,
Clara Millard Dereudre, Andreas R.
Herzog, Monika Ribar, Pierre-Alain
Urech, André Wyss, Edith Graf-Litscher,
Jürg Hurni

Formazione, attività professionali e relazioni d'interesse.

Di seguito sono indicati per i singoli membri del Consiglio d'amministrazione la formazione e la carriera professionale, i mandati sostanziali in aziende, organizzazioni e fondazioni di rilievo, le funzioni permanenti in importanti gruppi d'interesse, nonché le funzioni ufficiali e i mandati politici.

I membri del Consiglio d'amministrazione operano sotto la propria responsabilità e senza istruzioni nel quadro delle responsabilità e delle competenze previste dalle disposizioni di legge, dagli statuti e dal regolamento organizzativo. Nell'esercizio della propria attività rispondono in prima istanza alle FFS. Agiscono nel rispetto delle condizioni quadro giuridiche e delle disposizioni sancite negli statuti e nel regolamento organizzativo, e sono pienamente consapevoli della propria responsabilità nei confronti delle FFS.

Ogni membro è tenuto a gestire i propri rapporti personali e aziendali in modo da evitare rischi per la reputazione e conflitti d'interessi con le FFS. Per questo i membri del Consiglio d'amministrazione sono tenuti a rendere immediatamente noti tutti i loro mandati in organi dirigenziali e di vigilanza, nonché i loro mandati di consulenza per società, istituzioni o fondazioni di diritto pubblico e privato, indipendentemente dalla loro valutazione personale del mandato. Sono tenuti a comunicare anche i mandati a tempo determinato e l'eventuale risoluzione di mandati. Secondo il principio dell'autodichiarazione, ogni membro comunica su base continua questi mandati alla presidente del Consiglio d'amministrazione, che li comunica a sua volta al presidente del comitato Personale e organizzazione. Il comitato Personale e organizzazione garantisce che le relazioni d'interesse vengano dichiarate, i possibili conflitti d'interessi evidenziati per tempo e le norme di riconsultazione rispettate. Di norma, le variazioni riguardanti i mandati dei membri del Consiglio d'amministrazione vengono comunicate al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) a cadenza annuale, quelle riguardanti i mandati della presidente del Consiglio d'amministrazione vengono comunicati su base continua.

I membri del Consiglio d'amministrazione devono garantire che altri rapporti professionali diretti o indiretti non possano influire in alcun modo sull'attività svolta per le FFS e viceversa. Qualora uno dei membri ritenga che, a proprio giudizio, possa insorgere un conflitto d'interessi in merito a una decisione del Consiglio d'amministrazione, deve darne immediata comunicazione al consiglio.

I membri del Consiglio d'amministrazione sono tenuti ad astenersi qualora vengano trattate questioni che riguardano i loro interessi o gli interessi di persone naturali o giuridiche a loro prossime.

Il tema delle relazioni d'interesse è tra i punti all'ordine del giorno standard di ogni riunione del comitato Personale e organizzazione delle FFS (ai sensi del regolamento del comitato Personale e organizzazione del Consiglio d'amministrazione delle FFS; approvazione di nuovi mandati, informazione sulla rinuncia a nuovi mandati, ulteriori informazioni riguardanti le relazioni d'interesse). Nella riunione del Consiglio d'amministrazione successiva a quella del comitato Personale e organizzazione, il presidente del comitato Personale e organizzazione informa circa i contenuti discussi, ivi comprese eventuali variazioni nelle relazioni d'interesse dei membri del consiglio.

Una volta all'anno viene condotto un sondaggio su tutti i mandati dei membri del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo. Il risultato di questo sondaggio permette di stilare una panoramica generale dei mandati dei membri del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo, che viene discussa dal consiglio e serve come base per il rapporto di gestione delle FFS. I membri del Consiglio d'amministrazione, della Direzione del Gruppo e il personale devono comunicare le proprie partecipazioni in società di persone e in entità giuridiche che influenzano o potrebbero influenzare il loro comportamento nella quotidianità lavorativa alle FFS. Per i membri del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo, questo obbligo si estende anche alle persone alle quali sono legati da un rapporto di matrimonio, convivenza stabile o unione domestica registrata. È inoltre soggetta a obbligo di comunicazione qualsiasi partecipazione finanziaria che comporti punti di contatto con l'attività o la funzione svolta alle FFS o che implichi quote di voto o di capitale pari ad almeno il 5%.

La procedura descritta è volta a garantire che il Consiglio d'amministrazione dedichi la massima attenzione al tema relazioni d'interesse/conflitti d'interessi.

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.

I membri del Consiglio d'amministrazione non hanno avuto rapporti professionali con le FFS (ad es. come fornitori o creditori).

Monika Ribar

Lic. oec. Università di San Gallo



Carriera professionale:

2006-2013	CEO Panalpina SA, Basilea
2005-2006	CFO Panalpina SA, Basilea
2000-2005	CIO Panalpina SA, Basilea
1991-2000	diverse funzioni nei settori Controlling, IT e gestione globale dei progetti, Panalpina SA, Basilea

Principali mandati:

- Sika AG, Baar, membro del consiglio d'amministrazione (fino al 23.3.2025)
- Swiss Board Institute, Ginevra, membro del consiglio direttivo

Pierre-Alain Urech

Ing. civ. e del traffico dipl. Politecnico federale di Zurigo, post-diploma Politecnico federale di Losanna



Carriera professionale:

2004-2019	CEO Romande Energie SA, Morges
1999-2003	vicepresidente Direzione aziendale FFS, responsabile divisione Infrastruttura
1995-1998	direttore generale FFS, capodipartimento Infrastruttura
1994-1995	direttore circondario FFS Losanna
1991-1994	delegato Direzione generale FFS per Ferrovia 2000
1983-1991	diverse funzioni di quadro nei settori delle costruzioni e dell'esercizio FFS
1980-1983	ingegnere progettista nel settore delle costruzioni Direzione generale FFS

Principali mandati:

- Banque cantonale vaudoise (BCV), Losanna, membro del consiglio d'amministrazione
- Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA (LEB), Losanna, membro del consiglio d'amministrazione

Thomas C. Ahlburg

Ing. dipl. Politecnico federale di Zurigo, dr. rer. pol. Università Georg-August di Gottinga



Carriera professionale:

Dal 2021	CEO e comproprietario Awema AG e Blumer Maschinenbau AG, Oberneunforn
2012-2021	diverse funzioni direttive, tra cui CEO (2018-2020) Stadler Rail Group, Busnang
2010-2012	amministratore generale Görlitz Plant, Bombardier Transportation GmbH, Görlitz (Germania)
2006-2010	diverse funzioni direttive MT Aerospace AG, Augusta (Germania)

Principali mandati:

- Awema AG, Oberneunforn, membro del consiglio d'amministrazione
- Blumer Maschinenbau AG, Oberneunforn, presidente del consiglio d'amministrazione
- TRIKNO AG, Felben-Wellhausen, presidente del consiglio d'amministrazione
- Chocolat Bernrain AG, Kreuzlingen, membro del consiglio d'amministrazione

Edith Graf-Litscher

Dirigente d'esercizio ferroviario FFS, esperta in materia di assicurazione malattia e tecnica di marketing, con attestato professionale federale



Carriera professionale:

Dal 2008	segretaria Sindacato del personale dei trasporti (SEV)
2005-2023	membro Consiglio nazionale
2005-2008	responsabile agenzia di Turgovia, ÖKK Versicherungen AG, Frauenfeld
1997-2005	responsabile Service Center della Svizzera orientale, Atupri Assicurazione della salute SA, Zurigo
1994-1996	collaboratrice Cassa malati FFS, Zurigo
1982-1994	dirigente d'esercizio ferroviario FFS

Principali mandati:

- Associazione svizzera delle telecomunicazioni (asut), Berna, membro del comitato

Andreas R. Herzog

Economista aziendale



Carriera professionale:

2002-2019	CFO Bühler AG, Uzwil
2001-2002	CFO Eichhof Holding AG, Lucerna
1996-2001	vicepresidente Finanze, Swarovski, Feldmeilen
1990-1995	diverse posizioni manageriali nel settore finanziario di SMH (oggi SWATCH Group), Bienne e Francoforte s.M.
1984-1990	diverse posizioni nel settore finanziario di Ciba-Geigy, Basilea, Messico, Colombia, Costa d'Avorio

Principali mandati:

- HT5 SA (prima HOCHDORF Holding AG), Hochdorf, membro del consiglio d'amministrazione
- Enique AG, Schlieren, presidente del consiglio d'amministrazione
- Meyer Burger Technology SA, Thun, membro del consiglio d'amministrazione (fino al 30.6.2025)
- Camera di commercio Svizzera-Cina, Zurigo, membro del consiglio consultivo

Georg Kasperkovitz

Dr. techn., MBA Harvard Business School



Carriera professionale:

Dal 2025	COO Lenzing AG, Lenzing (Austria)
2023	presidente divisione EMEAAA, MCC Label, Rosemont (Stati Uniti)
2020-2022	presidente divisione europea Trivium Packaging B.V., Schiphol
2016-2020	CEO Consumer Packaging Mondi plc, Londra, Johannesburg
2012-2016	CFO e COO Rail Cargo Austria AG, Vienna
1999-2012	consulente e partner (2006-2012) McKinsey & Company Inc., Stati Uniti e Germania
1993-1998	Country Manager Slovacchia Électricité de France SA, Bratislava

Principali mandati:

- Nessun mandato

Jürg Hurni

Segretario sindacale SEV in pensione



Carriera professionale:

2009-2024	segretario Sindacato del personale dei trasporti (SEV)
2006-2008	presidente centrale Sottofederazione del personale treno (SEV/ZPV)
2001-2008	presidente commissione del personale Personale dei treni FFS
1991-2008	conduttore e capotreno FFS
1979-1990	operatore di manovra FFS

Principali mandati:

- Nessun mandato

Clara Millard Dereudre

MSc EDHEC Business School, MBA Northwood University, Michigan



Carriera professionale:

2021-2025	direttrice, membro della direzione Services Industriels de Genève (SIG)
Dal 2019	professoressa di marketing sostenibile SUMAS (Gland) e EDHEC (Francia)
1994-2019	direttrice globale vendite, marketing, innovazione, strategia e sviluppo sostenibile, Dow Chemical, Francia, Svizzera (Zurigo) e Stati Uniti

Principali mandati:

- Haute école de gestion (HEG), Ginevra, presidente del consiglio accademico
- Fondation pour l'innovation technologique, Ginevra, membro del consiglio di fondazione
- Smart Data Energie SA, Bulle, vicepresidente del consiglio d'amministrazione (fino al 1.10.2025)
- Compagnie Luminotechnique SA, Satigny, membro del consiglio d'amministrazione (fino al 1.10.2025)

André Wyss

Economista SSQEA Zurigo, Executive Program Harvard Business School



Carriera professionale:

2018-2025 CEO Implenia
1984-2018 da ultimo membro della direzione del gruppo Novartis, presidente Operations e responsabile della produzione a livello mondiale e di tutti i servizi centrali Novartis

Principali mandati:

– Merck KGaA, Darmstadt (Germania), membro del consiglio societario e presidente della commissione finanziaria

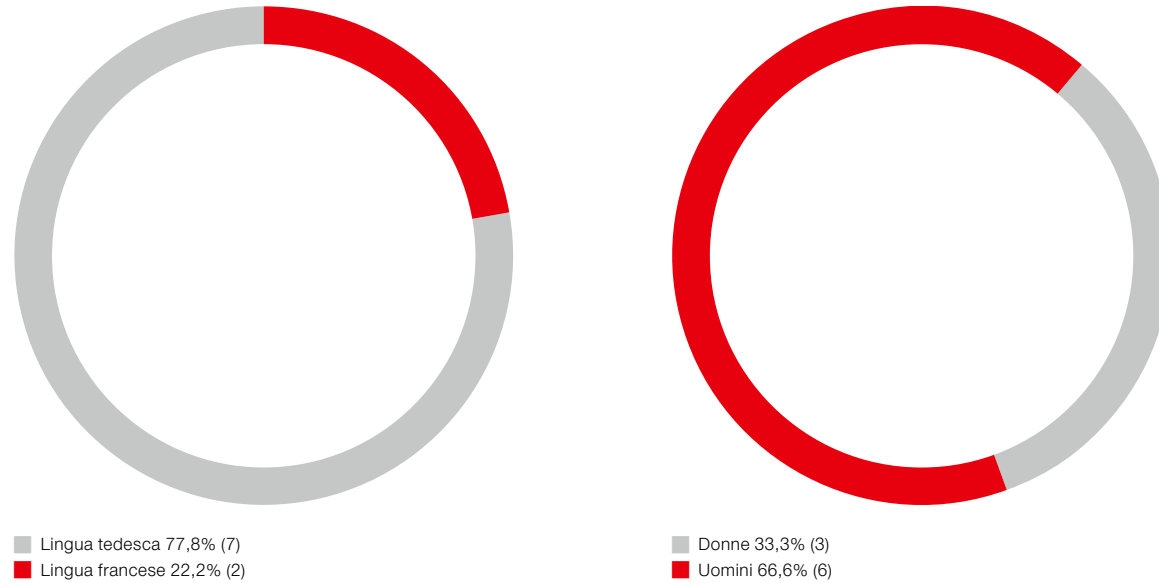
Nomina e durata della carica.

Consiglio d'amministrazione e presidente sono nominati dall'assemblea generale per un mandato di due anni. L'assemblea generale elegge il o la presidente del Consiglio d'amministrazione, mentre il Consiglio d'amministrazione si costituisce da sé. La durata massima del mandato è di 12 anni. Il mandato deve comunque concludersi al più tardi con l'assemblea generale ordinaria successiva all'anno civile in cui il titolare ha compiuto il 70° anno di età.

Si tengono di volta in volta elezioni di rinnovo scaglionate. Le prossime elezioni si svolgeranno a fine aprile 2026.

Consiglio d'amministrazione in base alla lingua e al genere.

In % (e numero di membri) al 31 dicembre 2025



Consiglio d'amministrazione in base alla durata della carica.

In % (e numero di membri) al 31 dicembre 2025



Con questa composizione, il Consiglio d'amministrazione delle FFS non soddisfa più le prescrizioni del Consiglio federale relativamente alla rappresentanza delle comunità linguistiche e alla rappresentanza di genere, ma cercherà di rientrare nuovamente nei parametri stabiliti con le prossime elezioni.

Pianificazione delle successioni.

Il Consiglio d'amministrazione verifica regolarmente se le qualifiche, le competenze e le esperienze dei propri membri soddisfano le esigenze e i requisiti dell'attività che sono chiamati a svolgere. Avvia con il dovuto anticipo la ricerca di nuovi membri in modo da garantire le competenze richieste e la diversità in seno all'organismo. Sulla base della matrice delle competenze, il Consiglio d'amministrazione definisce un profilo specifico dei requisiti da sottoporre al comitato Nomine costituito ad hoc, con le qualifiche, le competenze, le esperienze e le caratteristiche desiderate. Il comitato Nomine valuta potenziali candidate e candidati sulla base di tale profilo e, previa consultazione con il DATEC e il Dipartimento federale delle finanze (DFF), fornisce al Consiglio d'amministrazione le proprie raccomandazioni per la nomina dei nuovi membri da parte dell'assemblea generale. Le candidature dei rappresentanti dei sindacati sono proposte dalle associazioni stesse e sottoposte al Consiglio federale per la nomina. Il processo di ricerca e selezione della persona destinata a subentrare nella carica di presidente è stato svolto dal DATEC. Il presidente designato, André Wyss, è subentrato a Véronique Gigon, che ha dato le dimissioni dal Consiglio d'amministrazione dopo sei anni di mandato. Avendo raggiunto il limite d'età di 70 anni, anche Fabio Pedrina ha lasciato il Consiglio d'amministrazione ed è stato sostituito da Jürg Hurni, che a maggio 2025 ha ricevuto dall'assemblea generale la nomina di secondo rappresentante sindacale.

Organizzazione interna e metodo di lavoro.

Monika Ribar è la presidente del Consiglio d'amministrazione delle FFS dal giugno 2016, mentre Pierre-Alain Urech ne è il vicepresidente dal 2019. Il Consiglio d'amministrazione nomina i presidenti dei comitati attivi al suo interno e i loro membri. Il Consiglio d'amministrazione designa un segretario o una segretaria che non deve necessariamente essere membro del consiglio.

Il Consiglio d'amministrazione è responsabile per l'attuazione degli obiettivi strategici del Consiglio federale ed emana la strategia del Gruppo tenendo conto delle ripercussioni economiche, ecologiche e sociali. Nell'anno d'esercizio 2025 il Consiglio d'amministrazione ha tenuto otto sedute ordinarie e due speciali.

Gli argomenti da mettere all'ordine del giorno per le sedute del Consiglio d'amministrazione sono stabiliti dalla presidente su pro-

posta 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.

Comitati del Consiglio d'amministrazione.

Il Consiglio d'amministrazione ha delegato ai comitati determinati compiti. Secondo il regolamento organizzativo, i comitati del Consiglio d'amministrazione hanno la competenza decisionale per operazioni che non concernono compiti intrasmissibili o inalienabili. Al 31 dicembre 2025 i comitati permanenti del Consiglio d'amministrazione delle FFS risultavano composti come segue.

Consiglio d'amministrazione.

Comitato Esame	Comitato Personale e organizzazione
<hr/> Andreas R. Herzog ¹	<hr/> Pierre-Alain Urech ¹
<hr/> Monika Ribar	<hr/> Monika Ribar
<hr/> Thomas C. Ahlburg	<hr/> Edith Graf-Litscher
<hr/> André Wyss	<hr/> Clara Millard Dereudre
	<hr/> André Wyss (ospite)
Comitato Rischi e compliance	Comitato Dialogo politico
<hr/> Pierre-Alain Urech ¹	<hr/> Edith Graf-Litscher ¹
<hr/> Monika Ribar	<hr/> Monika Ribar
<hr/> Georg Kasperkovitz	<hr/> Pierre-Alain Urech
<hr/> Andreas R. Herzog	<hr/> André Wyss

¹ Presidente

Generalmente il CEO e i membri interessati della Direzione del Gruppo partecipano alle sedute dei comitati.

Il comitato Esame, che nel 2025 si è riunito cinque volte, si occupa delle questioni legate al Consiglio d'amministrazione per la presentazione dei conti, il rendiconto finanziario, la tesoreria, le imposte, le assicurazioni e il sistema di controllo interno. Interviene inoltre nelle decisioni con importanti ripercussioni finanziarie e 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 le prestazioni dell'ufficio di revisione interno ed esterno. Il responsabile della Revisione interna partecipa alle riunioni del comitato Esame.

Il comitato Personale e organizzazione, che nell'anno in esame ha tenuto cinque sedute ordinarie, 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). Si occupa di tutte le questioni relative al personale (ad es. contratti collettivi di lavoro) e garantisce lo svolgimento della procedura di dichiarazione del Consiglio d'amministrazione per quanto riguarda le relazioni d'interesse, nonché la sorveglianza del rispetto del regolamento degli affari del Consiglio d'amministrazione delle FFS. 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 si è riunito tre volte nell'esercizio in esame. Questo comitato 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 delle misure) e il rapporto Legal & Compliance. Si occupa inoltre della valutazione e dello sviluppo dei principi e delle attività in materia di management dei rischi e di compliance (Risk Policy FFS, Compliance Policy e Code of Conduct), nonché della valutazione e del controllo dei rischi critici legati alla sicurezza (sicurezza delle informazioni, Security, sicurezza sul lavoro, sicurezza dell'esercizio). Il responsabile della Revisione interna, la responsabile di Diritto e compliance, la responsabile del Corporate Risk Management e il responsabile di Sicurezza del Gruppo partecipano alle riunioni del comitato Rischi e compliance.

Il comitato Dialogo politico, che nell'anno in esame ha tenuto due riunioni, 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 e

cantonale. Definisce le priorità per la politica e la regolamentazione, 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 responsabile Public Affairs e regolamentazione, il responsabile Regolamentazione e affari internazionali e la responsabile Relazione con il proprietario, Public Affairs e statistica partecipano alle riunioni del comitato Dialogo politico.

Autovalutazione.

Una volta all'anno il Consiglio d'amministrazione effettua un'autovalutazione analizzando il lavoro dell'intero organismo e dei suoi comitati, e l'efficacia dell'operato della presidente. La valutazione prende in esame le responsabilità e le competenze, il lavoro sulla strategia, l'organizzazione, la composizione, la collaborazione, le possibilità di sviluppo e le procedure di lavoro dell'organismo. L'obiettivo è assicurare che il funzionamento del Consiglio d'amministrazione e le sue strutture soddisfino al meglio le aspettative dei membri e dei gruppi d'interesse. È inoltre l'occasione per individuare possibilità di miglioramento per rendere più efficiente il lavoro del Consiglio d'amministrazione ed eventualmente la collaborazione con la Direzione del Gruppo. Il Consiglio d'amministrazione e i suoi comitati si riuniscono per discutere i risultati del sondaggio, definendo quindi punti chiave e misure adeguate per l'esercizio successivo o per quello in corso. Ogni anno la presidente incontra inoltre ogni membro per un colloquio personale. Le possibilità di sviluppo proposte vengono verificate e, ove opportuno, integrate nella pianificazione annuale. Nell'anno in esame è stata eseguita un'ulteriore autovalutazione interna. I risultati sono oggetto di discussione tra la presidente del Consiglio d'amministrazione e i singoli membri e rientrano inoltre tra i punti trattati durante la prima riunione del nuovo anno.

Nell'ambito delle due sedute speciali che si tengono ogni anno, il Consiglio d'amministrazione approfondisce almeno un tema riguardante una sfida imminente e ne discute dettagliatamente con il management competente. Per i nuovi membri del Consiglio d'amministrazione è previsto un programma di introduzione che fornisce un'ampia panoramica dell'organizzazione e dell'attività delle FFS, in modo che possano prendere confidenza con le mansioni che dovranno svolgere.

Definizione delle competenze del Consiglio d'amministrazione e della 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. Quest'ultimo circoscrive i compiti assegnati al Consiglio d'amministrazione che sono per legge intransmissibili e inalienabili e contempla tutte le decisioni che spettano di diritto al Consiglio d'amministrazione. Il regolamento organizzativo è sottoposto a regolari revisioni. L'ultima risale alla riunione del Consiglio d'amministrazione dell'11 dicembre 2024 ed è entrata in vigore il 1° gennaio 2025.

Strumenti informativi e di controllo nei confronti della Direzione del Gruppo.

Il Consiglio d'amministrazione ha realizzato un sistema integrato di pianificazione e di reporting. Per assicurare il controllo della gestione aziendale, esso dispone dei seguenti strumenti:

- performance cockpit: resoconto finanziario istituzionalizzato da presentare alle sedute del Consiglio d'amministrazione, concernente lo sviluppo finanziario del Gruppo e un'ultima stima 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;
- rapporto di gestione all'attenzione dell'assemblea generale;
- rapporto annuo sul conseguimento degli obiettivi strategici all'attenzione del Consiglio federale;
- piano di revisione per la Revisione interna;
- rapporti dell'ufficio di revisione interno ed esterno e rapporto completo dell'ufficio di revisione esterno;
- Corporate Risk Report;
- aggiornamento sui rischi e controlling delle misure;
- rapporto Legal & Compliance;
- sistema di controllo interno ai sensi dell'articolo 728 lettera a CO;
- rendiconto sulle società alle quali le FFS partecipano;

- rapporto sullo stato della rete;
- rapporto concernente la convenzione sulle prestazioni e i compiti sistemici;
- reporting degli investimenti;
- rapporto annuo sulla sicurezza;
- rapporto annuo sulla puntualità;
- piano d'impiego del materiale rotabile nel traffico viaggiatori;
- piano direttore degli impianti di manutenzione;
- rapporto di stato concernente la politica, la regolamentazione e la gestione degli stakeholder;
- risultati del sondaggio annuale sulla motivazione del personale.

Revisione interna.

Il servizio della Revisione interna affianca il Consiglio d'amministrazione, il comitato Esame, il comitato Rischi e compliance e la Direzione del Gruppo nell'adempimento dei loro obblighi di vigilanza e di controllo. È direttamente subordinato alla presidente del Consiglio d'amministrazione ed è pertanto indipendente dalla direzione operativa del Gruppo. La Revisione interna fa regolarmente rapporto al presidente del comitato Esame.

Management dei rischi.

Le FFS gestiscono un sistema di management dei rischi orientato alle esigenze del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo e basato sullo standard ISO 31000. 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 delle parti interessate. Il processo annuale di management dei rischi permette di identificare e valutare i rischi e di introdurre le misure per la loro gestione. Nel quadro del controlling, queste misure vengono analizzate e, se occorre, modificate. Al livello supremo la Direzione del Gruppo, il comitato Rischi e compliance e il Consiglio d'amministrazione esaminano i principali rischi e le relative misure. Le decisioni prese a questo livello sono tenute in considerazione nei 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.

Sistema di controllo interno del rapporto finanziario.

Il sistema di controllo interno (SCI) garantisce con la dovuta sicurezza l'affidabilità del rapporto finanziario. Il suo scopo è prevenire, individuare e correggere eventuali errori sostanziali nel conto del Gruppo e nei conti annuali delle società del Gruppo. Il SCI comprende elementi quali ambito di controllo, valutazione dei rischi correlati all'allestimento dei conti, attività di controllo, sorveglianza dei controlli, informazione e comunicazione. La gestione e la sorveglianza del SCI sono affidate all'ambito specialistico Accounting, subordinato al CFO. La Revisione interna verifica periodicamente la presenza e l'efficacia del SCI. Nel quadro della sorveglianza e del controllo, eventuali lacune significative riscontrate nel SCI vengono documentate, insieme alle relative misure correttive, nel rapporto di stato sottoposto ogni anno al comitato Esame. Il presidente del comitato Esame viene tempestivamente informato di qualsiasi variazione sostanziale della valutazione dei rischi secondo il SCI. All'ambito specialistico Accounting spetta sorvegliare l'eliminazione di eventuali lacune mediante misure correttive. Il comitato Esame valuta, infine, l'efficienza del SCI sulla base del rapporto periodico.

Compliance Management.

Le FFS sono consapevoli della propria responsabilità di partner equo e corretto nei confronti del personale, della clientela e dei partner commerciali come pure dell'opinione pubblica. 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 gestiscono un Compliance Management System (CMS) basato sullo standard ISO 37301:2021. Nel 2024 si sono distinte come prima azienda parastatale in Svizzera a ottenere la certificazione del proprio CMS secondo la norma ISO 37301:2021.

Il Consiglio d'amministrazione definisce le direttive sovraordinate ed è responsabile dell'alta vigilanza. Il codice di condotta delle FFS (Code of Conduct) contiene i principi, i valori e le norme di comportamento vincolanti in egual misura per il personale, la clientela e i fornitori. La Compliance Policy disciplina l'organizzazione, le disposizioni e le responsabilità per il Compliance Management delle FFS. Nell'istruzione anticorruzione il Consiglio d'amministra-

zione specifica come gestire donazioni, relazioni d'interesse e partecipazioni. Le FFS non tollerano alcuna forma di corruzione. Le FFS dispongono di un'organizzazione della compliance indipendente e dotata di risorse adeguate. Il Chief Compliance Officer gestisce il CMS nel suo complesso, coadiuvato da Compliance Officer specifici che vegliano sui sette temi della compliance di base (indennità, anticorruzione, diritto in materia di appalti pubblici, protezione dei dati, riciclaggio di denaro, reati contro il patrimonio e diritto in materia di concorrenza).

L'organizzazione della compliance assicura il monitoraggio delle leggi e analizza i rischi di compliance, definendo e attuando misure volte a ridurre il rischio di violazioni. Il personale riceve una formazione specifica in funzione dei rischi e dei gruppi target. Il CMS viene continuamente elaborato e migliorato e la sua efficacia è oggetto di un'attenta sorveglianza. Due volte all'anno il Consiglio d'amministrazione viene informato in merito al CMS e ai problemi significativi riscontrati in questo ambito.

Il codice di condotta e la Compliance Policy sono stati aggiornati con validità rispettivamente dal 1° agosto e dal 1° settembre 2025. Il codice di condotta incorpora ora i cinque valori delle FFS e contiene un riferimento ai principi della diligenza in materia di diritti umani, oltre a sottolineare l'importanza del comportamento personale nella vita privata e sui social media per l'azienda. Insieme ai temi dei diritti umani e dei social media è stato integrato anche quello dell'economia estera.

Con la revisione della Compliance Policy, sono stati implementati i requisiti delle norme ISO e degli audit interni.

Le FFS non tollerano alcuna violazione contro le disposizioni legislative, il proprio codice di condotta o altri regolamenti. L'organizzazione della compliance gestisce un servizio segnalazioni sicuro, confidenziale e basato sul web (compliance.ffs.ch) che permette di segnalare violazioni presunte o effettive della compliance e può essere utilizzato dal personale delle FFS e delle società del Gruppo, dalla clientela e dai partner commerciali, anche in forma anonima.

Le potenziali violazioni sono oggetto di indagini coerenti e confidenziali condotte dal Servizio di accertamento in materia di compliance in base a un processo standardizzato. Eventuali violazioni vengono sanzionate.

Numeri di casi in materia di compliance

	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Segnalazioni pervenute in materia di compliance	240	354	352	558	+206
di cui indagini avviate sui casi segnalati	109	154	162	258	+96
Indagini concluse sui casi segnalati	98	144	158	179	+21
di cui violazioni di disposizioni esterne o interne accertate (%)	72	72	74	65	-9

L'aumento delle segnalazioni e del numero di casi rispetto agli anni precedenti può essere presumibilmente ricondotto a una maggiore sensibilizzazione in materia di compliance. Nel 2025 si sono svolti nuovi corsi di formazione obbligatori e approfonditi sull'argomento. Inoltre, le notizie riportate dai media esterni sugli episodi di compliance rafforzano la consapevolezza in questo ambito.

Obblighi di diligenza e rendiconto in Svizzera.

Dall'anno d'esercizio 2023 vengono applicati gli obblighi svizzeri di diligenza e rendiconto sulle questioni non finanziarie, sui minerali e metalli originari di zone di conflitto e sul lavoro minorile. Poiché non rientrano nel campo d'applicazione del rendiconto sulle questioni non finanziarie, le FFS non sono soggette all'obbligo legale in tal senso. Ciò nonostante, già da molti anni redigono volontariamente un rapporto annuale conforme alla Global Reporting Initiative in cui, insieme ai risultati economici, divulgano anche le principali prestazioni legate a tematiche ambientali, sociali e di governance. Per ciò che riguarda i minerali e metalli provenienti da zone di conflitto, le FFS partono dal presupposto che le quantità importate nell'esercizio in esame siano nulle o non legalmente rilevanti, motivo per cui non sussiste l'obbligo di rendiconto. Diversa è invece la situazione sul fronte del lavoro minorile, poiché da indicazioni interne emerge che le FFS sono soggette agli obblighi di diligenza e rendiconto previsti in tale ambito. Per garantire il rispetto dei diritti umani lungo tutta la catena di creazione di valore, le FFS applicano i principi guida delle Nazioni Unite riconosciuti a livello internazionale ed equivalenti alla legislazione svizzera su imprese e diritti umani, nonché le linee guida contenute nello strumento di orientamento dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) e dell'Organizzazione internazionale dei datori di lavoro (IOE) per le imprese in materia di lavoro minorile. Le FFS gestiscono questa tematica nel rispetto dei sei elementi fondamentali della dovuta diligenza sui diritti umani. Tra gli elementi chiave rientrano anche l'impegno pubblico a rispettare i diritti umani, dichiarato nel codice di condotta FFS e nei principi della diligenza in materia di diritti umani, l'individuazione dei rischi legati a questi diritti lungo

l'intera catena di creazione di valore e la definizione della loro priorità, l'adozione di misure correttive, il monitoraggio interno e la comunicazione esterna. Un gruppo interdisciplinare coordina l'attuazione nell'ambito della gestione ESG e riferisce al management. Le FFS si impegnano per ottenere un miglioramento continuo e divulgano i progressi compiuti nell'ambito di un rapporto annuale approvato dalla Direzione del Gruppo e dal Consiglio d'amministrazione.

Direzione del Gruppo.

Membri della Direzione del Gruppo.

Al 31 dicembre 2025 la Direzione del Gruppo della FFS SA risultava composta di nove membri.

Nome	Nazionalità	Anno di nascita	Funzione	Nomina nella Direzione del Gruppo
Vincent Ducrot	Svizzera	1962	CEO	Aprile 2020
Véronique Stephan	Svizzera	1969	Responsabile Mercato Viaggiatori	Maggio 2021
Reto Liechti	Svizzera	1980	Responsabile Produzione Viaggiatori	Giugno 2025
Beatrice Bichsel	Svizzera	1981	Responsabile Immobili	Settembre 2023
Linus Looser	Svizzera	1980	Responsabile Infrastruttura	Maggio 2021
Alexander Muhm	Svizzera	1977	Responsabile Traffico merci	Gennaio 2019
Franz Steiger	Svizzera	1972	Responsabile Finanze	Settembre 2021
Adi Bucher	Svizzera	1977	Responsabile Human Resources	Giugno 2025
Jochen Decker	Germania	1971	Responsabile Informatica	Gennaio 2021

Il Consiglio d'amministrazione delega 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 nei confronti del Consiglio d'amministrazione e collabora allo sviluppo a lungo termine delle FFS. La Direzione è composta da nove membri. Questi sono eletti dal Consiglio d'amministrazione e sono responsabili della gestione operativa del proprio settore di competenza.

Il CEO presiede la Direzione del Gruppo ed è responsabile delle attività, dell'efficienza e dell'efficacia di tale organo. Rappresenta davanti al Consiglio d'amministrazione le istanze e gli interessi della Direzione del Gruppo, in genere insieme al membro della Direzione del Gruppo responsabile.



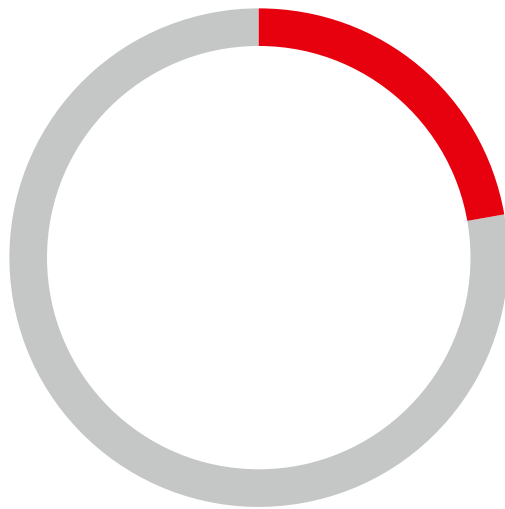
Da sinistra a destra: Adi Bucher, Beatrice Bichsel, Linus Looser, Vincent Ducrot, Franz Steiger, Reto Liechti, Alexander Muhm, Véronique Stephan, Jochen Decker

Cambiamenti durante l'anno in esame.

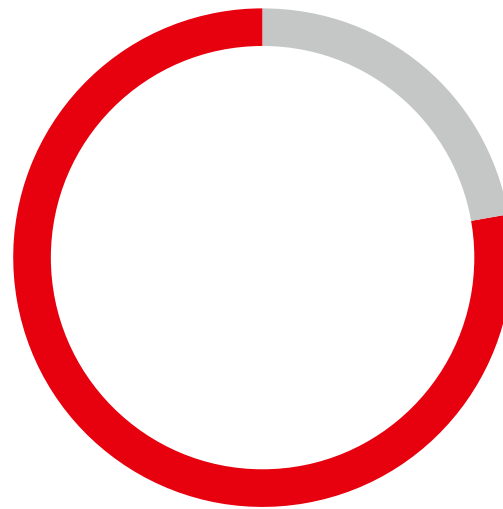
Nell'anno d'esercizio 2025 si sono registrati due avvicendamenti nella Direzione del Gruppo: il 1° giugno Adi Bucher ha assunto la direzione di Human Resources e Reto Liechti è stato nominato responsabile della divisione Produzione Viaggiatori, subentrando a Linus Looser che nella stessa data è passato a dirigere la divisione Infrastruttura.

