A yellow and blue train is crossing a large green steel arch bridge over a river valley. The train is moving from left to right. The bridge is supported by a large arch structure. Below the bridge, a river flows through a valley with rocky banks and some buildings. The background shows mountains under a cloudy sky.

FART

Ferrovie
Autolinee
Regionali
Ticinesi

Rapporto
di gestione 2021



Fart

FART SA
Ferrovie Autolinee
Regionali Ticinesi

Via D. Galli 9
Casella postale
6604 Locarno
Svizzera

T +41 91 756 04 00
F +41 91 756 04 99
fart@centovalli.ch
centovalli.ch

Indice

- 4 Le FART**
- 5 Organi della società**
- 6 Riflessioni del Presidente**
- 8 Rapporto della Direzione**
- 14 Commento sull'esercizio aziendale**
- 21 Verifica conti dell'UFT**
- 22 Conto dei risultati**
- 23 Conclusioni e proposte all'Assemblea generale**
- 24 Bilancio**
- 26 Conto dei flussi**
- 27 Allegato al conto annuale**
- 36 Relazione dell'ufficio di revisione**

Le FART

Ragione sociale

Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) Società Anonima

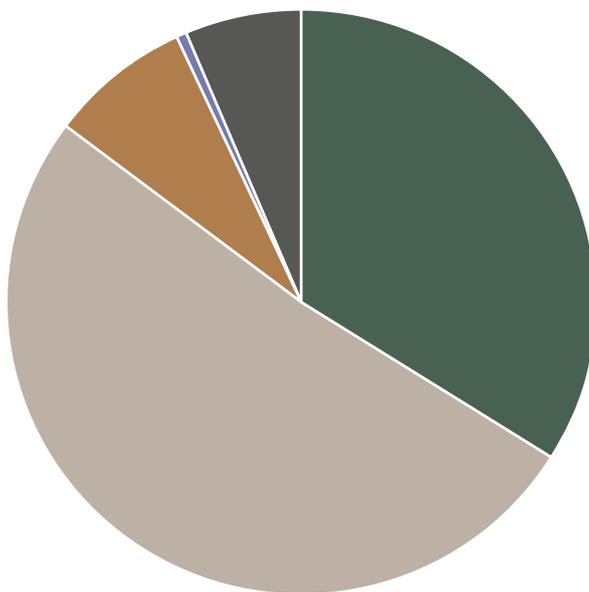
Capitale azionario

CHF 8'494'700

Suddiviso in

84'947 azioni di CHF 100

	azioni	%
Confederazione	29'000	34.14%
Cantone Ticino	43'660	51.40%
Comuni e Patriziati	6'619	7.79%
Privati	459	0.54%
Altri*	5'209	6.13%



La voce "Altri" è composta dalle seguenti categorie:

- Azioni smarrite, non annunciate: 4.959
- Azioni oggetto di conversione prive di titolare per mancato annuncio: 135
- Azioni proprie detenute dalle FART: 115

A partire dal 1° maggio 2021 e fino al 31 ottobre 2024, i privati possessori di azioni al portatore hanno la possibilità di rivolgersi al giudice al fine di richiedere la loro iscrizione nel libro delle azioni, previa approvazione della società. Dopo tale data, le azioni non annunciate saranno automaticamente annullate per legge e sostituite da azioni proprie della società di cui essa può disporre liberamente.

Organi della società

Consiglio di Amministrazione

Rappresentanti del Cantone Ticino

Omar Balli · Tegna

Fabio Pedrina · Airolo · Vicepresidente

Nicola Pini · Locarno

Roberto Adami · Maggia (Giumaglio)

Rappresentante della Confederazione

Marco Schmid · Losone

Rappresentante dei Comuni

Paolo Caroni · Locarno · Presidente

Rappresentante degli azionisti privati

Roald Hofmann · Seewis Dorf

Ufficio di revisione

Multirevisioni SA · Muralto

Direzione

Claudio Blotti · Acquarossa

Riflessioni del Presidente



Avv. Paolo Caroni
Presidente del Consiglio
di Amministrazione FART

L'anno 2021 è stato purtroppo ancora caratterizzato dalla pandemia da COVID-19 che ha influenzato anche la mobilità di ognuno di noi, come pure le nostre abitudini. A seguito di ciò, il potenziamento del trasporto pubblico avvenuto a partire dal dicembre 2020 non ha potuto ancora esprimere il suo reale potenziale e l'esercizio 2021 si chiude con un disavanzo pari a CHF 2'307'000. Giova tuttavia sottolineare che nel disavanzo di esercizio è inclusa la rettifica di valore dell'impianto di teleriscaldamento per CHF 1'281'000, resasi necessaria su proposta dell'Ufficio federale dei trasporti per recuperare gli ammortamenti insufficienti degli anni precedenti. Vi è comunque da evidenziare per l'anno 2021 una minor spesa per stipendi ed oneri sociali, per diesel e per manutenzione. Tuttavia, si può prudenzialmente sperare che con la fine della pandemia l'utilizzo del trasporto pubblico ricomincerà a crescere.

L'avvenuta conclusione del contratto per l'acquisto del nuovo materiale rotabile per un importo totale di ca. 90 mio. CHF, che andrà a sostituire quello esistente, è una tappa importante per la nostra azienda. La necessità di sostituzione scaturisce dall'ormai imminente raggiungimento della fine della durata

di vita tecnica dei treni e dall'obbligo di conformarsi alla Legge sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili. Inoltre, le nuove composizioni permetteranno di offrire materiale moderno, confortevole e al passo con la tecnica in vista del passaggio al cadenzamento ogni 30 minuti sul tratto del servizio regionale Locarno - Intragna. Il futuro cadenzamento impone altresì interventi infrastrutturali alle stazioni di Intragna e Tegna.

Purtroppo, uno dei tasselli più importanti del trasporto pubblico della regione, ovvero il nodo intermodale della stazione di Locarno - Muralto, ha riscontrato problemi dal profilo politico nel Comune di Muralto. Un gruppo di lavoro politico e un gruppo di lavoro tecnico stanno lavorando per valutare soluzioni agli ostacoli sollevati. Le FART sono coinvolte in tale lavoro e hanno ribadito l'importanza che qualsiasi soluzione venga trovata e adottata deve essere efficace e funzionale per il servizio di trasporto pubblico, ritenuta l'importanza del nodo intermodale della stazione per tutta la rete regionale.

Dal 2017 le FART sono sottoposte al sistema nazionale di rilevamento della qualità, il quale viene eseguito tramite clienti civetta e misurazione della puntualità. Il rilevamento viene effettuato su più elementi tra cui la qualità del veicolo, la pulizia, la competenza ed il comportamento del personale, l'informazione alla clientela, la puntualità, la dotazione, l'ordine e la pulizia delle fermate. In generale è stato rilevato un miglioramento costante nella qualità del veicolo e nella competenza del personale. Tuttavia, si riscontrano ancora problemi riguardo la puntualità, in particolare per alcune linee. Dalle analisi effettuate è risultato che questo aspetto è riconducibile ai lavori in corso (cantieri) sulle strade e alla presenza di traffico, vale a dire variabili difficilmente influenzabili dall'impresa.

Il progetto della nuova officina e deposito a Riazzino sta procedendo secondo i piani. Dal concorso pubblico sono stati selezionati 6 progetti, dopodiché la giuria ha allestito una graduatoria. I costi realizzati sono in linea con la soglia definita dalle FART. Se non ci saranno intoppi dal profilo burocratico / ricorsuale è immaginabile la fine dei lavori per il mese di giugno 2024.

La decarbonizzazione del trasporto pubblico rimane un obiettivo a medio termine per le FART (orizzonte 2030). Unitamente ad altre compagnie di trasporto e al Cantone, si stanno facendo i necessari approfondimenti e le necessarie valutazioni. Un tale cambiamento necessita però di una certa infrastruttura e di un certo adattamento. Molti problemi devono essere dunque risolti per poter fornire un servizio di qualità, ma l'obiettivo è comunque fissato.

L'introduzione del nuovo orario 2021 ha comportato un importante aumento delle prestazioni erogate, in particolare attraverso un forte incremento del numero delle corse su tutte le linee d'autobus, l'estensione degli orari giornalieri di circolazione dei mezzi e il cambiamento di percorso su diverse linee. In generale l'orario 2021 per il settore autoli-

nee e ferroviario si è dimostrato valido. Ci sono state anche alcune critiche dagli utenti, enti pubblici e associazioni soprattutto legate alle coincidenze o alla mancanza di collegamenti diretti. Tutte le critiche sono state segnalate agli uffici di riferimento (Sezione della mobilità e Commissione intercomunale dei trasporti) per essere approfondite. Dove è possibile, vi saranno dei correttivi con il futuro adattamento dell'orario.

Come ogni anno, concludo ringraziando per l'ottima collaborazione sia i colleghi del Consiglio di Amministrazione che il Direttore e lo staff di direzione. Un ringraziamento a tutti i collaboratori FART che con il loro costante impegno permettono di poter usufruire di un servizio essenziale per il cittadino, per l'economia e per il turismo della nostra regione.



Rapporto della Direzione



Claudio Blotti
Direttore FART

L'anno 2021, come il precedente contraddistinto dagli effetti della pandemia di COVID-19, chiude l'esercizio con un disavanzo. Il conto dei risultati attesta in effetti un'eccedenza di oneri pari a CHF 2'307'000. La ripartizione del risultato tra i settori è illustrata nella seguente tabella (dati arrotondati):

Settori	Risultato d'esercizio
Ferrovia - Infrastruttura	- 446'000
Ferrovia - Viaggiatori	- 708'000
Totale ferrovia	- 1'154'000
Autolinee - linee regionali	+ 315'000
Autolinee - linee urbane	+ 102'000
Totale autolinee	+ 417'000
Settore Altro non indennizzato dagli enti pubblici	- 1'570'000
Totale aziendale	- 2'307'000

A differenza del 2020, in cui tutti i settori indennizzati del trasporto pubblico hanno mostrato dei disavanzi, nel 2021 la pandemia ha avuto un effetto negativo molto più marcato sulla ferrovia, a causa dei lunghi periodi con l'offerta di traffico internazionale ridotta (limitazione di corse e di capienza dei treni per rispettare il distanziamento), in particolare fino a giugno, come pure a seguito di misure di protezione individuali più restrittive sul lato italiano.

