

The image shows the front of a bus with a highly reflective surface. The reflection captures a dramatic sunset over a mountain range with snow-capped peaks. The sky is filled with soft, colorful clouds in shades of orange, yellow, and blue. The bus's side mirror is visible in the upper left, and the windshield wiper is at the bottom. The overall mood is serene and scenic.

# FART

Ferrovie  
Autolinee  
Regionali  
Ticinesi

Rapporto  
di gestione 2022



**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  
fartiamo.ch

# Indice

- 4 Le FART**
- 5 Organi della società**
- 6 Riflessioni del Presidente**
- 8 Rapporto della Direzione**
- 14 Commento sull'esercizio aziendale**
- 23 Verifica dei conti dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT)**
- 24 Conto dei risultati**
- 25 Conclusioni e proposte all'Assemblea generale**
- 26 Bilancio**
- 28 Conto dei flussi**
- 29 Allegato al conto annuale**
- 40 Relazione dell'ufficio di revisione**

# Le FART

## Ragione sociale

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

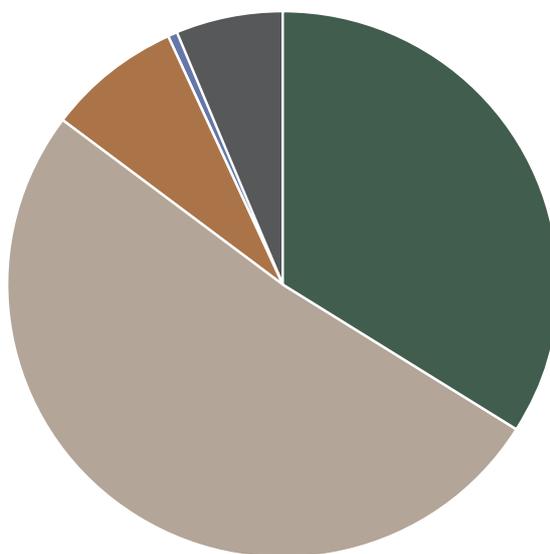
## Capitale azionario

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	483	0.57%
Altri*	5'185	6.10%



La voce "Altri" è composta dalle seguenti categorie:

- Azioni smarrite, non annunciate: 4.935
- 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 per 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 e dei Patriziati

**Paolo Caroni** · Locarno · Presidente

### Rappresentante degli azionisti privati

**Roald Hofmann** · Seewis Dorf (Seewis im Prättigau)

## Ufficio di revisione

**Multirevisioni SA** · Muralto

## Direzione

**Claudio Blotti** · Acquarossa

# Riflessioni del Presidente



**Avv. Paolo Caroni**  
**Presidente del Consiglio**  
**di Amministrazione FART**

L'anno 2022 è stato il primo anno effettivo post pandemia, durante il quale si sono manifestati i primi effetti del potenziamento del trasporto pubblico avvenuto a partire dal 2020 nel quadro del Programma d'agglomerato del Locarnese. L'esercizio 2022 si chiude con un avanzo d'esercizio di CHF 1'421'000, da ricondurre in particolare alle minori uscite per i costi del personale, come pure a una minor spesa per il costo del carburante e per la manutenzione dei bus, grazie alle riparazioni effettuate ancora in garanzia. Ancora da sottolineare sempre riguardo alle uscite è la contabilizzazione dell'ammortamento straordinario dei treni attuali. La fine della pandemia ha determinato una crescita della domanda del trasporto pubblico rispetto al 2021: la ferrovia ha visto un aumento del 17% dei passeggeri, seppur non raggiungendo ancora i livelli del 2019; la domanda per le autolinee regionali ha subito una leggera flessione (- 2%), mentre le autolinee urbane hanno registrato un incremento dei passeggeri dell'11%.