Direzione del Gruppo in base alla lingua e al genere.

In % (e numero di membri) al 31 dicembre 2025



■ Lingua tedesca 77,8% (7)
■ Lingua francese 22,2% (2)



■ Donne 22,2% (2)
■ Uomini 77,8% (7)

Formazione, attività professionali e relazioni d'interesse.

In base all'Istruzione anticorruzione delle FFS (cifra 3), i superiori istruiscono adeguatamente i propri collaboratori e le proprie collaboratrici in merito agli obblighi concernenti la gestione delle relazioni d'interesse, in particolare al momento dell'assunzione. I superiori controllano le relazioni d'interesse segnalate o riscontrate personalmente per verificare se sussistono o se possono dare adito a conflitti d'interesse per il personale, quindi decidono in merito a misure adeguate (ad es. ricusazione in generale o per una singola operazione d'affari, interruzione di un'occupazione accessoria, condizioni concernenti un'occupazione accessoria ecc.).

Ai sensi del regolamento per i quadri (cifra 7.1), in linea di massima (con possibili eccezioni in casi giustificati) i membri della Direzione del Gruppo possono avere una sola occupazione accessoria, non possono esercitare mandati in qualità di presidente e le occupazioni accessorie in aziende che hanno relazioni d'affari con la FFS SA sono autorizzate solo in casi eccezionali.

Prima di accettare qualsiasi mandato per occupazioni accessorie è necessario ottenere il consenso scritto del CEO e del Consiglio d'amministrazione oppure, nel caso del CEO, del Consiglio d'amministrazione. I principali criteri da verificare sono l'onere in termini di tempo, la remunerazione, la situazione concorrenziale con le FFS, l'impatto sulla reputazione delle FFS e potenziali conflitti d'interessi.

È considerata occupazione accessoria (cifra 7 del regolamento per i quadri), indipendentemente dalla percentuale, ogni attività svolta oltre al rapporto di lavoro FFS a titolo gratuito o retribuito, in virtù di un impiego o mandato o in qualità di lavoratrice/lavoratore autonoma/o. Non è considerata occupazione accessoria la semplice appartenenza ad associazioni. Anche le attività di volontariato svolte per il bene comune, come ad esempio lo status di membro di un'associazione sportiva o del consiglio di fondazione di un'istituzione sociale, non sono considerate occupazioni accessorie, a condizione che il tempo ad esse dedicato sia esiguo e l'attività non sia retribuita.

Le regole sopra illustrate non si applicano ai mandati svolti in seno a consigli d'amministrazione o consigli di fondazione su incarico delle FFS.

Per l'assunzione di cariche pubbliche è necessario attenersi a quanto segue (cifra 7.3 del regolamento per i quadri): è considerata carica pubblica quella di membro di un organo legislativo, esecu-

tivo o giudiziario. La funzione di membro di un'autorità tutoria, l'esercizio di una carica come tutore, curatore o assistente e la partecipazione a un organo ecclesiastico riconosciuto dallo Stato sono equiparate a una carica pubblica. Se l'esercizio della carica pubblica può ledere gli interessi delle FFS, non è compatibile con gli obblighi stabiliti dal contratto di lavoro dei membri della Direzione del Gruppo. L'esercizio della carica pubblica richiede il consenso scritto del CEO e del Consiglio d'amministrazione oppure, nel caso del CEO, del Consiglio d'amministrazione. I membri della Direzione del Gruppo informano preventivamente il Consiglio d'amministrazione delle FFS di eventuali candidature a cariche pubbliche.

I membri della Direzione del Gruppo hanno trattato approfonditamente la questione in diverse occasioni e sono molto sensibili al riguardo. I loro mandati sono stati discussi e all'occorrenza approfonditi con il CEO, adottando le eventuali misure necessarie.

Una volta all'anno, nel quadro dell'elaborazione del rapporto di gestione delle FFS, si esamina la panoramica generale dei mandati dei membri della Direzione del Gruppo e si verifica che le relazioni d'interesse siano conformi alle prescrizioni interne.

Il personale deve comunicare le proprie partecipazioni in società di persone e in entità giuridiche che influenzano o potrebbero influenzare il comportamento nella quotidianità lavorativa alle FFS. Per i membri del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo, questo obbligo si estende anche alle persone alle quali sono legati da un rapporto di matrimonio, convivenza stabile o unione domestica registrata. È inoltre soggetta a obbligo di comunicazione qualsiasi partecipazione finanziaria che comporti punti di contatto con l'attività o la funzione svolta alle FFS o che implichi quote di voto o di capitale pari ad almeno il 5%.

La procedura descritta è volta a garantire che il management delle FFS dedichi la massima attenzione al tema relazioni d'interesse/conflitti d'interessi.

Di seguito viene presentata la composizione della Direzione del Gruppo al 31 dicembre 2025 e sono indicati per i singoli membri la formazione e la carriera professionale, i mandati principali in aziende, organizzazioni e fondazioni di rilievo, le funzioni permanenti in importanti gruppi d'interesse, nonché le funzioni ufficiali e i mandati politici.

Vincent Ducrot

Ing. el. dipl. Politecnico federale di Losanna, post-diploma Technical Business Sciences Politecnico federale di Zurigo, Certified Projects Director IPMA



Carriera professionale:

Da aprile 2020	CEO FFS
2011-2020	direttore generale Transports publics fribourgeois Holding (TPF) SA, Givisiez
2009-2010	direttore ad interim FFS Viaggiatori
1999-2011	responsabile Lunga percorrenza, FFS Viaggiatori
2000-2002 e	delegato FFS per Expo.02
1997-1998	
1993-1997	responsabile Prodotti software, FFS Informatica
1990-1993	Senior Consultant IT JMA Information Engineering
1986-1990	ingegnere IT Inser SA

Principali mandati:

- FFS Cargo SA, Olten, presidente del consiglio d'amministrazione
- Unione dei trasporti pubblici (UTP), Berna, membro del consiglio direttivo e del comitato
- LITRA, Servizio d'informazione per i trasporti pubblici, Berna, membro del consiglio direttivo
- Volkswirtschaftliche Gesellschaft des Kantons Bern, membro del consiglio direttivo
- Istituto per management sistemico e governance pubblica, Università di San Gallo, membro del comitato consultivo
- OuestRail, Monthey, membro

Véronique Stephan

Lic. oec. Università di San Gallo, lic. iur. Università di Ginevra



Carriera professionale:

Da maggio 2021	responsabile FFS Mercato Viaggiatori
2020-2021	COO Corplex, Londra
2015-2020	vicepresidente Commercial Ball Packaging EMEA, Londra
2003-2015	Sales & Business Development Director Johnson & Johnson Consumer, Zugo e Atene
2000-2001	vicepresidente Marketing surfEU.com, Zurigo
1998-2000	Brand Manager L'Oréal, Madrid
1995-1997	consulente McKinsey, Zurigo

Principali mandati:

- Alliance SwissPass, Berna, membro del consiglio strategico
- RailAway SA, Lucerna, presidente del consiglio d'amministrazione
- Svizzera Turismo, Zurigo, membro del consiglio direttivo
- Equality4Tourism, Zurigo, membro del consiglio direttivo
- Advance Gender Equality in Business, Zurigo, membro del consiglio direttivo
- Stephan S.A., Givisiez, membro del consiglio d'amministrazione

Reto Liechi

Master in Strategy and Organization Università di San Gallo



Carriera professionale:

Da giugno 2025	responsabile FFS Produzione Viaggiatori
2021-2025	responsabile Produzione ferroviaria, FFS Produzione Viaggiatori
2019-2021	responsabile Assistenza clienti e cleaning, Produzione ferroviaria FFS
2016-2019	responsabile Lunga percorrenza, FFS Viaggiatori
2012-2016	responsabile Servizio alla clientela e innovazione, Lunga percorrenza FFS
2009-2012	capoprogetto senior Sviluppo dell'azienda FFS

Principali mandati:

- Turbo AG, Kreuzlingen, membro del consiglio d'amministrazione
- Elvetino SA, Zurigo, membro del consiglio d'amministrazione
- Viasuisse AG, Bienne, membro del consiglio d'amministrazione
- Fondo FFS per la digitalizzazione, Berna, membro del consiglio direttivo

Beatrice Bichsel

MLaw, avvocatessa, EMBA Università di San Gallo



Carriera professionale:

Da sett. 2023 responsabile FFS Immobili
 2020-2023 responsabile Facility Management, FFS Immobili
 2018-2020 responsabile Diritto, compliance e acquisti, FFS Immobili
 2013-2018 capoteam Diritto e compliance, FFS Immobili
 2011-2013 avvocatessa Diritto e acquisti FFS Immobili e responsabile della regolamentazione FFS Immobili
 2008-2012 giurista/avvocatessa Häusermann + Partner AG e Immooveris AG, Berna

Principali mandati:

- ISS AG, Integrated Scientific Services, Berna, membro del consiglio d'amministrazione
- FFS Historic, Erstfeld, membro del consiglio di fondazione

Alexander Muhm

Arch. dipl. ing. dr. techn. Politecnico di Vienna, EMBA Università di San Gallo



Carriera professionale:

Da luglio 2023 responsabile FFS Traffico merci
 2019-2023 responsabile FFS Immobili
 2013-2018 responsabile Development, FFS Immobili
 2012-2013 responsabile portafoglio Stazioni, Management del portafoglio, FFS Immobili
 2009-2012 capoprogetto generale Development, FFS Immobili
 2005-2009 capoprogetto generale ILF Consulting Engineers ZT GmbH, Vienna

Principali mandati:

- FFS Historic, Erstfeld, membro del consiglio di fondazione
- FFS Cargo SA, Olten, direttore
- SBB Cargo International SA, Olten, presidente del consiglio d'amministrazione
- Hupac SA, Chiasso, membro del consiglio d'amministrazione
- RAIPin SA, Olten, membro del consiglio d'amministrazione

Linus Looser

Lic. oec. publ., master in Management and Economics



Carriera professionale:

Da giugno 2025 responsabile FFS Infrastruttura
 2021-2025 responsabile FFS Produzione Viaggiatori
 2019-2021 responsabile Produzione ferroviaria, FFS Viaggiatori
 2015-2019 responsabile Gestione del traffico, FFS Viaggiatori
 2013-2015 responsabile Produzione ferroviaria Svizzera, FFS Viaggiatori
 2010-2012 responsabile Produzione ferroviaria Zurigo, FFS Viaggiatori
 2008-2009 responsabile Sviluppo e servizi, FFS Viaggiatori
 2007-2008 Management Trainee FFS

Principali mandati:

- login formazione professionale SA, Berna, membro del consiglio d'amministrazione
- BLS Netz AG, Berna, membro del consiglio d'amministrazione
- Cassa pensioni FFS, Berna, membro del consiglio di fondazione

Franz Steiger

EMBA Università di Zurigo, EMCF Institute of Financial Services Zug IFZ, esperto in finanza e controlling con diploma federale



Carriera professionale:

Da sett. 2021 responsabile FFS Finanze
 2017-2021 responsabile Finanze, FFS Immobili
 2016-2017 responsabile Trasformazione e digitalizzazione, sostituto del CEO, membro della direzione Switzerland Global Enterprise, Zurigo
 2005-2016 CFO e responsabile Business Support, membro della direzione Switzerland Global Enterprise (prima Osec), Zurigo
 2000-2005 controller, direttore finanziario, membro della direzione Hertz AG, Schlieren
 1991-2000 diverse funzioni nei settori controlling e gestione dei progetti Landis & Gyr/ Elektrowatt/Siemens Building Technologies

Principali mandati:

- Nessun mandato

Adi Bucher

Lic. phil. I Università di Berna

Carriera professionale:

Da maggio 2025 responsabile Human Resources FFS
 2020-2025 responsabile Human Resources e sviluppo dell'organizzazione, BLKB, Liestal
 2018-2020 responsabile Human Resources Sales, Services, Products & Marketing, Swisscom SA, Berna
 2014-2018 responsabile Human Resources Group Development, Swisscom SA, Berna
 2012-2014 responsabile Human Resources Customer Support, Swisscom SA, Berna
 2008-2012 responsabile Human Resources Management Development, Swisscom SA, Berna
 2004-2008 HR Development Specialist, Swisscom Mobile SA, Berna

Principali mandati:

- Unione svizzera degli imprenditori, Zurigo, membro del consiglio direttivo
- Fondo FFS per la digitalizzazione, Berna, membro del consiglio direttivo



Jochen Decker

Dr. rer. nat. biochimica Università di Ratisbona

Carriera professionale:

Da gennaio 2021 responsabile FFS Informatica
 2015-2021 responsabile Digitalizzazione e Chief Architect, FFS
 2011-2015 responsabile Operations Management IT, FFS
 2008-2011 responsabile Service Design IT, FFS
 2005-2008 Manager Strategic IT Management, Q-Perior
 2002-2005 consulente Strategic IT Effectiveness, Accenture

Principali mandati:

- Fondo FFS per la digitalizzazione, Berna, presidente del consiglio direttivo
- Università di San Gallo, membro del consiglio universitario (dal 1.6.2025)
- OpenRail Association, Bruxelles, presidente del consiglio direttivo



Contratti di management.

Né le FFS né le società del Gruppo hanno concluso, al giorno di riferimento 31 dicembre 2025, alcun contratto di management con società o persone fisiche che non fanno parte del Gruppo.

Organizzazione e mandati della Direzione del Gruppo.

Nel 2025 la Direzione del Gruppo era composta dal CEO, dai responsabili delle divisioni Produzione Viaggiatori, Mercato Viaggiatori, Immobili e Infrastruttura, dal responsabile del segmento Traffico merci, nonché dai responsabili delle gestioni specialistiche Finanze, Human Resources e Informatica. 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 Comunicazione, Sviluppo dell'azienda, Sicurezza del Gruppo, Diritto e compliance, Public Affairs e regolamentazione e dei progetti essenziali che esulano dai compiti dalla Direzione del Gruppo.

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. 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 di un'indennità fissa, di un onorario supplementare per le riunioni dei comitati e di un forfait per le spese. Le prestazioni accessorie comprendono gli abbonamenti generali per i membri del Consiglio d'amministrazione e i loro partner (purché vivano nella stessa economia domestica) durante l'esercizio della loro carica in consiglio. Le indennità sottoposte ad AVS versate ai membri del Consiglio d'amministrazione (onorario fisso e onorario supplementare per le attività in comitati) sono di principio assoggettate alla LPP. Dato che devono essere finanziati con l'onorario del rispettivo membro del Consiglio d'amministrazione, i contributi del datore di lavoro alla previdenza professionale non sono inclusi nel calcolo della soglia massima dell'indennità versata ai membri e alla presidente del Consiglio d'amministrazione.

L'indennità versata ai membri della Direzione del Gruppo si articola in un salario di base fisso e una componente variabile. La componente variabile del salario si basa interamente sul grado di conseguimento dei nove obiettivi del Gruppo (partecipazione al successo del Gruppo). Le prestazioni accessorie comprendono gli abbonamenti generali per i membri della Direzione del Gruppo, i loro partner e i familiari e un forfait per le spese. A questi si aggiungono i contributi per la previdenza professionale (Cassa pensioni FFS e assicurazione complementare per i 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 sulla retribuzione dei quadri della Confederazione. Le indennità ricevute dai membri della Direzione del Gruppo sono definite secondo criteri trasparenti, comprensibili e condivisi dal Consiglio d'amministrazione.

Le indennità corrisposte ai membri del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo sono comunicate alla Confederazione nell'ambito del reporting sulla retribuzione dei quadri.

Indennità corrisposte agli ex membri.

All'ex membro della Direzione del Gruppo Anton Häne è stato versato nell'anno in esame un onorario pari a CHF 99 000 per l'esercizio di diversi mandati (ad es. FFS Historic, Cassa pensioni FFS, progetto per i 125 anni delle FFS) su incarico delle FFS (2024: CHF 112 000). Dopo le sue dimissioni dalla Direzione del Gruppo, a Markus Jordi è stato corrisposto nell'anno in esame un salario pari a CHF 204 441 per l'esercizio di diversi mandati (ad es. HR International, presidente del consiglio di fondazione della Cassa pensioni FFS, presidente del fondo per le vittime dell'amianto, membro del consiglio di fondazione di FFS Historic) su incarico delle FFS. Dopo le sue dimissioni dalla Direzione del Gruppo, a Peter Kummer è stato corrisposto nell'anno in esame un salario pari a CHF 269 855 per l'esercizio di diversi mandati (ad es. Professor of Practice per i sistemi ferroviari/di trasporto al Politecnico federale di Losanna) su incarico delle FFS.

Attribuzione delle azioni, possesso delle azioni, opzioni.

La Confederazione possiede l'intero pacchetto azionario. Non è previsto alcun piano di partecipazione azionaria o di opzione.

Altri onorari e indennità, prestiti accordati.

I membri del Consiglio d'amministrazione e della Direzione del Gruppo non hanno ricevuto alcun onorario, né 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 (CHF 293 785, inclusi i contributi alle assicurazioni sociali) e quella per il CEO (CHF 1 047 025, inclusi i contributi alle assicurazioni sociali e alla previdenza professionale/assicurazione complementare per i quadri) corrispondono ognuna alla somma massima delle indennità pagate nei rispettivi consessi durante l'anno in esame. Nel 2025 il rapporto tra la remunerazione annua totale di chi ha ricevuto la remunerazione più elevata tra il personale e la retribuzione media di tutto il personale è stato di 8,4:1.

Impiego degli importi massimi approvati dall'assemblea generale.

Al Consiglio d'amministrazione spetta il compito intrasmissibile e inalienabile di presentare all'assemblea generale il rapporto sull'impiego degli importi massimi approvati dall'assemblea generale per onorari e indennità nell'ambito del rapporto di gestione (art. 9, lett. h, statuti FFS).

Nella seduta del 24 aprile 2024, l'assemblea generale aveva fissato a CHF 1 141 821 l'importo massimo per l'indennità complessiva del Consiglio d'amministrazione, a CHF 297 041 quello della presidente (incl. contributi alle assicurazioni sociali) e a CHF 6 421 208 quello della Direzione del Gruppo.

Nel 2025 sono stati versati i seguenti importi (cfr. tabella a p. 43):

- per il Consiglio d'amministrazione CHF 1 091 338 (incl. contributi alle assicurazioni sociali);
- per la presidente del Consiglio d'amministrazione CHF 293 785 (incl. contributi alle assicurazioni sociali);
- per la Direzione del Gruppo CHF 6 302 490 (incl. contributi alle assicurazioni sociali e alla previdenza professionale/assicurazione complementare per i quadri).

La tabella mostra la retribuzione complessiva accordata ai membri della Direzione per gli anni 2024 e 2025, ripartita in base alle singole componenti e inclusa la menzione dell'importo spettante al CEO. La componente variabile del salario per i membri della Direzione (incl. CEO, senza i contributi del datore di lavoro agli istituti di previdenza e alle assicurazioni sociali, totale CHF 719 356) ammonta pertanto al 18,4% del salario di base (totale CHF 3 912 725). Gli importi massimi fissati dall'assemblea generale e le condizioni quadro definite dalla Confederazione sono quindi stati rispettati.

Consiglio d'amministrazione.

In CHF	2025	2024
Tutti i membri del Consiglio d'amministrazione		
Onorari	898 778	897 696
Forfait per le spese	78 539	78 521
Abbonamenti generali	49 230	47 638
Contributi alle assicurazioni sociali	64 791	63 702
Indennità complessiva incl. contributi alle assicurazioni sociali	1 091 338	1 087 557
Indennità Consiglio d'amministrazione	1 026 547	1 023 855
Presidente del Consiglio d'amministrazione		
Onorario	248 400	246 000
Forfait per le spese	22 500	22 500
Abbonamenti generali	5 935	5 894
Contributi alle assicurazioni sociali	16 950	15 869
Indennità complessiva incl. contributi alle assicurazioni sociali	293 785	290 263
Indennità presidente del Consiglio d'amministrazione	276 835	274 394
Gli altri otto membri del Consiglio d'amministrazione		
Onorari	650 378	651 696
Forfait per le spese	56 039	56 021
Abbonamenti generali	43 295	41 744
Contributi alle assicurazioni sociali	47 841	47 833
Indennità complessiva incl. contributi alle assicurazioni sociali	797 553	797 294
Indennità Consiglio d'amministrazione (senza la presidente)	749 712	749 461

Direzione del Gruppo.

In CHF	2025	2024
Tutti i membri della Direzione del Gruppo (incl. CEO)		
Salari di base fissi	3 912 725	3 968 441
Componente salariale legata ai risultati ¹	719 356	660 745
Forfait per le spese	177 600	178 800
Abbonamenti generali	71 392	67 776
Contributi alle assicurazioni sociali	341 241	337 066
Previdenza professionale/assicurazione complementare per i quadri	1 080 176	1 096 422
Indennità complessiva incl. contributi alle assicurazioni sociali e alla previdenza professionale/assicurazione complementare per i quadri	6 302 490	6 309 250
Indennità Direzione del Gruppo	4 881 073	4 875 762
CEO		
Salario di base fisso	633 043	633 043
Componente salariale legata ai risultati ¹	113 948	105 402
Forfait per le spese	24 000	25 200
Abbonamenti generali	17 066	15 059
Contributi alle assicurazioni sociali	54 246	53 227
Previdenza professionale/assicurazione complementare per i quadri	204 722	202 959
Indennità complessiva incl. contributi alle assicurazioni sociali e alla previdenza professionale/assicurazione complementare per i quadri	1 047 025	1 034 890
Indennità CEO	788 057	778 704

¹ La percentuale della componente variabile del salario della Direzione del Gruppo è pari al 15% del salario fisso (in caso di pieno conseguimento degli obiettivi del Gruppo).

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. Anche per l'esercizio 2025 l'assemblea generale della FFS SA ha conferito alla società Deloitte di Zurigo il mandato di revisione esterna.

Onorario per la revisione e onorari supplementari.

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 1 260 990 (esercizio precedente: CHF 1 224 965). Per prestazioni di servizi supplementari e diversi dalla revisione, la società Deloitte ha svolto incarichi per CHF 328 000 (esercizio precedente: CHF 477 260).

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. Si informa sul processo di controllo, sul piano di revisione e sull'entità dei lavori di revisione annuali, discute i risultati con i revisori e si fa un quadro completo della collaborazione instauratasi tra l'ufficio di revisione esterno e quello interno.

Rapporti con la Confederazione, diritti di partecipazione dell'azionista e coinvolgimento degli stakeholder.

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 è l'unico azionista, il Consiglio federale esercita i poteri dell'assemblea generale (art. 10 cpv. 2 LFFS). Il Consiglio federale ha incaricato il DATEC e il 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 ai 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 degli statuti delle FFS;

- definizione della soglia massima per l'importo complessivo delle indennità versate al Consiglio d'amministrazione e alla sua presidenza (a parte) nonché per l'importo complessivo dell'indennità per la Direzione del Gruppo;
- approvazione da parte dell'assemblea generale (Consiglio federale) del rapporto di gestione, incluso il conto annuale e il conto del Gruppo, oltre all'impiego dell'utile;
- nomina o non rielezione dei membri del Consiglio d'amministrazione da parte dell'assemblea generale (Consiglio federale);
- discarico dei membri del Consiglio d'amministrazione da parte dell'assemblea generale (Consiglio federale);
- rapporti regolari al DATEC/DFF;
- esortazione alle aziende parastatali a proporsi come modello da seguire, ad esempio tramite l'iniziativa «Energia e clima esemplari» e il piano d'azione nazionale su imprese e diritti umani 2024-2027.

Coinvolgimento degli stakeholder.

Come azienda parastatale, le FFS si rapportano a importanti stakeholder. Tra questi figurano la Confederazione in veste di proprietaria, nonché le autorità, il mondo politico e le associazioni a livello federale, cantonale e comunale, con i quali intrattengono scambi regolari tramite i consueti processi politici. Diverse volte all'anno, inoltre, le FFS organizzano di propria iniziativa piattaforme di dialogo decentrate su temi di attualità.

Un altro stakeholder fondamentale delle FFS è la clientela, che partecipa in varie forme, ad esempio tramite il formato su base volontaria «Voce Cliente FFS», e viene coinvolta nello sviluppo di prodotti e servizi. A seconda dei contenuti trattati, viene invitata a partecipare a interviste, sondaggi, test di prodotti o discussioni di gruppo. In altre occasioni si confronta direttamente con il personale impegnato nei progetti e può esprimere la propria opinione. Nel 2025 circa 100 000 clienti di tutte le regioni della Svizzera hanno

fornito feedback in diverse modalità, ad esempio su argomenti quali informazione alla clientela, materiale rotabile e puntualità.

Le FFS gestiscono un software per curare i contatti con gli stakeholder e i gruppi d'interesse del mondo politico, delle associazioni, della Confederazione, dei Cantoni, dei Comuni e delle organizzazioni. Il software permette di gestire gli appuntamenti ed evitare doppioni, di centralizzare i contatti e agevolare lo scambio di informazioni tra le FFS e gli stakeholder.

Anche nel 2025 le FFS hanno goduto di una notevole visibilità. Insieme agli oltre 200 articoli rivolti ai viaggiatori, ai media e al grande pubblico comparsi su FFS News, le FFS hanno pubblicato più di 600 post sui social media. Il servizio stampa ha gestito quasi 4500 richieste dei media, circa 85 alla settimana.

Le FFS trattano in modo professionale con le parti sociali (Sindacato del personale dei trasporti SEV, Sindacato transfair, Associazione dei quadri dei trasporti pubblici AQTP, Sindacato svizzero dei macchinisti e aspiranti VSLF) e curano i rapporti di collaborazione. Questi interlocutori formano la comunità che ogni anno negozia con le FFS il contratto collettivo di lavoro e le misure salariali.

Rapporto finanziario.

Prefazione	47	Conto economico FFS SA	75
Conto economico del Gruppo FFS	48	Bilancio FFS SA	76
Bilancio del Gruppo FFS	49	Allegato al conto annuale FFS SA	77
Rendiconto finanziario del Gruppo FFS	50	Proposta del CdA sull'impiego del risultato di bilancio	85
Prospetto delle variazioni del capitale proprio del Gruppo FFS	51	Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale	86
Allegato al conto del Gruppo 2025	52		
Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto del Gruppo	73		

Aumentare la redditività, garantire il finanziamento.



Care lettrici, cari lettori,

il 2025 è stato caratterizzato da un costante aumento della mobilità in Svizzera. Anche se il rallentamento economico in Europa, la disponibilità limitata di infrastrutture all'estero e il difficile contesto politico-finanziario nazionale hanno condizionato la nostra capacità finanziaria, nel complesso abbiamo ottenuto buoni risultati operativi e portato avanti il programma di riduzione dei costi e incremento dell'efficienza.

Circa la metà del risultato di CHF 496 mio è riconducibile a effetti una tantum, in particolare a una riduzione degli impegni di previdenza. Le misure adottate negli ultimi anni per stabilizzare la Cassa pensioni sono state efficaci e il rischio di un futuro risanamento è diminuito molto. L'iniezione di capitale di CHF 850 mio, che compensa in parte le perdite del traffico a lunga percorrenza dovute alla pandemia, ha ridotto l'indebitamento. A livello operativo, tuttavia, il risultato non ci permette ancora di finanziare autonomamente gli investimenti in materiale rotabile, impianti per la fornitura di energia ed edifici. A questo scopo avremo bisogno a medio termine di un risultato operativo annuo di circa CHF 500 mio.

La domanda nel traffico viaggiatori ha registrato un nuovo aumento. A causa dei maggiori costi legati all'incremento della domanda e delle spese previste per la manutenzione, il traffico regionale ha chiuso l'anno in perdita e anche la lunga percorrenza non è stata abbastanza redditizia. Il traffico merci ha registrato una nuova flessione, anche a causa della minore domanda di trasporti in settori tradizionalmente legati alla ferrovia. I costi per l'energia sono aumentati a causa delle maggiori quantità acquistate e dell'incremento dei prezzi, mentre Immobili ha fornito ancora una volta un solido contributo. Ciò che non si evince da questi risultati è che, a medio termine, è a rischio la disponibilità della rete ferroviaria, per ora

ancora buona. Il ritardo nel mantenimento dell'infrastruttura è aumentato ulteriormente. Affinché anche nei prossimi anni la rete possa essere gestita in maniera affidabile e sicura, saranno necessarie molte più risorse per il mantenimento dell'infrastruttura ferroviaria.

Grazie alle misure per contenere i costi e migliorare l'efficienza, le FFS contribuiscono a garantire prezzi accessibili per i trasporti pubblici. Con la digitalizzazione e un impiego mirato dell'intelligenza artificiale, ottimizziamo i processi e le basi decisionali. Definiamo le priorità degli investimenti in termini di utilità e urgenza, così da agire con responsabilità nei confronti delle generazioni future. Al tempo stesso, dobbiamo aumentare la redditività nei settori in cui il quadro giuridico ed economico lo consente. Poiché le disposizioni normative limitano la nostra politica dei prezzi, sviluppiamo modelli di finanziamento sostenibili con la Confederazione e l'autorità di regolamentazione.

Le sfide che ci attendono sono impegnative, ma abbiamo un piano: attraverso l'attuazione risoluta delle misure, la collaborazione con la Confederazione e i Cantoni e la gestione sistematica di costi e ricavi, gettiamo le basi per la solidità economica delle FFS.

Ringrazio tutto il personale, i quadri dirigenti e i partner per il loro impegno quotidiano. Insieme assicuriamo la stabilità finanziaria di cui le FFS hanno bisogno, anche in futuro.

Cordialmente

Franz Steiger
CFO FFS SA

Conto economico del Gruppo FFS.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Nota	2025	2024 valori rettificati*
Ricavo d'esercizio			
Ricavi da traffico	1	4 956,8	4 815,0
Prestazioni dei poteri pubblici	2	3 122,1	3 056,2
Ricavi locativi immobili	3	743,0	718,2
Ricavi complementari	4	1 402,5	1 323,2
Prestazioni proprie	5	1 458,0	1 475,2
Totale Ricavo d'esercizio		11 682,4	11 387,8
Costi d'esercizio			
Costi del materiale	6	-966,6	-932,8
Costi del personale	7	-4 466,9	-4 824,1
Altri costi d'esercizio	8	-2 941,8	-2 681,4
Ammortamenti immobilizzi materiali	9, 19	-2 453,5	-2 336,5
Ammortamenti immobilizzi immateriali	9, 20	-240,2	-219,6
Totale Costi d'esercizio		-11 069,0	-10 994,4
Risultato operativo/EBIT		613,4	393,4
Risultato finanziario	10	-95,6	-110,1
Risultato ordinario		517,7	283,3
Utile dalla vendita di immobili		2,8	5,6
Utile del Gruppo ante imposte		520,5	288,9
Imposte sull'utile	11	-26,6	-12,3
Utile del Gruppo ante interessenze azionisti minoritari		493,9	276,6
Interessenze azionisti minoritari	12	1,6	-1,6
Utile del Gruppo		495,6	275,0

* Per maggiori informazioni sui valori rettificati si rimanda alla nota «Modifica dei principi contabili» nei principi di consolidamento.

Bilancio del Gruppo FFS.

Attivi.

Mio di CHF	Nota	31.12.2025	31.12.2024 valori rettificati*
Attivo circolante			
Liquidità	13	129,6	167,0
Crediti per forniture e prestazioni	14	333,6	326,7
Altri crediti	15	140,3	191,3
Scorte e lavori in corso	16	547,6	521,5
Ratei e risconti attivi	17	925,7	927,3
Totale Attivo circolante		2 076,8	2 133,8
Attivo fisso			
Immobilizzi finanziari	18	452,8	502,6
Immobilizzi materiali	19	46 030,7	45 171,1
Immobilizzi materiali in costruzione	19	8 402,3	7 664,3
Immobilizzi immateriali	20	1 228,3	1 211,2
Totale Attivo fisso		56 114,1	54 549,2
Totale Attivi		58 190,9	56 683,1

* Per maggiori informazioni sui valori rettificati si rimanda alla nota «Modifica dei principi contabili» nei principi di consolidamento.

Passivi.

Mio di CHF	Nota	31.12.2025	31.12.2024 valori rettificati*
Capitale di terzi			
Debiti finanziari a breve scadenza	21	1 842,5	1 747,1
Prestiti a breve termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	22	0,5	0,6
Debiti per forniture e prestazioni	23	739,8	544,6
Altri debiti a breve termine	24	273,7	249,1
Ratei e risconti passivi	25	2 321,5	2 200,3
Accantonamenti a breve termine	26	336,9	320,5
Totale Capitale di terzi a breve termine		5 514,9	5 062,1
Debiti finanziari a lunga scadenza	21	9 615,4	10 532,9
Prestiti a lungo termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	22	28 257,5	27 295,0
Altri debiti a lungo termine	24	306,2	655,7
Accantonamenti a lungo termine	26	453,3	437,4
Totale Capitale di terzi a lungo termine		38 632,4	38 920,9
Totale Capitale di terzi		44 147,3	43 983,0
Capitale proprio			
Capitale sociale		9 000,0	9 000,0
Riserve di capitale		2 919,1	2 069,1
Riserve da utili		1 529,9	1 255,1
Utile del Gruppo		495,6	275,0
Capitale proprio escl. interessenze azionisti minoritari		13 944,6	12 599,2
Interessenze azionisti minoritari	12	99,0	100,8
Totale Capitale proprio		14 043,6	12 700,1
Totale Passivi		58 190,9	56 683,1

* Per maggiori informazioni sui valori rettificati si rimanda alla nota «Modifica dei principi contabili» nei principi di consolidamento.

Rendiconto finanziario del Gruppo FFS.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Nota	2025	2024 valori rettificati*
Utile del Gruppo		495,6	275,0
Ammortamenti dell'attivo fisso	18, 19, 20	2 643,1	2 536,9
Perdite per riduzioni durevoli di valore	19, 20	50,6	19,2
Aumento/diminuzione di accantonamenti		32,5	-139,0
Altri ricavi/altre spese senza incidenza sul fondo		-274,6	28,4
Utile da vendita di attivo fisso		-6,9	-9,1
Utili pro rata derivanti dall'applicazione del metodo della messa in equivalenza		-2,5	-1,3
Risultato interessenze azionisti minoritari	12	-1,6	1,6
Variazione dell'attivo circolante netto	27	325,3	-102,2
Flusso finanziario dell'attività operativa (cash flow operativo) con prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura		3 261,5	2 609,5
Prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura		-1 553,1	-1 506,1
Flusso finanziario dell'attività operativa (cash flow operativo) senza prestazioni della Confederazione per gli ammortamenti dell'infrastruttura		1 708,5	1 103,4
Pagamenti per investimenti d'immobilizzi materiali e impianti in costruzione		-4 060,3	-3 841,0
Incassi da disinvestimenti d'immobilizzi materiali		9,7	12,3
Pagamenti per investimenti d'immobilizzi finanziari		-0,7	-6,2
Incassi da disinvestimenti d'immobilizzi finanziari		1,5	1,6
Pagamenti per investimenti d'immobilizzi immateriali		-278,5	-285,4
Incassi da disinvestimenti d'immobilizzi immateriali		0,0	0,3
Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria con contributo a fondo perduto della Confederazione		1 553,1	1 506,1
Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria con prestiti dei poteri pubblici		990,0	699,7
Flusso finanziario dell'attività d'investimento		-1 785,3	-1 912,7
Accensione di debiti finanziari a breve scadenza		41,3	6,9
Rimborso/accensione di debiti finanziari a lunga scadenza		-1,8	816,9
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento		39,5	823,8
Totale Flusso finanziario		-37,3	14,5
Liquidità al 1° gennaio		167,0	152,5
Liquidità al 31 dicembre		129,6	167,0
Variazione liquidità		-37,3	14,5

* Per maggiori informazioni sulle variazioni dei valori si rimanda alla nota «Modifica dei principi contabili» nei principi di consolidamento.

Free cash flow.