Le autolinee hanno invece potuto viaggiare per il primo anno intero secondo l'orario potenziato, con collegamenti praticamente raddoppiati a seguito dell'offerta postulata dal Programma d'agglomerato del Locarnese. A livello finanziario le autolinee hanno chiuso il 2021 realizzando un'eccedenza di proventi. Gli effetti negativi della pandemia sono quindi stati più che compensati dall'andamento positivo dell'offerta e dalla conseguente crescita della domanda. La Direzione ha continuato anche nel 2021 a monitorare attentamente gli sviluppi ed il potenziale impatto finanziario della pandemia. In particolare, diverse misure di risparmio sui costi d'esercizio hanno permesso alla società di mitigarne le conseguenze.

In tutti i settori indennizzati del trasporto pubblico si possono osservare incrementi nell'utenza, aspetto che fa ben sperare per un rapido ritorno alla normalità. Di seguito le variazioni per settore nel numero di passeggeri:

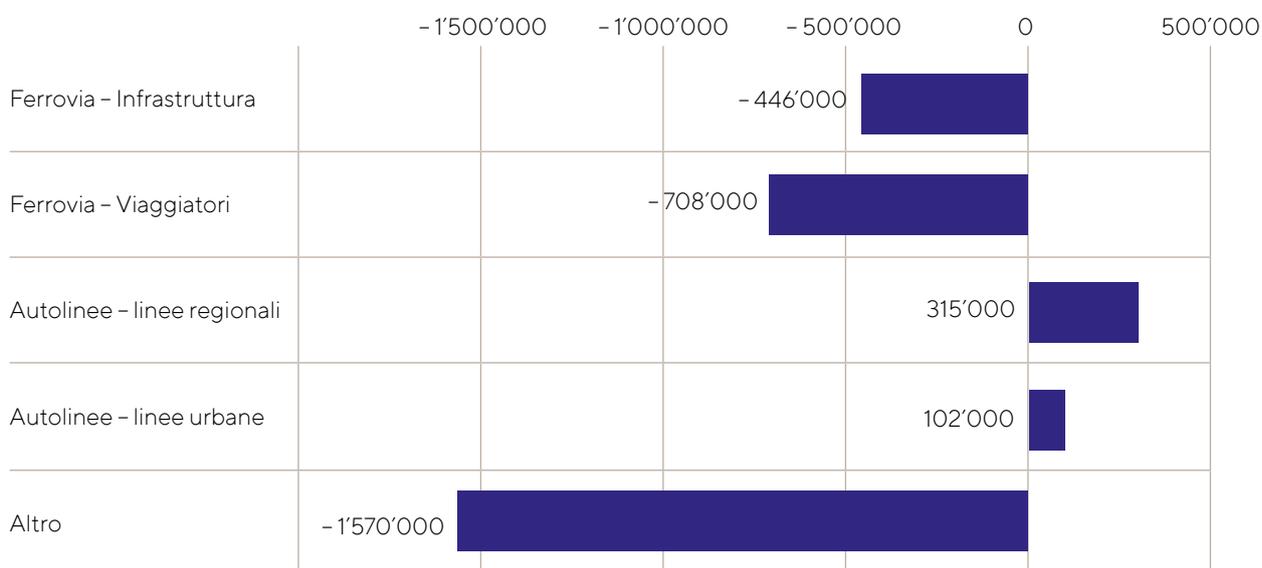
- Linea ferroviaria: 468'221 passeggeri (2020: 370'475), +26%, grazie alla forte domanda registrata nel traffico regionale Locarno-Camedo;
- Autolinee (linee regionali): 2'090'853 passeggeri (2020: 1'428'626), +46%;
- Autolinee (linee urbane): 4'200'456 passeggeri (2020: 2'621'916), +60%.

Nel settore delle autolinee i viaggiatori trasportati sono stati addirittura superiori a quelli del 2019 (anno pre-pandemico):

- Autolinee (linee regionali): 2'090'853 passeggeri (2019: 1'758'261), + 19%;
- Autolinee (linee urbane): 4'200'456 passeggeri (2019: 3'688'639), + 14%.

Nel 2021 tutte le imprese di trasporto pubblico operanti in Ticino (FFS escluse) hanno affidato ad Au-

Ripartizione risultato d'esercizio 2021 (importi in CHF)



toPostale il compito di svolgere il controllo dei titoli di trasporto su tutte le linee della rete ticinese. Sulle linee servite dalle FART sono stati controllati complessivamente 45'298 viaggiatori; 1'647 di questi erano sprovvisti di qualsiasi tipo di titolo di trasporto, pari a una quota del 3.6%. A livello di traffico complessivo ticinese i viaggiatori controllati sono stati 260'034 e quelli privi del titolo di trasporto sono stati 13'291, volume corrispondente a circa il 5.1%.

In termini di introiti, l'incremento complessivo sui settori indennizzati del trasporto pubblico è del 18%. Anche in questo caso, grazie al potenziamento dell'orario per le autolinee, si può notare che gli introiti per quest'ultimo settore sono aumentati in maniera più importante rispetto alla ferrovia. Di seguito l'incremento percentuale degli introiti per settore, rispetto all'anno 2020:

- Linea ferroviaria: +9%;
- Autolinee (linee regionali): +18%;
- Autolinee (linee urbane): +22%.

Come si può notare dalla tabella e dal grafico precedenti, il settore che ha registrato le maggiori perdite è quello delle attività accessorie non indennizzate. Di seguito vengono elencate le attività accessorie specifiche con relativo risultato (dati arrotondati):

- Impianto di teleriscaldamento: CHF -1'542'000;
- Palazzo residenziale via Franzoni: CHF -77'000;
- Trasporto turistico e scolari: CHF +14'000;
- Gestione funivie Verdasio-Rasa e Intragna-Pila-Costa: CHF +22'000;
- Impresa Sociale (attività di utilità pubblica per le quali è stato siglato un accordo di collaborazione con il Cantone, Divisione dell'azione sociale e delle famiglie): CHF +12'000.

In seguito a degli accertamenti effettuati nel corso dell'anno sul trattamento contabile dell'attività del teleriscaldamento dalla sua messa in esercizio nel 2009, è emerso che il fondo ammortamento al 31.12.2020 non fosse sufficiente in rapporto all'età dell'impianto. Per questo motivo la società ha deciso di registrare una rettifica di valore per CHF 1'281'000 sull'impianto per correggere la situazione nel corso del 2021. La correzione è avvenuta sulla base di uno studio commissionato alla Scuola Universitaria Professionale della Svizzera Italiana (SUPSI) che ha permesso di stabilire l'importo corretto degli ammortamenti arretrati, oltre che di fornire indicazioni utili sulle potenzialità e prospettive future dell'impianto, tuttora ancora in corso di approfondimento.

La gestione immobiliare del palazzo di proprietà FART (Via Franzoni) ha chiuso con un disavanzo

da ricondurre da un lato a maggiori spese di manutenzione e di riparazione (infiltrazione acqua dal tetto) e dall'altro da alcune disdette che hanno ridotto il volume degli introiti incassati dalla locazione dei locali agli inquilini.

Il trasporto turistico (corse speciali su domanda) e il trasporto scolari indipendente, cioè non integrato nelle linee di trasporto pubblico, rappresentano ormai un'attività accessoria molto limitata che ha perso sempre più d'importanza negli ultimi anni, non da ultimo anche a causa delle prescrizioni legali in vigore che prevedono la necessità di disporre di veicoli per il trasporto di persone sedute e con posti dotati di cinture di sicurezza. La gestione di questo segmento di mercato ha comunque permesso di generare un piccolo avanzo d'esercizio pari a CHF 14'000.-

Dal 2021 la proprietà e gestione dell'esercizio delle funivie è stata assunta dal Comune di Centovalli. La nostra società si è limitata a prestare il personale necessario all'esercizio degli impianti e ad occuparsi della gestione degli introiti per conto del Comune. Per la contabilità questo implica che per l'esercizio 2021 le funivie sono state trattate come gli altri settori all'interno delle attività accessorie non indennizzate. Fino al 2020 per le funivie veniva applicato il sistema della copertura del disavanzo da parte del Cantone.

Alla voce "Impresa Sociale" sono registrati i costi ed i ricavi legati alla collaborazione con la Divisione dell'azione sociale e delle famiglie del Canton Ticino. Questo progetto si inserisce nel contesto della strategia di inserimento e di integrazione socio-professionale della Sezione del sostegno sociale. Nel 2021 sono 12 le persone beneficiarie di contributi d'assistenza partecipanti al progetto che hanno prestato attività di utilità pubblica (AUP) in seno alla nostra società, svolgendo principalmente lavori di pulizia e sanificazione dei veicoli ed il conteggio dei passeggeri sulla linea ferroviaria.

La Direzione confida che dopo gli effetti della pandemia osservati durante gli esercizi 2020 e 2021, i prossimi anni possano essere finalmente contraddistinti da un marcato sviluppo della domanda di

trasporto pubblico, stimolata dal potenziamento dell'offerta messo in atto con la nuova infrastruttura ferroviaria del Ceneri, il conseguente aumento delle prestazioni e la riduzione dei tempi di percorrenza.

Strategia marketing

Nel rapporto di gestione dello scorso anno si concludeva il commento sulla strategia marketing con il seguente auspicio: "compatibilmente con la situazione pandemica, l'obiettivo primario del 2021 è un rilancio delle attività comunicative e il miglioramento ulteriore dell'immagine e del posizionamento dell'azienda, sia in ambito di marketing "tradizionale" che in quello del digitale e legato ai social media".

Purtroppo, il 2021 si è invece rivelato un anno ancora difficile per l'attuazione delle misure di marketing e comunicazione a seguito delle restrizioni dell'offerta ferroviaria causate dalla pandemia, che hanno limitato fortemente le attività di promozione e imposto una pianificazione e svolgimento delle misure promozionali calibrate sugli eventi effettivamente svolti. Sono comunque proseguite le campagne di comunicazione curate dal servizio marketing tramite i social media, la promozione di eventi mirati (ad esempio il treno storico) ed è stata mantenuta viva ed attiva la comunicazione interna rivolta al nostro personale (prospetto FARTinforma, newsletter aziendale).