Mio di CHF	2025	2024 valori rettificati*
Flusso finanziario proveniente dall'attività operativa (cash flow operativo)	1 708,5	1 103,4
Flusso finanziario proveniente dall'attività d'investimento prima dei contributi pubblici	-4 328,3	-4 118,4
Contributi pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	2 543,0	2 205,7
Free cash flow dopo il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria da parte dei poteri pubblici	-76,8	-809,3
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento	39,5	823,8
Totale Flusso finanziario	-37,3	14,5

* Per maggiori informazioni sui valori rettificati si rimanda alla nota «Modifica dei principi contabili» nei principi di consolidamento.

Prospetto delle variazioni del capitale proprio del Gruppo FFS.

Mio di CHF	Capitale sociale	Riserve di capitale (aggio)	Riserve da utili valori rettificati*	Differenze di conversione delle divise estere	Totale escl. interessenze azionisti minoritari	Interessenze azionisti minoritari	Totale incl. interessenze azionisti minoritari
Capitale proprio al 1.1.2024	9 000,0	2 069,1	1 267,2	-12,3	12 324,0	99,2	12 423,2
Utile del Gruppo	0,0	0,0	275,0	0,0	275,0	1,6	276,6
Differenze di conversione delle divise estere	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,1	0,3
Capitale proprio al 31.12.2024	9 000,0	2 069,1	1 542,2	-12,0	12 599,2	100,8	12 700,0
Iniezione di capitale da parte della Confederazione	0,0	850,0	0,0	0,0	850,0	0,0	850,0
Utile del Gruppo	0,0	0,0	495,6	0,0	495,6	-1,6	493,9
Differenze di conversione delle divise estere	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,3	-0,1	-0,4
Capitale proprio al 31.12.2025	9 000,0	2 919,1	2 037,8	-12,3	13 944,6	99,0	14 043,6

* Le riserve da utili al 1° gennaio 2024 sono state rettificata per CHF 24,8 mio (v. nota «Modifica dei principi contabili» nei principi di consolidamento).

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 2025 le riserve legali e statutarie non distribuibili erano pari a CHF 3024,3 mio (2024: CHF 2156,1 mio).

Allegato al conto del Gruppo 2025.

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 dell'insieme delle Raccomandazioni relative alla presentazione dei conti (Swiss GAAP RPC) e permettono di presentare un quadro fedele della situazione patrimoniale, finanziaria ed economica.

Il rapporto di gestione delle FFS è disponibile in lingua italiana, tedesca e francese. La versione tedesca è la sola che faccia stato.

Data di chiusura.

L'esercizio in esame comprende 12 mesi per tutte le società incluse nel consolidamento. L'anno di esercizio corrisponde all'anno civile.

Modifica dei principi contabili.

Le FFS investono ogni anno nello sviluppo e nel rinnovo dei loro software, in particolare nei settori dell'informazione alla clientela, dell'esercizio ferroviario e della vendita. La durata di utilizzo media è breve e il precedente limite minimo di attivazione era basso, motivo per cui è stato aumentato a CHF 500 000 per i software. Dall'inizio dell'esercizio in esame, le applicazioni con costi d'acquisto bassi sono addebitate direttamente al conto economico e non confluiscono più negli investimenti del rendiconto finanziario e nel bilancio. Sono stati adattati di conseguenza i valori dello stesso periodo dell'esercizio precedente relativi a bilancio, conto economico, rendiconto finanziario e prospetto del capitale proprio, nonché le indicazioni nell'allegato e le informazioni sui segmenti. Nel conto economico ciò ha generato uno spostamento senza impatto sul risultato di CHF 17,8 mio netti tra ammortamenti, costi informatici e prestazioni proprie. Al 1° gennaio 2024, nel bilancio

sono stati eliminati immobilizzi immateriali con valori contabili residui per CHF 47,0 mio.

Perimetro di consolidamento.

Il conto del Gruppo comprende i conti annuali dell'azienda Ferrovie federali svizzere FFS (di seguito «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. Le FFS non hanno quote di partecipazione, opzioni su azioni, 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 leasing finanziario.

L'elenco delle partecipazioni a pagina 72 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 intermedi 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 partecipazione, 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

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 2025	Corso medio 2024	Corso del giorno di chiusura 31.12.2025	Corso del giorno di chiusura 31.12.2024
EUR	0,94	0,95	0,93	0,94

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

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 tra le liquidità alla voce «Conti di giro».

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 senza intoppi 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. 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** includono, oltre alle partecipazioni non consolidate, anche prestiti a lungo termine verso società associate e terzi, attivi da istituti di previdenza, delimitazioni a lungo termine per operazioni di copertura dei tassi d'interesse estinte e garanzie in contanti per ridurre al minimo i rischi della controparte sui valori di mercato dei derivati su tassi d'interesse con saldo attivo. I prestiti a lungo termine vengono iscritti al valore nominale, dedotte le rettifiche di valore necessarie per tenere conto dei rischi concreti di solvibilità. 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 temporanee e su perdite fiscali 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
Manufatti e binario	
Ponti	80
Gallerie	80
Binari	25-50
Scambi	25-50
Impianti di corrente di trazione e di sicurezza	
Impianti delle linee di contatto	25-50
Linee di trasporto	40-60
Centrali elettriche, generatori e elettrotecnica	20-40
Centrali elettriche, costruzioni di tecnica idrica	80
Apparecchi centrali, segnali, impianti di controllo treno	20-50
Altri immobilizzi materiali	
Impianti aperti al pubblico	20-80
Telecom	4-20
Mezzi di servizio e impianti	5-40
Edifici	
Officine, edifici commerciali, ad uso ufficio e residenziali	20-75

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 (leasing finanziario), 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».

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 acquistati (avviamento, diritti, software), che sono ammortizzati in modo lineare durante i periodi di utilizzo previsti. Gli immobilizzi immateriali prodotti internamente vengono iscritti all'attivo se sono identificabili, se i costi sono definibili in modo affidabile e se garantiscono vantaggi determinabili per diversi anni. 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.

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 e dei debiti verso istituti di previdenza e collaboratori. Sono considerati a lungo termine i debiti con una durata residua superiore a 12 mesi.

I **debiti finanziari** comprendono prestiti, anticipi ricevuti dalla Confederazione e da terzi, come debiti bancari, impegni di leasing e debiti verso la Cassa del personale FFS, nonché le garanzie in contanti per ridurre i rischi di controparte sui valori di mercato dei derivati su tassi d'interesse con saldo passivo. I debiti bancari includono anche i prestiti Eurofima, una società europea per il finanziamento di materiale ferroviario. Per gli investimenti al di fuori del comparto Infrastruttura, le FFS sono finanziate per lo più attraverso prestiti pienamente fruttiferi e rimborsabili (prestiti commerciali) concessi dalla Confederazione.

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 a rimborso condizionato.

Nei **debiti a lungo termine** sono iscritti i ratei e risconti a lungo termine nonché i debiti verso istituti di previdenza e collaboratori. 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'accantonamento per vacanze/averi in tempo include, oltre alle vacanze non ancora godute e alle gratifiche per anzianità di servizio, anche averi in tempo risultanti dal lavoro straordinario e dal modello di durata della vita attiva «Flexa». Questo modello 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.

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.

Indebitamento netto soggetto a interessi.

L'indebitamento netto soggetto a interessi risulta dalla somma dei debiti finanziari a breve e a lungo termine, meno la liquidità. Se presenti sono dedotti i titoli e i crediti finanziari a breve termine, nonché le garanzie in contanti iscritte negli immobilizzi finanziari a lungo termine per ridurre i rischi di controparte sui valori di mercato dei derivati su tassi d'interesse.

Impegni di previdenza.

La previdenza professionale del personale di FFS SA, FFS Cargo SA e di altre singole società del Gruppo viene attuata 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 del Gruppo hanno stipulato contratti di affiliazione con altri istituti di previdenza o dispongono di un proprio istituto di previdenza.

Le conseguenze economiche vengono determinate annualmente in base agli ultimi bilanci disponibili degli istituti di previdenza e di una stima dei rischi con una valutazione dinamica, e quindi valutate e iscritte a bilancio conformemente alla norma Swiss GAAP RPC 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 un impegno a lungo termine. 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, dei Cantoni e di altri enti (Comuni ed enti pubblici stranieri) per l'infrastruttura ferroviaria, il traffico regionale viaggiatori e il traffico merci. Le prestazioni includono i costi non coperti, che si basano su accordi stipulati con i committenti, e vengono contabilizzate quando esiste una ragionevole certezza che siano soddisfatte le condizioni ad esse correlate e che sia possibile una stima attendibile del valore. I prestiti a lungo termine dei poteri pubblici vengono iscritti al passivo e per tutta la durata d'utilizzazione vengono computati con effetto sul risultato come riduzione degli ammortamenti. Le incentivazioni vengono contabilizzate per legge direttamente con il bene patrimoniale.

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, alloggi e altre destinazioni d'uso. Le **prestazioni proprie** indicate rispecchiano le prestazioni di unità produttive per la realizzazione di scorte e immobilizzi materiali iscritti a bilancio.

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 gestione e al contenimento dei rischi finanziari. 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.

La quota a lungo termine viene iscritta nei restanti immobilizzi finanziari e ricontabilizzata nei ratei e risconti attivi alla scadenza.

Impegni e crediti eventuali.

Per impegni eventuali si intendono le fidejussioni, gli obblighi di garanzia, gli attivi costituiti in pegno e altri impegni aventi caratteristiche 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 legati ad acquisti di materiale rotabile e ampliamenti dell'infrastruttura ferroviaria nell'orizzonte di pianificazione a medio termine, nonché di impegni di acquisto di energia.

Note concernenti il conto del Gruppo.

Variazioni nel perimetro di consolidamento.

Nel 2025 il perimetro di consolidamento ha subito le modifiche riportate di seguito:

- Fusione di Sensetalbahn AG, Berna, con la FFS SA (gennaio 2025)
- Incremento dello 0,10% al 69,52% della quota login formazione professionale SA, Olten (marzo 2025)
- Incremento dell'1,26% al 28,44% della quota Hupac SA, Chiasso (marzo 2025)

Riduzione durevole di valore FFS Cargo SA.

Le sfide del traffico merci interno su rotaia in Svizzera hanno ripercussioni negative sulla prospettiva economica di FFS Cargo SA. Negli ultimi anni fatturato e redditività sono peggiorati sensibilmente. Nel traffico a carri isolati, i singoli carri o i gruppi di carri con merci e destinazioni finali diverse vengono ritirati presso i clienti, raggruppati, ricomposti nelle stazioni di smistamento, trasportati su brevi distanze e consegnati ai destinatari. L'esercizio di una rete di questo genere comporta costi fissi notevoli.

Le modifiche della legge sul trasporto di merci prevedono dal 1° gennaio 2026 un sostegno finanziario al traffico a carri isolati in Svizzera. Su questa base, FFS Cargo SA ha avviato la trasformazione del modello aziendale e ha sottoscritto con l'Ufficio federale dei trasporti una convenzione sulle prestazioni quadriennale, che prevede contributi di incentivazione a partire dal 2026 per il traffico a carri isolati. Il versamento dei contributi elimina le incertezze nella valutazione.

Stabilizzazione finanziaria delle FFS.

A settembre 2024 le Camere federali, con l'adozione della revisione della legge federale sulle Ferrovie federali svizzere (legge sulle FFS), hanno deliberato un'iniezione di capitale pari a CHF 850 mio a favore delle FFS per la riduzione dell'indebitamento soggetto a interessi dell'azienda. Sono state inoltre specificate le condizioni per l'accesso ai prestiti di tesoreria presso la Confederazione. L'ottenimento di questi mutui è vincolato al rispetto delle disposizioni sull'indebitamento netto definite negli obiettivi strategici del Consiglio federale. L'iniezione di capitale è stata effettuata in seguito all'entrata in vigore della revisione della legge in data 1° marzo 2025 e conteggiata nelle riserve del capitale proprio tramite conversione dei prestiti.

Effetti sul conto annuale dell'incidente nella galleria di base del San Gottardo.

Il 10 agosto 2023 si è verificato il deragliamento di un treno merci con gravi danni all'infrastruttura e ai binari della galleria di base del San Gottardo. Nel frattempo i danni sono stati riparati e gli accantonamenti costituiti nell'esercizio contabile 2023 sono stati utilizzati. Alla chiusura del bilancio, le pretese nei confronti degli assicuratori sono ancora in sospeso.

1 Ricavi da traffico.

Mio di CHF	2025	2024
Ricavi da traffico viaggiatori	4 126,9	3 974,5
Ricavi da traffico merci	721,0	731,9
Infrastruttura (proventi risultanti dalle tracce)	108,9	108,6
Ricavi da traffico	4 956,8	4 815,0

I ricavi da traffico sono aumentati di CHF 141,8 mio (+2,9%).

I ricavi da traffico viaggiatori hanno registrato un aumento di CHF 152,4 mio (+3,8%) dovuto principalmente all'evoluzione della domanda che si conferma positiva, in particolare nel traffico internazionale, e alla chiusura parziale della galleria di base del San Gottardo nel 2024.

I ricavi da traffico merci hanno registrato un calo di CHF 10,9 mio (-1,5%) dovuto alla congiuntura tuttora debole e alla conseguente riduzione dei volumi, nonché alla scarsa disponibilità di infrastrutture all'estero.

2 Prestazioni dei poteri pubblici.

Mio di CHF	2025	2024
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori		
Confederazione	307,5	320,5
Cantoni	340,8	356,1
Altri enti	34,1	33,8
Totale Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori	682,3	710,4
Indennizzi per il traffico a lunga percorrenza		
Confederazione	1,2	0,0
Totale Indennizzi per il traffico a lunga percorrenza	1,2	0,0
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura ferroviaria nell'ambito delle convenzioni sulle prestazioni		
Ammortamenti infrastruttura	1 553,1	1 506,1
Quote d'investimento non attivabili	352,8	365,6
Contributo d'esercizio infrastruttura	401,0	325,9
Totale Prestazioni della Confederazione nell'ambito delle convenzioni sulle prestazioni	2 306,8	2 197,6
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale		
Confederazione	125,5	140,5
Cantoni	4,0	5,7
Totale Prestazioni per investimenti con finanziamento speciale	129,5	146,2
Totale Prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria	2 436,4	2 343,8
Indennizzi per il traffico merci		
Indennizzi della Confederazione per il traffico transalpino	2,2	1,9
Totale Indennizzi per il traffico merci	2,2	1,9
Prestazioni dei poteri pubblici	3 122,1	3 056,2

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

La riduzione degli indennizzi del traffico regionale viaggiatori di CHF 28,1 mio (-4,0%) è dovuta all'evoluzione positiva della domanda e ai conseguenti maggiori ricavi generati dal traffico viaggiatori.

Il traffico a lunga percorrenza ha ricevuto indennizzi per prestazioni preliminari in relazione ai collegamenti notturni internazionali.

Le prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria sono aumentate di CHF 92,5 mio (+4,0%) in conseguenza dei maggiori contributi d'esercizio basati sulla convenzione sulle prestazioni 2025-2028 con la Confederazione.

Le prestazioni della Confederazione per Infrastruttura comprendono inoltre pagamenti alle FFS a favore della Comunità dei trasporti di Zurigo ZVV (compensazione dei vantaggi) per un importo di CHF 45,0 mio (esercizio precedente: CHF 45,0 mio). Questo importo, che non è collegato alla fornitura di prestazioni delle FFS, è rimesso integralmente alla ZVV detraendolo dagli indennizzi dei Cantoni per il traffico regionale viaggiatori ai sensi della prassi relativa all'iscrizione a bilancio prescritta dall'UFT. Da tutte le prestazioni dei poteri pubblici, nell'esercizio in esame è confluito come liquidità un importo pari a CHF 3119,2 mio (2024: CHF 3051,7 mio).

3 Ricavi locativi immobili.

Rispetto all'esercizio precedente, i ricavi locativi sono aumentati di CHF 24,7 mio (+3,4%), attestandosi a CHF 743,0 mio. L'incremento è dovuto in particolare ai nuovi immobili a uso abitativo e commerciale messi a reddito e ai maggiori fatturati realizzati da terzi nelle stazioni.

4 Ricavi complementari.

Mio di CHF	2025	2024
Prestazioni d'esercizio ferroviario	45,0	39,9
Servizi	242,7	240,0
Lavori di assistenza e manutenzione	49,9	56,0
Ricavi da noleggi	101,0	88,9
Ricavo da vendita di energia	403,0	391,2
Cambio di valuta	23,7	25,6
Provvigioni	50,7	42,8
Vendita stampati e materiali	38,6	41,6
Partecipazioni alle spese	312,8	278,4
Prestazioni progetti di costruzione	14,4	18,4
Altri ricavi complementari	120,7	100,6
Ricavi complementari	1 402,5	1 323,2

Rispetto all'esercizio precedente, i ricavi complementari sono complessivamente aumentati di CHF 79,3 mio (+6,0%). L'aumento del ricavo da vendita di energia di CHF 11,8 mio (+3,0%) è dovuto all'incremento dei volumi venduti e dei prezzi di mercato.

Le partecipazioni alle spese sono aumentate di CHF 34,4 mio (+12,4%), in particolare grazie ai maggiori contributi di terzi a quote d'investimento non attivabili di progetti infrastrutturali.

I ricavi complementari comprendono sussidi della Confederazione per impianti fotovoltaici e per misure di riduzione delle emissioni di gas serra, per un importo pari a CHF 21,8 mio (2024: CHF 18,6 mio).

5 Prestazioni proprie.

Mio di CHF	2025	2024 valori rettificati*
Ordini d'investimento	942,4	951,3
Ordini di magazzino	515,6	523,8
Prestazioni proprie	1 458,0	1 475,2

* I dati del 2024 relativi alle prestazioni proprie per ordini d'investimento sono stati rettificati per CHF 17,8 mio (v. nota «Modifica dei principi contabili» nei principi di consolidamento).

6 Costi del materiale.

I costi del materiale sono aumentati di CHF 33,8 mio (+3,6%), passando a CHF 966,6 mio, a causa di prestazioni supplementari per la gestione delle scorte di componenti dei veicoli.

7 Costi del personale.

Mio di CHF	2025	2024
Salari	3 474,8	3 448,2
Noleggio di personale	427,0	462,5
Assicurazioni sociali	315,9	666,2
Altri costi del personale	249,2	247,2
Costi del personale	4 466,9	4 824,1

I costi del personale sono diminuiti di CHF 357,1 mio (-7,4%) rispetto all'esercizio precedente. In seguito all'eliminazione della carenza di organico nell'assistenza clienti, al maggior fabbisogno di macchiniste e macchinisti correlato all'aumento dell'offerta, nonché ai posti di apprendistato e formazione supplementari, il numero medio annuo di posti di lavoro a tempo pieno è aumentato di 200 unità, raggiungendo quota 35 770. La diminuzione dei costi delle assicurazioni sociali è da attribuire alla riduzione dei debiti verso istituti di previdenza. Per una spiegazione si rimanda alla nota «Informazioni sugli istituti di previdenza».

8 Altri costi d'esercizio.

Mio di CHF	2025	2024 valori rettificati*
Prestazioni d'esercizio ferroviario	578,5	554,2
Noleggio di impianti	80,3	81,9
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	607,4	610,6
Veicoli	285,4	243,5
Energia	508,5	434,3
Amministrazione	102,5	102,3
Informatica	272,4	245,9
Pubblicità	50,7	52,9
Concessioni, tributi, tasse	114,3	106,0
Riduzioni imposta precedente per prestazioni dei poteri pubblici	115,3	106,8
Diversi costi d'esercizio	226,3	143,0
Altri costi d'esercizio	2 941,8	2 681,4

* I dati del 2024 relativi ai costi per l'informatica sono stati rettificati per CHF 5,9 mio (v. nota «Modifica dei principi contabili» nei principi di consolidamento).

Gli altri costi d'esercizio sono aumentati di CHF 260,3 mio (+9,7%) rispetto al 2024. A causa del maggior volume di manutenzione dei veicoli del traffico a lunga percorrenza e del traffico merci, i costi relativi ai veicoli sono aumentati di CHF 42,0 mio (+17,2%). I costi per l'energia sono aumentati di CHF 74,2 mio (+17,1%) a causa dei maggiori acquisti di energia dovuti all'assenza di precipitazioni, all'incremento dei prezzi di mercato e alla costituzione di accantonamenti per contratti onerosi.

I costi per l'informatica sono aumentati di CHF 26,5 mio (+10,8%) a causa dei crescenti costi d'esercizio IT, tra cui quelli legati alla cyber security. Gli altri costi d'esercizio sono aumentati di CHF 83,3 mio (+58,2%), in particolare a causa della costituzione di accantonamenti per contratti onerosi. Le spese registrate alla voce «Riduzioni imposta precedente per 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 sui contributi ricevuti dai poteri pubblici.

9 Ammortamenti su immobilizzi finanziari, materiali e immateriali.

Mio di CHF	2025	2024 valori rettificati*
Ammortamenti immobilizzi materiali	2 289,3	2 248,5
Ammortamenti immobilizzi immateriali	236,4	216,6
Ammortamento valori contabili residui su disinvestimenti di immobilizzi materiali	164,2	88,0
Ammortamento valori contabili residui su disinvestimenti di immobilizzi immateriali	3,7	3,0
Ammortamenti su immobilizzi finanziari, materiali e immateriali	2 693,7	2 556,1

* I dati del 2024 relativi agli ammortamenti su immobilizzi immateriali sono stati rettificati per CHF 23,8 mio (v. nota «Modifica dei principi contabili» nei principi di consolidamento).

Gli ammortamenti ordinari sono aumentati di CHF 60,6 mio (+2,5%), in particolare a causa della messa in servizio di impianti infrastrutturali, dei treni biplano IR per il traffico a lunga percorrenza, nonché di inaugurazioni di immobili. Gli elevati ammortamenti del valore contabile residuo da smobilizzi di CHF 164,2 mio sono dovuti in particolare a rettifiche d'inventario, allo storno di immobilizzi con valore contabile residuo all'avvio di progetti e allo storno di immobilizzi in costruzione per l'interruzione di progetti.

10 Risultato finanziario.

Mio di CHF	2025	2024
Interessi attivi e proventi da partecipazioni di terzi	2,2	3,5
Interessi passivi verso terzi	-52,9	-66,0
Interessi passivi su prestiti azionari	-51,8	-56,9
Partecipazione al risultato di società associate	5,9	3,9
Risultati da valute estere	0,2	5,4
Altro risultato finanziario	0,8	0,1
Risultato finanziario	-95,6	-110,1

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

11 Imposte sull'utile.

Mio di CHF	2025	2024
Imposte correnti sull'utile	25,8	14,1
Imposte latenti sull'utile	0,8	-1,9
Imposte sull'utile	26,6	12,3

La FFS SA e le società del Gruppo del traffico regionale viaggiatori pagano imposte sull'utile per l'attività immobiliare e le attività accessorie.

Per l'attività di trasporto data in concessione, esse sono esonerate dall'imposta sull'utile e sul capitale, dalle imposte sugli utili da sostanza immobiliare e dalle imposte immobiliari sia sul piano cantonale che su quello federale.

Il credito d'imposta latente per le perdite fiscali pregresse non ancora utilizzate delle società del Gruppo soggette a imposta ammonta a CHF 98,1 mio (2024: CHF 74,1 mio). Non sono state attivate imposte latenti per le perdite pregresse.

12 Interessenze azionisti minoritari.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Stato al 1.1.	100,8	99,2
Dividendi	-0,1	0,0
Partecipazione al risultato	-1,6	1,6
Differenze di conversione delle divise estere	-0,1	0,1
Stato al 31.12.	99,0	100,8

13 Liquidità.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Cassa	38,8	42,4
Depositi bancari e postali	61,9	92,4
Deposito a termine (fino a 3 mesi)	1,4	1,2
Conti di giro	27,5	31,1
Liquidità	129,6	167,0

14 Crediti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Crediti per forniture e prestazioni		
verso terzi	312,7	305,4
verso l'azionista Confederazione	23,1	16,5
verso società associate	17,8	18,0
Rettifiche di valore	-20,0	-13,1
Crediti per forniture e prestazioni	333,6	326,7

15 Altri crediti.

Gli altri crediti comprendono gli averi dell'imposta precedente nel regime IVA e acconti versati ai fornitori. Nell'esercizio in esame sono diminuiti di CHF 51,0 mio e alla chiusura del bilancio ammontano a CHF 140,3 mio.

16 Scorte e lavori in corso.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Scorte	821,4	773,0
Lavori in corso	28,7	27,3
Rettifiche di valore	-302,5	-278,8
Scorte e lavori in corso	547,6	521,5

L'aumento delle scorte e dei lavori in corso di CHF 26,1 mio (+5,0%) riguarda pezzi di riserva per la flotta.

17 Ratei e risconti attivi.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024 valori rettificati*
Ratei e risconti per operazioni di copertura dei tassi d'interesse estinti	17,9	18,0
Ratei e risconti per prestazioni non ancora fatturate	790,2	797,8
Ratei e risconti per acconti per prestazioni nell'anno successivo	85,7	79,4
Ratei e risconti per indennizzi in sospeso	32,0	32,1
Ratei e risconti attivi	925,7	927,3

* Ratei e risconti per prestazioni del traffico viaggiatori non ancora contabilizzati sono ora iscritti nei ratei e risconti attivi come flusso di valore separato. I dati del 2024 sono stati opportunamente rettificati.

18 Immobilizzi finanziari.

Mio di CHF	Altre partecipazioni	Partecipazioni in società associate	Prestiti verso società associate	Attivi da istituti di previdenza	Altri immobilizzi finanziari	Totale
Valore contabile netto al 1.1.2024	34,6	248,0	1,0	1,4	204,5	489,5
Costi d'acquisto						
Stato al 1.1.2024	50,5	248,0	1,0	1,4	204,5	505,4
Variazione di valutazione	0,0	1,4	0,0	0,0	0,0	1,3
Incrementi	4,3	1,9	0,0	0,4	40,8	47,4
Decrementi	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-1,4	-1,8
Riclassificazioni	0,0	0,0	0,0	0,0	-33,8	-33,8
Stato al 31.12.2024	54,7	251,2	0,8	1,5	210,1	518,4
Rettifiche di valore accumulate						
Stato al 1.1.2024	-15,9	0,0	0,0	0,0	0,0	-15,9
Stato al 31.12.2024	-15,9	0,0	0,0	0,0	0,0	-15,9
Valore contabile netto al 31.12.2024	38,9	251,2	0,8	1,5	210,1	502,6
Costi d'acquisto						
Stato al 1.1.2025	54,7	251,2	0,8	1,5	210,1	518,4
Variazione di valutazione	0,0	2,5	0,0	0,0	0,0	2,5
Incrementi	0,0	0,7	0,0	0,4	0,0	1,1
Decrementi	0,0	0,0	-0,1	-0,2	-13,1	-13,4
Riclassificazioni	0,0	0,0	0,0	0,0	-39,9	-39,9
Stato al 31.12.2025	54,7	254,5	0,7	1,7	157,1	468,6
Rettifiche di valore accumulate						
Stato al 1.1.2025	-15,9	0,0	0,0	0,0	0,0	-15,9
Stato al 31.12.2025	-15,9	0,0	0,0	0,0	0,0	-15,9
Valore contabile netto al 31.12.2025	38,9	254,5	0,7	1,7	157,1	452,8

Nei decrementi sono comprese transazioni senza impatto sulla liquidità per CHF 0,2 mio (2024: CHF 0,2 mio).

Alla chiusura del bilancio, gli altri immobilizzi finanziari includono garanzie in contanti su derivati su tassi d'interesse per CHF 29,1 mio (2024: CHF 40,8 mio).

La riclassificazione di CHF 39,9 mio negli altri immobilizzi finanziari si riferisce a una riallocazione nell'attivo circolante a corto termine.

19 Immobilizzi materiali e impianti in costruzione.

Mio di CHF	Veicoli (leasing incluso)	Manufatti e binario	Impianti di corrente di trazione e di sicurezza	Altri immobilizzi materiali	Fondi ed edifici	Immobilizzi materiali in costruzione e acconti	Totale
Valore contabile netto al 1.1.2024	8 242,0	18 395,9	6 536,2	3 989,8	7 122,9	7 280,5	51 567,1
Costi d'acquisto							
Stato al 1.1.2024	20 378,0	27 480,1	13 982,7	8 783,0	10 423,0	7 289,0	88 335,8
Investimenti	0,1	0,0	0,0	0,3	0,0	3 560,8	3 561,2
Decrementi	-206,6	-184,5	-138,8	-147,9	-15,8	3,2	-690,4
Riclassificazioni	587,4	1 071,2	556,8	687,2	323,1	-3 182,0	43,6
Stato al 31.12.2024	20 758,9	28 366,7	14 400,7	9 322,6	10 730,3	7 671,0	91 250,2
Rettifiche di valore accumulate							
Stato al 1.1.2024	-12 136,1	-9 084,2	-7 446,6	-4 793,2	-3 300,1	-8,5	-36 768,7
Ammortamenti sistematici	-643,0	-534,4	-411,4	-446,1	-194,5	0,0	-2 229,4
Riduzioni durevoli di valore	-5,2	-0,2	0,0	-13,8	0,0	0,0	-19,2
Decrementi	203,9	129,0	117,4	139,7	12,4	0,0	602,4
Riclassificazioni	-0,6	3,3	-3,5	-16,9	15,9	1,8	0,0
Stato al 31.12.2024	-12 581,0	-9 486,5	-7 744,0	-5 130,3	-3 466,3	-6,7	-38 414,8
Valore contabile netto al 31.12.2024	8 177,9	18 880,3	6 656,6	4 192,3	7 264,0	7 664,3	52 835,4
di cui leasing	44,5						44,5
di cui immobili a rendimento					2 761,4		2 761,4
di cui terreni non edificati					37,5		37,5
Costi d'acquisto							
Stato al 1.1.2025	20 758,9	28 366,7	14 400,7	9 322,6	10 730,3	7 671,0	91 250,2
Investimenti	0,1	0,0	0,0	27,8	0,0	4 060,2	4 088,1
Decrementi	-206,3	-157,9	-253,1	-227,1	-47,6	0,0	-892,0
Riclassificazioni	975,4	930,6	478,8	515,8	460,5	-3 323,1	38,1
Stato al 31.12.2025	21 528,1	29 139,4	14 626,4	9 639,1	11 143,2	8 408,1	94 484,3
Rettifiche di valore accumulate							
Stato al 1.1.2025	-12 581,0	-9 486,5	-7 744,0	-5 130,3	-3 466,3	-6,7	-38 414,8
Ammortamenti sistematici	-662,1	-541,0	-412,1	-429,6	-194,3	0,0	-2 239,2
Riduzioni durevoli di valore	-48,7	0,0	-0,6	-0,3	-0,4	0,0	-50,1
Decrementi	189,6	104,6	158,1	190,6	26,7	0,0	669,6
Riclassificazioni	0,0	-0,4	8,1	-15,0	-10,4	0,9	-16,8
Stato al 31.12.2025	-13 102,3	-9 923,3	-7 990,6	-5 384,7	-3 644,7	-5,8	-40 051,3
Valore contabile netto al 31.12.2025	8 425,8	19 216,1	6 635,9	4 254,4	7 498,5	8 402,3	54 433,0
di cui leasing	37,2						37,2
di cui immobili a rendimento					2 954,9		2 954,9
di cui terreni non edificati					37,0		37,0

Esistono acconti pari a CHF 570,4 mio (2024: CHF 678,6 mio).

Gli investimenti sono decurtati di incentivazioni dei poteri pubblici come le misure per il risanamento fonico o del finanziamento di uno standard di rifinitura più elevato nelle stazioni per CHF 65,0 mio (2024: CHF 123,2 mio).

Nell'esercizio in esame sono stati iscritti all'attivo costi per capitale di terzi pari a CHF 14,6 mio (2024: CHF 19,8 mio).

Le riduzioni durevoli di valore si riferiscono in particolare ad ammortamenti speciali del materiale rotabile correlati alla riorganizzazione di FFS Cargo SA. Le altre riduzioni di valore riguardano impianti singoli.

In caso di messa fuori servizio di impianti, i relativi ammortamenti del valore contabile residuo pari a CHF 164,2 mio (2024: CHF 88,0 mio) sono iscritti nei decrementi.

In relazione allo scambio delle stazioni comuni di Thun e Briga con BLS SA, negli investimenti sono comprese transazioni senza impatto sulla liquidità per CHF 27,6 mio e nei decrementi sono comprese transazioni dello stesso tipo per

CHF 55,4 mio (2024: nessuna). In egual misura, sono stati trasferiti a BLS SA prestiti dei poteri pubblici non rimborsabili per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

L'aumento del valore degli immobilizzi materiali è da attribuire al rinnovo e all'ampliamento di impianti infrastrutturali, come il potenziamento a Berna Ovest e il doppio binario sul lago di Biemme e nella Laufental. Sono inoltre stati effettuati investimenti nell'ampliamento della flotta di veicoli nel traffico a lunga percorrenza nonché nella nuova costruzione di immobili d'investimento nelle regioni di Basilea e Vaud. Ulteriori incrementi sono risultati da investimenti nella stazione di Losanna e nel nuovo stabilimento industriale ferroviario (NSIF) di Arbedo-Castione.

20 Immobilizzi immateriali.

Mio di CHF	Avviamento	Diritti	Software valori rettificati*	Immobilizzi immateriali in costruzione e acconti valori rettificati*	Totale
Valore contabile netto al 1.1.2024	1,3	160,8	513,9	513,3	1 189,3
Costi d'acquisto					
Stato al 1.1.2024	13,1	365,4	1 999,6	521,5	2 899,6
Investimenti	0,0	0,0	1,9	283,5	285,4
Decrementi	0,0	-0,3	-247,5	-0,6	-248,4
Riclassificazioni	0,0	2,8	197,6	-244,0	-43,6
Stato al 31.12.2024	13,1	367,9	1 951,7	560,3	2 893,0
Rettifiche di valore accumulate					
Stato al 1.1.2024	-11,8	-204,6	-1 485,7	-8,2	-1 710,3
Ammortamenti sistematici	-0,7	-6,2	-209,7	0,0	-216,6
Riduzioni durevoli di valore	0,0	0,1	244,6	0,3	245,1
Decrementi	0,0	0,0	-6,7	6,7	0,0
Stato al 31.12.2024	-12,5	-210,6	-1 457,6	-1,1	-1 681,8
Valore contabile netto al 31.12.2024	0,7	157,2	494,1	559,2	1 211,2
Costi d'acquisto					
Stato al 1.1.2025	13,1	367,9	1 951,7	560,3	2 893,0
Investimenti	0,0	0,0	0,8	277,7	278,5
Decrementi	0,0	-3,8	-67,0	0,0	-70,8
Riclassificazioni	0,0	1,3	244,6	-284,0	-38,1
Stato al 31.12.2025	13,1	365,4	2 130,1	554,1	3 062,7
Rettifiche di valore accumulate					
Stato al 1.1.2025	-12,5	-210,6	-1 457,6	-1,1	-1 681,8
Ammortamenti sistematici	-0,7	-5,5	-229,8	0,0	-236,0
Riduzioni durevoli di valore	0,0	0,0	-0,5	0,0	-0,5
Decrementi	0,0	3,8	63,3	0,0	67,0
Riclassificazioni	0,0	0,0	15,7	1,1	16,8
Stato al 31.12.2025	-13,1	-212,3	-1 608,9	0,0	-1 834,3
Valore contabile netto al 31.12.2025	0,0	153,0	521,2	554,1	1 228,3

* I valori contabili netti dei software al 1° gennaio 2024 sono stati rettificati per CHF 47,0 mio (v. nota «Modifica dei principi contabili» nei principi di consolidamento).

Gli acconti sono pari a CHF 149,9 mio (2024: CHF 144,1 mio).

Le riduzioni di valore riguardano impianti singoli.

Nei casi di messa fuori servizio di impianti, i relativi ammortamenti del valore contabile residuo pari a CHF 3,7 mio (2024: CHF 3,0 mio) sono iscritti nei decrementi.

21 Debiti finanziari.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Debiti finanziari a breve scadenza		
Debiti bancari	1 453,0	741,1
Debiti finanziari verso società associate	0,9	1,4
Prestiti della Confederazione (commerciali)	285,0	905,0
Prestiti di istituti di previdenza	103,6	99,6
Totale Debiti finanziari a breve scadenza	1 842,5	1 747,1
Debiti finanziari a lunga scadenza		
Debiti bancari	2 144,6	2 438,9
Impegni di leasing	16,8	22,5
Cassa del personale	648,4	662,3
Prestiti di terzi	100,0	100,0
Prestiti della Confederazione (commerciali)	6 180,0	6 680,0
Prestiti di istituti di previdenza	525,6	629,2
Totale Debiti finanziari a lunga scadenza	9 615,4	10 532,9
Debiti finanziari	11 457,9	12 280,0

A causa della scadenza, CHF 454,0 mio di debiti finanziari a lungo termine sono stati riclassificati nei debiti finanziari a breve termine (2024: CHF 563,4 mio).

Le condizioni dei prestiti commerciali della Confederazione si basano sulle indicazioni dell'Amministrazione federale delle finanze.

Indebitamento netto soggetto a interessi.

Mio di CHF	Nota	31.12.2025	31.12.2024
Debiti finanziari a breve scadenza	21	1 842,5	1 747,1
Debiti finanziari a lunga scadenza	21	9 615,4	10 532,9
Totale Debiti finanziari		11 457,9	12 280,0
./. Liquidità	13	-129,6	-167,0
./. Garanzie in contanti su derivati su tassi d'interesse (attivi)	18	-29,1	-40,8
Indebitamento netto soggetto a interessi		11 299,2	12 072,2

Nell'esercizio contabile 2025 l'indebitamento netto soggetto a interessi è diminuito di CHF 773,0 mio.

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

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024 valori rettificati*
Prestiti a breve termine		
Prestiti della Confederazione (senza interessi)	0,3	0,3
Prestiti dei Cantoni (senza interessi)	0,2	0,3
Totale Prestiti a breve termine	0,5	0,6
Prestiti a lungo termine		
Prestiti della Confederazione (senza interessi)	26 073,5	25 147,8
Prestiti dei Cantoni (senza interessi)	2 184,0	2 147,2
Totale Prestiti a lungo termine	28 257,5	27 295,0
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	28 257,9	27 295,5

L'aumento dei prestiti è riconducibile all'avanzamento dei lavori in diversi progetti nell'ambito del programma di sviluppo strategico (PROSSIF) e dello sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF).

Composizione dei prestiti verso la Confederazione.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024 valori rettificati*
Prestiti Fondo per l'infrastruttura ferroviaria da convenzione sulle prestazioni	4 629,5	4 477,4
Prestiti Fondo per l'infrastruttura ferroviaria da convenzione d'attuazione	20 359,2	19 586,5
Prestiti Fondo per le strade nazionali e il traffico all'interno degli agglomerati	923,7	922,5
Prestiti da altre convenzioni	161,4	161,7
Prestiti della Confederazione (commerciali)	6 465,0	7 585,0
Prestiti verso la Confederazione	32 538,8	32 733,1

* I dati del 2024 relativi ai prestiti del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria dalla convenzione sulle prestazioni sono stati rettificati per CHF 22,2 mio (v. nota «Modifica dei principi contabili» nei principi di consolidamento).

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

23 Debiti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Debiti per forniture e prestazioni		
verso terzi	697,4	504,6
verso l'azionista Confederazione	36,4	39,4
verso società associate	6,0	0,5
Debiti per forniture e prestazioni	739,8	544,6

24 Altri debiti.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Altri debiti a breve termine		
Debiti verso enti statali	113,4	100,9
Altri debiti	160,3	148,2
Totale Altri debiti a breve termine	273,7	249,1
Altri debiti a lungo termine		
Ratei e risconti	18,2	22,7
Debiti verso istituti di previdenza e collaboratori	288,0	633,0
Totale Altri debiti a lungo termine	306,2	655,7
Altri debiti	579,9	904,8

I debiti verso istituti di previdenza e collaboratori comprendono anche i debiti per prestazioni dei collaboratori a lungo termine pari a CHF 198,0 mio (2024: CHF 183,0).

Per una spiegazione della riduzione dei debiti verso istituti di previdenza si rimanda alla nota «Informazioni sugli istituti di previdenza».

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	31.12.2025	31.12.2025	31.12.2025	2025	31.12.2024	2025	2024
Istituti di previdenza	1,7	0,0	1,7	0,4	1,5	-0,2	-0,2
Totale	1,7	0,0	1,7	0,4	1,5	-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	31.12.2025	31.12.2025	31.12.2024			2025	2024
Piani previdenziali senza copertura in eccesso/deficit di copertura	0,0	-90,0	-450,0	360,0	-411,3	-51,3	-397,8
Totale	0,0	-90,0	-450,0	360,0	-411,3	-51,3	-397,8

In seguito alla costituzione della FFS SA e allo scorporo della Cassa pensioni FFS (CP FFS) dalla Cassa pensioni della Confederazione, per la CP FFS è emerso un fabbisogno di risanamento. Pertanto, per diversi anni nel conto del Gruppo FFS sono stati contratti debiti verso istituti di previdenza. Successivamente le FFS hanno erogato tre pagamenti di risanamento e stabilizzazione. Per i risanamenti della CP FFS effettuati nel 2007 e nel 2010 è in essere ancora un debito per prestito di CHF 629,2 mio verso la CP FFS (2024: CHF 728,7 mio).

Le misure adottate dalla CP FFS per garantire a lungo termine le pensioni attuali e future, quali la riduzione del tasso d'interesse tecnico, l'introduzione di tavole generazionali e la conseguente riduzione graduale del tasso di conversione, hanno portato a un miglioramento sostenibile della situazione finanziaria della CP FFS. La probabilità di dover finanziare un risanamento della Cassa pensioni in tempi brevi è diminuita in modo considerevole. Ciò ha reso possibile una riduzione dei debiti verso istituti di previdenza nell'esercizio in esame.

Al 31 dicembre 2025, il grado di copertura della CP FFS è salito al 111,6% (2024: 110,8%).

25 Ratei e risconti passivi.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024 valori rettificati*
Ratei e risconti per titoli di trasporto	769,7	747,6
Ratei e risconti per interessi	38,1	47,6
Ratei e risconti per impegni correnti per imposte sull'utile	3,2	3,8
Altri ratei e risconti	1 510,4	1 401,3
Ratei e risconti passivi	2 321,5	2 200,3

* Ratei e risconti per prestazioni del traffico viaggiatori non ancora contabilizzati sono ora iscritti nei ratei e risconti attivi come flusso di valore separato. I dati del 2024 sono stati opportunamente rettificati.

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

Gli altri ratei e risconti comprendono quote di incassi di punti vendita FFS che vengono accreditati ad altre imprese di trasporto concessionarie, come pure fatture fornitori non ancora ricevute.

26 Accantonamenti.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Accantonamenti a breve termine	336,9	320,5
Accantonamenti a lungo termine	453,3	437,4
Accantonamenti	790,2	757,8

Suddivisione degli accantonamenti secondo lo scopo d'impiego.

Mio di CHF	Impegni di previdenza	Siti contaminati	Settore energetico	Vacanze/averi in tempo	Ristrutturazione	Imposte latenti	Altri accantonamenti	Totale
Situazione al 1.1.2024	0,4	31,7	307,3	219,6	26,3	13,6	297,9	896,8
Conversione delle divise estere	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Costituzione	0,0	0,0	0,0	21,7	0,9	0,1	82,0	104,7
Impiego	0,0	-1,6	-27,1	-20,8	-0,5	-1,9	-147,8	-199,6
Scioglimento	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-44,0	-44,1
Situazione al 31.12.2024	0,4	30,1	280,2	220,5	26,7	11,8	188,2	757,8
di cui a breve termine	0,0	4,1	25,1	130,9	4,1	0,0	156,3	320,5
di cui a lungo termine	0,4	26,0	255,1	89,6	22,6	11,8	31,9	437,4
Situazione al 1.1.2025	0,4	30,1	280,2	220,5	26,7	11,8	188,2	757,8
Conversione delle divise estere	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1
Costituzione	0,0	0,0	30,2	25,1	6,0	0,8	136,2	198,2
Impiego	0,0	-2,4	-25,1	-15,8	-3,4	0,0	-58,8	-105,5
Scioglimento	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,4	0,0	-57,8	-60,3
Situazione al 31.12.2025	0,3	27,7	285,3	229,8	26,8	12,5	207,7	790,2
di cui a breve termine	0,0	7,0	26,4	132,6	9,4	0,0	161,5	336,9
di cui a lungo termine	0,3	20,7	258,9	97,2	17,5	12,5	46,1	453,3

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. Nell'esercizio in esame sono stati effettuati interventi di risanamento di siti contaminati per CHF 2,4 mio (2024: CHF 1,6 mio).

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 è stato utilizzato per coprire le perdite dalla vendita di centrali elettriche e partecipazioni e i costi di produzione dell'energia che superano i prezzi di mercato. L'accantonamento residuo di CHF 285,3 mio è utilizzato per contratti energetici onerosi a lungo termine. In seguito all'esame annuale dei contratti esistenti, tale accantonamento è stato aumentato di CHF 30,2 mio.

La variazione di CHF 9,3 mio nell'accantonamento per vacanze/averi in tempo è il risultato di ulteriori risparmi operati dal personale nell'ambito del modello di durata della vita attiva «Flexa» per CHF 7,6 mio nonché di vacanze non ancora godute e averi in tempo per il lavoro straordinario per CHF 1,7 mio.

Gli altri accantonamenti comprendono accantonamenti per rischi aziendali e processuali e accantonamenti assicurativi per sinistri. Per la liquidazione dei danni sono stati utilizzati CHF 43,4 mio (2024: CHF 120,6 mio, in particolare per l'incidente avvenuto nella galleria di base del San Gottardo). Per la rivalutazione di danni sono stati accantonati CHF 93,9 mio. Al tempo stesso, è stato possibile sciogliere accantonamenti per CHF 52,7 mio. Inoltre, sono stati costituiti altri accantonamenti per contratti onerosi.

27 Variazione dell'attivo circolante netto.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024 valori rettificati*
Aumento/diminuzione dei crediti per forniture e prestazioni	-6,9	40,5
Aumento scorte e lavori in corso	-26,1	-44,4
Diminuzione/aumento altro attivo circolante	16,8	-82,6
Aumento/diminuzione dei debiti per forniture e prestazioni	195,3	-168,3
Aumento degli altri debiti a breve termine	146,1	152,6
Variazione attivo circolante netto	325,3	-102,2

* Ratei e risconti per ricavi da traffico viaggiatori non ancora contabilizzati sono ora iscritti nei ratei e risconti attivi come flusso di valore separato, anziché al netto nei ratei e risconti per titoli di trasporto. I dati del 2024 sono stati opportunamente rettificati.

Altre indicazioni.

Transazioni con parti correlate.

Transazioni con società associate.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Ricavo d'esercizio	214,8	207,4
Costi d'esercizio	-74,8	-72,4
Transazioni con società associate	140,0	135,0

Crediti e debiti verso società associate vengono iscritti separatamente nelle note 14 «Crediti per forniture e prestazioni» e 23 «Debiti per forniture e prestazioni».

Transazioni con istituti di previdenza.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Prestiti a breve termine	103,6	101,0
Prestiti a lungo termine	525,6	629,2
Prestiti verso gli istituti di previdenza	629,2	730,1

I prestiti verso l'istituzione di previdenza derivano dai pacchetti di risanamento decisi nel 2007 e nel 2010. A loro 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 99,6 mio (2024: 95,8 mio). Gli interessi passivi per i prestiti sono stati pari a CHF 29,1 mio (2024: CHF 33,0 mio)

Transazioni con l'azionista.

La Confederazione detiene il 100% delle azioni delle Ferrovie federali svizzere FFS. Nell'esercizio in esame è stata effettuata un'iniezione di capitale pari a CHF 850 mio sotto forma di conversione dei prestiti degli azionisti in capitale proprio.

Panoramica dei contributi pubblici.

Nell'esercizio in esame, le FFS hanno ricevuto contributi dalla Confederazione dell'ordine di CHF 3679,5 mio (2024: CHF 3359,5 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	2025	2024
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori	307,5	320,5
Indennizzi per il traffico a lunga percorrenza	1,2	0,0
Convenzione sulle prestazioni infrastruttura – ammortamenti	1 553,1	1 506,1
Convenzione sulle prestazioni infrastruttura – quote non attivabili	352,8	365,6
Convenzione sulle prestazioni infrastruttura – contributo per l'esercizio	401,0	325,9
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale	125,5	140,5
Indennizzi per il traffico merci	2,2	1,9
Totale Contributi della Confederazione con impatto sul risultato	2 743,2	2 660,5
Aumento prestiti per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	925,7	670,2
Contributo a fondo perduto per investimenti	10,6	28,8
Totale Contributi della Confederazione	3 679,5	3 359,5

Inoltre, le FFS hanno ricevuto i seguenti contributi da Cantoni e altri enti:

Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori	340,8	356,1
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale	4,0	5,7
Totale contributi dei Cantoni con impatto sul risultato	344,8	361,8
Aumento prestiti per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	36,7	29,5
Contributo a fondo perduto per investimenti	30,0	69,9
Totale Contributi dei Cantoni	411,4	461,3
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori	34,1	33,8
Totale Contributi di altri enti con impatto sul risultato	34,1	33,8
Contributo a fondo perduto per investimenti	24,4	24,5
Totale Contributi di altri enti	58,4	58,3
Totale Contributi dei poteri pubblici	4 149,4	3 879,1

Impegni eventuali e attivi costituiti in pegno.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Fideiussioni, obblighi di garanzia	27,3	22,2
Veicoli a titolo di garanzia nei contratti di locazione e vendita Eurofima	1 930,5	2 598,8
Altri impegni di tipo eventuale	494,8	431,1
Impegni eventuali e attivi costituiti in pegno	2 452,5	3 052,1

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 partner). I contratti di partenariato prevedono che i costi per l'esercizio e la successiva dismissione siano addebitati proporzionalmente agli azionisti (partner) sui 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.

Impegni eventuali in relazione a siti contaminati.

In quanto grandi proprietarie di terreni, le FFS sono gravate da diversi siti contaminati. L'accantonamento esistente per questi siti non copre tutti i rischi. Di recente sono state introdotte disposizioni per la gestione di composti alchilici perfluorurati e polifluorurati (PFAS), sostanze chimiche sintetiche praticamente non biodegradabili e che comportano rischi significativi per la salute e per l'ambiente. Allo stato attuale non è possibile stimare gli impegni che ne derivano.

Strumenti finanziari.

Il rischio sui tassi d'interesse viene parzialmente coperto a livello dell'intero portafoglio di debito. I rischi valutari dei flussi monetari netti pianificati vengono coperti.

Per garantire la copertura dei rischi valutari, di quelli legati ai tassi d'interesse e di quelli relativi 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		31.12.2025	31.12.2025	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2024	31.12.2024
Valute	Copertura	708,6	1,2	0,8	565,3	3,9	0,2
Interessi	Copertura	475,2	0,0	32,7	732,1	0,1	64,7
Prezzi dell'energia	Copertura	375,6	16,3	22,4	650,7	36,7	49,7
Strumenti finanziari		1 559,4	17,5	55,9	1 948,1	40,7	114,6

Altri impegni da non iscrivere a bilancio.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Impegni per investimenti	10 467,1	9 511,4
Impegni nel settore energetico	1 617,8	1 610,7
Altre convenzioni a lunga scadenza	2 462,8	2 503,3
Altri impegni da non iscrivere a bilancio	14 547,7	13 625,4

Impegni di leasing non iscritti a bilancio.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Scadenza entro un anno	15,0	13,7
Scadenza entro 1-5 anni	73,1	79,5
Scadenza oltre 5 anni	127,9	148,6
Impegni di leasing non iscritti a bilancio	216,0	241,8

Informazioni sull'attuazione di una valutazione dei rischi.

Management dei rischi.

Le FFS gestiscono un sistema di management dei rischi a livello di Gruppo, basato sulla norma ISO 31000:2018 e coordinato in base alla strategia e alla pianificazione finanziaria. Nel processo di management dei rischi vengono regolarmente identificati e analizzati, a diversi livelli, i rischi essenziali, che sono poi trattati adottando misure idonee. I risk owner sono preposti alla gestione dei rischi nel proprio ambito di responsabilità. Il management dei rischi è un'attività dirigenziale ed è integrato nelle attività, nei processi e nelle procedure decisionali.

Corporate Risk Management.

La Direzione del Gruppo comunica annualmente al Consiglio d'amministrazione la valutazione dei rischi con il Corporate Risk Report e l'aggiornamento sui rischi, incluso il controlling delle misure. Il Corporate Risk Report raccoglie tra l'altro i rischi del Gruppo cui sono esposte le FFS. I rischi vengono rilevati metodicamente e analizzati a diversi livelli, fino al Consiglio d'amministrazione.

Il comitato Rischi e compliance e il Consiglio d'amministrazione si sono confrontati sul portafoglio dei rischi delle FFS. Il Corporate Risk Report è stato approvato dal Consiglio d'amministrazione il 26 giugno 2025.

Management dei rischi e sistema di controllo interno.

Con l'implementazione del sistema di controllo interno viene assicurato che i titolari dei processi sottopongano 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 rischi di mercato (rischi di variazione dei tassi d'interesse e rischi valutari, così come oscillazioni dei prezzi dell'energia) oltre che a rischi di liquidità e di controparte. La responsabilità per la gestione di questi rischi è centralizzata e viene controllata tramite norme e limiti di rischio.

Rischi di variazione dei tassi d'interesse.

Le oscillazioni dei tassi di mercato si ripercuotono direttamente sui costi di finanziamento delle FFS. Questo rischio viene gestito regolando i profili delle scadenze e attraverso il rapporto fra tranche di finanziamento fisse a lungo termine e finanziamenti variabili, in combinazione con altri strumenti di copertura (swap). Il rischio sui tassi d'interesse viene controllato applicando un limite del rischio nonché fasce di riferimento strategiche. Per garantire una struttura di finanziamento adeguata ed equilibrata, le FFS si orientano a indici di performance quantitativi.

Rischi valutari.

La copertura dei rischi netti valutari derivanti dalle attività del Gruppo viene garantita a livello di Gruppo. Il rischio valutario è controllato grazie a uno specifico limite di rischio. Inoltre, grandi progetti che si articolano su più anni vengono coperti individualmente.

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.

Rischi di liquidità.

Il rilevamento dei rischi di liquidità si basa su una pianificazione della liquidità e delle valute aggiornata mensilmente. La liquidità disponibile è concentrata tramite cash pool centrali in franchi svizzeri e in euro e gestita mediante una serie di finanziamenti a breve termine.

La liquidità necessaria è garantita da una riserva operativa e da una linea di credito confermata.

Il finanziamento delle FFS a lungo termine per gli investimenti commerciali viene operato per la maggior parte con l'Amministrazione federale delle finanze e con Eurofima. L'ammontare dei finanziamenti della Confederazione è disciplinato in un accordo con l'Amministrazione federale delle finanze sulla concessione di prestiti e la collaborazione in ambito di tesoreria.

Rischi di controparte.

Il rischio di controparte misura il rischio di perdite correlate alla sovrvenuta incapacità delle controparti 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 che abbiano un rating creditizio di lungo termine di almeno BBB (Investment Grade) di un'agenzia di rating riconosciuta (o rating equivalenti). Per minimizzare il rischio sono fissate ulteriori indicazioni per determinare il rating interno e i limiti di controparte, in particolare la presa in considerazione dei premi delle assicurazioni contro il rischio di insolvenza (spread CDS).

Eventi successivi alla chiusura del bilancio.

Il conto del Gruppo è stato approvato dal Consiglio d'amministrazione il 26 febbraio 2026. 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 2024-2027, 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 112,2 mio e pagamenti di interessi ai Settori centrali per CHF 37,8 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. Per gli ammortamenti e gli interessi, la divisione Immobili ha versato pagamenti compensativi interni ai Settori centrali per CHF 77,5 mio (2024: CHF 77,5 mio).

Relazione per segmenti.

La relazione per segmenti è stilata secondo i segmenti Mercato Viaggiatori (suddiviso nei settori Traffico a lunga percorrenza e Traffico regionale), Produzione Viaggiatori, Immobili, Traffico merci e Infrastruttura (suddivisa nei settori Rete ed Energia). Gli altri segmenti comprendono Distribuzione e servizi da Mercato Viaggiatori e i Settori centrali, e vengono indicati insieme alle eliminazioni del Gruppo. L'attività commerciale riguarda 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 72.

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.

Indicazioni relative al conto economico.

Mio di CHF	Mercato Viaggiatori		Produzione Viaggiatori	Immobili	Traffico merci	Infrastruttura		Altri segmenti/eliminazioni	Totale FFS
	Traffico a lunga percorrenza	Traffico regionale				Rete	Energia		
1.1-31.12.2025									
Ricavo d'esercizio	3 117,5	2 013,8	3 762,6	1 118,5	841,0	4 810,0	839,3	-4 820,3	11 682,4
di cui									
ricavi da traffico	2 962,2	1 186,2	0,0	0,0	736,0	1 332,8	0,0	-1 260,3	4 956,8
prestazioni dei poteri pubblici	1,2	724,1	0,0	0,0	2,4	2 322,0	72,4	0,0	3 122,1
ricavi locativi immobili	0,0	2,3	1,2	908,7	0,6	1,7	0,0	-171,5	743,0
ricavi da vendita di energia	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	731,9	-330,0	403,0
Costi d'esercizio	-3 022,7	-2 043,0	-3 767,4	-784,7	-960,4	-4 933,1	-778,2	5 220,5	-11 069,0
di cui									
costi del personale	-50,5	-155,6	-1 619,8	-164,0	-397,8	-1 488,3	-63,1	-527,9	-4 466,9
ammortamenti	-299,7	-325,7	-70,1	-246,2	-67,2	-1 523,0	-69,9	-91,9	-2 693,7
Risultato operativo/EBIT	94,8	-29,2	-4,8	333,8	-119,4	-123,0	61,1	400,2	613,4
Altro risultato	-13,6	-17,0	0,8	-85,1	-6,5	-2,1	0,0	5,8	-117,8
Pagamenti compensativi	0,0	0,0	0,0	-209,6 ¹	0,0	150,0	0,0	59,6	0,0
Risultato del segmento/consolidato	81,2	-46,2	-4,0	39,1	-126,0	24,8	61,1	465,5	495,6

¹ Pagamenti compensativi (Infrastruttura, prestiti CP, finanziamento settori centrali), interessi esclusi. Inclusi gli interessi (CHF 37,8 mio), i pagamenti compensativi ammontano a CHF 247,4 mio.

1.1-31.12.2024 valori rettificati*									
Ricavo d'esercizio	3 017,8	2 004,1	3 364,7	1 082,8	855,0	4 618,9	795,5	-4 351,0	11 387,8
di cui									
ricavi da traffico	2 852,3	1 144,3	0,0	0,0	746,2	1 265,9	0,0	-1 193,7	4 815,0
prestazioni dei poteri pubblici	0,0	748,8	0,0	0,0	1,9	2 238,4	67,1	0,0	3 056,2
ricavi locativi immobili	0,0	2,1	1,4	875,2	0,5	3,1	0,0	-164,2	718,2
ricavi da vendita di energia	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3	692,7	-302,8	391,2
Costi d'esercizio	-2 877,4	-1 993,4	-3 361,0	-758,0	-920,1	-4 767,0	-679,5	4 362,0	-10 994,4
di cui									
costi del personale	-52,5	-148,4	-1 604,5	-163,5	-409,1	-1 505,1	-61,8	-879,3	-4 824,1
ammortamenti	-277,0	-318,1	-67,4	-242,2	-21,6	-1 467,1	-66,3	-96,5	-2 556,1
Risultato operativo/EBIT	140,4	10,7	3,7	324,9	-65,1	-148,1	116,0	11,0	393,4
Altro risultato	7,5	-27,7	0,7	-119,9	-10,5	0,4	-0,8	32,0	-118,4
Pagamenti compensativi	0,0	0,0	0,0	-168,2 ¹	0,0	150,0	0,0	18,2	0,0
Risultato del segmento/consolidato	147,9	-17,0	4,4	36,7	-75,7	2,3	115,2	61,2	275,0

* Per maggiori informazioni sui valori rettificati si rimanda alla nota «Modifica dei principi contabili» nei principi di consolidamento.

¹ Pagamenti compensativi (Infrastruttura, prestiti CP), interessi esclusi. Inclusi gli interessi (CHF 59,3 mio), i pagamenti compensativi ammontano a CHF 227,5 mio.

Informazioni sul rendiconto dei flussi finanziari.

Mio di CHF	Mercato Viaggiatori		Produzione Viaggiatori	Immobili	Traffico merci	Infrastruttura		Altri segmenti/eliminazioni	Totale FFS
	Traffico a lunga percorrenza	Traffico regionale				Rete	Energia		
1.1-31.12.2025									
Flusso finanziario dell'attività operativa	483,9	261,3	162,6	379,3	-34,1	109,9	100,2	245,3	1 708,5
Flusso finanziario proveniente dall'attività d'investimento prima dei contributi pubblici	-712,7	-222,6	-145,8	-589,1	-11,0	-2 391,3	-150,8	-104,9	-4 328,3
Contributi pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	0,0	102,4	0,0	0,0	-0,1	2 378,8	61,9	0,0	2 543,0
Free cash flow dopo il finanziamento dell'infrastruttura da parte dei poteri pubblici	-228,8	141,1	16,8	-209,8	-45,1	97,3	11,3	140,4	-76,8
1.1-31.12.2024 valori rettificati*									
Flusso finanziario dell'attività operativa	368,8	265,2	38,3	256,2	-44,1	-101,2	100,8	219,4	1 103,4
Flusso finanziario proveniente dall'attività d'investimento prima dei contributi pubblici	-937,5	-155,4	-114,6	-455,6	-48,8	-2 148,0	-156,3	-102,2	-4 118,4
Contributi pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	0,0	20,3	0,0	0,0	-0,1	2 134,0	51,6	0,0	2 205,7
Free cash flow dopo il finanziamento dell'infrastruttura da parte dei poteri pubblici	-568,7	130,1	-76,3	-199,4	-93,0	-115,3	-3,9	117,2	-809,3

* Per maggiori informazioni sui valori rettificati si rimanda alla nota «Modifica dei principi contabili» nei principi di consolidamento.

Informazioni sul bilancio.

Mio di CHF	Mercato Viaggiatori		Produzione Viaggiatori	Immobili	Traffico merci	Infrastruttura		Altri segmenti/eliminazioni	Totale FFS
	Traffico a lunga percorrenza	Traffico regionale				Rete	Energia		
31.12.2025									
Attivi	5 447,8	4 065,3	1 203,1	7 871,3	473,3	35 856,9	2 395,5	877,7	58 190,9
Attivo circolante	143,8	278,5	508,1	57,4	230,9	416,0	92,4	349,7	2 076,8
Attivo fisso	5 304,0	3 786,8	694,9	7 813,9	242,4	35 440,9	2 303,1	528,0	56 114,1
Passivi	5 447,8	4 065,3	1 203,1	7 871,3	473,3	35 856,9	2 395,5	877,7	58 190,9
Capitale di terzi	1 972,6	3 163,8	753,1	6 875,6	675,9	28 437,6	1 614,0	654,8	44 147,3
di cui									
debiti finanziari	1 154,2	2 244,4	420,5	6 615,6	500,0	603,0	655,8	-735,5	11 457,9
prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	0,0	614,3	0,0	0,0	0,3	27 088,6	554,7	0,0	28 257,9
Capitale proprio	3 475,2	901,5	450,0	995,7	-202,5	7 419,3	781,5	222,9	14 043,6
31.12.2024									
valori rettificati*									
Attivi	5 096,4	4 181,6	1 202,0	7 524,5	567,5	34 969,6	2 329,9	821,6	56 683,1
Attivo circolante	206,4	243,8	582,9	56,5	247,5	413,2	106,8	276,7	2 133,8
Attivo fisso	4 890,0	3 937,8	619,1	7 468,0	320,0	34 546,4	2 223,1	544,8	54 549,2
Passivi	5 096,4	4 181,6	1 202,0	7 524,5	567,5	34 959,6	2 329,9	821,6	56 683,1
Capitale di terzi	1 702,4	3 230,0	748,0	6 567,9	643,0	27 567,3	1 609,9	1 914,5	43 983,0
di cui									
debiti finanziari	926,1	2 341,0	437,4	6 405,7	465,4	724,7	666,5	313,2	12 280,0
prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	0,0	583,8	0,0	0,0	0,4	26 180,8	530,5	0,0	27 295,5
Capitale proprio	3 394,0	951,6	454,1	956,6	-75,5	7 392,3	720,0	-1 093,0	12 700,0

* Per maggiori informazioni sui valori rettificati si rimanda alla nota «Modifica dei principi contabili» nei principi di consolidamento.

Elenco delle partecipazioni FFS.

Società del Gruppo e società associate.

Ragione sociale		Capitale azionario in mio	Partecipazione FFS in mio	Partecipazione FFS in % 31.12.2025	Partecipazione FFS in % 31.12.2024	Ril	Seg
Ferrovie federali svizzere FFS, Berna	CHF	9000,00	9000,00	100,00	100,00	V	
Elvetino SA, Zurigo	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00	V	MP
SBB GmbH, Costanza	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V	MP
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00	V	MP
RailAway AG, Lucerna	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00	V	MP
REGIONALPS SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00	V	MP
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00	V	MP
Swiss Travel System SA, Zurigo	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00	V	MP
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00	Q	MP
Lémanis SA, Chêne-Bourg	CHF	0,10	0,06	60,00	60,00	E	MP
EuroBasilea SA, Muttenz	CHF	0,10	0,06	60,00	60,00	E	MP
Rheinalp GmbH, Francoforte sul Meno	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00	E	MP
Lyria SAS, Parigi	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00	E	MP
Switzerland Travel Centre AG, Zurigo	CHF	5,25	1,26	24,01	24,01	E	MP
Sensetalbahn AG, Berna (fusa mediante incorporazione)	CHF	0,00	0,00	0,00	99,60	-	-
Transsicura AG, Berna	CHF	2,00	2,00	100,00	100,00	V	IM
Parking de la Gare de Neuchâtel S.A., 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
SBB Intermodal AG, Olten	CHF	0,10	0,10	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	0,50	0,38	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo France SAS, Huningue	EUR	0,20	0,15	75,00	75,00	V	G
SBB Cargo Nederland B.V., Rotterdam	EUR	0,10	0,08	75,00	75,00	V	G
Gateway Basel Nord AG, Basilea	CHF	0,10	0,03	33,33	33,33	E	G
RAAlpin AG in Liquidation, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11	E	G
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	5,69	28,44	27,18	E	G
Terminal Combiné Chavornay SA (TERCO), Chavornay	CHF	1,04	0,28	27,04	27,04	E	G
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00	V	I
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	75,00	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
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00	V	KB
login formazione professionale SA, Olten	CHF	1,00	0,70	69,52	69,42	V	KB

Ril = rilevamento V = consolidata integralmente E = registrata secondo metodo dell'equivalenza Q = consolidata proporzionalmente
 Seg = segmento MP = Mercato viaggiatori IM = Immobili G = Traffico merci I = Infrastruttura KB = Settori centrali

Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto del Gruppo.



Deloitte AG
Pfingstweidstrasse 11
8005 Zurich
Switzerland

Phone: +41 (0)58 279 60 00
Fax: +41 (0)58 279 66 00
www.deloitte.ch

Relazione dell'ufficio di revisione

All'Assemblea generale della
FERROVIE FEDERALI SVIZZERE FFS, BERNA

Relazione sulla revisione del conto del Gruppo

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione del conto del Gruppo della Ferrovie federali svizzere FFS e delle sue società affiliate (il Gruppo), costituito dal bilancio consolidato al 31 dicembre 2025, dal conto economico consolidato, dal prospetto della variazione del capitale proprio consolidato e dal conto dei flussi di tesoreria consolidato per l'esercizio chiuso a tale data, come pure dall'allegato al conto del Gruppo, che include anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati (pagine 48 – 72).

A nostro giudizio, l'annesso conto del Gruppo fornisce un quadro fedele della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata del Gruppo al 31 dicembre 2025 come pure della situazione reddituale e dei suoi flussi di tesoreria consolidati per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle Swiss GAAP RPC ed è conforme alla legge svizzera ai principi di consolidamento e valutazione riportati nell'allegato.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la nostra revisione contabile conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione contabile (SR-CH). Le nostre responsabilità ai sensi di tali norme e standard sono ulteriormente descritte nella sezione «Responsabilità dell'ufficio di revisione per la revisione del conto del Gruppo» della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto al Gruppo, conformemente alle disposizioni legali svizzere e ai requisiti della categoria professionale, e abbiamo adempiuto agli altri nostri obblighi di condotta professionale nel rispetto di tali requisiti.

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Altre informazioni

Il Consiglio d'amministrazione è responsabile delle altre informazioni. Le altre informazioni comprendono le informazioni riportate nella relazione sulla gestione, ad eccezione del conto di gruppo, del conto annuale e delle nostre relative relazioni.

Il nostro giudizio di revisione sul conto di gruppo non si estende alle altre informazioni e non esprimiamo alcuna forma di conclusione di revisione a riguardo.



Ferrovie federali svizzere FFS
Relazione dell'ufficio di revisione
per l'esercizio chiuso al
31 dicembre 2025

Nell'ambito della nostra revisione contabile, è nostra responsabilità leggere le altre informazioni e, nel farlo, valutare se sussistano delle incoerenze significative rispetto al conto del Gruppo o a quanto da noi appreso durante la revisione contabile, o se le altre informazioni sembrano contenere in altro modo delle anomalie significative.

Qualora, sulla base del lavoro da noi svolto, dovessimo giungere alla conclusione che vi è un'anomalia significativa nelle altre informazioni, siamo tenuti a comunicarlo. Non abbiamo alcuna osservazione da formulare a tale riguardo.

Responsabilità del Consiglio d'amministrazione per il conto del Gruppo

Il Consiglio d'amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto del Gruppo in conformità alle disposizioni legali, nonché per i controlli interni da esso ritenuti necessari per consentire l'allestimento di un conto del Gruppo che sia esente da anomalie significative imputabili a frodi o errori.

Nell'allestimento del conto del Gruppo, il Consiglio d'amministrazione è responsabile per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare l'attività aziendale, per l'informativa, se del caso, sugli aspetti correlati alla continuità aziendale, nonché per l'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, a meno che il Consiglio d'amministrazione intenda liquidare il Gruppo o cessare l'attività, oppure non abbia alternative realistiche a tali scelte.

Responsabilità dell'ufficio di revisione per la revisione del conto del Gruppo

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il conto del Gruppo nel suo complesso sia esente da anomalie significative, imputabili a frodi o errori, e l'emissione di una relazione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile eseguita in conformità alla legge svizzera e agli SR-CH individui sempre un'anomalia significativa, qualora esistente. Le anomalie possono derivare da frodi o errori e sono considerate significative qualora si possa ragionevolmente attendere che esse, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del conto del Gruppo.

Una descrizione più dettagliata delle nostre responsabilità per la revisione del conto di gruppo è disponibile sul sito web di EXPERTSuisse: <https://www.expertsuisse.ch/it/revisione-relazione-di-revisione>. Tale descrizione costituisce parte integrante della nostra relazione.

Deloitte.

Ferrovie federali svizzere FFS
Relazione dell'ufficio di revisione
per l'esercizio chiuso al
31 dicembre 2025

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Conformemente all'art. 728a cpv. 1 cifra 3 CO e allo SR-CH 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 conto di gruppo che vi è stato sottoposto.

Deloitte AG

Fabien Lussu
Perito revisore
Revisore responsabile

Sarah Sutter
Perito revisore

Zurigo, il 26 febbraio 2026

Conto economico FFS SA.