L'anno in rassegna è inoltre stato contraddistinto dall'importante e vasta campagna promozionale messa in atto dal Cantone/Dipartimento del territorio con la collaborazione dell'impresa gerente della Comunità tariffale Arcobaleno e le aziende di trasporto, mirata a incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico a seguito del grande incremento dell'offerta susseguente all'apertura del tunnel ferroviario di base del Monte Ceneri.

Sicurezza

A seguito del grande aumento di prestazioni dopo il cambio orario 2020 l'audit di sicurezza dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT), che ha avuto luogo nell'autunno 2021, ha toccato sia il settore ferrovia

sia il settore autolinee. Per entrambi i settori l'audit è stato superato ed i responsabili si sono complimentati per l'impegno e la trasparenza dimostrata dai collaboratori; non sono state osservate carenze o lacune direttamente rilevanti per la sicurezza; le raccomandazioni delle attività di vigilanza precedenti sono state valutate ed implementate dall'impresa.

Lo studio commissionato per verificare le misure di sicurezza necessarie nella galleria Muralto San Martino in vista dell'aumento della frequenza delle corse a 30 min (da Locarno a Intragna, programma di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria - Prossif 2035) è terminato. Nei prossimi anni si procederà ad inserire le misure prioritarie nei piani d'investimento del settore ferrovia, coinvolgendo l'UFT sia per lo stanziamento dei fondi di finanziamento sia per accompagnare l'attuazione delle misure proposte.

Per il tema della cyber sicurezza, durante gli ultimi mesi del 2021 è stato definito l'acquisto di 3 nuovi server da mettere in servizio nel primo trimestre del 2022. Dopo la sostituzione di tutti i computer dei collaboratori avvenuto nel 2020, il rinnovo di questi apparecchi completa il progetto di messa in sicurezza dei sistemi IT.

Capitale umano

Nell'ambito della formazione continua dei quadri dirigenti, nel corso del 2021 sono stati svolti degli audit, con lo scopo di comprendere il grado di implementazione degli strumenti di gestione trasmessi durante la formazione avvenuta nel 2019 e nel 2020. L'obiettivo è di favorire lo sviluppo del quadro dirigente e generare un cambiamento significativo in azienda in termini di efficienza, efficacia e miglioramento della qualità della comunicazione interna. La formazione effettuata agli autisti assunti nel corso dell'autunno 2020, molto apprezzata da questi ultimi e che durante il 2021 si è rivelata molto utile nell'operatività quotidiana dei medesimi, nel 2022 verrà estesa agli autisti già attivi in azienda prima del potenziamento di ottobre e novembre 2020.

Per quanto concerne la promozione e la tutela della salute del collaboratore, sono state promosse, da un lato, delle giornate di formazione SUVA a favo-

re dei quadri, in quanto attori fondamentali nella sensibilizzazione del singolo collaboratore nella prevenzione degli infortuni e, dall'altro, delle giornate di formazione sulla tutela dello stato di salute, parte malattia. Entrambe le formazioni sono state affidate a degli specialisti esterni dei due ambiti.

Nel 2021 il personale è stato valutato per la prima volta su un anno intero. La valutazione ha fornito risultati più che soddisfacenti ed è stato molto apprezzato dai collaboratori il momento di colloquio. Facendo valere la possibilità data dal Contratto collettivo di lavoro FART, il Consiglio di amministrazione ha deciso il riconoscimento di un compenso salariale, malgrado il difficile anno a livello di risultato finanziario, evidenziando così a tutto il personale e ai collaboratori premiati il ringraziamento per il grande e buon lavoro svolto in un periodo complicato come quello della pandemia.

Quale azienda attenta e disponibile a proporre delle attività a favore di persone con difficoltà economiche sociali o legate all'invalidità, anche nel 2021 è stata confermata la collaborazione con la sezione del sostegno sociale, che consiste nella messa a disposizione di posti per le attività di utilità pubblica (AUP), con un adeguamento e miglioramento delle proposte occupazionali offerte rispetto al programma 2020. Queste persone, vista la pandemia, sono state coinvolte nella sanificazione degli autobus e dei distributori automatici come pure nell'individuazione e soluzione precoce di criticità che impattano sulla qualità del servizio. Grazie alla presenza in azienda di un'operatrice sociale al 50% queste persone vengono seguite, osservate e motivate nell'ottica di sostenerle nella ricerca di un'occupazione lavorativa a tutti gli effetti. L'azienda ha proposto a due collaboratori AUP un contratto di lavoro a tempo determinato presso le funivie delle Centovalli; a un altro collaboratore AUP è stato pianificato un percorso per l'ottenimento della patente di autista per il trasporto professionale di persone che è stato poi assunto con un contratto a tempo indeterminato nei primi mesi del 2022.

Infine, si evidenzia che la nostra società ha svolto nel 2021 l'analisi della parità salariale prevista dalla Legge federale sulla parità dei sessi. Il rapporto allestito dalla società di revisione incaricata della ve-

rifica ha confermato il risultato secondo cui la parità di retribuzione è garantita nella nostra azienda.

Rinnovamento e coordinamento dell'offerta, dell'infrastruttura e dei mezzi di trasporto

In ambito ferroviario sono continuate le attività pianificate nell'attuazione della strategia di rinnovo della flotta treni e dell'infrastruttura.

I lavori di progettazione del nuovo materiale rotabile che hanno come obiettivo la messa in servizio delle 8 nuove composizioni nel 2023-2024, prodotte dal costruttore Turgoviese Stadler, sono proseguiti ed hanno visto concentrare le attività sia su aspetti strutturali (sagoma di riferimento) sia su questioni di design (colori, rivestimenti interni, arredo spazi). La necessità di soddisfare le specifiche tecniche delle disposizioni d'esecuzione dell'Ordinanza sulle ferrovie (DE-Oferr) in ambito della Legge sui disabili e garantire nello stesso tempo la necessità di circolare su un'infrastruttura, quella italiana, non preparata per queste esigenze della legislazione svizzera sta impegnando molto gli ingegneri di Stadler che devono elaborare una soluzione ad hoc. Questo ha delle conseguenze sui tempi di realizzazione dei treni che si allungano di alcuni mesi rispetto ai tempi prefissati inizialmente.

Per quanto concerne l'infrastruttura ferroviaria, sono terminati i lavori di rinnovo della linea di contatto e proseguiti gli interventi di manutenzione dei binari e l'elaborazione dei progetti per il prolungamento dei binari d'incrocio nelle stazioni. È stato inoltre firmato con Siemens il contratto che ha permesso di dare avvio ai lavori di progettazione e di esecuzione che permetteranno entro fine 2025 di rinnovare completamente l'impianto di sicurezza tra Muralto e Camedo. Tutti i progetti LDis sono depositati a Berna in attesa di ricevere la decisione di approvazione dei piani, possibilmente entro l'estate 2022 così da poter iniziare i lavori come pianificato per novembre 2022. Non è stato possibile per fine 2021 consegnare i dossier dei due progetti Prossif 2035 di Intragna e Tegna nei termini inizialmente prestabiliti, questo perché si è voluto adeguare i progetti di massima alle richieste dei due Comuni coinvolti, Intragna e Terre di Pedemonte.

I progetti saranno consegnati per l'inizio di aprile 2022; i nuovi termini hanno un'influenza insignificante sulla tempistica esecutiva dei progetti.

Nel settore delle autolinee, dopo i notevoli investimenti del 2020 che hanno permesso di completare il rinnovo completo della flotta autobus, sono stati acquistati ulteriori 4 veicoli articolati che permettono di supportare lo svolgimento delle prestazioni in particolare durante le ore di punta, in cui l'esercizio è fortemente sollecitato a seguito dell'incremento massiccio delle corse avvenuto con il cambiamento d'orario 2021.

I lavori nell'ambito del progetto della nuova officina e deposito sul sedime acquistato a Riazzino a inizio 2020 sono proseguiti nel corso del 2021. In particolare, nel 2021 è stata svolta buona parte delle attività relative al concorso che a inizio 2022 è terminato con la decisione della giuria di scegliere per la realizzazione il progetto "Urbino 18" (elaborato dallo studio di architettura Canevascini & Corecco Sagl). L'impianto entrerà a pieno regime nel corso del 2024. Attualmente, il sedime di Riazzino funge da parcheggio provvisorio per i veicoli.

Qualità

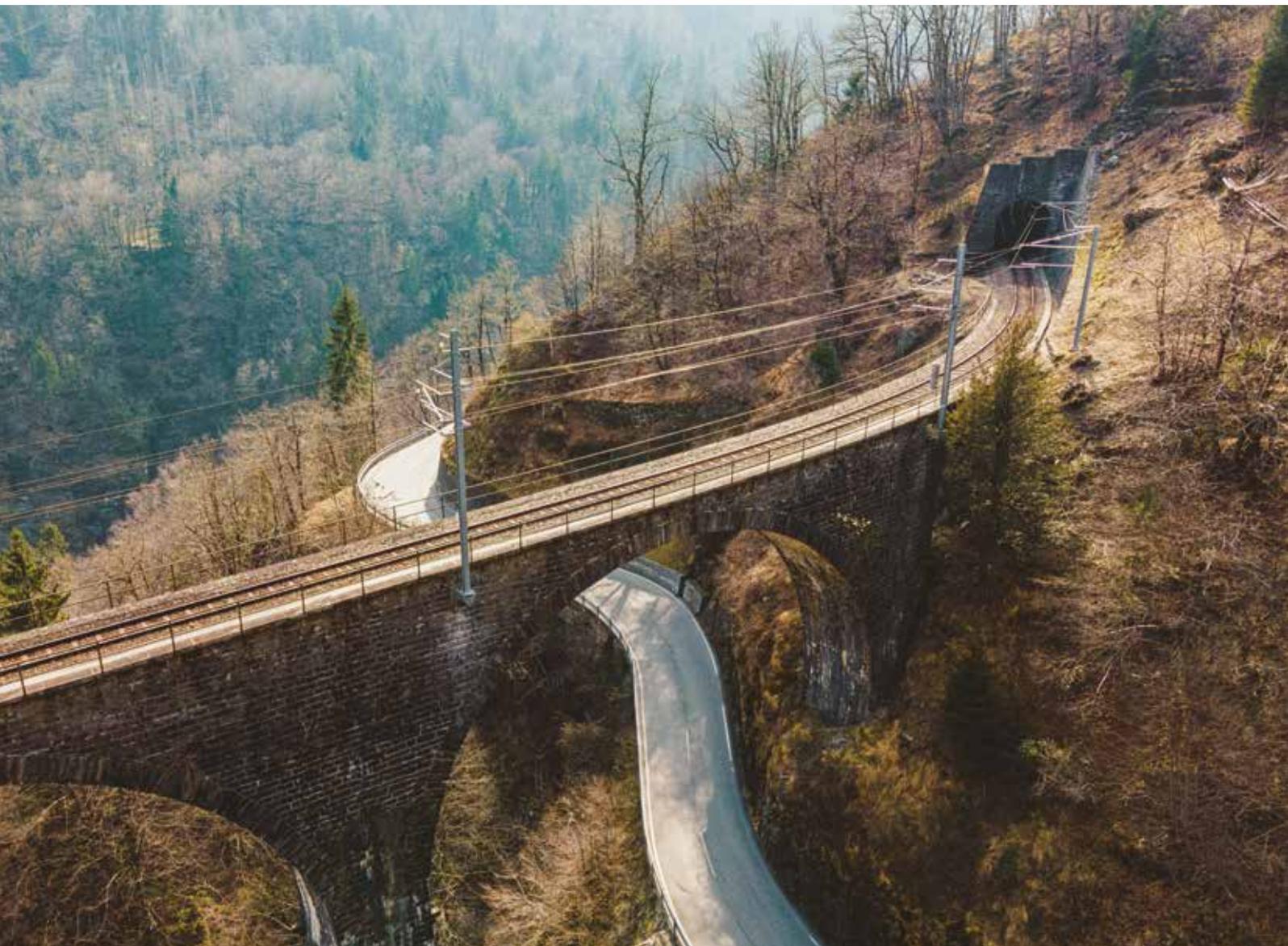
Anche nel 2021 gli indicatori risultanti dal sistema di rilevamento della qualità gestito dall'Ufficio federale dei trasporti mostrano una tendenza al miglioramento, sia per il settore ferrovia che per quello delle autolinee.