Per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Mio di CHF	Nota	2025	2024
Ricavo d'esercizio			
Ricavi da traffico	1	4 167,2	4 020,0
Prestazioni dei poteri pubblici	2	2 933,4	2 832,4
Ricavi locativi immobili		749,4	725,1
Ricavi complementari	3	1 505,4	1 512,6
Prestazioni proprie		1 440,1	1 468,6
Totale Ricavo d'esercizio		10 795,4	10 558,8
Costi d'esercizio			
Costi del materiale		-933,6	-901,2
Costi del personale	4	-3 846,9	-4 204,6
Altri costi d'esercizio	5	-2 662,4	-2 457,8
Rettifiche di valore su partecipazioni e immobilizzi finanziari		-121,7	-80,0
Ammortamenti immobilizzi materiali		-2 315,4	-2 239,6
Ammortamenti immobilizzi immateriali		-264,8	-238,2
Totale Costi d'esercizio		-10 144,7	-10 121,4
Risultato operativo/EBIT		650,7	437,4
Ricavi finanziari		23,1	29,9
Costi finanziari		-110,3	-134,8
Risultato ordinario		563,5	332,5
Utile dalla vendita di immobili		2,8	5,6
Utile ante imposte		566,3	338,0
Imposte sull'utile		-23,2	-11,5
Utile d'esercizio	6	543,0	326,5

Bilancio FFS SA.

Attivi.

Mio di CHF	Nota	31.12.2025	31.12.2024
Attivo circolante			
Liquidità		124,5	158,1
Crediti a breve termine soggetti a interessi		0,0	265,4
Crediti per forniture e prestazioni	7	240,0	231,6
Altri crediti		105,7	158,8
Scorte e lavori in corso		522,4	497,2
Ratei e risconti attivi		912,5	608,0
Totale Attivo circolante		1 905,2	1 919,1
Attivo fisso			
Immobilizzi finanziari	8	1 091,2	838,0
Partecipazioni		548,2	552,7
Immobilizzi materiali		44 904,4	43 907,5
Immobilizzi materiali in costruzione		7 783,1	7 209,3
Immobilizzi immateriali		1 197,3	1 215,4
Totale Attivo fisso		55 524,2	53 722,9
Totale Attivi		57 429,5	55 642,0

Passivi.

Mio di CHF	Nota	31.12.2025	31.12.2024
Capitale di terzi			
Debiti per forniture e prestazioni	9	684,0	491,5
Debiti a breve termine soggetti a interessi	10	2 387,9	2 261,9
Altri debiti a breve termine	12	245,5	223,2
Ratei e risconti passivi		2 195,6	1 765,1
Accantonamenti a breve termine	13	319,4	332,2
Totale Capitale di terzi a breve termine		5 832,4	5 073,8
Debiti a lungo termine soggetti a interessi	10	9 615,4	10 532,9
Prestiti a lungo termine dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	11	27 643,3	26 733,5
Altri debiti a lungo termine	12	306,1	655,5
Accantonamenti a lungo termine	13	335,2	342,3
Totale Capitale di terzi a lungo termine		37 900,1	38 264,2
Totale Capitale di terzi		43 732,5	43 338,1
Capitale proprio			
Capitale sociale		9 000,0	9 000,0
Riserve legali da capitale			
Riserve da apporto di capitale		2 850,0	2 000,0
Riserve da utili istituite da leggi speciali			
Riserve ai sensi dell'art. 67 Lferr Infrastruttura Rete		-32,9	-37,3
Riserve ai sensi dell'art. 67 Lferr Leadership di sistema per la corrente ferroviaria		2,4	4,3
Riserve ai sensi dell'art. 36 LTV Traffico regionale viaggiatori		-48,4	-59,4
Riserve legali da utili		28,9	13,1
Riserve facoltative da utili		1 250,0	900,0
Utile di bilancio			
Utile riportato		103,9	156,7
Utile d'esercizio	6	543,0	326,5
Totale Capitale proprio		13 696,9	12 303,9
Totale Passivi		57 429,5	55 642,0

Allegato al conto annuale FFS SA.

Note sul conto annuale.

Aspetti generali.

Il presente conto annuale delle Ferrovie federali svizzere FFS (FFS SA), Berna, è stato redatto in conformità con le disposizioni del Codice svizzero delle obbligazioni concernenti la contabilità commerciale (artt. 957-963b CO). Il conto annuale rappresenta la situazione economica della FFS SA, in modo tale che chiunque possa formarsi un giudizio attendibile.

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

Impegni di previdenza.

Per la previdenza professionale, la FFS SA aderisce alla Cassa pensioni FFS. Al 31 dicembre 2025 la Cassa pensioni FFS presenta un grado di copertura del 111,6% (2024: 110,8%). Nell'esercizio in esame, gli impegni di previdenza sono stati ridotti a causa di un minor rischio di un futuro risanamento e si attestano a CHF 90,0 mio (2024: CHF 450,0 mio).

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

Le prestazioni della Confederazione per Infrastruttura comprendono pagamenti alla FFS SA a favore della Comunità dei trasporti di Zurigo ZVV (compensazione dei vantaggi) per un importo di CHF 45,0 mio (2024: CHF 45,0 mio). Questo importo, che non è direttamente collegato alla fornitura di prestazioni della FFS SA, 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).

Accantonamento per siti contaminati.

Una perizia tecnica esterna aveva rilevato che la FFS SA doveva 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 del 1999, bensì di contabilizzare un accantonamento di CHF 110,0 mio destinato alle spese di risanamento da sostenere. Nel 2025, il lavoro per il risanamento dei siti contaminati è proseguito e sono stati addebitati all'accantonamento CHF 2,4 mio. Alla chiusura del bilancio l'accantonamento ammonta ancora a CHF 27,7 mio.

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 coincidono con il versamento degli indennizzi, si crea una differenza. In base alla legge federale sul trasporto di viaggiatori (LTV), questa differenza è assegnata o prelevata da un accantonamento.

Imposte sull'utile.

La FFS SA paga imposte sull'utile 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 federale che su quello cantonale.

Informazioni dettagliate sulle voci del bilancio e del conto economico.

1 Ricavi da traffico.

Mio di CHF	2025	2024
Traffico viaggiatori	3 917,9	3 773,2
Infrastruttura (proventi risultanti dalle tracce)	249,3	246,8
Ricavi da traffico	4 167,2	4 020,0

2 Prestazioni dei poteri pubblici.

Mio di CHF	2025	2024
Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori		
Confederazione	243,0	247,2
Cantoni	272,3	279,6
Altri enti	0,2	0,1
Totale Indennizzi per il traffico regionale viaggiatori	515,6	526,9

Mio di CHF	2025	2024
Indennizzi per il traffico a lunga percorrenza		
Confederazione	1,2	0,0
Totale Indennizzi per il traffico a lunga percorrenza	1,2	0,0

Mio di CHF	2025	2024
Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura in base alla convenzione sulle prestazioni		
Ammortamenti infrastruttura	1 550,9	1 479,7
Quote d'investimento non attivabili	347,7	364,2
Contributo d'esercizio infrastruttura	389,2	315,4
Totale Prestazioni della Confederazione in base alla convenzione sulle prestazioni	2 287,8	2 159,3

Mio di CHF	2025	2024
Prestazioni per quote non attivate di investimenti con finanziamento speciale		
Confederazione	124,8	140,5
Cantoni	4,0	5,7
Totale Prestazioni per investimenti con finanziamento speciale	128,8	146,2

Mio di CHF	2025	2024
Totale Prestazioni per l'infrastruttura ferroviaria	2 416,6	2 305,5

Mio di CHF	2025	2024
Prestazioni dei poteri pubblici	2 933,4	2 832,4

3 Ricavi complementari.

Mio di CHF	2025	2024
Prestazioni d'esercizio ferroviario	59,8	56,4
Servizi	256,7	238,8
Lavori di assistenza e manutenzione	103,8	122,2
Ricavi da noleggi	106,4	97,6
Ricavi da vendita di energia	410,2	395,1
Cambio di valuta	23,6	25,5
Provvigioni	48,4	40,8
Vendita stampati e materiali	65,7	72,4
Partecipazione alle spese	297,9	357,9
Altri ricavi complementari	133,0	105,8
Ricavi complementari	1 505,4	1 512,6

4 Costi del personale.

Mio di CHF	2025	2024
Salari	2 957,7	2 928,6
Noleggio di personale	478,3	510,2
Assicurazioni sociali	213,2	565,7
Altri costi del personale	197,8	200,1
Costi del personale	3 846,9	4 204,6

5 Altri costi d'esercizio.

Mio di CHF	2025	2024
Prestazioni d'esercizio ferroviario	457,9	443,9
Noleggio di impianti	75,1	77,0
Prestazioni di terzi per manutenzione, riparazioni, sostituzione	592,1	590,9
Veicoli	152,9	116,1
Energia	530,8	452,8
Amministrazione	101,0	97,0
Informatica	258,1	223,7
Pubblicità	46,0	48,1
Concessioni, tributi, tasse	103,2	94,1
Riduzioni imposta precedente sulle prestazioni dei poteri pubblici	108,4	99,4
Diversi costi d'esercizio	236,8	214,7
Altri costi d'esercizio	2 662,4	2 457,8

6 Utile d'esercizio.

Mio di CHF	2025	2024
Risultati da settori che danno diritto all'indennità		
Infrastruttura Rete ai sensi dell'art. 67 Lferr	24,8	2,3
Leadership di sistema per la corrente ferroviaria ai sensi dell'art. 67 Lferr	0,9	-2,0
Traffico regionale viaggiatori ai sensi dell'art. 36 LTV	-7,8	21,9
Risultati da settori senza diritto all'indennità	525,1	304,3
Utile d'esercizio	543,0	326,5

7 Crediti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Crediti per forniture e prestazioni		
verso terzi	215,2	208,0
verso partecipanti	29,4	18,9
verso partecipazioni	9,8	11,1
Rettifiche di valore	-14,4	-6,4
Crediti per forniture e prestazioni	240,0	231,6

8 Immobilizzi finanziari.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Altre partecipazioni	49,4	49,4
Rettifiche di valore su altre partecipazioni	-10,9	-10,9
Prestiti verso società del Gruppo	1 200,0	796,1
Rettifiche di valore su prestiti verso società del Gruppo	-305,0	-185,0
Prestiti verso società associate	0,7	0,8
Altri immobilizzi finanziari	157,0	187,6
Immobilizzi finanziari	1 091,2	838,0

L'aumento delle rettifiche di valore su prestiti verso società del Gruppo, pari a CHF 120,0 mio, è riferito al prestito verso FFS Cargo SA.

La FFS SA ha firmato a favore di FFS Cargo SA un accordo di postergazione del credito su prestiti per CHF 350,0 mio che sussisterà fino al risanamento finanziario della società. I relativi ammortamenti e interessi vengono prorogati. La FFS SA concede inoltre a FFS Cargo SA una promessa di finanziamento per un importo pari al valore di budget approvato dal Consiglio d'amministrazione delle FFS.

9 Debiti per forniture e prestazioni.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Debiti per forniture e prestazioni		
verso terzi	637,5	451,2
verso partecipanti	40,1	38,9
verso partecipazioni	6,4	1,4
Debiti per forniture e prestazioni	684,0	491,5

10 Debiti a breve e lungo termine soggetti a interessi.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Debiti bancari	3 697,6	3 280,1
Impegni di leasing	16,8	22,5
Cassa del personale	648,4	662,3
Debiti soggetti a interessi verso società del Gruppo	546,4	516,2
Prestiti della Confederazione (commerciali)	6 465,0	7 585,0
Prestiti dell'istituto di previdenza	629,2	728,7
Debiti a breve e lungo termine soggetti a interessi	12 003,3	12 794,8

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

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Prestiti Fondo per l'infrastruttura ferroviaria da convezione sulle prestazioni	4 159,3	4 057,0
Prestiti Fondo per l'infrastruttura ferroviaria da convenzione d'attuazione	20 316,3	19 553,3
Prestiti Fondo per le strade nazionali e il traffico all'interno degli agglomerati	846,7	845,4
Prestiti da altre convenzioni con la Confederazione	158,7	158,7
Prestiti Cantoni	2 162,4	2 119,1
Prestiti dei poteri pubblici per il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria	27 643,3	26 733,5

I prestiti della Confederazione sono senza interessi e a rimborso condizionato. Essi comprendono gli averi in conto corrente verso la Confederazione pari a CHF 29,4 mio per progetti in fase di realizzazione (2024: CHF 27,8 mio).

12 Altri debiti a breve e lungo termine.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Debiti a breve termine verso enti statali	94,4	83,7
Altri debiti a breve termine	151,1	139,5
Ratei e risconti a lungo termine	18,1	22,5
Debiti verso istituti di previdenza e collaboratori	288,0	633,0
Altri debiti a breve e lungo termine	551,6	878,7

13 Accantonamenti a breve e lungo termine.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Siti contaminati	27,7	30,1
Settore energetico	285,3	280,2
Vacanze/averi in tempo	198,0	186,4
Ristrutturazione	11,8	12,8
Manutenzione veicoli traffico regionale viaggiatori	21,1	77,2
Altri accantonamenti	110,7	87,8
Accantonamenti a breve e a lungo termine	654,7	674,5

L'accantonamento «Settore energetico» copre l'obbligo derivante da contratti energetici a lungo termine al di sopra del prezzo di mercato.

Nell'esercizio in esame, l'accantonamento «Manutenzione veicoli traffico regionale viaggiatori» è stato ridotto di CHF 135,7 mio per lavori di manutenzione svolti (2024: CHF 130,4 mio). Contemporaneamente, l'accantonamento per veicoli sui quali nel 2025 non sono stati eseguiti grandi lavori di manutenzione è aumentato di CHF 79,5 mio (2024: CHF 77,4 mio).

Altre indicazioni.

Posti a tempo pieno.

Il numero dei posti a tempo pieno nella media annuale è stato pari a 28 087 (esercizio precedente: 27 893).

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 può esercitare un diritto di pegno sugli averi (conti degli aderenti al pool) a garanzia delle proprie pretese verso gli aderenti al pool.

Altri impegni da non iscrivere a bilancio.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Scadenza entro 1-5 anni	9 953,7	8 056,3
Scadenza oltre 5 anni	2 742,6	3 766,3
Totale	12 696,4	11 822,6

Gli «Altri impegni da non iscrivere a bilancio» comprendono tra l'altro impegni per investimenti, impegni nel settore energetico e locazioni a lungo termine di immobili e altri impianti.

Garanzie costituite per debiti di terzi.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Fideiussioni e garanzie	46,3	42,2
Totale	46,3	42,2

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

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Impianti in leasing	37,2	44,5
Veicoli a titolo di garanzia in contratti di locazione e vendita Eurofima	1 904,6	2 564,8
Totale	1 941,7	2 609,3

Impegni eventuali.

Mio di CHF	31.12.2025	31.12.2024
Impegni derivanti da capitale sociale non versato	104,0	104,0
Clausole di responsabilità statutarie	247,0	282,0
Altri	260,8	197,1
Totale	611,8	583,1

Impegni eventuali per centrali elettriche.

La FFS SA detiene 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 proporzionalmente agli azionisti (partner) sui 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 assunzione dei costi i partner sono tenuti a un versamento suppletivo.

Impegni eventuali in relazione a siti contaminati.

In quanto grande proprietaria di terreni, la FFS SA è gravata da diversi siti contaminati. L'accantonamento esistente per questi siti non copre tutti i rischi. Di recente sono state introdotte disposizioni per la gestione di composti alchilici perfluorurati e polifluorurati (PFAS), sostanze chimiche sintetiche praticamente non biodegradabili e che comportano rischi significativi per la salute e per l'ambiente. Allo stato attuale non è possibile stimare gli impegni che ne derivano.

Eventi successivi alla chiusura del bilancio.

Il conto annuale della FFS SA è stato approvato dal Consiglio d'amministrazione il 26 febbraio 2026. Fino a questa data non si sono verificati eventi dopo la chiusura del bilancio con influsso sul conto annuale.

Indicazioni ai sensi di disposizioni di diritto speciale.

L'ordinanza del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC) è stata abrogata il 1° gennaio 2025. Ora la FFS SA è soggetta alle disposizioni sulla contabilità dell'ordinanza sulle indennità e la presentazione dei conti nel traffico regionale viaggiatori (OITRV) e dell'ordinanza sulle concessioni, sulla pianificazione e sul finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria (OCPF).

Importi di copertura delle assicurazioni di cose e responsabilità civile (art. 66 OITRV).

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 comparto Infrastruttura (art. 2 OCPF).

Mio di CHF	Valore contabile netto 1.1.2025	Incrementi	Ricontabilizzazioni da impianti in costruzione	Ammortamenti	Decrementi	Valore contabile netto 31.12.2025
Edifici e terreni	1 575,6	3,5	49,4	-25,7	-18,0	1 584,7
Manufatti	9 496,8	3,5	299,1	-190,1	-4,9	9 604,5
Ponti	2 061,7	3,2	138,3	-45,1	-2,6	2 155,5
Gallerie	6 326,4	0,0	16,3	-117,5	-0,5	6 224,8
Altre opere	1 108,8	0,3	144,5	-27,6	-1,8	1 224,2
Impianti di binario	8 891,1	29,8	614,0	-335,4	-48,4	9 151,1
Binari	4 166,6	10,7	301,1	-165,4	-22,8	4 290,3
Scambi	2 086,9	0,8	198,2	-104,8	-22,8	2 158,3
Altri impianti di binario	2 637,5	18,4	114,7	-65,3	-2,8	2 702,5
Impianti di corrente di trazione	2 875,8	8,3	163,4	-109,5	-13,1	2 924,9
Impianti delle linee di contatto	1 615,8	4,2	81,0	-52,3	-6,7	1 642,0
Altri impianti di corrente di trazione	1 259,9	4,1	82,4	-57,2	-6,4	1 282,8
Impianti di sicurezza	2 578,4	5,9	259,3	-239,3	-80,9	2 523,2
Apparecchi centrali e impianti controllo treno	2 065,4	2,9	198,6	-186,8	-21,2	2 059,0
Altri impianti di sicurezza	513,0	3,0	60,7	-52,6	-59,8	464,3
Impianti a bassa tensione e di telecomunicazione	1 642,9	1,6	155,1	-225,2	-23,4	1 551,1
Utenze di corrente a bassa tensione	1 195,6	0,9	109,8	-123,2	-18,8	1 164,2
Altri impianti a bassa tensione e di telecomunicazione	447,4	0,7	45,4	-102,1	-4,5	386,9
Impianti aperti al pubblico	1 306,8	29,8	146,6	-35,6	-10,4	1 437,3
Marciapiedi e accessi	1 251,0	29,8	141,3	-33,9	-10,4	1 377,8
Altri impianti aperti al pubblico	55,8	0,0	5,4	-1,7	0,0	59,5
Veicoli Infrastruttura	715,9	0,0	42,4	-58,4	-1,5	698,4
Veicoli ferroviari	676,4	0,0	38,1	-49,2	-0,9	664,4
Altri veicoli Infrastruttura	39,5	0,0	4,3	-9,2	-0,7	34,0
Altri mezzi di servizio e varie (incl. immobilizzi immateriali)	557,6	0,0	169,4	-158,4	-24,5	544,2
Impianti in costruzione	4 927,1	2 392,8	-1 898,8	0,0	0,0	5 421,1
Totale	34 568,1	2 475,2	0,0	-1 377,8	-225,1	35 440,4
Totale valori d'acquisto	54 479,9					56 257,8
Totale rettifiche di valore accumulate	-19 911,8					-20 817,4
Totale valore contabile netto	34 568,1					35 440,4

Gli incrementi di impianti contengono gli investimenti del comparto Infrastruttura per CHF 2395,7 mio (2024: CHF 2163,8 mio). Sono inoltre stati rilevati impianti con i relativi prestiti dalla Sensetalbahn (fusione) per CHF 47,6 mio, dalla BLS (trasferimento della stazione di Briga) per CHF 27,8 mio e dal comparto Energia per CHF 4,2 mio, che non gravano sul conto degli investimenti del comparto Infrastruttura.

Ammortamenti immobilizzi materiali e immateriali del comparto Infrastruttura (art. 2 OCPF).

Mio di CHF	2025	2024
Ammortamenti immobilizzi materiali	1 259,9	1 281,7
Ammortamenti immobilizzi immateriali	117,9	114,0
Ammortamento dei valori contabili residui su disinvestimenti	167,5	83,2
Totale	1 545,3	1 478,9

Investimenti del comparto Infrastruttura (art. 66 OITRV).

Gruppi di impianti	Totale Investimenti	di cui a carico del conto	di cui incrementi di impianti
Mio di CHF	2025	2025	2025
Edifici e terreni	64,4	10,3	54,1
Manufatti	560,9	73,1	487,7
Ponti	211,6	36,0	175,6
Gallerie	196,2	22,6	173,7
Altre opere	153,0	14,6	138,4
Impianti di binario	974,3	127,2	847,1
Binari	608,3	76,8	531,6
Scambi	319,9	43,9	276,0
Altri impianti di binario	46,0	6,5	39,5
Impianti di corrente di trazione	199,2	30,9	168,2
Impianti delle linee di contatto	109,4	17,9	91,5
Altri impianti di corrente di trazione	89,8	13,0	76,7
Impianti di sicurezza	353,0	65,8	287,1
Apparecchi centrali e impianti controllo treno	277,6	56,9	220,7
Altri impianti di sicurezza	75,4	8,9	66,5
Impianti a bassa tensione e di telecomunicazione	204,5	25,9	178,6
Utenze di corrente a bassa tensione	126,4	17,6	108,8
Altri impianti a bassa tensione e di telecomunicazione	78,1	8,3	69,8
Impianti aperti al pubblico	222,2	30,5	191,7
Marciapiedi e accessi	229,9	30,3	199,6
Altri impianti aperti al pubblico	-7,8	0,2	-8,0
Veicoli Infrastruttura	29,4	0,0	29,4
Veicoli ferroviari	18,6	0,0	18,6
Altri veicoli Infrastruttura	10,8	0,0	10,8
Altri mezzi di servizio e varie (incl. immobilizzi immateriali)	167,3	15,6	151,7
Riduzione dell'imposta precedente su contributi d'investimento	70,5	70,5	0,0
Totale	2 845,5	449,9	2 395,7

Gli investimenti del comparto Infrastruttura sono finanziati con risorse dei settori pubblici per rinnovi (CHF 1941,8 mio contro CHF 1814,4 nel 2024) e ampliamenti (CHF 894,3 mio contro CHF 825,5 mio nel 2024), oltre che con risorse proprie per un importo pari a CHF 9,5 mio (2024: CHF 9,3 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 % 31.12.2025	Quota di capitale e diritti di voto FFS in % 31.12.2024
Traffico viaggiatori e turismo					
Elvetino SA, Zurigo	CHF	11,00	11,00	100,00	100,00
SBB GmbH, Costanza	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00
Thurbo AG, Kreuzlingen	CHF	75,00	67,50	90,00	90,00
RailAway SA, Lucerna	CHF	0,10	0,09	86,00	86,00
REGIONALPS SA, Martigny	CHF	6,65	4,66	70,00	70,00
zb Zentralbahn AG, Stansstad	CHF	120,00	79,20	66,00	66,00
Swiss Travel System SA, Zurigo	CHF	0,30	0,18	60,00	60,00
Lémanis SA, Chêne-Bourg	CHF	0,10	0,06	60,00	60,00
EuroBasilea SA, Muttenz	CHF	0,10	0,06	60,00	60,00
TILO SA, Bellinzona	CHF	2,00	1,00	50,00	50,00
Rheinalp GmbH, Francoforte sul Meno	EUR	0,03	0,01	50,00	50,00
Lyria SAS, Parigi	EUR	0,08	0,02	26,00	26,00
Switzerland Travel Centre AG, Zurigo	CHF	5,25	1,26	24,01	24,01
Sensetalbahn AG, Berna (fusa mediante incorporazione)	CHF	0,00	0,00	0,00	99,60
Traffico merci e spedizioni					
Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Olten	CHF	314,00	314,00	100,00	100,00
SBB Intermodal AG, Olten	CHF	0,10	0,10	100,00	100,00
SBB Cargo Internazionale SA, Olten	CHF	25,00	18,75	75,00	75,00
RAlpin AG in Liquidation, Olten	CHF	4,53	1,50	33,11	33,11
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	5,69	28,44	27,18
Centrali elettriche					
Etzelwerk AG, Einsiedeln	CHF	20,00	20,00	100,00	100,00
Ritom SA, Quinto	CHF	46,50	34,88	75,00	75,00
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 S.A., 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					
SBB Insurance AG, Vaduz	CHF	12,50	12,50	100,00	100,00
Transsicura AG, Berna	CHF	2,00	2,00	100,00	100,00
login formazione professionale SA, Olten	CHF	1,00	0,70	69,52	69,42

Proposta del CdA sull'impiego del risultato di bilancio.

Il Consiglio d'amministrazione propone all'Assemblea generale di impiegare l'utile di bilancio al 31 dicembre 2025 come segue:

Mio di CHF	31.12.2025
Utile portato a nuovo esercizio precedente	103,9
Utile d'esercizio	543,0
Utile di bilancio a disposizione dell'Assemblea generale	646,9
Impiego dell'utile di bilancio	
Assegnazione del risultato di Infrastruttura Rete alle riserve ai sensi dell'art. 67 Lferr	-24,8
Assegnazione del risultato Leadership di sistema per la corrente ferroviaria alle riserve ai sensi dell'art. 67 Lferr	-0,9
Prelievo dalle riserve Traffico regionale viaggiatori ai sensi dell'art. 36 LTV	7,8
Assegnazione alle riserve legali ai sensi dell'art. 672 CO	-28,0
Assegnazione alle riserve facoltative da utili	-500,0
Riporto a nuovo	101,0

Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale.



Deloitte AG
Pflingstweidstrasse 11
8005 Zurich
Switzerland

Phone: +41 (0)58 279 60 00
Fax: +41 (0)58 279 66 00
www.deloitte.ch

Relazione dell'ufficio di revisione

All'Assemblea generale delle
FERROVIE FEDERALI SVIZZERE FFS, BERNA

Relazione sulla revisione del conto annuale

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione del conto annuale delle Ferrovie federali svizzere FFS (la società), costituito dal bilancio al 31 dicembre 2025, dal conto economico per l'esercizio chiuso a tale data, come pure dall'allegato, che include anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati (pagine 75 - 85).

A nostro giudizio, l'annesso conto annuale è conforme alla legge svizzera e allo statuto.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la nostra revisione contabile conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione contabile (SR-CH). Le nostre responsabilità ai sensi di tali norme e standard sono ulteriormente descritte nella sezione «Responsabilità dell'ufficio di revisione per la revisione del conto annuale» della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla società, conformemente alle disposizioni legali svizzere e ai requisiti della categoria professionale, e abbiamo adempiuto agli altri nostri obblighi di condotta professionale nel rispetto di tali requisiti.

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Altre informazioni

Il Consiglio d'amministrazione è responsabile delle altre informazioni. Le altre informazioni comprendono le informazioni riportate nella relazione sulla gestione, ad eccezione del conto annuale e della nostra relativa relazione.

Il nostro giudizio sul conto annuale non si estende alle altre informazioni e non esprimiamo alcuna forma di conclusione di revisione a riguardo.

Nell'ambito della nostra revisione contabile, è nostra responsabilità leggere le altre informazioni e, nel farlo, valutare se sussistano delle incoerenze significative rispetto al conto annuale o a quanto da noi appreso durante la revisione contabile, o se le altre informazioni sembrano contenere in altro modo delle anomalie significative.

Qualora, sulla base del lavoro da noi svolto, dovessimo giungere alla conclusione che vi è un'anomalia significativa nelle altre informazioni, siamo tenuti a comunicarlo. Non abbiamo alcuna osservazione da formulare a tale riguardo.



Ferrovie federali svizzere FFS SA
Relazione dell'ufficio di revisione
per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025

Responsabilità del Consiglio d'amministrazione per il conto annuale

Il Consiglio d'amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto annuale in conformità alle disposizioni legali e allo statuto, nonché per i controlli interni da esso ritenuti necessari per consentire l'allestimento di un conto annuale che sia esente da anomalie significative imputabili a frodi o errori.

Nell'allestimento del conto annuale, il Consiglio d'amministrazione è responsabile per la valutazione della capacità della società di continuare l'attività aziendale, per l'informativa, se del caso, sugli aspetti correlati alla continuità aziendale, nonché per l'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, a meno che il Consiglio d'amministrazione intenda liquidare la società o cessare l'attività, oppure non abbia alternative realistiche a tali scelte.

Responsabilità dell'ufficio di revisione per la revisione del conto annuale

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il conto annuale nel suo complesso sia esente da anomalie significative, imputabili a frodi o errori, e l'emissione di una relazione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile eseguita in conformità alla legge svizzera e agli SR-CH individui sempre un'anomalia significativa, qualora esistente. Le anomalie possono derivare da frodi o errori e sono considerate significative qualora si possa ragionevolmente attendere che esse, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del conto annuale.

Una descrizione più dettagliata delle nostre responsabilità per la revisione del conto annuale è disponibile sul sito web di EXPERTsuisse: <https://www.expertsuisse.ch/it/revisione-relazione-di-revisione>. Tale descrizione costituisce parte integrante della nostra relazione.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Conformemente all'art. 728a cpv. 1 cifra 3 CO e allo SR-CH 890, confermiamo l'esistenza di un sistema di controllo interno per l'allestimento del conto annuale concepito secondo le direttive del Consiglio d'amministrazione.

Deloitte.

Ferrovie federali svizzera FFS SA
Relazione dell'ufficio di revisione
per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025

Sulla base della nostra revisione ai sensi dell'art. 728a cpv. 1 cifra 2 CO, confermiamo che la proposta del Consiglio d'amministrazione è conforme alla legge svizzera e allo statuto, e raccomandiamo di approvare il conto annuale che vi è stato sottoposto.

Deloitte AG

Fabien Lussu
Perito revisore
Revisore responsabile

Sarah Sutter
Perito revisore

Zurigo, il 26 febbraio 2026



Rapporto di sostenibilità.

Prefazione	89	Rapporto del revisore indipendente sul bilancio dei gas serra (scope 1 e 2)	112
Le FFS e la sostenibilità	90	Relazione sulle questioni climatiche	114
Agiamo nel rispetto del clima e dell'ambiente	93	Indice GRI	115
Siamo un datore di lavoro responsabile	103		
Siamo pionieri nello sviluppo sostenibile del traffico	108		

Obiettivi climatici, dimensione umana, trasparenza: andiamo nella giusta direzione.



Care lettrici, cari lettori,

possiamo guardare con soddisfazione al 2025. Ci siamo prefissi di ridurre del 60% entro il 2030 le nostre emissioni operative di gas serra rispetto all'anno di riferimento 2018, per poi raggiungere lo zero netto entro il 2040. Nel 2025 abbiamo ottenuto una riduzione del 49,7%, ossia circa 4300 t di CO₂ in meno rispetto all'anno precedente. Questo valore si colloca appena sotto l'obiettivo, perché le perdite di fluido refrigerante e il consumo di energia termica sono stati superiori al previsto. Per conseguire questo risultato abbiamo agito su diversi fronti, ad esempio adottando carburanti a basse emissioni per i circa 1000 veicoli ferroviari e macchinari con alimentazione diesel e accelerando la sostituzione dei sistemi di riscaldamento a combustibili fossili. A queste soluzioni si sommano le prime misure intese a ridurre le nostre emissioni indirette di gas serra, che derivano in gran parte da progetti di costruzione e acquisti di materiale rotabile. È tuttavia probabile che l'obiettivo di riduzione fissato per il 2030 non potrà essere raggiunto a causa della necessità di ampliare la nostra offerta.

Nell'anno in esame il nostro programma di risparmio energetico ha fatto notevoli progressi, ad esempio con le numerose misure implementate nell'ambito dell'ammodernamento ormai concluso dei treni IC 2000, una delle nostre flotte più grandi. Il criterio dell'efficienza energetica ha un ruolo fondamentale nell'ordinazione di nuovo materiale rotabile. Dopo alcune difficoltà iniziali, prosegue inoltre l'installazione di sistemi fotovoltaici sui nostri edifici e impianti.

Nel 2025 le FFS si sono nuovamente distinte per il loro impegno come azienda formatrice e datore di lavoro attento alle famiglie e a salari equi. La motivazione del personale non è mai stata così alta. Abbiamo avviato iniziative per mantenere un ambiente inclusivo all'interno dell'azienda e pro-

seguito con le misure volte a prevenire casi di discriminazione, mobbing e molestie sessuali sul posto di lavoro. Il numero delle segnalazioni relative a tali episodi non è aumentato nel corso dell'anno e ciò dimostra l'efficacia dei provvedimenti adottati e l'importanza di proseguire su questa strada. Inoltre, prendiamo molto sul serio il nostro obbligo di diligenza nei confronti delle persone coinvolte nella nostra catena di creazione di valore. Nell'anno in esame il Consiglio d'amministrazione ha integrato nel codice di condotta FFS una nuova clausola sui diritti umani e ha approvato la prima dichiarazione di intenti delle FFS in materia. Qualsiasi violazione accertata nel nostro ambito di attività sarà affrontata con misure adeguate a porvi rimedio. D'ora in poi questo impegno dovrà tradursi nelle azioni quotidiane del personale.

Il presente rapporto illustra con trasparenza i nostri successi e le sfide che dobbiamo affrontare nell'ambito della sostenibilità secondo gli standard GRI. Per prepararci a rispondere ai maggiori requisiti della rendicontazione, abbiamo redatto la doppia analisi di materialità per l'esercizio in esame secondo le specifiche della CSRD. I temi materiali definiti sinora sono stati in gran parte confermati. La Direzione del Gruppo li ha approvati e costituiscono pertanto la base del presente rapporto.

Ringraziamo tutte e tutti coloro che contribuiscono a rendere le FFS ancora più ecologiche e socialmente responsabili.

Cordialmente

Nicolas Ecoffey
Responsabile
Sviluppo dell'azienda

Christina Meier
Responsabile
Sostenibilità

Le FFS e la sostenibilità.

Vera e propria colonna portante dei trasporti pubblici, le FFS sono il motore della trasformazione verso una Svizzera sostenibile. Collegano tra loro persone, regioni, economia e ambienti naturali e svolgono così un ruolo importante nel migliorare la qualità di vita e la competitività della Svizzera.

La strategia FFS 2030 illustra le priorità dell'azienda: un ruolo di primissimo piano spetta alla clientela e alla preservazione dei valori fondamentali della ferrovia, cioè puntualità, affidabilità e sicurezza. Tra i punti fermi della strategia FFS rientra anche l'ambizione di assumere un ruolo guida nell'ambito della sostenibilità e di essere una ferrovia a dimensione umana: per i viaggiatori, il personale e la società, ovvero per l'intera Svizzera. L'impegno delle FFS per la sostenibilità si concretizza in tre indirizzi strategici.

Agiamo nel rispetto del clima e dell'ambiente.

Ci impegniamo per migliorare la nostra performance ambientale e ridurre coerentemente tutte le nostre emissioni di gas serra. In quest'ottica puntiamo sulle energie rinnovabili, incrementiamo l'efficienza energetica, sosteniamo la transizione verso un'economia circolare e affrontiamo proattivamente le sfide legate ai cambiamenti climatici. Promuoviamo inoltre la creazione di habitat sostenibili per le persone e la natura, incentivando la biodiversità e riducendo il livello di rumore.

Siamo un datore di lavoro responsabile, con una dimensione umana.

Offriamo un'occupazione gratificante e condizioni di lavoro interessanti alle collaboratrici e ai collaboratori di oggi e di domani. Promuoviamo una cultura della sicurezza esemplare, tuteliamo la salute del personale e rafforziamo il senso di appartenenza grazie alla diversità vissuta in modo concreto, all'inclusione e alla collaborazione costruttiva con le parti sociali.

Siamo pionieri nello sviluppo sostenibile del traffico.

Alla nostra clientela offriamo una mobilità che opera nel rispetto dell'ambiente e senza barriere, nonché un trasporto sostenibile delle merci. Ci occupiamo della sicurezza della clientela e dei sistemi, diamo un contributo al trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia e ci assumiamo la nostra responsabilità sociale anche nella catena di fornitura.

Ambiente Agiamo nel rispetto del clima e dell'ambiente.	Personale Siamo un datore di lavoro responsabile.	Società Siamo pionieri nello sviluppo sostenibile del traffico.
Clima ed energia Protezione del clima Energia Adattamento ai cambiamenti climatici	Datore di lavoro interessante Condizioni di lavoro Dialogo sociale	Mobilità sostenibile Accessibilità Trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia
Habitat sostenibili Biodiversità Protezione contro i rumori	Salute e sicurezza sul lavoro Salute e sicurezza sul lavoro	Sicurezza e resilienza Sicurezza della clientela Cyber security
Economia circolare Consumo di risorse	Pari opportunità Diversità, trattamento paritario e pari opportunità	Acquisti sostenibili Responsabilità sociale nella catena di fornitura
Corporate governance Etica aziendale e compliance		

Definizione dei temi materiali.

Assistite da una società di consulenza esterna, nel 2025 le FFS hanno condotto una doppia analisi di materialità basata sugli European Sustainability Reporting Standards (ESRS, pubblicati nel 2023). L'analisi è stata eseguita a livello di Gruppo, tenendo conto di tutte le società consolidate integralmente (principi di consolidamento, p. 52). Oltre alle attività eseguite internamente sono state considerate anche quelle a monte e a valle della catena di creazione di valore, le relazioni d'affari, le interdipendenze tra le risorse, gli stakeholder e le sedi nella catena di fornitura. Nel processo sono stati coinvolti stakeholder interni ed esterni accuratamente selezionati in base alle loro competenze tecniche e decisionali nonché al loro ruolo nel flusso di comunicazione, includendo una prospettiva esterna.

Sulla base degli ESRS, le FFS hanno stilato innanzitutto un elenco di tematiche legate alla sostenibilità, che è stato poi integrato con temi specifici dell'azienda e del sistema ferroviario e sottoposto a un confronto settoriale. Per ognuna di queste tematiche, nell'ambito di diversi workshop le FFS hanno individuato e formulato effetti positivi o negativi, rischi e opportunità (i cosiddetti IRO, ovvero Impacts, Risks and Opportunities) che interessano specificatamente l'azienda. È stato così redatto un elenco di 285 IRO concordati con personale specializzato interno. I soggetti coinvolti hanno poi partecipato a diverse tavole rotonde per valutare tali IRO tenendo conto della gravità, della portata, della reversibilità e della probabilità che gli effetti ipotizzati possano verificarsi. Per l'analisi delle opportunità e dei rischi si sono applicati i criteri di valutazione del management dei rischi FFS, considerando quindi l'impatto sulle finanze, sulla motivazione del personale o sulla reputazione, oltre alla probabilità di accadimento.

Per ottimizzare la comunicazione con i soggetti decisionali, le FFS hanno raggruppato gli IRO

valutati in 41 tematiche legate alla sostenibilità. Ognuna di queste rileva la valutazione dei rispettivi IRO con i punteggi più alti. Nel corso di due workshop di calibrazione, i quadri dirigenti delle FFS hanno definito la soglia di materialità in ambito ambientale, sociale e di governance (Environment, Social and Governance, ESG) per le tematiche individuate sinora come fondamentali, le ambizioni delle FFS e i temi rilevanti per il settore. Il risultato provvisorio è stato quindi sottoposto a stakeholder esterni (ONG, uffici federali, associazioni ecc.) e ad altri esperti interni, raccogliendo e integrando i feedback espressi nel corso di colloqui personali. Si è quindi stilato un elenco di 17 temi materiali e 31 IRO subordinati, che è stato approvato dalla Direzione del Gruppo alla fine del 2025 (p. 92).

Il nostro contributo al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile.

Gli obiettivi di sviluppo sostenibile, abbreviati in OSS (Sustainable Development Goals, SDG), sono il fulcro dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile dell'ONU e indicano la strada verso un mondo in grado di rispondere alle sfide future. Ogni anno le FFS sottopongono al vaglio del Rail Sustainability Index dell'Unione internazionale delle ferrovie (UIC) il loro apporto ai sette OSS a cui possono contribuire con la propria attività e lo confrontano con quello di altre imprese ferroviarie. Maggiori informazioni: [Impegno per la sostenibilità | ffs.ch](https://www.ffs.ch/it/impegno-per-la-sostenibilita).

La stesura del rapporto.

Le FFS presentano ogni anno le loro tematiche ambientali, sociali e di governance attenendosi ai GRI Sustainability Reporting Standards. Il rapporto di sostenibilità contiene gli obiettivi strategici e gli indici riguardanti le principali tematiche della sostenibilità. I rischi e le opportunità legati al clima sono riportati nel capitolo «Clima ed energia», in linea con gli ESRS 2 ed ESRS E1, mentre le informazioni riguardanti la governance si trovano nella sezione «Corporate governance».

I dati contenuti nel presente rapporto si riferiscono a Ferrovie federali svizzere FFS (FFS SA) e Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA (FFS Cargo SA), escludendo quindi altre società affiliate e partecipazioni. I casi in cui i dati o le informazioni si discostano da questo principio sono espressamente specificati. Analogamente, le informazioni oggetto di revisione rispetto all'anno precedente sono accompagnate da un'indicazione specifica. Agli indici riportati si aggiungono quelli disponibili sul portale statistico delle FFS, all'indirizzo [reporting.sbb.ch](https://www.reporting.sbb.ch).

Per quanto riguarda la qualità e la completezza dei dati sulle emissioni operative di gas serra (scope 1 e 2), le FFS hanno ottenuto per l'anno d'esercizio 2025 una conferma esterna con un livello di sicurezza limitato («limited assurance»). Per le restanti informazioni non è stata richiesta alcuna «assurance» esterna.

Per eventuali domande e feedback sui contenuti di questo rapporto è possibile rivolgersi a Christina Meier, responsabile Sostenibilità: christina.meier@ffs.ch.

Temi materiali.

I temi materiali hanno una duplice funzione: da un lato formano la base da cui scaturisce l'impegno strategico delle FFS in materia di sostenibilità, dall'altro costituiscono il fondamento su cui poggia l'attività di reporting. Alcuni temi sono stati rinominati o raggruppati per facilitarne la comprensione e la leggibilità.

Rispetto all'elenco dei temi materiali dell'anno precedente, sono stati aggiunti i temi riguardanti la protezione contro i rumori, il dialogo sociale e la sicurezza della clientela. Sono stati invece eliminati i temi relativi a rifiuti, edilizia sostenibile e sviluppo delle aree, protezione dei dati della clientela e formazione di base e continua per il personale.

Indirizzo strategico	Ambito chiave FFS	Tema materiale nel rapporto di sostenibilità	17 temi materiali secondo gli ESRS	Focus degli IRO di riferimento
Ambiente	Clima ed energia	Protezione del clima	Protezione del clima	Effetti negativi delle emissioni dirette e indirette sul clima; effetti positivi della ferrovia sul bilancio ambientale della Svizzera in quanto mezzo di trasporto a basse emissioni.
		Energia	Energia	Effetti negativi della ferrovia sul consumo di energia nelle attività interne, dovuti all'elevato fabbisogno energetico, o nella catena di fornitura, a causa delle merci acquistate.
		Adattamento ai cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Rischio di danni all'infrastruttura ferroviaria, agli edifici e al materiale rotabile a causa di eventi meteorologici estremi e pericoli naturali legati ai cambiamenti climatici.
	Habitat sostenibili	Biodiversità	Fattori di cambiamento della biodiversità e degli ecosistemi	Effetti negativi sulla biodiversità locale a causa della proliferazione di specie invasive e dell'assenza di misure volte a contrastarle.
		Protezione contro i rumori	Rumore	Effetti negativi sui residenti a causa del rumore dei treni in transito e ricoverati, nonché dei cantieri.
Economia circolare	Consumo di risorse	Consumo di risorse	Effetti negativi sulle comunità locali e sugli ecosistemi a causa dell'elevato fabbisogno di risorse (materie prime) e della generazione di rifiuti durante l'estrazione e la produzione di materiali.	
Personale	Datore di lavoro interessante	Condizioni di lavoro Dialogo sociale	Condizioni di lavoro Dialogo sociale, libertà di associazione e sindacati	Effetti positivi sul personale e sull'economia svizzera grazie alla creazione di posti di lavoro sicuri con salari equi. Effetti positivi sul personale e sull'economia svizzera grazie a impieghi conformi al CCL, sondaggi periodici tra il personale, rappresentanza dei lavoratori e lunga tradizione sindacale.
	Salute e sicurezza sul lavoro	Salute e sicurezza sul lavoro	Tutela della salute e sicurezza	Effetti negativi sulla sicurezza e sulla salute fisica e mentale del personale a causa di lavori pericolosi, aggressioni da parte della clientela e casi di suicidio nell'area ferroviaria.
	Pari opportunità	Diversità, trattamento paritario e pari opportunità	Diversità, trattamento paritario e pari opportunità	Effetti positivi sul personale grazie all'assunzione di persone provenienti da tutte le regioni linguistiche della Svizzera e da 105 nazioni.
Società	Mobilità sostenibile	Accessibilità	Inclusione sociale della clientela e degli utilizzatori finali	Effetti positivi sull'integrazione sociale dei viaggiatori grazie all'ampliamento e al rinnovo delle stazioni e all'attuazione di soluzioni di mobilità all'avanguardia.
		Trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia	Trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia	Effetti positivi sulle emissioni di gas serra in Svizzera grazie alla promozione di un'infrastruttura di trasporto solida ed efficiente, alla predisposizione di un'offerta variegata e allo sviluppo di nuovi sistemi di mobilità integrata.
	Sicurezza e resilienza	Sicurezza della clientela	Sicurezza personale di consumatori e utenti finali	Opportunità di incrementare il numero di viaggiatori grazie alla percezione della ferrovia come mezzo di trasporto sicuro; effetti positivi sulla sicurezza dei viaggiatori grazie a rigide norme di sicurezza; effetti negativi sulla sicurezza percepita dai viaggiatori a causa dell'aumento delle aggressioni e degli spazi ristretti nell'area ferroviaria.
		Cyber security	Effetti in ambito informatico	Rischio di attacchi informatici a sistemi rilevanti per l'esercizio e conseguenti guasti nel sistema ferroviario.
Acquisti sostenibili	Responsabilità sociale nella catena di fornitura	Lavoro minorile e forzato	Effetti potenzialmente negativi sulle persone (in particolare sui bambini) a monte e a valle della catena di creazione di valore a causa di carenze istituzionali e di insufficienti misure di sorveglianza e compliance.	
		Tutela della salute e sicurezza	Effetti potenzialmente negativi sui lavoratori nella catena di creazione di valore a causa della carenza di misure di protezione e prevenzione in materia di salute e sicurezza.	
Governance	Rispetto di governance e compliance	Etica aziendale e compliance	Cultura aziendale	Opportunità di conquistare la fiducia della clientela, del personale e dei partner commerciali grazie a una cultura aziendale che si rifà ai requisiti di legge e a elevati standard etici.

Aogliamo nel rispetto del clima e dell'ambiente.

Clima ed energia.

L'offerta delle FFS contribuisce significativamente al trasporto di persone e merci nel rispetto del clima. L'energia riveste un ruolo cruciale per la mobilità sostenibile. Negli ultimi anni le FFS hanno ampliato costantemente la loro offerta e, grazie a una maggiore efficienza, sono riuscite a non incrementare i propri consumi energetici malgrado l'aumento delle prestazioni. Sebbene il traffico ferroviario sia più rispettoso del clima se paragonato ad altri sistemi di trasporto, le FFS generano comunque emissioni di gas serra. A pesare sul bilancio totale, oltre alle emissioni operative, sono soprattutto quelle generate nella catena di fornitura. Infine, con le sue capacità di resilienza e adattamento alle sfide del cambiamento climatico, la rete ferroviaria delle FFS ha un ruolo determinante nel garantire un trasporto fluido di persone e merci, contribuendo così a un'economia e una società sicure ed efficienti.

Protezione del clima.

Obiettivo strategico.

Le FFS forniscono un contributo concreto affinché la Svizzera raggiunga i propri obiettivi climatici nel quadro dell'accordo di Parigi, impegnandosi per ridurre sistematicamente tutte le emissioni di gas serra. Entro il 2030 abatteranno del 60% le emissioni operative (scope 1 e 2) rispetto all'anno di riferimento 2018, per raggiungere poi la soglia del 93% entro il 2040. Le FFS hanno messo per iscritto questo proposito nell'obiettivo «sostenibilità sul piano ecologico», uno dei nove obiettivi del Gruppo. A partire dal 2040 compenseranno le emissioni residue inevitabili con misure volte a eliminare una quantità corrispondente di CO₂ dall'atmosfera (emissioni negative). Saranno così in grado di soddisfare l'obiettivo del saldo netto pari a zero definito nella legge sul clima e sull'innovazione (LOCl) per le aziende parastatali e di adeguarsi ai criteri scientifici della Science Based Targets initiative (SBTi), cui hanno aderito nel 2023. Rispetto alle emissioni dirette (scope 1) e indirette derivanti dal consumo di energia (scope 2), alle FFS è soprattutto l'impronta di CO₂ legata all'acquisto di materiali e servizi (scope 3) a essere molto elevata. È per questo che, nel quadro della SBTi, le FFS intendono ridurre del 30% entro il 2030 (rispetto all'anno di riferimento 2018) le proprie emissioni indirette a monte correlate allo scope 3.

Bilancio dei gas serra.

	Anno rif. 2018	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Scope 1:						
emissioni dirette di gas serra, in t di CO₂e						
Consumo di combustibile in impianti fissi	33 900	26 400	21 900	18 000	16 800	↓
Consumo di carburante per veicoli ferroviari e stradali	42 800	37 700	34 300	31 200	25 800	↓
Perdite di refrigeranti ed emissioni di impianti ad alta tensione e bacini di accumulazione	9 700	10 300	10 000	8 700	10 400	↑
Scope 2:						
emissioni indirette di gas serra derivanti da energia elettrica acquistata, da perdite di trasmissione e distribuzione e da calore per teleriscaldamento acquistato, in t di CO₂e						
Elettricità	25 000	900	800	700	1 000	↑
Teleriscaldamento	3 000	3 200	3 700	3 300	3 500	↑
Scope 3:						
altre emissioni indirette di gas serra, in t di CO₂e						
Merci e servizi	534 000	476 000	451 000	490 000	557 000	↑
Immobilizzazioni e mezzi di produzione	513 000	481 000	443 000	475 000	518 000	↑
Attività per l'approvvigionamento di carburanti, combustibili ed energia	29 000	28 000	24 000	19 000	21 000	↑
Trasporti e distribuzione (a monte)	40 000	32 000	35 000	40 000	35 000	↓
Rigenerazione di rifiuti e materiali riciclabili	29 000	21 000	23 000	18 000	20 000	↑
Viaggi aziendali	9 000	2 000	2 000	2 000	2 000	→
Traffico pendolare del personale	23 000	23 000	23 000	25 000	25 000	→
Oggetti presi in locazione	37 000	31 000	32 000	26 000	30 000	↑
Trasporti e distribuzione (a valle)	0	0	0	0	0	
Ulteriore lavorazione di prodotti venduti	0	0	0	0	0	
Uso di prodotti venduti	70 000	61 000	57 000	59 000	62 000	↑
Smaltimento o riciclaggio di prodotti venduti	0	0	0	0	0	
Oggetti dati in locazione	0	0	0	0	0	
Franchising	0	0	0	0	0	
Investimenti	15 000	14 000	14 000	15 000	15 000	→

Le cifre indicate si riferiscono all'attività di base delle FFS (FFS SA, FFS Cargo SA e le centrali elettriche gestite da Etzelwerk AG e Ritom SA, senza le altre società affiliate).

Emissioni dirette di gas serra (scope 1).

Lo scope 1 è l'ambito più ristretto tra quelli considerati. Include solo le emissioni di CO₂e generate direttamente in loco nella propria azienda, ad esempio i gas di scarico dei propri veicoli diesel, il consumo di combustibili fossili per il riscaldamento degli edifici o le perdite di refrigerante dai propri climatizzatori. Le FFS partecipano a due sistemi svizzeri per lo scambio di quote di emissioni, vendendo così le riduzioni ottenute attraverso la sostituzione degli impianti di riscaldamento e l'acquisto di biocarburante. Al 31 dicembre 2025 le FFS hanno ceduto a terzi 756 certificati confermati di riduzione delle emissioni, per un totale di 756 tonnellate di CO₂e.

Emissioni indirette di gas serra derivanti da consumi energetici (scope 2).

Lo scope 2 include le emissioni di CO₂e generate dalla produzione dell'energia elettrica o del teleriscaldamento acquistati nei relativi impianti di produzione (ad esempio i gas di scarico dell'impianto di combustione che produce il teleriscaldamento). In questo ambito rientrano anche le perdite derivanti dalla trasmissione e dalla distribuzione di energia elettrica a terzi (ad esempio le perdite delle linee di contatto). A causa della complessa interconnessione dei sistemi di alimentazione ferroviaria e delle centrali elettriche, per evitare conteggi multipli le FFS iscrivono a bilancio il consumo netto di energia elettrica.

Altre emissioni indirette di gas serra (scope 3).

Lo scope 3 include tutte le altre emissioni di CO₂e che l'azienda stessa genera a monte e a valle delle proprie attività nell'ambito della catena di creazione di valore, dall'estrazione di materie prime allo smaltimento.

Maggiori informazioni metodologiche sono riportate nel documento disponibile solo in tedesco «[SBB Treibhausgasbilanzierung 2025. Grundlagen und Methoden](#)» (Bilancio dei gas serra FFS 2025. Principi e metodi).

Piano di transizione verso l'obiettivo zero netto entro il 2040.

Le FFS intendono raggiungere i propri obiettivi climatici attraverso un percorso progressivo. Il piano prevede la riduzione delle emissioni correlate agli scope 1 e 2 nei sei campi d'azione riscaldamento degli edifici, riscaldamento degli scambi, trazione diesel (veicoli ferroviari diesel e cantieri), veicoli stradali, corrente elettrica nonché gas tecnici e refrigeranti. In quest'ambito, le FFS puntano, da un lato, a ridurre i consumi e a incrementare l'efficienza e, dall'altro, a sfruttare sistematicamente le energie rinnovabili.

Misure e mezzi per la riduzione delle emissioni correlate agli scope 1 e 2.

Le FFS prevedono di raggiungere di misura gli obiettivi di riduzione delle emissioni (scope 1 e 2) definiti per il 2030, ottenendo così un calo del 60% rispetto all'anno di riferimento 2018. Un risultato che conseguiranno principalmente continuando a sostituire i veicoli stradali e una parte delle locomotive di manovra con modelli alimentati a batteria e a convertire i sistemi di riscaldamento a energia fossile degli edifici. Le emissioni dei rimanenti veicoli ferroviari con trazione diesel vengono ridotte miscelando il carburante con olio vegetale idrotrattato (HVO). Per le nuove macchine frigorifere e le pompe di calore, le FFS utilizzano di norma prodotti refrigeranti naturali. Si assicurano inoltre che i nuovi veicoli acquistati possano funzionare con refrigeranti più rispettosi del clima e verificano se quelli già in servizio possono essere modificati in tal senso. La sostituzione dei gas isolanti negli impianti di commutazione ad alta tensione potrà avvenire solo nel lungo periodo, ma le FFS hanno già avviato progetti pilota specifici. Hanno anche definito ulteriori misure per ridurre le emissioni dei veicoli diesel, dei riscaldamenti degli scambi e dei gas tecnici entro il 2040. Se sarà possibile finanziare integralmente tali provvedimenti, entro il 2040 l'azienda riuscirà a ridurre dell'85-90% le proprie emissioni (rispetto al 2018).

Le misure previste da qui al 2040 sono economicamente realizzabili, soprattutto in considerazione dei prezzi più contenuti delle energie rinnovabili, della riduzione dei costi di manutenzione, della maggiore efficienza energetica e dei costi previsti per neutralizzare le emissioni residue correlate agli scope 1 e 2. Per attuare tali misure, le FFS destineranno parte dei ricavi realizzati per garantire risorse finanziarie a medio e lungo termine. I fondi per gli investimenti infrastrutturali provengono invece da contributi federali stanziati nell'ambito di una convenzione sulle prestazioni. Il finanziamento delle misure a favore del clima sarà concordato nella prossima convenzione sulle prestazioni (2029-2032).

Neutralizzazione delle emissioni residue dal 2040.

Nonostante tutti gli sforzi, le FFS non riusciranno a eliminare completamente le emissioni operative di gas serra entro il 2040. Si stima che, per allora, l'utilizzo di sistemi di teleriscaldamento, la sostituzione dei riscaldamenti a gas degli scambi nell'ambito del mantenimento dell'infrastruttura, che necessita più tempo del previsto, e le emissioni di gas volatili generate dalla produzione di energia elettrica (bacini di accumulazione) e dalla climatizzazione comporteranno emissioni residue tra il 7 e il 15%.

A partire dal 2040, le FFS compenseranno le emissioni operative residue con misure o tecnologie in grado di sottrarre una quantità corrispondente di CO₂ dall'atmosfera per fissarla o immagazzinarla in modo stabile (emissioni negative). Per il momento le tecnologie a emissioni negative sono state testate solo in parte e il mercato è ancora in fase di sviluppo. È quindi difficile prevedere quale sarà l'andamento dei prezzi in questo settore.

Misure e mezzi per la riduzione delle emissioni correlate allo scope 3.

Le categorie dello scope 3 comprendono le emissioni associate alla produzione di beni e servizi, alle immobilizzazioni e ai mezzi di produzione, alle attività di approvvigionamento energetico, trasporto e distribuzione (a monte), alla rigenerazione di rifiuti e materiali riciclabili nonché ai viaggi aziendali. Le misure che contribuiscono a ridurre queste emissioni comprendono, ad esempio, l'acquisto di materiali a basse emissioni di CO₂ o tecniche costruttive ottimizzate. La riduzione delle emissioni viene incentivata anche con la sua integrazione nei criteri di valutazione per gli acquisti o l'identificazione di altri concetti di economia circolare. Tramite la SBTi le FFS si sono inoltre impegnate a dimezzare entro il 2030 la quantità di carburante diesel per veicoli ferroviari venduto a terzi rispetto al 2018.

Nell'anno in esame la Direzione del Gruppo ha analizzato le previsioni sull'andamento delle emissioni correlate allo scope 3 generate dalla catena di fornitura fino al 2040. Poiché sino ad allora le FFS amplieranno l'infrastruttura e acquisteranno nuovo materiale rotabile su incarico della Confederazione, si presume che le emissioni aumenteranno in misura corrispondente rispetto all'anno di riferimento 2018. I progressi tecnologici e le misure interne all'azienda, come l'impiego di prodotti metallici a emissioni ridotte o l'economia circolare, compenseranno solo in parte questo aumento. È quindi prevedibile che le FFS non riusciranno a ridurre le emissioni del 30% entro il 2030 (rispetto al 2018). Nel 2026 intendono pertanto allineare le previsioni secondo le priorità della perizia Trasporti '45 del DATEC e verificare misure e obiettivi.

Per favorire la realizzazione di progetti volti a ridurre le emissioni di CO₂, le FFS dispongono inoltre di un fondo interno per il clima alimentato dagli introiti della tassa sul CO₂ che la Confederazione ridistribuisce alle aziende. Grazie a questo fondo, nel 2025 le FFS hanno promosso progetti per un valore di CHF 0,8 mio. Tali progetti hanno ad esempio contribuito a sviluppare i requisiti tecnici e operativi per convertire all'alimentazione elettrica su rotaia i veicoli a diesel da cantiere e per la manutenzione, riducendo così ulteriormente il consumo di combustibili fossili.

Riduzione delle emissioni di gas serra.

	2018	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Riduzione delle emissioni di gas serra, in t di CO₂e						
Scope 1 e 2	Anno rif.	-35 800	-43 600	-52 500	-56 800	↘
Scope 3	Anno rif.	-131 000	-196 000	-131 000	-15 000	↗
Riduzione delle emissioni di gas serra, in percentuale						
Scope 1 e 2	Anno rif.	-31,3	-38,2	-45,9	-49,7	↘
Scope 3	Anno rif.	-10,1	-15,1	-10,1	-1,2	↗

Un volume di acquisti che varia da un anno all'altro causa forti variazioni delle emissioni correlate allo scope 3, soprattutto nella catena di fornitura. A differenza di quelle di scope 1 e 2, nel 2025 si è pertanto registrato un nuovo aumento delle emissioni di scope 3 rispetto agli anni precedenti. In

particolare, le spese supplementari per le categorie 1 (Beni e servizi) e 2 (Immobilizzazioni e mezzi di produzione) hanno fatto sì che nell'esercizio in esame le emissioni correlate allo scope 3 fossero solo dell'1% circa inferiori a quelle dell'anno di riferimento 2018. Le maggiori emissioni sono da ricondurre all'aumento dei lavori di costruzione e di rinnovo della linea ferroviaria, al miglioramento del calcolo delle emissioni grazie all'integrazione di fattori di emissione industriali aggiornati e a nuovi dati specifici dei fornitori.

Come per tutti gli altri obiettivi del Gruppo, anche il raggiungimento dell'obiettivo di protezione del clima incide sul compenso variabile della Direzione e dei quadri di livello alto. Inoltre, grazie alla cosiddetta «sustainability-linked reinsurance» introdotta nel 2025, anche i premi di riassicurazione delle FFS sono direttamente collegati a questo risultato. Per quanto riguarda la qualità e la completezza dei dati sulle emissioni operative di gas serra (scope 1 e 2), le FFS hanno ottenuto una conferma esterna (rapporto a p. 112-113) con un livello di sicurezza limitato («limited assurance»).

Intensità delle emissioni di gas serra.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Emissioni specifiche di CO₂ del traffico viaggiatori e merci all'interno della Svizzera, in g di CO₂e/100 vkm						
Traffico viaggiatori FFS (traffico a lunga percorrenza e regionale), comprese le società affiliate a scartamento normale e TGV Lyria	21,6	16,3	13,0	13,1	7,6	↘
Traffico regionale FFS SA, comprese le società affiliate a scartamento normale	32,0	25,6	20,1	20,1	11,7	↘
Traffico a lunga percorrenza FFS SA, compresa TGV Lyria	17,1	12,6	10,1	10,3	5,9	↘
Traffico merci in Svizzera (FFS Cargo SA e SBB Cargo International), in g di CO ₂ e/100 tkm nette	193,6	192,4	197,6	177,1	152,6	↘

Le emissioni specifiche di CO₂ corrispondono alle emissioni di gas serra dirette e indirette da consumi energetici (corrente ferroviaria/diesel consumati direttamente più le emissioni derivanti dall'approvvigionamento di energia, corrispondenti al calcolo secondo EN 16258). Nel 2025 sono state ricalcolate le emissioni specifiche di gas serra per gli anni 2021-2024, che differiscono quindi dalle cifre pubblicate nei rapporti di gestione precedenti. Il ricalcolo si basa sui viaggiatori-chilometri annuali definitivi anziché sulla somma dei viaggiatori-chilometri trimestrali provvisori, e sulle quote definitive di corrente ferroviaria alimentata con energia idroelettrica secondo le garanzie d'origine anziché sull'obiettivo del 90% di quota di energia idroelettrica. Il consumo di trazione diesel è stato inoltre corretto retroattivamente.

Nel 2025 le emissioni specifiche di gas serra sono diminuite rispetto all'anno precedente. Fra i motivi principali sono da annoverare l'aumento della quota di corrente ferroviaria alimentata da energia idroelettrica dal 90 al 100% e, nel traffico merci, l'aggiunta del 25% di olio vegetale idrotrattato (HVO) al carburante (la percentuale di HVO nel carburante diesel è passata dall'8 al 24%).

Emissioni di sostanze che riducono lo strato di ozono (ODS).

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Sostanze che riducono lo strato di ozono, in kg CFC-11 equivalente						
Prodotti refrigeranti	0,01	0,01	0,02	0,00	0,00	↘

Nel 2024 e 2025 le FFS non hanno acquistato sostanze pericolose contrassegnate con la frase H 420 («Nuoce alla salute pubblica e all'ambiente distruggendo l'ozono dello strato superiore dell'atmosfera»). Si sono stimate le perdite derivanti dagli ultimi impianti ancora funzionanti con il refrigerante R22.

Ossidi di azoto (NO_x), ossidi di zolfo (SO_x) e altre emissioni nell'aria rilevanti.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Emissioni significative nell'aria da combustione di carburanti e combustibili, in kg						
NO _x	473 800	470 200	428 100	399 500	338 000	↘
SO _x	3 100	3 600	3 000	2 600	2 600	→
PM2,5	7 200	7 300	7 500	7 600	7 100	↘
PM2,5-10	200	200	200	200	200	→
PM10	7 400	7 500	7 800	7 900	7 300	↘

Le emissioni in atmosfera causate direttamente vengono calcolate sulla base dei carburanti utilizzati (diesel e benzina) e dei combustibili consumati per generare calore (olio da riscaldamento, gas naturale, propano, legna). Al momento non vengono rilevate le polveri fini causate da fenomeni di abrasione.

Maggiori informazioni sulla modalità di gestione: [Protezione del clima | ffs.ch](https://www.ffs.ch/it/protezione-del-clima)

Energia.

Obiettivo strategico.

Le FFS forniscono un importante contributo alla mobilità sostenibile realizzando un risparmio continuo e sistematico di energia che entro il 2030 le porterà a incrementare la propria efficienza energetica del 30% se confrontata al 2010. Rispetto a uno sviluppo non indotto, ogni anno risparmieranno così 850 GWh, pari al fabbisogno di energia elettrica di circa 200 000 nuclei familiari in Svizzera. Inoltre, grazie agli impianti fotovoltaici installati sugli edifici e sulle superfici di loro proprietà, le FFS mirano a produrre 100 GWh l'anno entro il 2030 e 160 GWh l'anno entro il 2040. Entro il 2030 sostituiranno i sistemi di riscaldamento a combustibili fossili con altri a energie rinnovabili e convertiranno gradualmente al funzionamento elettrico i riscaldamenti a gas degli scambi nel quadro del mantenimento dell'infrastruttura. Da qui al 2040 i veicoli ferroviari diesel giunti a fine vita saranno progressivamente sostituiti con veicoli elettrici a batteria. A partire dal 2033 il carburante utilizzato per il resto della flotta sarà composto al 100% da olio vegetale idrotrattato (HVO). Almeno la metà dei veicoli stradali sarà di tipo elettrico entro il 2030, mentre a partire dal 2040 l'alimentazione elettrica sarà adottata sull'intera flotta, ad eccezione di alcuni veicoli speciali.

Consumo di energia.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Consumo di energia elettrica e corrente ferroviaria in Svizzera, in GWh						
Corrente ferroviaria	1 646	1 692	1 660	1 655	1 687	↗
Uso proprio per l'approntamento di corrente ferroviaria	189	145	140	131	190	↗
Energia elettrica per immobili e impianti	298	290	285	282	275	↘
Consumo di carburanti in Svizzera, in GWh						
Diesel fossile per trazione ferroviaria	108	105	94	85	69	↘
HVO per trazione ferroviaria	0	0	0	9	21	↗
Carburante per veicoli stradali, macchinari e apparecchi	28	31	28	26	25	↘
Energia termica per edifici e impianti, in GWh						
Olio da riscaldamento	45,3	57,9	43,9	31,7	31,2	↘
Gas naturale	59,8	45,4	43,6	41,4	34,6	↘
Propano	11,2	7,7	5,8	4,7	6,1	↗
Biogas	7,4	5,9	4,8	8,0	13,4	↗
Legna	18,9	20,8	22,6	24,6	25,1	↗
Teleriscaldamento	61,0	53,3	60,3	56,5	57,2	↗

La misurazione del consumo di energia si basa sulle quantità acquistate. La corrente ferroviaria, che comprende il consumo totale di tutti i veicoli delle FFS che circolano sulla propria rete o su quelle di terzi, viene misurata sulle locomotive e sui veicoli motore con appositi strumenti. Se per alcuni veicoli non sono disponibili valori misurati, si utilizzano valori sostitutivi. Per gli oggetti di piccole dimensioni, il rilevamento dell'energia termica si basa sulle quantità di olio da riscaldamento acquistate e sul livello delle scorte in estate. In questo caso il bilancio stilato riguarda l'ultimo periodo completo di accensione del riscaldamento. I valori indicati si riferiscono alle società FFS SA e FFS Cargo SA, escludendo quindi altre società affiliate e partecipazioni.

Nel 2025 le FFS hanno introdotto su tutto il territorio l'utilizzo di olio vegetale idrotrattato (HVO) per i veicoli ferroviari. Su oltre il 90% di questi veicoli, il carburante diesel è quindi addizionato con almeno il 25% di HVO.

Intensità energetica.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Consumo specifico di energia						
del traffico viaggiatori ferroviario, in kWh/100 vkm	11,94	9,01	7,75	7,61	7,60	→
del traffico merci ferroviario, in kWh/100 tkm nette	4,14	4,13	4,09	4,05	3,96	↘
di tutti i treni viaggiatori e merci, in kWh/100 treni-km	1 069,47	1 079,82	1 058,86	1 048,14	1 044,55	→
di tutti i treni viaggiatori, in kWh/100 treni-km	997,68	1 015,91	999,25	993,77	998,24	→
di tutti i treni merci, in kWh/100 treni-km	1 543,17	1 517,58	1 481,58	1 456,39	1 416,61	↘

Il consumo specifico di energia nel traffico viaggiatori viene calcolato dal punto di vista delle FFS come impresa ferroviaria, incluse le società affiliate del traffico regionale a scartamento normale. Il valore tiene conto del fabbisogno diretto di corrente ferroviaria dei treni e della prestazione di trasporto. Il fabbisogno energetico specifico legato al traffico merci su rotaia comprende il fabbisogno di FFS Cargo SA e le prestazioni di SBB Cargo International all'interno della Svizzera. Il consumo specifico di energia per treno-chilometro viene calcolato in base alla quantità di corrente ferroviaria e alla prestazione di trasporto sulla rete di FFS Infrastruttura (somma di tutti i treni del traffico viaggiatori e del traffico merci delle FFS).

Energie rinnovabili.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Quota di vettori di energie rinnovabili nella corrente ferroviaria, in percentuale	90,2	90,3	91,8	91,3	100,0	↗
Quota di vettori di energie rinnovabili per l'energia termica, in percentuale	27,7	27,8	31,6	36,3	37,7	↗
Quota di sistemi di riscaldamento degli scambi alimentati con energie rinnovabili, in percentuale	—	—	66,2	69,2	71,7	↗
Quota di veicoli stradali a trazione completamente elettrica, in percentuale	—	—	6,6	11,6	17,6	↗
Produzione di corrente con il fotovoltaico, in GWh	6,2	6,4	8,2	10,6	14,3	↗

Dal 2025 la corrente ferroviaria proviene al 100% da fonti rinnovabili ed è prodotta per la maggior parte da centrali idroelettriche di proprietà. La dichiarazione definitiva si basa sulle garanzie di origine e può essere stilata solo nella primavera dell'anno successivo. La quota dei combustibili da fonti rinnovabili per l'energia termica dipende dalle quantità di energia acquistate per edifici e impianti fissi con integrazione dell'energia termica prodotta dalle pompe di calore. Alla produzione di energia elettrica con il fotovoltaico contribuiscono tutti i sistemi installati sugli impianti e gli edifici delle FFS, indipendentemente dal fatto che siano stati realizzati come soluzione di contracting o come investimento proprio. I valori indicati si riferiscono alle società FFS SA e FFS Cargo SA, escludendo quindi altre società affiliate e partecipazioni.

Efficienza energetica.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Energia risparmiata, in GWh	504	539	568	600	633	↗

I valori illustrano gli effetti annuali delle misure di risparmio energetico riassunte nel programma «Risparmio energetico e protezione del clima». L'energia consumata nel quadro dell'attuazione delle misure viene confrontata con il potenziale consumo che si registrerebbe in loro assenza. Si considera l'energia finale di tutti i combustibili e di tutte le Divisioni.