La ferrovia mostra ottimi risultati per la qualità dei veicoli e delle aree fermate, meno soddisfacente è il risultato dell'informazione a bordo veicolo, aspetto che potrà essere migliorato risolutamente con l'arrivo dei nuovi treni.

Per le autolinee ottengono ottimi risultati la competenza e il comportamento del personale e la qualità dei veicoli; i punti da migliorare restano l'informazione a bordo veicolo, la qualità delle aree fermate (di proprietà dei Comuni) e la puntualità, aspetto quest'ultimo dipendente però fortemente dalle condizioni di traffico e dal sistema viario, elemento sul quale l'azienda non può influire direttamente. Da ultimo ma non meno importante il 2021

è il primo anno di misura della qualità per le linee urbane su richiesta della nostra azienda. Anche per questa tipologia di linee si confermano i buoni punteggi nei diversi ambiti (puntualità, qualità veicolo, comportamento personale) ottenuti dalle linee regionali, tanto che il punteggio complessivo (linee regionali e urbane) migliora di circa l'1%.

In conclusione, la Direzione esprime un sentito ringraziamento al Consiglio d'Amministrazione per l'ottima collaborazione e il sostegno fattivo dimostrati nella gestione strategica dell'azienda. Grazie anche al personale, capitale umano dell'azienda da valorizzare, senza il cui forte impegno e motivazione non sarebbe possibile superare più che dignitosamente periodi e anni difficili come quello appena trascorso.



Commento sull'esercizio aziendale

Andamento generale

Anche l'esercizio 2021 è stato in gran parte contraddistinto dagli effetti della pandemia da COVID-19. Le conseguenze più evidenti si sono notate nel settore della ferrovia, che ha dovuto subire notevoli restrizioni nel traffico internazionale. Questo settore ha inoltre una propensione prettamente turistica, aspetto che ha inciso sull'andamento durante i due anni appena trascorsi caratterizzati da una domanda di mobilità ridotta da parte del turismo internazionale. Il settore delle autolinee ha invece chiuso l'esercizio nelle cifre nere durante un anno di importanti cambiamenti: nonostante gli effetti della pandemia, il 2021 è stato infatti il primo anno completo in cui è stata posta in vigore l'offerta di trasporto pubblico potenziata secondo quanto stabilito dal Programma d'agglomerato del Locarnese. Rispetto all'anno 2020, tutti i settori indennizzati del trasporto pubblico hanno visto un aumento degli introiti complessivi. Questo infonde un certo ottimismo per gli anni a venire, nei quali la Direzione spera di osservare un graduale ritorno alla normalità sia per la domanda di mobilità, sia per i risultati finanziari aziendali.

Una parte consistente della perdita realizzata per il periodo contabile 2021 è da attribuire alle attività accessorie ed in particolare alla rettifica di valore dell'impianto di teleriscaldamento. Tale rettifica registrata nel 2021 ammonta a CHF 1'281'000 e rappresenta ben il 55% della perdita aziendale complessiva. La Direzione si è chinata su questo tema che è ancora in corso di valutazione, con l'obiettivo di definire la strategia futura per una gestione finanziariamente sostenibile dell'attività dell'impianto.

Nonostante la chiusura ancora deficitaria dell'esercizio 2021, le riserve costituite negli anni precedenti sono sufficienti a coprire il disavanzo dei singoli settori interessati dalle perdite. Attraverso una gestione oculata dei costi d'esercizio, è stato possibile contenere le perdite e mantenere una certa solidità finanziaria che costituisce un punto cardine della società.

Nella tabella che segue sono illustrati i dati relativi al conto economico 2021, oltre al consuntivo dell'anno precedente.



Conto economico 2021

Descrizione	2021	%	2020	%
	CHF		CHF	
Introiti da trasporto	7'995'921		6'677'714	
Indennità enti pubblici (Allegato 2.5)	31'044'568		23'169'419	
Servizio a favore di terzi	4'377'526		3'537'196	
Altri ricavi	477'565		413'799	
Ricavi	43'895'580	100%	33'798'128	100%
Costi del personale	- 23'732'891		- 18'050'058	
Spese generali	- 1'778'773		- 1'453'324	
Promozioni trasporti	- 174'173		- 151'768	
Assicurazioni e rifusione danni	- 410'971		- 350'992	
Servizi da parte di terzi	- 5'862'109		- 4'324'041	
Locazione, affitti e leasing	- 715'898		- 715'771	
Energia e prodotti di consumo	- 2'085'184		- 1'350'294	
Materiale e prestazioni di terzi per la manutenzione	- 2'086'330		- 2'059'921	
Spese d'esercizio	- 36'846'329	- 84%	- 28'456'169	- 84%
Ammortamenti e rettifiche di valore (Allegato 2.6)	- 7'634'839		- 6'582'851	
Risultato d'esercizio (EBIT)	- 585'588	- 1%	- 1'240'892	- 4%
Ricavi finanziari	26'765		91'423	
Costi finanziari	- 374'398		- 158'436	
Risultato gestione finanziaria	- 347'633	- 1%	- 67'013	0%
Ricavi estranei	1'210'840		795'288	
Costi estranei	- 1'111'697		- 415'809	
Risultato estraneo (Allegato 2.7)	99'143	0%	379'479	1%
Costi straordinari	- 1'393'300		- 157'709	
Risultato straordinario (Allegato 2.8)	- 1'393'300	- 3%	- 157'709	0%
Imposte	- 79'819	0%	- 79'819	0%
Utile/perdita aziendale	- 2'307'197	- 5%	- 1'165'954	- 3%

Il conto economico 2021 chiude con un disavanzo di circa CHF 2'307'000. Di seguito sono illustrate le voci di conto economico che registrano gli scostamenti più significativi nonché le motivazioni alla base delle precitate differenze.

Introiti da trasporto

Come menzionato in precedenza, gli introiti da trasporto dei viaggiatori risultano più alti rispetto all'anno precedente, in tutti i settori. Ciò è da ricondurre a:

- maggiori entrate della Comunità tariffale Arcobaleno (CTA) il cui introito ha raggiunto la cifra di CHF 5.5 mio (2020: CHF 4.2 mio)
- introiti stabili per il servizio diretto, le cui entrate sono state di CHF 1.9 mio (2020: CHF 1.9 mio);
- incremento delle entrate generate dal servizio interno (titoli di trasporto congiunto FART/SSIF denominato biglietto turistico), con ricavi di CHF 0.58 mio (2020: CHF 0.44 mio).

Pur restando ancora inferiore al livello di introiti da trasporto precedente alla pandemia, è evidente che la situazione rispetto all'anno 2020 sia notevolmente migliorata, nonostante anche il 2021 sia stato caratterizzato in primo piano dalla COVID-19. Ciò induce ad un certo ottimismo per gli anni a venire, in cui ci aspettiamo che la piena ripresa del mercato turistico anche a livello internazionale come pure l'organizzazione di eventi possano portare dei benefici, in particolare al settore della ferrovia. Per le autolinee, l'obiettivo è quello di incrementare sia la domanda che gli introiti, considerando che la reazione dell'utenza al forte potenziamento dell'offerta sarà graduale. Le entrate della Comunità tariffale Arcobaleno e dal servizio diretto dipendono in larga misura dall'andamento del trasporto pubblico ticinese e svizzero, visto che le entrate derivano anche da titoli di trasporto forfettari (tra cui abbonamenti generali, metà prezzo, carte giornaliere, abbonamenti comunitari) i cui ricavi vengono distribuiti alle imprese di trasporto attraverso delle chiavi di riparto.

Indennità enti pubblici

Le indennità degli enti pubblici comprendono le indennità per il costo non coperto stabilite in sede

di preventivo nei contratti di prestazione ed il contributo cantonale versato a garanzia dei ricavi della Comunità tariffale Arcobaleno. L'aumento è da ricondurre in particolare al potenziamento dell'offerta di trasporto che la società è stata chiamata ad attivare nel dicembre 2020. Il cambio d'orario 2021 ha infatti portato ad un incremento notevole della frequenza delle corse come postulato dal Programma d'agglomerato. Il 2021 è stato il primo anno completo con il nuovo orario rafforzato, mentre il 2020 era stato solo in parte influenzato da questo cambiamento epocale per il trasporto pubblico ticinese.

Servizio a favore di terzi

Questa voce contabilizza la fatturazione dei servizi in comunione tra i settori aziendali (ferrovia, autolinee, attività accessorie) secondo la contabilità analitica come pure altri servizi svolti per conto di terzi.