Maggiori informazioni sulla modalità di gestione: [Energia sostenibile | ffs.ch](https://www.ffs.ch/energia-sostenibile)

Adattamento ai cambiamenti climatici.

Obiettivo strategico.

Consapevoli dei rischi e delle opportunità derivanti dai cambiamenti climatici, le FFS migliorano continuamente la propria resilienza introducendo misure di adattamento, così da mitigare gli effetti negativi su sicurezza, puntualità, disponibilità e soddisfazione della clientela. Le FFS si impegnano a garantire l'efficienza e la salute del personale e tengono conto degli effetti dei cambiamenti climatici sull'esercizio e sulle catene di fornitura. In questo modo riducono al minimo il rischio di danni significativi dovuti a eventi atmosferici su persone, ambiente, infrastruttura, materiale rotabile, edifici, beni e impianti, così come di ritardi nell'approvvigionamento che siano legati al clima.

Analisi di resilienza.

Attualmente l'assicurazione contro i danni causati dagli elementi naturali prevista dalla Confederazione e le altre polizze stipulate forniscono alle FFS un'ampia copertura finanziaria contro gli effetti dei cambiamenti climatici. L'azienda è tuttavia determinata a prevenire per quanto possibile i danni di questa natura e pertanto intende sottoporre le proprie misure di adattamento a una verifica mirata e introdurre modifiche efficaci. In quest'ottica collabora con istituti di ricerca e di consulenza esterni per analizzare costantemente gli effetti dei cambiamenti climatici sul proprio portafoglio e sulle proprie attività commerciali. Nelle analisi dei rischi climatici le FFS prendono in considerazione due scenari: uno con un livello di emissioni medio e uno con un livello di emissioni alto (IPCC SSP2-4.5 e SSP5-8.5), adottando gli anni 2030, 2050 e 2080 come orizzonti temporali a breve, medio e lungo termine.

Grado di maturità delle analisi di resilienza climatica.

Valutazione degli effetti dei cambiamenti climatici su	Rischi fisici		Opportunità e rischi transitori Politica/diritto/tecnologia/ mercato/immagine
	Pericoli climatici cronici	Pericoli climatici acuti	
Clienti	analisi avanzata	analisi avanzata	analisi parziale
Personale	analisi avanzata	analisi avanzata	analisi non iniziata
Impianti infrastrutturali	analisi parziale	analisi parziale	analisi parziale
Materiale rotabile	analisi in fase pilota	analisi in fase pilota	analisi non iniziata
Immobili	nessuna analisi	analisi parziale	analisi non iniziata
Acquisti	analisi in fase pilota	analisi in fase pilota	analisi non iniziata

Nei rischi fisici e transitori rientrano i pericoli climatici e gli eventi climatici transitori considerati direttamente rilevanti per le FFS e documentati negli European Sustainability Reporting Standards. La valutazione del grado di maturità viene classificata come segue. Analisi avanzata: disponibilità di analisi approfondite e complete di valutazione finanziaria; analisi parziale: analisi in corso o completata di aspetti parziali importanti con/senza valutazione finanziaria; analisi in fase pilota: prime analisi pilota effettuate; analisi non iniziata: ancora nessuna analisi sistematica effettuata; nessuna analisi: nessuna analisi prevista.

Risultati delle analisi sui rischi fisici.

I cambiamenti climatici possono minacciare in diversi modi la sicurezza del sistema ferroviario, in primo luogo alterando il bilancio idrico, con conseguente aumento delle alluvioni e degli scoscendimenti di pendii e scarpate. Precipitazioni più frequenti e più intense possono inoltre causare inondazioni, frane o colate detritiche anche in nuove località. Nel periodo invernale si registrano con maggiore frequenza slavine e valanghe per scivolamento di neve. Tutto ciò aumenta il rischio di danni agli impianti ferroviari e, di conseguenza, di soppressioni e ritardi. Nei confronti dei pericoli della natura, le FFS adottano da molti anni un approccio proattivo basato sul rischio, così da proteggere efficacemente la clientela e il personale da eventi come cadute di massi, colate detritiche, alluvioni e slavine, oggi e in futuro.

L'aumento dello stress da caldo nei mesi estivi avrà ripercussioni più significative. L'attività di numerose categorie professionali, tra cui artigiani, personale di manovra o addetti alle pulizie, si svolge in parte o prevalentemente all'aperto. Se non si introdurranno misure di adattamento, sul medio-lungo termine vi sarà un aumento della perdita di produttività lavorativa, soprattutto nelle annate particolarmente calde.

Con il peggiorare della siccità estiva, in futuro le FFS dovranno acquistare più energia elettrica sul mercato. In uno scenario che ipotizza un 2080 caratterizzato da elevati livelli di emissioni, l'assenza di misure di adattamento comporterà ogni anno notevoli spese supplementari. Con l'aumentare degli eventi meteorologici estremi, cresce anche il rischio che l'approvvigionamento energetico risulti compromesso. Un'analisi completa degli effetti sugli impianti infrastrutturali è un'operazione complessa e onerosa. I primi studi pilota evidenziano che i cambiamenti climatici hanno un impatto molto variabile sugli impianti come quelli di telecomunicazione o sicurezza e che è quindi necessario un esame individuale per la quarantina di tipi di impianti esistenti.

Ritardi dovuti a condizioni meteorologiche estreme.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Minuti di ritardo dei viaggiatori derivanti da perturbazioni agli impianti di FFS Infrastruttura causate da condizioni climatiche o ambientali, in milioni di minuti	3,7	0,3	0,7	2,2	0,3	↘

I minuti di ritardo di ogni treno non puntuale (ossia almeno tre minuti) vengono moltiplicati per il numero di viaggiatori che scendono dal treno. Nel calcolo si considerano solo i minuti di ritardo causati direttamente e di cui sia possibile attribuire chiaramente la causa.

Le perturbazioni causate da condizioni atmosferiche straordinarie, misurate in minuti di ritardo dei viaggiatori, sono diminuite dell'85% circa rispetto all'anno precedente. Questo dato è da ricondursi principalmente a inverni miti e con poca neve (primo e quarto trimestre 2025).

Sino a oggi l'impatto finanziario dei danni causati da eventi naturali sul portafoglio di FFS Immobili è stato modesto rispetto al valore di assicurazione degli edifici. Nella categoria dei danni causati da alluvioni, quelli imputabili ai cambiamenti climatici potrebbero tuttavia aumentare significativamente. In particolare in alcune località, gli allagamenti potrebbero causare danni sempre più gravi agli edifici. Le FFS hanno quindi identificato le sedi a rischio, in modo da adottare ulteriori misure e continuare a garantire la sicurezza dei fabbricati e l'esercizio operativo. Determinati criteri aggiuntivi, ad esempio la struttura e l'inventario dell'edificio, oppure la sua rilevanza sistemica per l'esercizio ferroviario, possono aumentare ulteriormente l'impatto finanziario di un evento dannoso. A tutt'oggi tali criteri non sono stati ancora oggetto di un'analisi sistematica in relazione ai rischi climatici. Le FFS prevedono che, da qui al 2050, i costi di riscaldamento dei propri edifici diminuiranno notevolmente a seguito dell'aumento delle temperature. Per contro, il crescente fabbisogno di energia per il raffreddamento, l'installazione di nuovi impianti refrigeranti e l'adeguamento degli involucri edilizi dei fabbricati esistenti genereranno costi supplementari. Si stima che a partire dal 2050 i costi energetici aggiuntivi supereranno i risparmi derivanti dalla riduzione dei costi di riscaldamento.

Misure e mezzi per l'adattamento ai cambiamenti climatici.

Protezione dai pericoli naturali.

Le circa 6000 opere realizzate e gli 87 ha di boschi di protezione, insieme a un sistema professionale di monitoraggio e di allarme, permettono alle FFS di difendersi dai pericoli naturali che potrebbero causare danni a persone e cose. L'azienda tiene conto di quelli che ritiene i probabili effetti dei cambiamenti climatici, in particolare nella progettazione di opere destinate a durare nel tempo come ponti e tombinoni. Per vigilare sui pericoli naturali investe nelle tecnologie digitali, come dati satellitari e georadar. Il generale aumento della temperatura accelera la crescita delle piante, costringendo le FFS a intensificare la manutenzione dei boschi di protezione e delle aree verdi rilevanti per la sicurezza. Nell'anno in esame le spese per la prevenzione dei pericoli naturali si sono mantenute stabili, nonostante il traffico supplementare e il conseguente aumento dei rischi. Le FFS hanno investito

circa CHF 8 mio nella sorveglianza, nella cura e nella manutenzione delle opere di protezione esistenti, mentre CHF 4-5 mio sono stati destinati a misure di protezione nuove e sostitutive.

Protezione della clientela e del personale contro il calore.

Circa 9100 apparecchi fanno sì che quasi tutti i treni viaggiatori siano climatizzati e che il viaggio sia piacevole anche quando le temperature sono elevate. Durante i mesi estivi, i treni privi di climatizzazione sono contrassegnati con un'icona specifica nell'orario su ffs.ch e nell'app Mobile FFS. In media sono circa 20 al giorno i climatizzatori colpiti da un guasto, per una quota di malfunzionamento pari allo 0,24%.

Temperatura nei treni.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Disponibilità di impianti di climatizzazione nei treni di Traffico viaggiatori FFS, incl. quelli di Thurbo e RegionAlps, in percentuale	95,2	96,0	98,6	99,2	99,3	→

I climatizzatori sono programmati in modo tale che, nelle giornate in cui si superano i 30 gradi Celsius, la temperatura interna del treno sia fra i 3 e i 10 gradi inferiore alla temperatura esterna, rispettando così le stesse norme europee alle quali si attengono anche le ferrovie estere. La disponibilità degli impianti di climatizzazione è calcolata in base alle segnalazioni di guasto per tipo di flotta. La durata del guasto (da inizio a fine guasto) viene calcolata a intervalli di mezza giornata.

Per proteggere dal calore il personale che lavora all'aperto, le FFS applicano le disposizioni della SUVA, programmando ad esempio il lavoro in orari più freschi e garantendo al personale un apporto sufficiente di liquidi e pause aggiuntive. Inoltre, all'occorrenza forniscono giubbotti di raffreddamento e cappucci refrigeranti da indossare sotto il casco, oltre a berretti da baseball refrigeranti, come parte dei dispositivi di protezione individuale. Nel 2025 circa 1000 collaboratrici e collaboratori hanno utilizzato questo tipo di equipaggiamento.

Protezione dell'infrastruttura ferroviaria.

Nei periodi di caldo prolungato, le rotaie raggiungono temperature fino a 60 gradi e possono deformarsi. Questo accade soprattutto se i binari sono vecchi, oppure dopo l'esecuzione di lavori sulla linea ferroviaria, quando i binari non sono ancora rodati. Effettuando controlli regolari è possibile individuare rapidamente le deformazioni causate dal calore. Come misura immediata, di solito è sufficiente ridurre la velocità sulla tratta interessata. Successivamente si provvede a correggere le deformazioni e, se necessario, a sostituire le rotaie. Se queste misure non sono sufficienti, le FFS raffreddano con acqua i punti esposti.

Stato dei binari.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Numero per 100 km di binari principali						
Rotture di rotaia	0,30	0,14	0,08	0,08	0,08	→
Deformazione dei binari	0,13	0,30	0,28	0,19	0,34	↗

Il termine rottura di rotaia si riferisce a una rotaia che si è spezzata in due o più parti o in cui si è staccato un pezzo di materiale, creando così una fessura di almeno 50 mm di lunghezza e 10 mm di profondità nella superficie di rotolamento. Questo fenomeno è riconducibile a rotaie difettose, alle sollecitazioni, al freddo e agli sbalzi di temperatura. Le deformazioni dei binari, calcolate in base al numero di slineamenti (>50 mm) e schiacciamenti del binario (<50 mm), possono dipendere da temperature eccezionalmente elevate, da sbalzi termici e da una insufficiente resistenza allo spostamento trasversale.

Nel 2025 il numero di deformazioni dei binari è aumentato rispetto agli anni precedenti. Tra le cause principali figurano le temperature estive relativamente elevate registrate nell'anno in esame e i frequenti e lunghi periodi di canicola.

Organizzazione delle emergenze e delle crisi per la gestione di eventi ambientali.

Le FFS possono contare su un Business Continuity Management ben funzionante che comprende una gestione integrata capillare delle emergenze e delle crisi. In caso di eventi meteorologici, questo sistema ripristina il prima possibile l'esercizio ferroviario al fine di ridurre al minimo i danni finanziari causati da guasti e interruzioni. Gli scenari di rischio impiegati come base per i piani di intervento, per la formazione di base e continua e per la configurazione delle esercitazioni prendono le mosse dagli scenari dell'Ufficio federale della protezione della popolazione e dalle cartine dei pericoli naturali della Confederazione e dei Cantoni.

Deimpermeabilizzazione delle superfici.

L'aumentare delle giornate torride, delle notti tropicali e dei periodi di siccità prolungati come conseguenza dei cambiamenti climatici intensifica le isole di calore nelle città, in particolare nelle aree fortemente impermeabilizzate. Per contrastare questo fenomeno, le FFS hanno avviato un'opera di scarificazione mirata delle aree che circondano alcune stazioni e sedi, aumentando così l'evaporazione e il raffreddamento locale. Uno studio condotto nel 2025 sul principio della «città spugna» illustra diverse misure integrative che consentono di ridurre gli hotspot di calore nelle stazioni e, allo stesso tempo, di gestire meglio le conseguenze di forti precipitazioni. In combinazione con altre soluzioni tecniche adeguate, questi interventi consentono alle FFS di migliorare la resilienza climatica dei propri immobili. Molti edifici non possono essere rinfrescati semplicemente aprendo le finestre a causa del rumore, dell'inquinamento dell'aria o delle elevate temperature esterne. Sia nelle costruzioni nuove che in un numero sempre maggiore di fabbricati già esistenti le FFS utilizzano quindi concetti di climatizzazione e raffrescamento migliorati, basati dove possibile sul «freecooling». Questo approccio utilizza l'aria esterna, l'acqua sotterranea e quella proveniente da laghi e fiumi oppure la temperatura del sottosuolo come fonti di raffreddamento.

Opportunità derivanti dalle misure di protezione del clima.

Le FFS mirano in primo luogo a ridurre costantemente le proprie emissioni di gas serra e ad attuare misure di adattamento ai cambiamenti climatici. L'azienda fornisce prestazioni di trasporto attrattive e rispettose del clima con nuovi sistemi di mobilità integrata e promuove il trasferimento del traffico di persone e merci dalla strada e dai cieli alla rotaia. In futuro la ferrovia rafforzerà così ulteriormente il suo ruolo di mezzo di trasporto efficiente e a basso impatto ambientale in grado di trasportare un elevato numero di viaggiatori. Grazie al programma «Risparmio energetico e clima», entro il 2030 le FFS ridurranno sensibilmente i propri costi. Oltre a limitare significativamente le emissioni operative di CO₂, il passaggio alle fonti rinnovabili consente uno sfruttamento ancora più efficiente dell'energia, contribuisce a un approvvigionamento elettrico sicuro e conveniente delle FFS e riduce i costi per la manutenzione del materiale rotabile, di manovra e da costruzione. L'economia circolare perseguita dall'azienda si traduce in un utilizzo dei materiali rispettoso delle risorse e quindi più conveniente. Nei loro progetti di costruzione, le FFS adottano approcci innovativi e rispettosi del clima che, oltre a dimostrare il loro impegno a favore della protezione dell'ambiente e della resilienza climatica, le rendono un datore di lavoro interessante per il personale specializzato. Gli obiettivi climatici aprono inoltre alle FFS nuove opportunità commerciali, come la soluzione assicurativa «sustainability-linked reinsurance», lanciata in via sperimentale nel 2024 e che dal 2025 è disponibile a tutte le loro compagnie di riassicurazione. Questo prodotto collega direttamente i premi di riassicurazione al raggiungimento dell'obiettivo di protezione del clima. La strategia climatica a lungo termine della Svizzera prevede di sottrarre dall'atmosfera e immagazzinare ogni anno circa 12 milioni di tonnellate di CO₂ entro il 2050. Un'infrastruttura di trasporto rispettosa del clima che trasferisce CO₂ ai luoghi di stoccaggio rappresenta quindi un pilastro importante per il conseguimento dell'obiettivo zero netto della Svizzera.

Maggiori informazioni: [Adattamento ai cambiamenti climatici | ffs.ch](https://www.ffs.ch/it/tema/tema-adattamento-ai-cambiamenti-climatici)

Habitat sostenibili.

L'espandersi degli insediamenti e dell'infrastruttura di trasporto contribuisce al degrado e alla frammentazione di preziosi habitat naturali e minaccia la flora e la fauna autoctone della Svizzera. Anche le FFS, con la loro infrastruttura ferroviaria, gli immobili e i progetti di costruzione, contribuiscono a questa situazione. D'altro canto, i bordi della ferrovia e le aree esterne degli edifici FFS collegano tra loro diversi habitat naturali, promuovendo così la conservazione e il rafforzamento della biodiversità.

Biodiversità.

Obiettivo strategico.

Entro il 2040 le FFS intendono gestire nel rispetto della natura il 30% delle proprie scarpate, contribuendo così ad attuare il piano d'azione «Strategia Biodiversità Svizzera» definito dalla Confederazione. Le FFS promuovono inoltre l'integrazione degli habitat per animali longitudinalmente e trasversalmente alle linee ferroviarie e la diffusione di specie vegetali idonee ai siti e atte a sopravvivere in futuro nelle zone boschive. In tal modo l'azienda si adatta con lungimiranza agli effetti dei cambiamenti climatici. Le FFS combattono sistematicamente le neofite invasive su superfici di alto valore ecologico. Se la situazione operativa lo consente e gli effetti sull'ambiente lo giustificano, le aree esterne degli edifici FFS e degli impianti industriali vengono gestite e riqualificate nel rispetto della natura.

Manutenzione naturale delle scarpate nelle aree dedicate alla biodiversità.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Superficie totale, in ha	9 520	9 537	9 624	9 626	9 613	→
Superficie totale di scarpate non arbustive, in ha	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	→
di cui superfici destinate alla biodiversità, in percentuale	3,1	4,1	5,2	5,8	11,3 ¹	↗

¹ Con l'obiettivo del 30% di superfici destinate alla biodiversità, valido dal 2025, le aree verdi possono ora essere conteggiate con misure ecologiche sostitutive derivanti da progetti di ampliamento e rinnovo.

Alla manutenzione delle superfici destinate alla biodiversità si applicano rigidi standard intesi a promuovere la varietà della flora e della fauna, ad esempio ricorrendo allo sfalcio anziché alla pacciamatura e raccogliendo il materiale sfalcato. Altrettanto rigorosi sono i requisiti sulle altezze minime e i periodi di sfalcio, affiancati dalla lotta sistematica alle neofite invasive.

Lotta alle neofite invasive.

Per contrastare le neofite invasive, le FFS adottano una strategia ben definita che si rifà alla legislazione federale ed è stata approvata dall'autorità competente (UFT). Oltre a concentrarsi sulle specie nocive per la salute e per la sicurezza dell'esercizio, le FFS sfruttano le risorse disponibili per combattere le specie più diffuse della «Lista delle neofite invasive e potenzialmente invasive della Svizzera». Il principio fondamentale è ridurre al minimo l'uso di erbicidi: per le specie erbacee si utilizzano solo metodi di estirpazione meccanica, mentre per quelle legnose si ricorre a iniezioni di quantità limitate di tali prodotti nel fusto.

Maggiori informazioni: [Biodiversità | ffs.ch](https://www.ffs.ch/biodiversita)

Protezione contro i rumori.

Obiettivo strategico.

Le FFS si impegnano, malgrado l'aumento del traffico, a proteggere a lungo termine dal rumore eccessivo emesso dai treni la popolazione che risiede nei pressi della rete ferroviaria. In questo ambito si applica il principio di proporzionalità e si coinvolgono le comunità interessate attraverso le procedure ordinarie.

Misure di protezione contro i rumori.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Materiale rotabile a bassa rumorosità, Traffico viaggiatori FFS, in percentuale	98,3	98,5	98,6	98,6	98,7	→
Materiale rotabile a bassa rumorosità, FFS Cargo SA, in percentuale	98,8	98,8	98,8	99,8	99,8	→
Pareti e barriere antirumore, in km	417	422	425	427	427	→

Maggiori informazioni: [Protezione fonica | ffs.ch](https://www.ffs.ch/protezione-fonica)

Economia circolare.

Gran parte dei beni prodotti in tutto il mondo sono realizzati con materie prime non rinnovabili e vengono smaltiti in discarica o inceneriti subito dopo il loro utilizzo. L'economia circolare punta invece a mantenere in circolo i prodotti il più a lungo possibile, così da ridurre i rifiuti e le emissioni nocive. Le FFS sono tra i maggiori committenti svizzeri e, con un bilancio di oltre 76 milioni di tonnellate, sono uno dei principali proprietari di materiali della Svizzera. Sono quindi responsabili di un notevole consumo di materiale ed energia, con un forte impatto sull'ambiente e sul clima.

Consumo di risorse.

Obiettivo strategico.

Per la sua rilevanza sul piano economico, ambientale e dei rischi, quello della preservazione delle risorse è un tema importante per le FFS. Il ruolo dell'economia circolare deve essere radicato nella cultura e nei processi affermandosi come standard a livello di Gruppo. A tale scopo le FFS perseguono tre indirizzi strategici: adattamento dei processi interni, sviluppo di offerte circolari per la clientela e radicamento dei principi di economia circolare nella cultura aziendale.

Materie prime rilevanti utilizzate.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Materiali per la costruzione dei binari, in t	643 632	642 313	602 158	499 944	565 057	↗
Sabbia ghiaiosa	63 996	59 349	64 215	59 481	64 340	↗
Pietrisco (nuovo)	466 495	465 499	426 900	336 733	390 702	↗
Pietrisco (rigenerato) ¹	140 000	120 000	120 000	110 000	85 000	↘
Traverse in calcestruzzo	64 765	67 460	65 875	61 860	65 132	↗
Traverse in legno	4 815	4 997	4 463	2 248	4 384	↗
Traverse in acciaio	1 680	1 821	2 285	1 896	2 705	↗
Rotaie	41 881	43 187	38 419	37 725	37 794	→

¹ I dati si riferiscono a pietrisco che è stato pulito in loco durante i lavori di rinnovo dei binari e quindi riutilizzato direttamente.

Maggiori informazioni: [Economia circolare | ffs.ch](https://www.ffs.ch/economia-circolare)

Siamo un datore di lavoro responsabile.

Datore di lavoro attrattivo.

Le FFS sono uno dei principali datori di lavoro della Svizzera e, come tale, sono responsabili delle condizioni d'impiego di 35 770 persone. Creano condizioni quadro orientate alle esigenze della società, permettendo al personale di conciliare in modo ideale vita privata e professionale. Il contratto collettivo di lavoro (CCL) offre condizioni d'impiego estremamente stabili e garantisce il diritto alla partecipazione e alla codiscussione all'interno dell'azienda.

Condizioni di lavoro.

Obiettivo strategico.

Le FFS sono tra i migliori datori di lavoro della Svizzera e offrono eccellenti condizioni quadro per persone motivate, in tutte le fasi della vita. Assicurano condizioni d'impiego all'avanguardia e soluzioni adatte ad ambienti di lavoro specifici, in particolare per quanto riguarda l'orario e il luogo di lavoro, le forme di collaborazione, i modelli di vita e la conciliabilità tra sfera professionale e privata. Offrono inoltre una retribuzione conforme al mercato, ai requisiti e alle prestazioni. Per restare un datore di lavoro attrattivo e attirare nuovi talenti, hanno scelto di incrementare la quota di lavoro a tempo parziale. Collaboratrici e collaboratori impegnati e motivati sono fondamentali per fornire prestazioni e servizi di qualità.

Organico.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Numero di collaboratrici e collaboratori del Gruppo FFS in FTE	33 943	34 227	34 987	35 569	35 770	→
di cui FFS SA e FFS Cargo SA	28 172	29 005	29 697	30 151	30 192	→
di cui con CCL, in percentuale	94,8	94,8	94,7	94,7	94,6	→
di cui con inquadramento nel CO, in percentuale	5,2	5,2	5,3	5,3	5,4	↗
di cui società affiliate	5 770	5 222	5 290	5 418	5 578	↗
Fluttuazione, in FTE	1 932	2 033	2 211	2 138	2 096	↘
Personale occupato a tempo parziale, in percentuale	22,9	23,4	24,4	25,4	26,4	↗
di cui donne	56,2	55,6	56,2	56,9	58,0	↗
di cui uomini	15,3	15,9	16,7	17,5	18,3	↗

Congedi parentali.

I congedi parentali previsti dalle FFS superano quelli stabiliti dalla legge. Il congedo di maternità concesso alle collaboratrici alla nascita di un figlio è di 18 settimane, mentre i padri hanno diritto a un congedo di 20 giorni. Anche in caso di adozione sono previsti 20 giorni di congedo. I genitori hanno inoltre la possibilità di usufruire di un congedo educativo non pagato della durata massima di tre mesi. Il personale è informato sui propri diritti in materia di congedi.

Le FFS sono convinte sostenitrici della conciliabilità tra lavoro e famiglia. Per questo offrono al personale svariati servizi di consulenza e favoriscono modelli di lavoro flessibili. Inoltre, con l'opzione FamilyCare, le FFS supportano i genitori nell'organizzazione e nel finanziamento della custodia dei figli esterna alla famiglia.

Non sono stati calcolati indici specifici sul numero esatto di persone che nel 2025 hanno usufruito di un congedo parentale. Non viene rilevata nemmeno la percentuale di rientro al lavoro dopo un congedo.

Attrattiva come datore di lavoro.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Posizione nella classifica Universum						
Studenti						
Business	23	15	21	23	22	↓
Engineering	5	5	3	2	5	↗
IT	8	9	8	5	6	↗
Natural Sciences	16	12	10	7	8	↗
Professionisti						
Business	9	8	2	4	4	→
Engineering	1	3	1	1	1	→
IT	4	7	3	4	5	↗
Natural Sciences	9	0	8	7	9	↗

Universum, la società numero uno al mondo nel settore dell'employer branding, stila una classifica dei 100 migliori datori di lavoro in 23 Paesi, tra cui la Svizzera. Ogni anno pubblica le classifiche settoriali basate sulle risposte fornite dagli studenti delle università, da quelli delle scuole universitarie professionali e dai professionisti.

Maggiori informazioni: [Benefit: i tuoi vantaggi | ffs.ch](https://www.benefit.ch)

Dialogo sociale.

Obiettivo strategico.

Le FFS si impegnano in favore di un partenariato sociale concreto e costruttivo con le quattro associazioni del personale SEV, transfair, VSLF e AQTP. Attraverso il dialogo, l'azienda persegue l'obiettivo strategico di garantire la pace sociale e di accompagnare i processi di cambiamento e ristrutturazione in modo trasparente, lungimirante e orientato alle soluzioni. Le FFS collaborano con le associazioni del personale per creare condizioni di lavoro efficaci e interessanti che favoriscano la motivazione, la volontà a impegnarsi e la responsabilità individuale del personale, contribuendo allo sviluppo di un'organizzazione efficiente.

Inoltre, le FFS garantiscono che gli interessi delle collaboratrici e dei collaboratori siano rappresentati in seno all'azienda attraverso la commissione del personale, che partecipa alla definizione delle condizioni lavorative e d'impiego e contribuisce a una cultura aziendale improntata alla fiducia, al rispetto e alla partecipazione. Il coinvolgimento della commissione aiuta le FFS a identificare tempestivamente le sfide e a elaborare soluzioni in linea con le esigenze del personale e con gli obiettivi strategici dell'azienda.

Misure 2025.

A fine 2024, gli attuali contratti collettivi di lavoro (CCL) 2019 delle FFS e di FFS Cargo sono stati prorogati fino al 31 dicembre 2028 d'intesa con le associazioni del personale. Si tratta di un aspetto importante in quanto il CCL prevede l'obbligo di mantenere la pace del lavoro in contropartita della

rinuncia a licenziamenti per motivi aziendali o economici. A inizio dicembre 2025, nel corso delle trattative annuali, le FFS hanno siglato un accordo con le associazioni del personale sulle misure salariali 2026: per il personale delle FFS e di FFS Cargo assoggettato al CCL, verrà destinato agli aumenti individuali l'1,5% della massa salariale. Un risultato notevole rispetto a quello di altre aziende svizzere. A novembre 2025, dopo oltre dieci mesi di negoziati, si sono concluse anche le trattative sulle regolamentazioni settoriali sulla durata del lavoro a PP-BP. Si è raggiunta un'intesa in merito alla logica di ripartizione e alle regolamentazioni sulla durata del lavoro per la condotta dei treni, la manovra, la pulizia e l'assistenza clienti.

Come ogni anno, anche nell'anno in esame si sono tenuti due incontri ai vertici a livello di Gruppo e delle singole Divisioni con le associazioni del personale, in cui si è discusso, oltre alle sfide attuali delle FFS, anche di progetti centrali, dossier politici rilevanti e tematiche specifiche riguardanti il personale. Nel 2025, la riduzione di posti di lavoro a FFS Cargo è stata uno degli argomenti principali: a questo proposito le associazioni del personale hanno esercitato il loro diritto di informazione e di consultazione. Sono state avviate con successo altre riorganizzazioni (ad es. per quanto riguarda le finanze, l'informatica e l'assistenza clienti). I comitati specialistici congiunti hanno inoltre discusso di questioni relative all'interpretazione del CCL nonché di temi quali sicurezza, protezione della salute, uguaglianza di genere e integrazione.

Infine, si sono tenute riunioni periodiche di scambio con la commissione del personale, che hanno consentito di prendere tempestivamente in considerazione le richieste di collaboratrici e collaboratori e integrarle nei processi decisionali.

Soddisfazione del personale.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Numero di punti						
Soddisfazione del personale	71	71	72	73	73	→
Motivazione del personale	78	78	79	80	80	→

Il sondaggio tra il personale 2025 è stato realizzato tra il 16 settembre e il 9 ottobre e ha visto la partecipazione di 23 765 collaboratrici e collaboratori (76%, 2024: 74%), 660 in più rispetto all'anno precedente. La motivazione del personale è una grandezza di controllo strategica per le FFS e si compone degli elementi «soddisfazione sul lavoro» (73 punti, +/-0), «impegno nei confronti delle FFS» (85 punti, +/-0) e «contributo personale al raggiungimento degli obiettivi del Gruppo» (83 punti, +/-0).

Maggiori informazioni: [Contratto collettivo di lavoro delle FFS](#) e [Contratto collettivo di lavoro di FFS Cargo](#)

Salute e sicurezza sul lavoro.

All'interno delle FFS vengono esercitate 150 diverse professioni, con requisiti e rischi molto differenti in termini di salute e sicurezza. Le FFS dedicano particolare attenzione alle attività che comportano uno sforzo fisico, ai lavori pericolosi (ad esempio sui binari) e a quelli organizzati in turni. Allo stesso tempo guardano alla salute mentale come a una parte essenziale del benessere generale del personale. Viene quindi offerto un supporto alle persone che si trovano in difficoltà in ambito privato o professionale, contribuendo così a ridurre i giorni di assenza, i costi e le sofferenze individuali.

Obiettivo strategico.

Nei prossimi tre anni l'obiettivo è mantenere invariati i valori relativi a indicatori quali affaticamento, salute professionale e resilienza organizzativa. Nonostante il cambiamento demografico in atto alle FFS, il numero di giorni di assenza per equivalente a tempo pieno non dovrà mostrare che un leggero aumento. Le FFS intendono infine mantenere a un livello basso il numero degli infortuni professionali.

Autovalutazione della salute sul posto di lavoro da parte del personale.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Valori del sondaggio tra il personale, in punti (0-100)						
Affaticamento	37	37	37	36	36	→
Salute professionale	83	82	83	83	83	→
Resilienza organizzativa	74	74	74	75	75	→

Nel concetto di «affaticamento» rientra la sensazione di essere soggetti a un sovraccarico di lavoro, di perdita d'energia e di spossatezza. A un valore inferiore corrisponde quindi un affaticamento minore. La «salute professionale» rispecchia l'autovalutazione del proprio stato di salute al momento attuale e a distanza di due anni. A un valore maggiore corrisponde pertanto un migliore stato di salute professionale. La «resilienza organizzativa» o «Corporate Health Index» (Georg Bauer e Gregor Jenny, Università di Zurigo) integra le misure di «energia organizzativa» (Heike Bruch, Università di San Gallo) con la dimensione di efficienza in termini di salute. La resilienza organizzativa rispecchia il rapporto tra risorse e sollecitazioni all'interno di un'unità organizzativa: 0 = forte predominanza delle sollecitazioni, 50 = equilibrio tra risorse e sollecitazioni, 100 = forte predominanza delle risorse.

Assenze per malattia e infortunio.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Numero di giorni di assenza per malattia e infortunio, per FTE	13,2	15,3	14,4	14,9	15,3	↗

Il numero di giorni di assenza per equivalente a tempo pieno (FTE) è aumentato rispetto al 2024. Questo incremento si spiega, da un lato, con un aumento dei casi di malattia (dovuto anche a una forte ondata di influenza nel 2024/2025 e ai virus respiratori ancora in circolazione, come SARS-CoV-2, rhinovirus, RSV e adenovirus) e, dall'altro, con l'intensificazione dei casi di assenza di lunga durata riconducibili a stress psichico (soprattutto nelle generazioni più giovani e di mezza età) e a sollecitazioni legate ad attività fisicamente impegnative (in tutte le fasce di età). In seguito alla pandemia si riscontra inoltre un cambiamento nei comportamenti, che si manifesta in particolare con un aumento delle assenze di breve durata. Questo fenomeno varia in funzione della professione e della fascia d'età e dipende da molteplici fattori (tra cui condizioni di lavoro, leadership, conflitti all'interno del team o aspetti personali e motivazionali), ed è osservabile in tutta l'economia svizzera. Infine, alle FFS si registrano due effetti demografici contrapposti. L'attuale ondata di pensionamenti va ad arginare il precedente aumento del numero di collaboratrici e collaboratori in età più avanzata (oltre i 50 anni), che sino ad ora hanno contribuito in larga misura alle assenze prolungate. Allo stesso tempo, tuttavia, il maggior numero di assunzioni di persone di meno di 35 anni e la crescente tendenza alle assenze brevi tra le generazioni più giovani determina un aumento dei giorni di assenza.

Lesioni nell'ambito di infortuni professionali.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Numero di decessi dovuti a infortuni professionali	0	3	1	1	0	↘

Nel 2025 alle FFS si sono registrati diversi infortuni professionali con lesioni gravi, ma nessuno con esito fatale.

Maggiori informazioni: [Salute | ffs.ch](https://www.ffs.ch/it/salute) e [Sicurezza sul lavoro alle ferrovie | ffs.ch](https://www.ffs.ch/it/sicurezza)

Diversità, trattamento paritario e pari opportunità.

Alle FFS lavorano persone provenienti da tutte le regioni linguistiche della Svizzera e da 105 diverse nazioni, in un ambiente in cui tutte e tutti possono contribuire con i loro punti di forza, le loro esperienze e il loro modo di pensare, indipendentemente da provenienza, lingua, sesso, identità di genere, età, orientamento sessuale o religione. Ogni persona viene trattata con rispetto e non si tollera alcun tipo di discriminazione o molestia. Si promuove, inoltre, un modello che permetta un equilibrio tra lavoro e vita privata.

Obiettivo strategico.

L'obiettivo delle FFS è garantire la presenza di due o più donne in ogni team direttivo composto da almeno sei membri entro la fine del 2025. Ogni team direttivo responsabile di un settore aziendale delle FFS dovrà inoltre avere una composizione plurilingue.