Altri ricavi

La voce «altri ricavi» contabilizza gli introiti derivanti dalla gestione del posteggio di Locarno Sant'Antonio situato sul sedime presso la sede amministrativa della società (CHF 320'000, +29% rispetto al 2020) nonché gli introiti generati dagli inserti pubblicitari installati in particolare sugli autobus (CHF 157'000, -5% rispetto al 2020).

Spese d'esercizio e ammortamenti

Le spese per stipendi e salari mostrano un aumento del 27% rispetto al consuntivo dell'anno precedente. Questo è principalmente dovuto all'incremento degli effettivi osservato durante l'anno. Il numero di dipendenti al 31 dicembre 2021 si attesta a 238, espresso in equivalenti a tempo pieno (31 dicembre 2020: 228). Il motivo per cui l'aumento in numero di dipendenti in percentuale (+4%) è minore rispetto all'incremento dei costi del personale è da ricondurre al fatto che molte nuove assunzioni (autisti per il potenziamento dell'offerta con il cambio orario) sono state effettuate nel mese di novembre 2020. Questi dipendenti hanno quindi contribuito ad aumentare da subito il numero di equivalenti a tempo pieno alla data di bilancio, a livello di conto economico hanno tuttavia avuto un impatto molto meno marcato rispetto ai collaboratori che sono stati attivi nella nostra società durante tutto

l'anno 2020. La ripartizione dei costi del personale tra le varie categorie (stipendi e salari, indennità, assicurazioni del personale e prestazioni da assicurazioni) è molto simile a quella già osservata nel 2020. Non si identificano ad esempio variazioni particolari a livello di prestazioni assicurative in seguito a maggiori o minori casi di assenze prolungate per malattie o infortuni. A diminuzione dei costi del personale nel 2020 sono state infine registrate le indennità da lavoro ridotto per un importo complessivo netto di circa CHF 370'000, mentre nel 2021 non sono state richieste indennità legate alla pandemia.

Nelle altre voci presenti tra le spese d'esercizio notiamo in generale degli incrementi all'interno delle voci più significative. Questo è principalmente dovuto all'incremento dell'attività aziendale, soprattutto per quanto riguarda le autolinee. Una flotta più ampia di veicoli ed una frequenza incrementata di collegamenti si traduce infatti in maggiori costi per la manutenzione e per l'energia (in particolare del carburante diesel). Constatiamo che l'aumento complessivo dei costi d'esercizio, fatta eccezione dei costi del personale, risulta in percentuale più basso rispetto all'incremento degli introiti da trasporto e delle indennità (rispettivamente +26% e +31%). Questo mostra che le misure di risparmio messe in atto dalla Direzione per contenere gli effetti negativi della pandemia hanno mostrato i loro frutti. Inoltre, si può ipotizzare che il maggior volume dei servizi offerti abbia generato una riduzione relativa dei costi ed un aumento dell'efficienza (principio dell'economia di scala).

L'aumento dei costi per gli ammortamenti legati alle attività indennizzate del trasporto pubblico si attesta al 16%. Questo è dovuto in particolare al fatto che per i 36 autobus acquistati nel 2020 per un investimento pari a CHF 14.5 milioni, sono stati registrati nel 2021 per la prima volta i relativi ammortamenti (impatto: CHF 1.5 milioni). Questo effetto è tuttavia mitigato dal fatto che diversi autobus sono al contrario stati ammortizzati nel 2020 per l'ultima volta, prima dell'interruzione dell'esercizio (impatto: CHF 0.7 milioni). L'incremento della voce ammortamenti per la ferrovia è rimasto più contenuto, passando da CHF 5.3 a 5.7 milioni. In questo settore, come nei due anni precedenti, è stato contabilizzato l'ammortamento straordinario necessario per permettere l'azzeramento del valore residuo del materiale rotabile entro fine 2023, in concomitanza con la messa in esercizio dei nuovi treni.

Risultato gestione finanziaria

Attesta il risultato derivante dalla contabilizzazione dei proventi degli introiti di capitale e dei costi per interessi e di gestione dei titoli in portafoglio. Il risultato negativo dalla gestione finanziaria è incrementato di molto a causa principalmente dei maggiori debiti onerosi in essere, i cui importi alla data di bilancio sono quasi raddoppiati rispetto al 2020. Inoltre, i ricavi finanziari provenienti da titoli sono diminuiti in maniera importante, anche perché la quantità di questi ultimi alla data di bilancio è scesa in seguito all'alienazione di una parte di essi.

Risultato estraneo all'esercizio

Il risultato estraneo all'esercizio comprende in particolare le registrazioni legate alle seguenti attività: centrale di teleriscaldamento e palazzo FART, affitti diversi, vendita vecchio materiale, esercizio funivie Verdasio-Rasa e Intragna-Pila-Costa, contributo Divisione dell'azione sociale e delle famiglie (attività di "impresa sociale").

Tra i ricavi estranei si nota una diminuzione delle voci relative agli affitti del palazzo (CHF -16'000), compensata dagli incrementi della centrale teleriscaldamento (CHF 30'000) e della vendita di vecchio materiale (CHF 98'000). Inoltre, dal 2021 è in atto la collaborazione con la Divisione dell'azione sociale e delle famiglie del Canton Ticino che per quest'anno ha versato un contributo di CHF 76'000 (impresa sociale, si veda anche capitolo "Rapporto della Direzione").

I costi estranei sono invece aumentati in tutte le voci. Per il teleriscaldamento l'incremento dei costi è dovuto principalmente al rialzo dell'ammortamento ordinario da applicare annualmente (CHF +111'000 rispetto al 2020), oltre che a diversi interventi che si sono resi necessari per il funzionamento e la manutenzione dell'impianto. Anche i costi relativi al palazzo FART in via Franzoni sono aumentati. Ciò è dovuto in particolare ai maggiori interventi che sono stati effettuati dal personale FART per la manutenzione (CHF +27'000 rispetto al 2020).

Per la prima volta nel 2021 appare l'esercizio delle funivie Verdasio-Rasa e Intragna-Pila-Costa tra le attività accessorie (risultato estraneo). Come spiegato più in dettaglio al capitolo "Rapporto della Direzione" nelle pagine precedenti, que-

sta attività è da trattare come attività accessoria. Fino al 2020, prima quindi della cessione della gestione dell'esercizio al Comune di Centovalli, vigeva invece un sistema di copertura del disavanzo da parte del Cantone. Non esisteva quindi un rischio aziendale legato alle funivie per le FART e pertanto i conti d'esercizio delle funivie venivano gestiti in modo autonomo rispetto al conto economico delle FART.

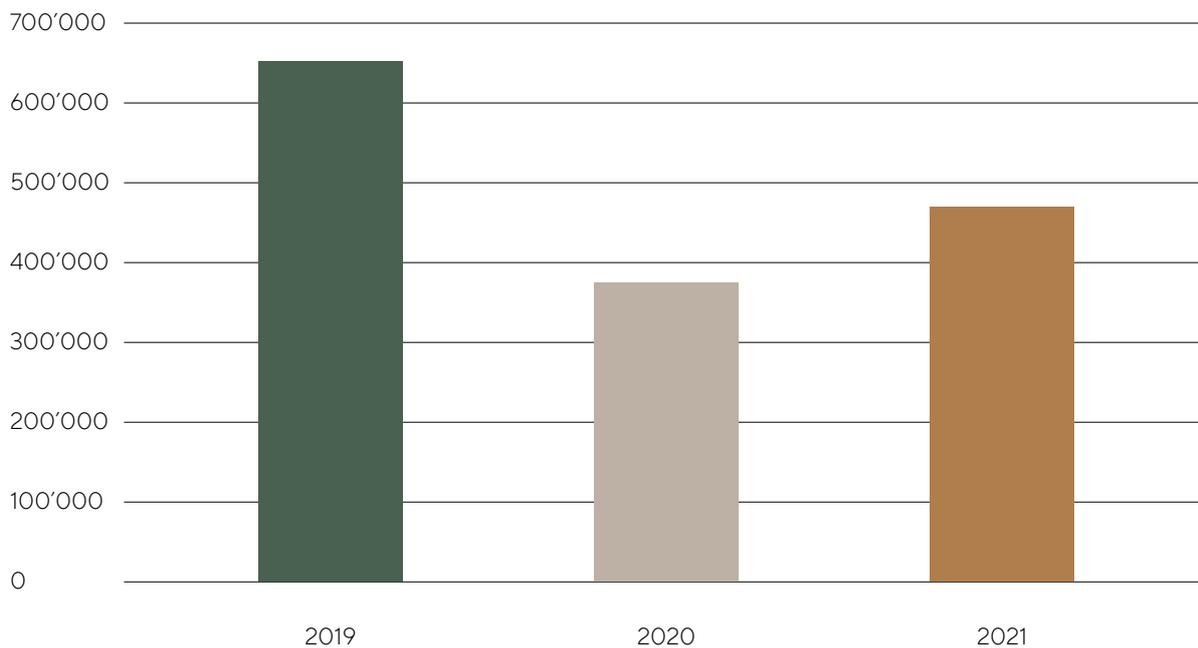
Prestazioni e passeggeri trasportati

Ferrovia

Le prestazioni in treno-km sono risultate in leggera diminuzione rispetto al 2020 (-4%). Entrambi gli anni sono stati contraddistinti dalle restrizioni come conseguenza della pandemia da COVID-19. L'evoluzione del volume dei passeggeri della ferrovia mostra una ripresa rispetto al 2021, come illustrato dalla tabella che segue:

Passeggeri ferrovia	2019	2020	2021	Differenza 2021-2020
Totale annuo	647'145	370'615	468'221	+26%

Evoluzione passeggeri ferrovia



In totale nel 2021 i passeggeri trasportati sono stati circa 468'000, a fronte di circa 371'000 passeggeri del 2020 (+26%). Nonostante gli effetti della pandemia si siano chiaramente visti anche nel 2021, soprattutto per quanto riguarda il traffico internazionale la cui offerta è stata ampiamente limitata fino a giugno, le corse del traffico regionale hanno mostrato un notevole incremento dell'utenza. Ri-

cordiamo che l'anno 2019 è stato particolarmente positivo per il turismo ticinese e locarnese, mentre nel 2018 la ferrovia è rimasta chiusa per un periodo a causa di una frana.