Diversità negli organi di controllo e tra il personale.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Presenza femminile, in percentuale						
all'interno della FFS SA e di FFS Cargo SA	18,8	19,0	19,4	19,9	20,5	↗
tra i quadri dirigenti	15,0	16,1	17,6	18,5	19,6	↗
nella Direzione del Gruppo	12,5	12,5	22,2	22,2	22,2	→
nel Consiglio d'amministrazione	33,3	33,3	44,4	44,4	33,3	↘
tra le nuove assunzioni	26,3	22,0	24,6	26,3	28,4	↗
Quadri dirigenti suddivisi per lingua, in percentuale						
Tedesco	77,0	76,6	76,5	76,1	75,7	↘
Francese	16,6	16,9	16,9	17,0	17,1	↗
Italiano	6,4	6,5	6,7	7,0	7,2	↗

Nell'anno in esame, le FFS non hanno raggiunto il loro obiettivo. I valori riguardanti la presenza femminile e il plurilinguismo stanno comunque andando nella direzione giusta, anche se più lentamente

di quanto auspicato. Le FFS hanno quindi deciso di proseguire nel loro impegno e di posticipare il traguardo al 2030.

Sistema retributivo non discriminatorio.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Disparità salariale a sfavore delle donne presso la FFS SA, in percentuale	0,6	0,7	0,5	0,1	0,3	↗

Ogni anno il Competence Center for Diversity and Inclusion (CCDI) dell'Università di San Gallo effettua un'analisi della parità salariale per conto delle FFS. Per valutare i dati si utilizza Logib, affermato strumento di analisi standardizzato della Confederazione. Per ottenere il label «We Pay Fair» assegnato dal CCDI, la differenza salariale tra donne e uomini non deve superare la soglia di tolleranza del 5% e devono essere rispettate le disposizioni della Confederazione in materia di appalti pubblici. Per le analisi della parità salariale con Logib al di fuori degli appalti pubblici, dal 2025 è previsto un valore target facoltativo del 2,5%. Non si tratta di un limite vincolante, ma di un obiettivo opzionale che serve a esaminare più approfonditamente i risultati dell'analisi.

Anche nel 2025 la valutazione esterna a cui sono sottoposte le FFS dal 2015 ha fornito un risultato eccellente e il label «We Pay Fair» è stato confermato senza riserve. Inoltre, con un coefficiente di genere dello 0,3% a sfavore delle donne, anche nel 2025 le FFS hanno ottenuto un ottimo risultato.

Nessuna discriminazione.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Numero di dossier aperti						
Discriminazione	-	9	19	31	40	↗
Mobbing	-	21	27	49	48	↘
Molestie sessuali	-	14	36	44	33	↘

Vengono indicate le segnalazioni pervenute al servizio di Consulenza sociale nell'esercizio in esame in seguito alle quali è stato aperto un dossier. È la persona che effettua la segnalazione a stabilire se si tratta di mobbing, molestie sessuali o discriminazione. Il fatto che dopo l'indagine gli episodi possano essere classificati in modo diverso non è rilevante ai fini del conteggio. L'indice è stato adeguato nel 2023. Per disporre di dati comparativi, il nuovo indice è stato applicato retroattivamente ai dati del 2022.

Maggiori informazioni: [Diversità, equità e inclusione | ffs.ch](https://www.ffs.ch/it/diversita-e-inclusione)

Siamo pionieri nello sviluppo sostenibile del traffico.

Mobilità sostenibile.

La mobilità è un presupposto fondamentale per una società in buona salute e un'economia ben funzionante, ma un incremento del traffico si traduce anche in un aumento delle code, degli incidenti, del rumore e delle emissioni. Per le persone con mobilità ridotta o disabilità sensoriali, inoltre, gli spostamenti quotidiani sono irti di ostacoli fisici e digitali. Alla Svizzera occorrono pertanto soluzioni di mobilità che siano sostenibili dal punto di vista sociale, ambientale ed economico. I trasporti pubblici, e quindi anche le FFS, rivestono un ruolo cruciale in questo contesto.

Accessibilità.

Obiettivo strategico.

Le FFS offrono alle persone con mobilità ridotta la possibilità di viaggiare autonomamente in treno e completeranno al più presto l'attuazione della legge sui disabili (LDis). Dal 2024 propongono soluzioni transitorie o sostitutive in tutte le stazioni e le fermate che non soddisfano ancora i requisiti della LDis. Inoltre, lungo la catena di viaggio esistono soluzioni sostitutive accessibili senza barriere per tutti i punti di contatto fissi rilevanti per il viaggio.

Stazioni con accesso senza barriere alla ferrovia.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Numero di stazioni della FFS SA utilizzabili senza barriere	441	394	463	485	503	↗

Stazioni e fermate sono considerate accessibili senza barriere se possono essere utilizzate autonomamente dalle persone disabili. In questo gruppo rientrano le persone con disabilità fisiche, cognitive o mentali presumibilmente permanenti, anche dovute all'età. Le misure volte a eliminare le barriere nelle stazioni offrono vantaggi anche ad altre categorie di clienti, ad esempio persone con problemi medici transitori o che viaggiano con passeggini, bagagli pesanti o biciclette. In seguito alla precisazione dei requisiti, nel 2022 il numero di stazioni considerate conformi alle esigenze delle persone disabili è diminuito. Dalla fine del 2023 viene indicato anche se una stazione è parzialmente conforme, ovvero se può essere utilizzata autonomamente dalla maggior parte dei viaggiatori pur presentando ancora restrizioni minori (ad esempio aree con bordi rialzati, ingressi secondari ad accessibilità ridotta o capacità insufficiente degli ascensori). A fine 2025, 104 delle 503 stazioni accessibili senza barriere erano parzialmente conformi (+3 stazioni).

Impiego di materiale rotabile accessibile senza barriere.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Impiego di materiale rotabile accessibile senza barriere, in percentuale	-	90,7	92,9	94,3	95,5	↗
di cui per il traffico regionale	-	98,5	98,3	98,5	98,7	→
di cui per il traffico a lunga percorrenza	-	62,1	74,0	81,1	85,4	↗
di cui per il traffico viaggiatori internazionale	-	40,0	44,0	38,6	48,1	↗

Dal 2023 le FFS indicano il grado di accessibilità del materiale rotabile impiegato. Con questo parametro si misura la percentuale di materiale rotabile accessibile senza barriere, cioè a pianale ribassato, fra tutti i collegamenti giornalieri effettuati con materiale rotabile della FFS SA (incl. TILO e Lémanis [Flirt Svizzera]). Un collegamento corrisponde a un numero treno in circolazione. Come data di riferimento e base di calcolo si utilizza il primo martedì successivo al cambiamento d'orario (in Svizzera).

Misure transitorie e sostitutive.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Numero di corse con il servizio navetta FFS	-	-	-	594	1 014	↗
Numero di interventi di assistenza FFS	-	-	72 018	67 025	75 199	↗

Dal 2024 è disponibile un servizio navetta per i casi in cui l'assenza di marciapiedi accessibili senza gradini non consente al personale di fornire l'assistenza necessaria. Il numero di prestazioni di assistenza si ricava dagli interventi annui totali degli assistenti clienti Stazione e del personale che opera nel servizio di accoglienza alla stazione e a bordo dei treni. Dal 2025, a tutti i viaggiatori disabili che ne hanno necessità viene offerta anche un'assistenza supplementare che va oltre i requisiti di legge.

Grado di accessibilità dei punti di contatto digitali.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Grado di accessibilità dei punti di contatto digitali, in percentuale	86,3	88,3	92,3	93,4	93,5	→

Dal 2021 le FFS misurano il valore dei punti di contatto digitali accessibili senza barriere sulla base di una catena di viaggio concreta. Per la valutazione complessiva, ogni punto di contatto viene valutato in termini di impatto (quanto incide il fatto di non poterlo utilizzare) e frequenza (quanto spesso viene utilizzato). Come parametro di riferimento si applicano i criteri o i requisiti legali previsti per ciascuna tipologia (sito web, app su smartphone, segnaletica digitale, schermo tattile, media acustici e digitali). Inoltre, nella valutazione della catena di viaggio si tiene conto delle diverse esigenze delle persone con disabilità visiva, uditiva o motoria.

Ad oggi le FFS non sono ancora in grado di garantire la piena accessibilità di tutti i punti di contatto fissi rilevanti per il viaggio. Questo è dovuto, da un lato, ai ritardi nell'installazione delle casse acustiche sui marciapiedi e, dall'altro, alla difficoltà di predisporre anche in forma scritta tutti gli annunci dal vivo diffusi sui treni. Sebbene le soluzioni alternative tramite cellulare (come l'app Inclusive FFS) offrano già informazioni e servizi in gran parte accessibili senza barriere, le FFS continuano a perseguire l'obiettivo di garantire la totale accessibilità dei punti di contatto digitali.

Maggiori informazioni: [Viaggiare con mobilità ridotta | ffs.ch](https://www.ffs.ch/it/viaggiare-con-mobilita-ridotta)

Trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia.

Obiettivo strategico.

Con la Prospettiva FERROVIA 2050, l'Ufficio federale dei trasporti intende sfruttare al meglio i punti di forza della ferrovia, fornire un contributo alla strategia climatica 2050 e rafforzare la posizione della Svizzera come luogo in cui vivere e come piazza economica. Se da un lato occorre armonizzare tra loro lo sviluppo della ferrovia e quello territoriale, dall'altro è auspicabile incrementare la quota modale della ferrovia nel traffico viaggiatori e merci, sia a livello nazionale che transfrontaliero.

Ripartizione modale nel traffico viaggiatori e merci.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2023/2024
Quota della ferrovia nel traffico viaggiatori motorizzato, in percentuale	13,8	16,8	18,4	18,7	-	↗
Quota della ferrovia nel traffico merci complessivo, in percentuale	37,5	37,7	37,8	36,9	-	↘

Quota della ferrovia nel traffico viaggiatori motorizzato e nel traffico merci complessivo su rotaia e strada, misurata in base alla prestazione di trasporto in Svizzera, espressa in viaggiatori-chilometri (senza traffico lento) o in tonnellate-chilometri nette al netto. Il calcolo si basa sui dati dell'Ufficio federale di statistica relativi alla mobilità e ai trasporti, pubblicati a dicembre 2025.

Aumento della domanda durante le ore di punta rispetto a quelle a traffico ridotto.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Aumento della domanda durante le ore di punta, in percentuale	0,4	35,3	15,5	2,6	3,3	↗
Aumento della domanda durante le ore di traffico ridotto, in percentuale	8,5	36,2	17,1	2,4	3,7	↗

Le ore di punta vanno da lunedì a venerdì dalle 6.00 alle 8.59 e dalle 16.00 alle 18.59.

Maggiori informazioni: [Mobilità sostenibile | ffs.ch](https://www.ffs.ch/it/mobilita-sostenibile)

Sicurezza e resilienza.

Una rete ferroviaria performante, stabile e resiliente contribuisce in modo significativo a un'economia e a una società sicure ed efficienti. Le FFS fanno in modo che la clientela viaggi in sicurezza e proteggono inoltre l'esercizio dagli attacchi provenienti dal cyber spazio: senza un'infrastruttura informatica sicura, sui binari non circolerebbe oggi alcun treno.

Sicurezza della clientela.

Obiettivo strategico.

La sicurezza della clientela è una priorità assoluta per le FFS. L'azienda investe da anni nelle tecnologie moderne, impegnandosi per mantenere anche in futuro l'altissimo livello di sicurezza già raggiunto nell'esercizio ferroviario.

Eventi gravi imputabili alle FFS.

Da diversi anni le FFS non registrano eventi gravi imputabili alla propria responsabilità che siano costati la vita a viaggiatrici o viaggiatori. Anche nel 2025, come già nell'anno precedente, non si sono verificati incidenti mortali.

Maggiori informazioni: [Sicurezza nell'ambito ferroviario | ffs.ch](https://www.ffs.ch/it/temi/sicurezza)

Cyber security.

Obiettivo strategico.

Le FFS tutelano in misura adeguata al rischio i dati e le applicazioni in sistemi, impianti e veicoli, garantendo così una protezione economicamente sostenibile contro le minacce. Il loro intento è migliorare continuamente il livello di sicurezza delle informazioni.

Numero di eventi di cyber security.

Per motivi di riservatezza, le FFS non pubblicano le cifre riguardanti gli eventi di cyber security.

Maggiori informazioni: [Sicurezza delle informazioni per la protezione delle FFS | ffs.ch](https://www.ffs.ch/it/temi/sicurezza)

Acquisti sostenibili.

Le aziende hanno la responsabilità di garantire la protezione delle persone e dell'ambiente nella loro catena di fornitura. Le FFS sono tra i maggiori committenti della Svizzera e collaborano con migliaia di fornitori. Operano nel pieno rispetto delle norme che regolano le procedure di aggiudicazione per gli acquisti pubblici e assegnano le proprie commesse tenendo conto anche di aspetti ambientali e sociali, oltre che del prezzo e della qualità. In questo modo mirano a limitare i costi ambientali indiretti e adempiere al proprio obbligo di diligenza rispettando i diritti umani nella catena di fornitura.

Responsabilità sociale nella catena di fornitura.

Obiettivo strategico.

In osservanza alla nuova legge federale e all'ordinanza sugli appalti pubblici (LAPub/OAPub), le FFS promuovono attivamente il passaggio a una cultura degli acquisti sostenibile e orientata alla qualità e si sono poste precisi obiettivi in tal senso: entro il 2027 sono determinate a migliorare il proprio score sulla piattaforma di valutazione EcoVadis, raggiungendo gli 80 punti nell'ambito degli acquisti sostenibili. Il volume degli acquisti delle FFS coperti da fornitori con una valutazione EcoVadis è inoltre in continuo aumento. Infine, le FFS riducono la probabilità che i fornitori selezionati violino i diritti dei lavoratori o i diritti umani richiedendo certificati e conducendo audit specifici.

Grado di maturità degli acquisti sostenibili.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Valutazione EcoVadis degli acquisti sostenibili della FFS SA, in punti (1-100)	70	70	60	60	66	↗

Le FFS si sottopongono a una nuova valutazione ogni due anni. La prossima è prevista per il 2027.

Fornitori verificati sulla base di criteri ecologici e sociali.

	2021	2022	2023	2024	2025	Evoluzione 2024/2025
Valutazione della sostenibilità dei fornitori						
Percentuale degli acquisti coperti da fornitori con valutazione EcoVadis, in percentuale	14	20	28	32	37	↗
Valore medio di tutti i fornitori valutati, in punti (1-100)	59,6	58,8	59,8	65,0	66,0	↗
Numero di audit sociali eseguiti						
Audit completi	6	5	5	5	4	↘
Audit di follow-up	2	2	1	2	2	→

Dall'anno in esame vengono indicati gli audit completi (full audit) e gli audit di follow-up. Un audit di follow-up è un audit intermedio che viene eseguito ogni volta che il risultato dell'audit completo è inferiore al valore B. Inoltre, il numero di audit viene determinato tramite la piattaforma di audit.

Gruppi merci e aree geografiche con rischio significativo di casi di lavoro minorile e forzato.

Un'analisi delle catene di fornitura delle FFS ha evidenziato che il rischio di casi di lavoro minorile e lavoro forzato – o in relazione ad altre questioni legate ai diritti umani – è basso in tutti i gruppi merci. Sono più colpiti i gruppi merci del settore tessile, dell'edilizia e dei componenti meccanici dei veicoli ferroviari. Per quanto concerne gli impianti fotovoltaici e la ferrovia, il rischio aumenta negli anelli più a monte della catena di fornitura, in particolare se le attività si svolgono nelle regioni e nei Paesi tipicamente coinvolti in queste catene, come Europa orientale, Bosnia ed Erzegovina e India, oltre che Turchia e Cina.

Le FFS sono consapevoli di questi rischi e da diversi anni svolgono audit sociali presso i fornitori delle regioni citate. Gli audit sociali realizzati nel 2025 e qui riportati sono stati effettuati in Bosnia ed Erzegovina, Polonia, Slovacchia, Romania e Cina.

Maggiori informazioni: [Acquisti sostenibili | ffi.ch](https://www.ffi.ch/it/acquisti-sostenibili) e [Diritti umani | ffi.ch](https://www.ffi.ch/it/diritto-umano)

Rapporto del revisore indipendente sul bilancio dei gas serra (scope 1 e 2).

Deloitte AG
Pflingstweidstrasse 11
8005 Zurich
Switzerland

Relazione dell'ufficio di revisione indipendente per un incarico di esame limitato sul bilancio dei gas a effetto serra della Ferrovie federali svizzere FFS in conformità con ISAE 3000 (Revised) e ISAE 3410

Al Consiglio di amministrazione
FERROVIE FEDERALI SVIZZERE FFS, BERNA

Ambito di applicazione

Siamo stati incaricati di effettuare delle procedure di verifica al fine di fornire una sicurezza limitata su informazioni non finanziarie selezionate nel Rapporto di sostenibilità come parte del Rapporto di gestione (il "Rapporto") delle Ferrovie federali svizzere FFS (la "Società") per il periodo di rendicontazione chiuso al 31 dicembre 2025.

Il nostro incarico di esame limitato ha riguardato esclusivamente le seguenti informazioni:

- Bilancio dei gas a effetto serra: Emissioni Scope 1 a pagina 94
- Bilancio dei gas a effetto serra: Emissioni Scope 2 a pagina 94

Non abbiamo condotto alcuna procedura di esame per le informazioni contenute nel Rapporto diverse da quelle citate nel paragrafo precedente e di conseguenza non formuliamo alcuna conclusione su queste altre informazioni.

L'oggetto del nostro incarico non si estende alle informazioni relative a periodi precedenti al periodo di rendicontazione compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2025 o a informazioni esterne al Rapporto di sostenibilità. Ciò vale in particolare per i riferimenti dal Rapporto di sostenibilità al Rapporto di gestione della Società, nonché per i riferimenti a ulteriori informazioni esterne.

Criteri applicabili

La Società ha definito i seguenti criteri come applicabili (i "criteri applicabili"):

- GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard, Corporate Standard, versione riveduta
- Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards (GRI Standards) GRI 305-1 e GRI 305-2.

Limiti intrinseci

L'accuratezza e la completezza delle informazioni non finanziarie sono soggette a limiti intrinseci dovuti alla loro natura e ai metodi utilizzati per determinare, calcolare e stimare tali dati. La nostra relazione di revisione deve quindi essere letta insieme al documento *Bilancio dei gas serra FFS 2025. Principi e metodi* (disponibile solo in tedesco), alle relative definizioni e alle procedure di rendicontazione delle informazioni non finanziarie.

Responsabilità del Consiglio di amministrazione

Il Consiglio di amministrazione è responsabile della scelta dei criteri applicabili e della preparazione e presentazione, per tutti gli aspetti significativi, del Rapporto di sostenibilità in conformità ai criteri applicabili. Tale responsabilità comprende la progettazione, l'implementazione e il mantenimento di controlli interni adeguati per la redazione di un bilancio dei gas a effetto serra relativo agli Scopes 1 e 2 esente da inesattezze significative, dovute a frodi o errori.

Ferrovie federali svizzere FFS
Relazione dell'ufficio di revisione indipendente
per un incarico di esame limitato sul bilancio dei gas a effetto serra
per il periodo di rendicontazione chiuso al 31 dicembre 2025

Responsabilità dell'ufficio di revisione

La nostra responsabilità è quella di esprimere una conclusione sulle suddette informazioni non finanziarie sulla base delle evidenze ottenute.

Abbiamo condotto il nostro incarico di esame limitato in conformità all'*International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised) "Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information"* e *ISAE 3410 "Assurance Engagements on Greenhouse Gas Statements"*. Questi standard prevedono che pianifichiamo e svolgiamo l'incarico per ottenere un livello di sicurezza limitato sull'assenza di inesattezze significative nelle informazioni (incluse le emissioni di gas a effetto serra) e nelle informazioni non finanziarie, dovute a frodi o errori.

Indipendenza e controllo della qualità

Abbiamo rispettato i requisiti di indipendenza e gli altri requisiti etici dell'*International Code of Ethics for Professional Accountants (compresi gli International Independence Standards)* dell'International Ethics Standards Board for Accountants (Codice Etico IESBA), basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale.

La nostra società applica l'ISQM 1, e mantiene di conseguenza un sistema di gestione della qualità completo che include delle direttive e procedure sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Sintesi delle procedure di revisione svolte

Le procedure svolte in un incarico di esame limitato variano per natura e tempistica e sono di estensione inferiore rispetto ad un incarico di esame completo ("reasonable assurance engagement"). Di conseguenza, il livello di sicurezza ottenuto in un incarico di esame limitato è sostanzialmente inferiore a quello che sarebbe stato ottenuto se fosse stato eseguito un incarico di esame completo. Le nostre procedure sono state concepite per ottenere un livello di sicurezza limitato su cui basare le nostre conclusioni e non forniscono tutte le evidenze che sarebbero necessarie per fornire un livello di sicurezza completo.

Le procedure da noi svolte nell'ambito dell'incarico di esame limitato comprendono, tra l'altro, quanto segue:

- Verifica dell'adeguatezza dei criteri applicabili e della loro coerente applicazione
- Colloqui con il personale responsabile per comprendere i processi aziendali come pure il processo di predisposizione del Rapporto di sostenibilità, compresi la strategia, i principi e la gestione della sostenibilità
- Interviste con il personale chiave della Società per comprendere il sistema di predisposizione del Rapporto di sostenibilità o del Rapporto non finanziario durante il periodo di rendicontazione, compreso il processo di raccolta, aggregazione e rendicontazione delle informazioni di sostenibilità
- Verifica della corretta applicazione dei criteri di calcolo in conformità alle metodologie delineate nei criteri applicabili
- Procedure analitiche per supportare la ragionevolezza dei dati
- Identificazione e verifica delle ipotesi a supporto dei calcoli
- Verifica, su base campionaria, delle informazioni di base per controllare l'accuratezza dei dati

Deloitte.

Ferrovie federali svizzere FFS
Relazione dell'ufficio di revisione indipendente
per un incarico di esame limitato sul bilancio dei gas a effetto serra
per il periodo di rendicontazione chiuso al 31 dicembre 2025

Riteniamo che le evidenze ottenute siano sufficienti e appropriate per fornire una base per le nostre conclusioni di esame limitato.

Conclusioni

Sulla base delle procedure svolte e delle evidenze ottenute, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che le informazioni non finanziarie selezionate della Società non siano state redatte, per tutti gli aspetti significativi, in conformità ai criteri applicabili.

Limitazione all'utilizzo della nostra relazione

La presente relazione è stata redatta per la Società al solo scopo di riferire i risultati dell'esame limitato del bilancio dei gas a effetto serra. Nel fornire le nostre conclusioni, decliniamo qualsiasi responsabilità (legale o di altro tipo) o la responsabilità per, o in relazione a qualsiasi altro scopo per il quale la nostra relazione, comprese le conclusioni, possa essere utilizzata, o nei confronti di qualsiasi altra persona a cui la nostra relazione viene mostrata o nelle cui mani possa entrare, e nessun'altra persona avrà il diritto di fare affidamento sulle nostre conclusioni.

Consentiamo la divulgazione della nostra relazione, solo nella sua interezza e in combinazione con i criteri applicabili, per consentire al Consiglio di amministrazione di dimostrare di aver assolto alle proprie responsabilità di governance commissionando una relazione di esame indipendente sul bilancio dei gas a effetto serra, senza assumere o accettare alcuna responsabilità nei confronti di terzi da parte nostra. Nella misura consentita dalla legge, decliniamo ogni responsabilità per il nostro lavoro e per questo rapporto nei confronti di persone diverse dal Consiglio di Amministrazione della Società.

Deloitte AG

Fabien Lussu
Perito revisore
Revisore responsabile

Abetare Zymeri
Perito revisore

Zurigo, 26 febbraio 2026

Relazione sulle questioni climatiche.

Le FFS pubblicano volontariamente le informazioni sulle conseguenze, sui rischi e sulle opportunità che devono gestire in ambito climatico per mostrare alla Confederazione e alla popolazione come i cambiamenti climatici influiscono sull'attività dell'azienda a livello sia operativo che finanziario. In questo contesto si basano sull'ordinanza concernente la relazione sulle questioni climatiche (art. 964a-964c CO), sulla Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) e sugli European Sustainability Reporting Standards (ESRS, pacchetto Omnibus di novembre 2025) dell'Unione europea.

Governance.

Fonte	Informativa	Ubicazione
ESRS 2 GOV-2	Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione	p. 96

Strategie.

Fonte	Informativa	Ubicazione
ESRS E1-1	Piano di transizione per la protezione del clima	p. 95
ESRS E1-2	Identificazione dei rischi e delle opportunità legati al clima e analisi degli scenari	pp. 98-99, 101
ESRS E1-3	Resilienza in relazione ai cambiamenti climatici	pp. 98-99

Gestione delle conseguenze, dei rischi e delle opportunità.

Fonte	Informativa	Ubicazione
ESRS E1-4	Direttive riguardanti la protezione del clima e l'adattamento ai cambiamenti climatici	pp. 93-95, 98
ESRS E1-5	Misure e risorse riguardanti la protezione del clima e l'adattamento ai cambiamenti climatici	pp. 95, 99-100

Indici e obiettivi.

Fonte	Informativa	Ubicazione
ESRS E1-6	Obiettivi riguardanti la protezione del clima	p. 93
ESRS E1-7	Consumo di energia e mix energetico	pp. 97-98
ESRS E1-8	Emissioni lorde di gas serra correlate agli scope 1, 2 e 3	p. 94
ESRS E1-9	Rimozione dei gas serra e progetti per la loro riduzione finanziati tramite certificati di CO ₂	p. 95
ESRS E1-10	Definizione del prezzo interno del CO ₂	Per motivi legati alle norme sulle sovvenzioni, alle FFS non è consentita una definizione del prezzo interno del CO ₂ .
ESRS E1-11	Effetti finanziari attesi dei rischi fisici e di transizione materiali, nonché delle potenziali opportunità legate al clima	pp. 99-101

Indice GRI.

Dichiarazione d'uso: le FFS hanno presentato una rendicontazione in conformità agli standard GRI per il periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2025. Standard GRI 1 utilizzato: Principi di rendicontazione 2021. Standard di settore GRI applicabili: nessuno.

Informativa generale.

Fonte	Informativa	Ubicazione/Ragione per l'omissione	
L'organizzazione e le sue prassi di rendicontazione GRI 2: Informativa generale 2021	2-1	Dettagli organizzativi	p. 24
	2-2	Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	p. 91
	2-3	Periodo di rendicontazione, frequenza e punto di contatto	pp. 91, 119
	2-4	Restatement delle informazioni	p. 91
	2-5	Assurance esterna	pp. 91, 112-113
Attività e lavoratori GRI 2: Informativa generale 2021	2-6	Attività, catena del valore e altri rapporti di business	pp. 4-5, 90
	2-7	Dipendenti	Personale reporting.sbb.ch
	2-8	Lavoratori non dipendenti	Personale esterno reporting.sbb.ch
Governance GRI 2: Informativa generale 2021	2-9	Struttura e composizione della governance	pp. 24, 45
	2-10	Nomina e selezione del massimo organo di governo	pp. 31, 35
	2-11	Presidente del massimo organo di governo	pp. 26, 35
	2-12	Ruolo del massimo organo di governo nella supervisione della gestione degli impatti	pp. 31-32, 40
	2-13	Delega di responsabilità per la gestione di impatti	pp. 33, 40
	2-14	Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità	pp. 33, 119
	2-15	Conflitti d'interesse	pp. 27, 37
	2-16	Comunicazione delle criticità	p. 33
	2-17	Competenze collettive del massimo organo di governo	pp. 28-30, 38-40
	2-18	Valutazione della performance del massimo organo di governo	p. 32
	2-19	Politiche retributive	p. 41
2-20	Processo di determinazione della retribuzione	pp. 41-42	
2-21	Rapporto sulla retribuzione totale annuale	p. 41	
Strategia, politiche e procedure GRI 2: Informativa generale 2021	2-22	Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	Impegno per la sostenibilità ffs.ch
	2-23	Impegni assunti tramite policy	pp. 33-34, 45
	2-24	Integrazione degli impegni in termini di policy	p. 34
	2-25	Processi volti a rimediare agli impatti negativi	pp. 33-34
	2-26	Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare criticità	pp. 33-34
	2-27	Conformità a leggi e regolamenti	pp. 33-34
	2-28	Adesione ad associazioni	p. 24
	Coinvolgimento degli stakeholder GRI 2: Informativa generale 2021	2-29	Approccio al coinvolgimento degli stakeholder
2-30		Accordi di contrattazione collettiva	p. 103

Temî materiali.

Fonte	Informativa	Ubicazione/Ragione per l'omissione
GRI 3: Temî materiali 2021	3-1 Processo per determinare i temî materiali	p. 91
	3-2 Elenco di temî materiali	p. 92
Protezione del clima		
GRI 3: Temî materiali 2021	3-3 Gestione dei temî materiali	Protezione del clima ffs.ch
GRI 305: Emissioni 2016	305-1 Emissioni di gas serra (GHG) dirette (scope 1)	p. 94
	305-2 Emissioni di gas serra (GHG) indirette da consumi energetici (scope 2)	p. 94
	305-3 Altre emissioni di gas serra (GHG) indirette (scope 3)	p. 94
	305-4 Intensità delle emissioni di gas serra (GHG)	p. 96
	305-5 Riduzione delle emissioni di gas serra (GHG)	p. 16, 95
	305-6 Emissioni di sostanze che riducono lo strato di ozono (ODS)	p. 96
	305-7 Ossidi di azoto (NOx), ossidi di zolfo (SOx) e altre emissioni nell'aria rilevanti	p. 96
Energia		
GRI 3: Temî materiali 2021	3-3 Gestione dei temî materiali	Energia sostenibile ffs.ch
GRI 302: Energia 2016	302-1 Energia consumata all'interno dell'organizzazione	p. 97
	302-3 Intensità energetica	p. 98
	302-4 Riduzione del consumo di energia	p. 16, 98
Indicatori FFS	Energie rinnovabili	p. 98
Adattamento ai cambiamenti climatici		
GRI 3: Temî materiali 2021	3-3 Gestione dei temî materiali	Adattamento ai cambiamenti climatici ffs.ch
Indicatori FFS	Grado di maturità delle analisi di resilienza climatica	p. 99
	Ritardi dovuti a condizioni meteorologiche estreme	p. 99
	Temperatura nei treni	p. 100
	Stato dei binari	p. 100
Biodiversità		
GRI 3: Temî materiali 2021	3-3 Gestione dei temî materiali	Biodiversità ffs.ch
GRI 101: Biodiversità 2024	101-1 Policy per arrestare e invertire la perdita di biodiversità	pp. 101-102
	101-2 Gestione degli impatti sulla biodiversità	pp. 101-102
Indicatori FFS	Interventi per promuovere la biodiversità e per la manutenzione delle scarpate nel rispetto della natura	p. 101
	Lotta alle neofite invasive	p. 102
Protezione contro i rumori		
GRI 3: Temî materiali 2021	3-3 Gestione dei temî materiali	Protezione fonica ffs.ch
Indicatori FFS	Materiale rotabile a bassa rumorosità, Traffico viaggiatori FFS	p. 102
	Materiale rotabile a bassa rumorosità, FFS Cargo SA	p. 102
	Pareti e barriere antirumore	p. 102
Consumo di risorse		
GRI 3: Temî materiali 2021	3-3 Gestione dei temî materiali	Economia circolare ffs.ch
GRI 301: Materiali 2016	301-1 Materiali utilizzati per peso o volume	p. 102
	301-2 Materiali utilizzati che provengono da riciclo	p. 102

Fonte	Informativa	Ubicazione/Ragione per l'omissione
Condizioni di lavoro		
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	Benefit ffs.ch
GRI 401: Occupazione 2016	401-1 Nuove assunzioni e turnover	p. 103
	401-3 Congedo parentale	p. 103
Indicatori FFS	Organico	p. 103
	Attrattiva come datore di lavoro	p. 104
Dialogo sociale		
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	CCL ffs.ch
GRI 407: Libertà di associazione e contrattazione collettiva 2016	407-1 Attività e fornitori in cui il diritto alla libertà di associazione e contrattazione collettiva può essere a rischio	p. 104
Indicatori FFS	Soddisfazione del personale	p. 104
Salute e sicurezza sul lavoro		
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	Salute ffs.ch
GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro 2018	403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Sicurezza sul lavoro alle ferrovie ffs.ch
	403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	Sicurezza sul lavoro e tutela della salute secondo GRI ffs.ch
	403-3 Servizi di medicina del lavoro	Sicurezza sul lavoro e tutela della salute secondo GRI ffs.ch
	403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Sicurezza sul lavoro e tutela della salute secondo GRI ffs.ch
	403-5 Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Sicurezza sul lavoro e tutela della salute secondo GRI ffs.ch
	403-6 Promozione della salute dei lavoratori	Sicurezza sul lavoro e tutela della salute secondo GRI ffs.ch
	403-7 Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	Sicurezza sul lavoro e tutela della salute secondo GRI ffs.ch
	403-9 Infortuni sul lavoro	p. 106
Indicatori FFS	Autovalutazione della salute sul posto di lavoro da parte del personale	p. 105
	Assenze per malattia e infortunio	p. 106
Diversità, trattamento paritario e pari opportunità		
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	Diversità e inclusione ffs.ch
GRI 405: Diversità e pari opportunità 2016	405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	p. 107
	405-2 Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	p. 107
Indicatori FFS	Sistema retributivo non discriminatorio	p. 107
GRI 406: Non discriminazione 2016	406-1 Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	p. 107
Accessibilità		
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	Viaggiare con mobilità ridotta ffs.ch
Indicatori FFS	Stazioni con accesso senza barriere alla ferrovia	p. 108
	Impiego di materiale rotabile accessibile senza barriere	p. 108
	Misure transitorie e sostitutive	p. 109
	Grado di accessibilità dei punti di contatto digitali	p. 109
Trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia		
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	Mobilità sostenibile ffs.ch
Indicatori FFS	Ripartizione modale nel traffico viaggiatori e merci	p. 109
	Aumento della domanda durante le ore di punta rispetto a quelle a traffico ridotto	p. 109

Fonte	Informativa	Ubicazione/Ragione per l'omissione
Sicurezza della clientela		
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	Sicurezza nell'ambito ferroviario ffs.ch
GRI 416: Salute e sicurezza dei clienti 2016	416-2 Episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza di prodotti e servizi	p. 110
Cyber security		
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	Cyber security ffs.ch
Indicatori FFS	Eventi di cyber security	p. 110
Ragione per l'omissione: vincoli di riservatezza. Spiegazione: le FFS non vogliono dare ai potenziali aggressori alcuna indicazione sulla portata e sulla natura degli incidenti di sicurezza informatica.		
Responsabilità sociale nella catena di fornitura		
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	Acquisti sostenibili ffs.ch
GRI 204: Pratiche di approvvigionamento 2016	204-1 Proporzione di spesa verso fornitori locali	Diligenza in materia di diritti umani ffs.ch
GRI 408: Lavoro minorile 2016	408-1 Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro minorile	Finanza reporting.sbb.ch
GRI 409: Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro forzato o obbligatorio	409-1 Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro forzato o obbligatorio	p. 111
GRI 414: Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	414-1 Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	p. 111
Indicatori FFS	Grado di maturità degli acquisti sostenibili	p. 111
Etica aziendale e compliance		
GRI 3: Temi materiali 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	Compliance ffs.ch
Indicatori FFS	Numero di casi in materia di compliance	p. 34



Colophon.

Editore.

FFS SA
Comunicazione
Hilfikerstrasse 1
CH-3000 Berna 65

Testo e traduzione.

FFS SA, Berna

Fotografia.

Gian Baeriswyl, Anouk Ilg, Milena Steiner, FFS SA, Berna

Sistema editoriale, layout e grafica.

Stämpfli Comunicazione, Berna

Note legali.

Il rapporto di gestione 2025 delle FFS è disponibile alla pagina ffs.ch/rapporto-di-gestione in lingua italiana, tedesca e francese. Fa fede la versione in lingua tedesca.

Il rapporto di gestione delle FFS viene pubblicato ogni anno nel mese di marzo e riguarda l'anno appena trascorso. L'intero rapporto di gestione viene approvato dalla Direzione del Gruppo e dal Consiglio d'amministrazione.