Autolinee

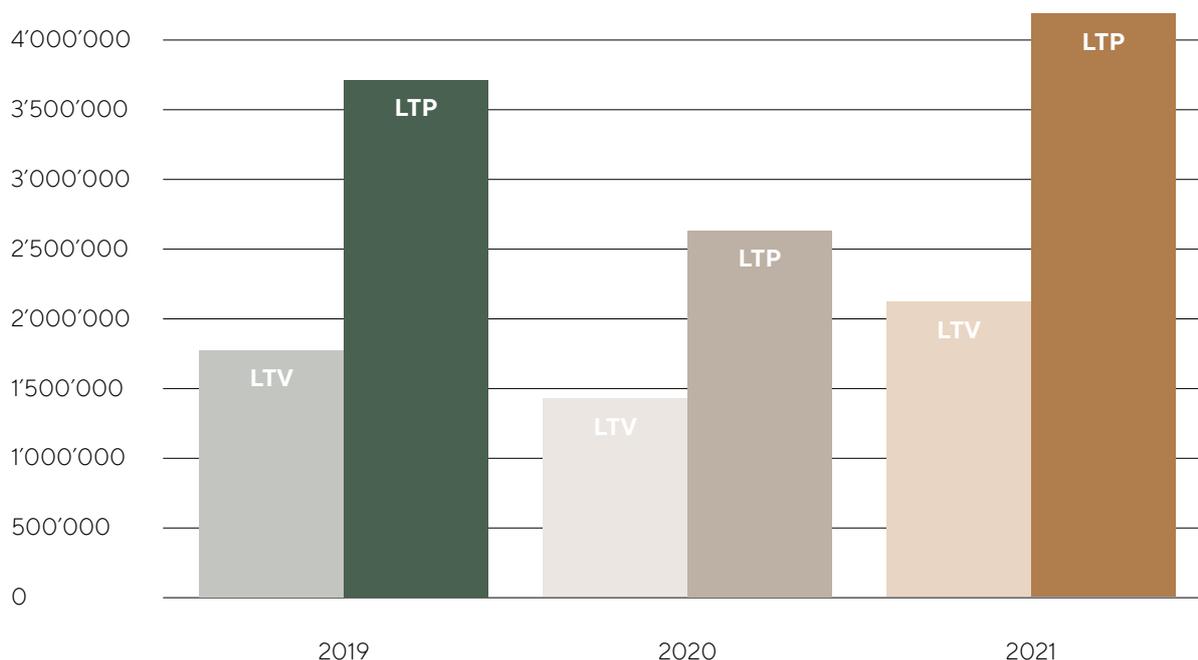
Sia nel traffico regionale che in quello urbano, come conseguenza del potenziamento del trasporto pubblico in occasione del cambio d'orario 2021 avvenuto in due fasi (dicembre 2020 ed aprile 2021), si nota anche nelle cifre a consuntivo un notevole incremento nei veicoli-km. Nello specifico

l'incremento si attesta al 75% per il traffico regionale (Km 1'763'737 nel 2021 contro 1'005'160 nel 2020) ed addirittura al 107% per il traffico urbano (Km 1'702'762 nel 2021 contro 820'928 nel 2020).

I dati dei viaggiatori trasportati sono stati i seguenti:

Passeggeri autolinee	2019	2020	2021	Differenza 2021-2020
Linee LTV	1'758'261	1'428'626	2'090'853	+46%
Linee LTP	3'688'639	2'621'916	4'200'456	+60%

Evoluzione passeggeri autolinee



L'incremento della domanda da parte degli utenti delle autolinee (+46% per il traffico regionale e +60% per il traffico urbano) è evidente e rafforza la nostra convinzione secondo cui il trasporto pubblico continuerà a guadagnare importanza negli anni a venire. Dall'altra parte l'incremento dell'offerta realizzato con il cambio d'orario 2021 mostra livelli più alti (+75% per il traffico regionale e +107% per il

traffico urbano). Questo è plausibile e corrisponde alle nostre aspettative, in quanto il cambio d'orario ha un effetto immediato sulla quantità di offerta, mentre le abitudini dei viaggiatori mostrano tempi di adattamento più prolungati. Il netto incremento di passeggeri è sicuramente un ottimo punto di partenza, coscienti tuttavia che i margini per migliorare ulteriormente questo risultato sono ampi.



Verifica dei conti dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT)

L'UFT verifica, periodicamente o all'occorrenza, i conti approvati delle imprese che ricevono aiuti finanziari o indennità dalla Confederazione secondo la legge sulle ferrovie o la legge sul trasporto di viaggiatori. Al momento della pubblicazione del rapporto di gestione l'esito della verifica non è pertanto ancora disponibile.

Conto dei risultati

La tabella che segue illustra per l'esercizio 2021 i risultati conseguiti nei diversi settori aziendali:

	2021	2020
Conto risultati dell'impresa		
Eccedenza dei proventi	417'521	-
Ferrovia LFerr	-	-
Ferrovia LTV	-	-
Autolinee LTV	315'285	-
Autolinee LTP	102'236	-
Attività accessorie	-	-
Eccedenza oneri	- 2'724'718	- 1'165'954
Ferrovia LFerr	- 446'375	- 298'207
Ferrovia LTV	- 708'333	- 330'389
Autolinee LTV	-	- 379'267
Autolinee LTP	-	- 122'540
Attività accessorie	- 1'570'010	- 35'551
Perdita aziendale	- 2'307'197	- 1'165'954

Conclusioni e proposte all'Assemblea generale

Il Consiglio d'amministrazione propone all'Assemblea generale l'impiego del risultato d'esercizio come illustrato nella seguente tabella (in CHF):

	2021	2020
Proposta impiego del risultato 2021		
Prelevamento da riserva per eventuali disavanzi futuri infrastruttura (art. 67 Lferr)	-446'375	-298'207
Prelevamento da riserva per eventuali disavanzi futuri viaggiatori (art. 36 LTV)	-393'048	-709'656
Attribuzione a riserva per eventuali disavanzi futuri trasporto pubblico (art. 27 LTP)	102'236	-
Prelevamento da riserva per eventuali disavanzi futuri trasporto pubblico (art. 27 LTP)	-	-122'540
Attribuzione a riserve facoltative da utili	-	-
Prelevamento da riserve facoltative da utili	-1'570'010	-35'551
Perdita aziendale	-2'307'197	-1'165'954

Il Consiglio di Amministrazione invita l'Assemblea a:

- approvare il rapporto di gestione, il conto annuale (conti, bilancio, conto dei flussi e allegato) e la suddetta proposta di impiego del risultato d'esercizio;
- dare scarico ai membri del Consiglio di Amministrazione e alla Direzione.

Il Consiglio di amministrazione ringrazia la direzione, i collaboratori, le autorità federali, cantonali e comunali per la fiducia riposta nell'operato dell'azienda durante l'anno in rassegna.

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Paolo Caroni

Per la Direzione
Il Direttore
Claudio Blotti

Bilancio

Descrizione	31.12.2021	%	31.12.2020	%
Attivi				
	CHF		CHF	
Cassa	122'550		71'266	
Conti correnti postali	3'216'474		870'962	
Conti correnti bancari	9'558'836		20'345'293	
Titoli	2'375'321		3'147'254	
Mezzi liquidi	15'273'181	11%	24'434'775	19%
Crediti da forniture e prestazioni verso terzi	751'103		416'835	
Crediti da forniture e prestazioni verso azionisti	2'752'482		-	
Crediti da forniture e prestazioni v. società di trasporto	3'422'357		2'708'049	
Crediti da forniture e prestazioni	6'925'942	5%	3'124'884	2%
Altri crediti a breve termine (Allegato 2.1)	27'030'664	20%	15'958'478	12%
Scorte	428'687	0%	416'235	0%
Ratei e risconti attivi	821'277	1%	383'516	0%
Attivo circolante	50'479'751	37%	44'317'888	35%
Immobilizzazioni finanziarie	20'005	0%	20'005	0%
Immobilizzazioni materiali immobiliari	4'139'425		5'486'015	
Impianti (Allegato 2.2)	49'494'614		45'678'556	
Veicoli (Allegato 2.2)	23'524'111		26'877'389	
Mobilio	2'960'737		2'980'464	
Oggetti non ultimati	5'427'216		2'979'931	
Immobilizzazioni materiali	85'546'103	63%	84'002'355	65%
Attivo fisso	85'566'108	63%	84'022'360	65%
Totale attivi	136'045'859	100%	128'340'248	100%

Descrizione	31.12.2021	%	31.12.2020	%
Passivi	CHF		CHF	
Debiti per forniture e prestazioni verso terzi	1'426'688		1'396'866	
Debiti per forniture e prestazioni v. società di trasporto	25'179		56'544	
Debiti onerosi a breve termine	12'093'000		11'638'000	
Prestiti da azionisti a breve termine (Allegato 2.3)	1'381'057		1'428'557	
Altri debiti a breve termine	189'155		11'885	
Ratei e risconti passivi	2'329'156		17'235'347	
Accantonamento imposte	95'566		67'818	
Capitale di terzi a breve termine	17'539'801	13%	31'835'017	25%
Debiti onerosi a lungo termine (Allegato 3.7)	36'874'000		19'872'000	
Prestiti da azionisti a lungo termine (Allegato 2.3)	64'039'019		58'587'380	
Altri debiti a lungo termine	2'178'386		424'000	
Accantonamenti a lungo termine	400'000		300'000	
Capitale di terzi a lungo termine	103'491'405	76%	79'183'380	62%
Capitale di terzi	121'031'206	89%	111'018'397	87%
Capitale azionario	8'494'700		8'494'700	
Riserve da utili secondo disposizioni legali (Allegato 2.4)	3'941'052		5'061'460	
Riserve da utili secondo disposizioni statutarie (Allegato 2.4)	2'964		2'964	
Riserve facoltative da utili (Allegato 2.4)	4'883'137		4'928'683	
Azioni proprie (Allegato 3.5)	-2		-2	
Utile/perdita aziendale	-2'307'197		-1'165'954	
Capitale proprio	15'014'653	11%	17'321'851	13%
Totale passivi	136'045'859	100%	128'340'248	100%

Conto dei flussi

Descrizione	2021	2020
	CHF	CHF
Risultato d'esercizio	- 2'307'197	- 1'165'954
Ammortamento sostanza da attività indennizzate	7'623'992	6'570'800
Ammortamento sostanza da gestione estranea	1'452'658	61'323
Rettifica costi progetti anni precedenti attivati non partiti	12'687	157'709
Incremento accantonamenti per vertenze legali	100'000	-
Variazione poste sostanza circolante netta		
Crediti da forniture e prestazioni	- 3'801'058	- 1'283'954
Altri crediti	- 11'072'186	- 15'868'116
Scorte e lavori in corso	- 12'452	- 1'680
Ratei e risconti attivi	- 437'761	423'083
Debiti per forniture e prestazioni	- 1'542	1'143'339
Altri debiti a breve termine	177'270	- 36'967
Ratei e risconti passivi	- 14'906'191	15'961'622
Variazione accantonamento imposte	27'747	27'818
Altri debiti a lungo termine	1'754'386	-
Flussi da attività operativa	- 21'389'647	5'989'023
Investimenti per immobilizzazioni materiali	- 10'633'086	- 28'118'012
Flussi da attività d'investimento	- 10'633'086	- 28'118'012
Incremento prestiti da azionisti	6'832'696	5'525'451
Rimborso prestiti da azionisti	- 1'428'557	- 1'428'557
Accensione di debiti finanziari	18'550'000	31'510'000
Rimborso debiti finanziari	- 1'093'000	- 6'020'000
Flussi da attività finanziaria	22'861'139	29'586'894
Totale flussi	- 9'161'594	7'457'905
Mezzi liquidi all'1.1.	24'434'775	16'976'870
Mezzi liquidi al 31.12.	15'273'181	24'434'775
Variazione dei mezzi liquidi	- 9'161'594	7'457'905

Allegato al conto annuale

Informazioni generali

Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) SA è una società anonima ai sensi delle disposizioni del diritto azionario svizzero (titolo ventesimosesto del Codice delle Obbligazioni) con sede a Locarno. La società è stata costituita il 18 gennaio 1910.

La società ha quale scopo sociale l'esercizio della ferrovia a scartamento ridotto da Locarno a Camedo (confine italo-svizzero delle Centovalli) giusta la concessione federale del 23.06.1905 per una linea Locarno-Camedo e le ulteriori sue modificazioni; l'esercizio delle autolinee urbane ed extra-urbane secondo le concessioni ottenute dal Dipartimento Federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie, sia attuali sia future; la costruzione e l'eser-

cizio di altre ferrovie, filovie, linee di navigazione, auto e filobus delle quali la società fosse per divenire concessionaria, come pure l'esercizio di linee ferroviarie per conto di altre società proprietarie; ogni altra impresa accessoria dipendente dall'esercizio dei trasporti, come costruzione, affitto ed acquisto di terreni, gestione immobili, autorimesse, hangar ed immobili per deposito merci, nonché la costruzione e l'esercizio di impianti energetici, la compera di energia da altre imprese elettriche, la vendita e la locazione di energia ad altre imprese ferroviarie, enti pubblici e persone private, e l'organizzazione e promozione di trasporti turistici; purché tale attività sia svolta esclusivamente nei limiti dello scopo principale della società; l'assunzione in genere di qualsiasi impresa di trasporto, tanto nel Cantone che fuori, con relative costruzioni ed impianti accessori.

1. Informazioni sui principi applicati nel conto annuale

Questo conto annuale è stato preparato nel rispetto delle disposizioni del diritto sulla tenuta della contabilità (titolo trentesimosecondo del Codice delle Obbligazioni). Quando non prescritto dalla legge, i principi di contabilità e valutazione sono riportati di seguito.

Il conto annuale è composto dal bilancio, dal conto economico, dal conto dei flussi relativi e dall'allegato. Al conto annuale è allegato il "conto dei risultati dell'impresa" che rappresenta l'impiego del risultato ordinario dell'impresa come da proposta di impiego del risultato d'esercizio.

1.1 Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al prezzo di costo, comprensivo dei costi direttamente attribuibili all'acquisto dei beni, al netto degli ammortamenti.

Gli ammortamenti sono calcolati utilizzando il metodo lineare sulla base della vita utile stimata e in accordo con le direttive dell'Ordinanza del DATEC sulla contabilità delle imprese di trasporto concessionarie. L'ammortamento viene calcolato dall'anno civile seguente all'entrata in utilizzo del bene.

1.2 Titoli

I titoli sono iscritti al costo di acquisto e valutati al corso della data di chiusura del bilancio.

1.3 Deroghe ai principi di continuità nella presentazione e nella valutazione

Per una migliore lettura alcune voci di bilancio e di conto economico sono state riclassificate. I dati comparativi dell'anno precedente sono stati modificati di conseguenza. Tali modifiche riguardano la presentazione delle riserve all'interno del capitale proprio, degli altri ricavi e del risultato estraneo. Sono state infine riclassificate delle voci tra i settori all'interno delle immobilizzazioni materiali, che hanno un impatto esclusivamente sull'informativa esposta nella nota 2.2.

2. Informazioni, suddivisioni e spiegazioni inerenti a poste del bilancio e del conto economico

2.1 Altri crediti a breve termine

La voce "Altri crediti a breve termine" si compone come segue:

	31.12.2021	31.12.2020
Anticipi a fornitori per investimenti	26'987'400	13'953'700
Credito IVA	18'715	1'879'680
Altri crediti a breve termine	24'549	125'098
Totale Altri crediti a breve termine	27'030'664	15'958'478

2.2 Immobilizzazioni materiali

Le voci impianti e veicoli si compongono come segue:

	Costo storico	
	31.12.2021	31.12.2020
Settore infrastruttura	CHF	CHF
Terreni e immobili (1)	12'231'014	12'231'014
Manufatti (1)	15'010'031	15'010'031
Via ferrata (1)	12'964'201	11'610'201
Impianti della trazione elettrica (1)	11'849'717	8'211'980
Impianti di sicurezza (1)	14'571'402	14'571'402
Imp. a bassa tensione e di telecomunicazione (1)	569'946	569'946
Impianti per il pubblico (1)	2'111'494	2'111'494
Veicoli infrastruttura (2)	630'243	630'243
Totale	69'938'048	64'946'311
Settore ferrovia viaggiatori		
Impianti (1)	11'843'335	11'926'221
Veicoli (2)	51'904'263	51'878'723
Totale	63'747'598	63'804'944
Settore autolinee		
Impianti (1)	12'288'218	11'984'533
Veicoli (2)	19'546'895	20'002'136
Totale	31'835'113	31'986'669
Totale settori		
Impianti (1)	93'439'359	88'226'822
Veicoli (2)	72'081'401	72'511'102
Totale	165'520'760	160'737'924

Fondo ammortamento		Valore contabile	
31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
CHF	CHF	CHF	CHF
10'758'501	10'585'830	1'472'513	1'645'184
4'946'303	4'827'602	10'063'728	10'182'429
6'262'960	6'095'605	6'701'241	5'514'596
2'210'429	2'010'963	9'639'288	6'201'017
9'607'961	9'261'237	4'963'441	5'310'165
438'789	316'314	131'157	253'632
233'837	212'722	1'877'657	1'898'772
341'521	305'518	288'722	324'725
34'800'301	33'615'791	35'137'747	31'330'520
5'871'496	5'727'912	5'971'840	6'198'309
44'766'227	41'180'352	7'138'037	10'698'372
50'637'723	46'908'264	13'109'877	16'896'681
3'614'468	3'510'082	8'673'750	8'474'451
3'449'543	4'147'843	16'097'353	15'854'293
7'064'011	7'657'925	24'771'103	24'328'744
43'944'745	42'548'267	49'494'614	45'678'556
48'557'290	45'633'713	23'524'111	26'877'389
92'502'035	88'181'980	73'018'725	72'555'945

2.3 Prestiti da azionisti

	31.12.2021	31.12.2020
Confederazione	38'746'577	32'631'231
- Mutui FIF	33'932'996	27'100'300
- Altri	4'813'581	5'530'931
Cantone Ticino	26'123'499	26'834'706
Comuni	550'000	550'000
Totale prestiti da azionisti	65'420'076	60'015'937
di cui a breve termine	1'381'057	1'428'557
di cui a lungo termine	64'039'019	58'587'380

Gli importi sopra indicati si riferiscono a prestiti condizionalmente rimborsabili di CHF 34'689'709 verso la Confederazione (CHF 27'857'013 al 31.12.2020), di CHF 21'764'749 verso il Cantone (CHF 21'764'749 al 31.12.2020) e CHF 550'000 verso Comuni (CHF 550'000 al 31.12.2020).

2.4 Riserve da utili secondo disposizioni legali

Descrizione	31.12.2021	Impiego risultato 2020	Trasferimento riserve	31.12.2020
	CHF	CHF	CHF	CHF
Riserva eventuali disavanzi futuri infrastruttura (art. 67 Lferr)	1'782'453	-298'207	1'317	2'079'343
Riserva eventuali disavanzi futuri viaggiatori (art. 36 LTV)	1'542'946	-709'656	5'571	2'247'031
Riserva eventuali disavanzi futuri trasporto pubblico (art. 27 LTP)	615'653	-122'540	3'107	735'086
Riserve da utili secondo disposizioni statutarie (art. 31 statuto)	2'964	-	-	2'964
Riserve facoltative da utili	4'883'137	-35'551	-9'995	4'928'683
Totale riserve da utili secondo disposizioni legali	8'827'153	-1'165'954	-	9'993'107

Il trasferimento di riserve è stato richiesto dall'Ufficio Federale dei Trasporti al fine di compensare l'effetto dei minori costi amministrativi attribuiti all'attività centrale di teleriscaldamento dovuto all'ammortamento troppo basso dell'anno 2020. Si veda anche nota 2.8. Le riserve presentate fino al 31 dicembre 2020 come "Riserva per autoservizio urbano e servizi speciali", "Riserva per rinnovo autoservizio urbano e turismo", "Riserva casco" e "Riserva speciale" sono state raggruppate sotto la voce "Riserve facoltative da utili", al fine di utilizzare la terminologia come da art. 959 cpv. 2 lett. 3 CO.

2.5 Indennità enti pubblici

Le indennità sono ripartite tra i seguenti settori:

	2021	2020
Infrastruttura	3'252'421	2'843'310
- Confederazione	3'252'421	2'843'310
Ferrovia	8'616'425	8'184'301
- Confederazione	4'870'455	4'630'556
- Canton Ticino	3'745'970	3'553'745
Viaggiatori autobus	19'175'722	12'141'808
- Confederazione	4'406'155	2'663'638
- Canton Ticino	9'486'980	6'112'955
- Comuni	5'282'587	3'365'215
Totale indennità	31'044'568	23'169'419

2.6 Ammortamenti e rettifiche di valore

La voce comprende ammortamenti relativi al settore infrastruttura per CHF 1'209'106 (CHF 935'549 per l'esercizio 2020).

2.7 Risultato estraneo

	2021	2020
Ricavi centrale teleriscaldamento	305'595	275'938
Ricavi palazzo Fart	101'578	117'774
Affitti diversi	88'102	208'041
Vendita vecchio materiale	249'980	151'889
Prestito personale funivie Verdasio-Rasa e Intragna-Pila-Costa	324'894	-
Contributo Divisione dell'azione sociale e delle famiglie (progetto AUP)	75'900	-
Altri introiti	64'791	41'646
Ricavi estranei	1'210'840	795'288
Costi operativi centrale teleriscaldamento	- 446'140	- 287'034
Costi operativi Palazzo Fart	- 127'414	- 67'452
Costi operativi esercizio funivie Verdasio-Rasa e Intragna-Pila-Costa	- 302'397	-
Costi operativi progetto AUP	- 63'701	-
Ammortamenti	- 172'045	- 61'323
Costi estranei	- 1'111'697	- 415'809
Risultato estraneo	99'143	379'479

2.8 Risultato straordinario

	2021	2020
Costi sostenuti in esercizi precedenti relativi a studi preliminari per investimenti non portati a termine	- 12'687	- 157'709
Rettifica di valore teleriscaldamento (relativo agli anni 2009-2020)	- 1'280'613	-
Incremento accantonamento per vertenze legali	- 100'000	-
Risultato straordinario	- 1'393'300	- 157'709

3. Altre indicazioni prescritte dalla legge

3.1 Gestione averi bancari per conto di terzi

Conto presso Banca dello Stato del Canton Ticino (Funivia Verdasio-Rasa)
CHF 279'454 (CHF 279'649 al 31.12.2020)

3.2 Impegni residui verso istituti di previdenza

Al 31 dicembre 2021 non esistono impegni residui verso istituti di previdenza, così come al 31 dicembre 2020.

3.3 Media annua di posti di lavoro a tempo pieno

La media annua di posti di lavoro a tempo pieno si situa tra le 50 e le 250 unità sia nel 2021 che nel 2020.

3.4 Partecipazioni essenziali per l'apprezzamento dello stato patrimoniale e dei risultati d'esercizio della società

Non essendo le partecipazioni essenziali per l'apprezzamento dello stato patrimoniale e dei risultati d'esercizio della società non riportiamo alcun dettaglio aggiuntivo.

3.5 Indicazioni sull'acquisto, sull'alienazione e sul numero delle azioni proprie in possesso della società

	31.12.2021	31.12.2020
Valore nominale (115 azioni di nominali CHF 100)	11'500	11'500
Valore contabile	2	2

3.6 Impegni leasing e contratti analoghi

I contratti di leasing e di affitto vengono contabilizzati in base al principio della proprietà legale. Di conseguenza, i costi legati a tali contratti vengono contabilizzati a conto economico in ossequio al principio della competenza.

Gli impegni derivanti da contratti di leasing, che non scadono o che non possono essere disdetti nei prossimi 12 mesi, presentano la seguente struttura delle scadenze:

	31.12.2021	31.12.2020
Scadenza fino a 1 anno	519'878	519'878
Scadenza da 1 a 5 anni	2'079'511	2'079'511
Scadenza oltre i 5 anni	736'494	1'256'371
Totale impegni leasing	3'335'883	3'855'760

Gli impegni derivanti da contratti relativi ai diritti di superficie, che non possono essere disdetti nei prossimi 12 mesi, presentano la seguente struttura:

	31.12.2021	31.12.2020
Scadenza fino a 1 anno	150'000	150'000
Scadenza da 1 a 5 anni	450'000	550'000
Scadenza oltre i 5 anni	650'000	700'000
Totale impegni da contratti per diritto di superficie	1'250'000	1'400'000

3.7 Informazioni relative ai debiti onerosi a lungo termine

La suddivisione dei debiti onerosi a lungo termine per scadenza è la seguente:

	31.12.2021	31.12.2020
Scadenza da 1 a 5 anni	7'121'839	4'120'000
Scadenza oltre i 5 anni	29'752'161	15'752'000
Totale debiti onerosi a lungo termine	36'874'000	19'872'000

3.8 Onorari di revisione

Durante l'esercizio sono maturati onorari nei confronti dell'ufficio di revisione per CHF 24'000 totalmente riconducibili a prestazioni di revisione e altri lavori nell'ambito di verifiche speciali (2020: CHF 24'000).

3.9 Eventi successivi alla data di chiusura del bilancio

A causa della pandemia da COVID-19 sono tutt'oggi attesi effetti significativi sull'andamento congiunturale, attualmente non stimabili. Questa situazione straordinaria ha avuto un impatto anche sul fatturato dell'esercizio 2021 con significative conseguenze sul risultato. Un'influenza è pure attesa per l'anno 2022. La Società per le Ferrovie Autolinee regionali Ticinesi (FART) SA sta monitorando attentamente gli sviluppi e il potenziale impatto finanziario. Al momento non è possibile effettuare una stima esatta di questo impatto, ma partiamo dal presupposto che gli effetti non avranno influenza sulla nostra capacità di continuare l'attività aziendale.

Nella voce "Altri debiti a lungo termine" sono contabilizzati dei prestiti obbligazionari risalenti al 1952 (importo complessivo: CHF 424'000). Fino allo scorso anno, queste voci di debito erano prive della necessaria documentazione, come segnalato dall'Ufficio di Revisione. Nel corso del 2021 la FART SA si è occupata di risalire all'origine di questi prestiti obbligazionari, consultando in particolare i rapporti di gestione fino al 1951. Grazie alla consulenza di uno studio legale è stata effettuata un'analisi circa la possibilità di considerare tali prestiti come prescritti. È in seguito emerso che nel registro dei pegni dell'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) siano ancora presenti tracce di questi prestiti. Una condizione per concludere sulla prescrittibilità di questi prestiti è la cancellazione delle relative voci dal registro dei pegni dell'UFT. A tal proposito è stata trasmessa una richiesta formale di stralcio in data 14 febbraio 2022. Qualora la richiesta venga accolta, le condizioni per la FART SA saranno soddisfatte al fine di stralciare i prestiti dal proprio bilancio, generando un ricavo straordinario di CHF 424'000 che sarà contabilizzato verosimilmente nel prossimo esercizio.

3.10 Assicurazioni di cose e di responsabilità civile stipulate ai fini dell'esercizio delle linee e tratte concessionarie, con relativi importi di copertura

Cfr. certificato d'assicurazione VVST allegato al rapporto di gestione.



Relazione dell'Ufficio di revisione
sul conto annuale
all'Assemblea generale della
Società per le Ferrovie Autolinee
Regionali Ticinesi (FART) Società Anonima
6600 Locarno

Muralto, 29 aprile 2022/ GG/DM / 2

Relazione dell'Ufficio di revisione sul conto annuale

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo svolto la revisione dell'annesso conto annuale della Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) Società Anonima, costituito da bilancio, conto economico e allegato, per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

Responsabilità del Consiglio d'amministrazione

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

Responsabilità dell'Ufficio di revisione

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

Una revisione comprende lo svolgimento di procedure di revisione volte a ottenere elementi probativi per i valori e le informazioni contenuti nel conto annuale. La scelta delle procedure di revisione compete al giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi che il conto annuale contenga anomalie significative imputabili a frodi o errori. Nella valutazione di questi rischi il revisore tiene conto del sistema di controllo interno, nella misura in cui esso è rilevante per l'allestimento del conto annuale, allo scopo di definire le procedure di revisione appropriate alle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del sistema di controllo interno.



La revisione comprende inoltre la valutazione dell'adeguatezza delle norme contabili adottate, della plausibilità delle stime contabili effettuate, nonché un apprezzamento della presentazione del conto annuale nel suo complesso. Riteniamo che gli elementi probativi da noi ottenuti costituiscano una base sufficiente e appropriata su cui fondare il nostro giudizio.

Giudizio di revisione

A nostro giudizio, il conto annuale per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 è conforme alla legge svizzera e allo statuto.

Relazione in base ad altre disposizioni legali

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

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

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

Multirevisioni SA



Gianni Gnesa

Perito revisore abilitato

Revisore responsabile



Donatella Montesel

Perito revisore abilitato

Allegati:

- conto annuale
- proposta d'impiego del risultato

Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
Via Domenico Galli 9
6604 Locarno

Ina Schneider-Zobel
dipl. rer. pol.

Leiterin Marketing und
Dienstleistungen

T. 061 270 91 87

F. 061 270 91 99

ina.schneider@vvst.ch

FINMA-Nr. 20782

www.vvst.ch

Basilea, marzo 2022

Certificato d'assicurazione VVST per la pubblicazione nel rapporto di gestione 2021

Assicurazione di responsabilità civile per imprese di autobus dei trasporti pubblici

- Assicurazione di base:** CHF 10'000'000 per sinistro.
- Assicurazione complementare 1:** Copertura aggiuntiva di CHF 10'000'000 per un totale di CHF 20'000'000 per sinistro.
- Assicurazione complementare 2:** Copertura aggiuntiva di CHF 80'000'000 per un totale di CHF 100'000'000.
Garanzia disponibile due volte durante l'anno assicurativo.

Assicurazione di responsabilità civile per imprese di ferrovie e infrastrutture ferroviarie dei trasporti pubblici

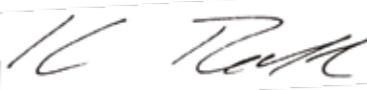
- Assicurazione di base:** CHF 10'000'000 per sinistro.
- Assicurazione complementare:** Copertura aggiuntiva di CHF 90'000'000 per un totale di CHF 100'000'000 (ferrovie e infrastrutture ferroviarie)

Garanzia disponibile due volte durante l'anno assicurativo.

VVST



Ina Schneider-Zobel
dipl. rer. pol.
Responsabile Marketing e Prestazioni
di Servizio



Kurt Roth
lic.iur.
Direttore VVST