L'acquisto del nuovo materiale rotabile - necessario per conformarsi alla Legge sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili - subisce purtroppo

un ritardo di circa un anno a causa di problemi nella fase di progettazione riguardanti la forma del treno nella parte inferiore a livello del pianale ribassato. Questa difficoltà è da ricondurre alla costruzione vecchia di cent'anni dell'infrastruttura italiana, che non rispetta la direttiva svizzera per la sagoma limite degli ostacoli. Ricordo che le nuove composizioni permetteranno anche il passaggio al cadenzamento ogni 30 minuti sul tratto del servizio regionale Locarno - Intragna.

Riguardo il nodo intermodale della stazione Locarno - Muralto, purtroppo non è stata ancora decisa dalle autorità competenti la soluzione finale, dopo le forti critiche che il progetto scelto aveva sollevato nel Comune di Muralto. Recentemente, il Municipio di Muralto ha rilasciato una richiesta di credito al Consiglio Comunale per l'affinamento dello studio di fattibilità di una variante al progetto di base. Le FART hanno sottolineato come sia fondamentale trovare una soluzione in grado di soddisfare le esigenze dei passeggeri. In particolare, le FART riconoscono l'importanza del nodo intermodale della stazione, che rappresenta un punto di convergenza essenziale per tutti i mezzi di trasporto pubblico nella regione. Pertanto, qualsiasi soluzione adottata deve garantire l'efficienza e la funzionalità del servizio di trasporto pubblico nella zona.

Nel frattempo, si sta procedendo con gli adattamenti necessari alle fermate della ferrovia tra Muralto e Camedo per l'adeguamento dei marciapiedi alla Legge sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili. Il lavoro viene effettuato a tappe e terminerà entro il 2026.

Il progetto della nuova officina e deposito autobus a Riazzino sta procedendo con qualche ritardo a seguito delle opposizioni dei vicini. Sono stati presentati ad AET (Azienda Elettrica Ticinese) i dettagli del tetto previsto per valutare la possibilità di costruire un impianto fotovoltaico e metterlo in funzione con la collaborazione di SES. Le FART hanno inoltre comunicato che il deposito potrebbe essere utilizzato come punto di ricarica elettrica per circa 20 autobus, nel caso in cui venisse adottata la trazione elettrica, anche se l'opzione dell'idrogeno non viene esclusa a priori.

La trazione elettrica rimane un obiettivo a medio termine per le FART (orizzonte 2030). Pertanto, le

FART hanno richiesto al Dipartimento del territorio e alla Commissione Intercomunale dei Trasporti del Locarnese l'approvazione della domanda relativa ai costi d'esercizio supplementari derivanti dagli investimenti per l'acquisto e la messa in servizio di 5 autobus snodati elettrici che verranno impiegati sulla linea 1 Losone-Ascona-Locarno-Muralto-Tenero-Gordola (in sostituzione di 5 autobus snodati a trazione diesel). L'approvazione è necessaria affinché a partire dal biennio d'orario 2025/2026 possano essere integrati i costi d'esercizio supplementari dei nuovi veicoli nel quadro dell'offerta del trasporto pubblico urbano del Locarnese.

Come di consueto, desidero esprimere la mia gratitudine per l'eccellente collaborazione offerta dai membri del Consiglio di Amministrazione, dal Direttore e dal personale dirigenziale, così come per

il contributo prezioso offerto dai dipendenti FART. Grazie alla loro dedizione costante, siamo in grado di offrire un servizio di importanza fondamentale per la comunità, l'economia e il turismo della nostra splendida regione.



# Rapporto della Direzione



**Claudio Blotti**  
Direttore FART

L'anno di gestione 2022 rappresenta per le FART il "tempo" del rilancio, dopo due esercizi contraddistinti dalla pandemia da COVID-19 che hanno portato a importanti disavanzi. Per la prima volta dal 2019, infatti, le FART chiudono l'esercizio con un risultato aziendale in cifre nere. Il conto dei risultati attesta in effetti un'eccedenza di proventi pari a CHF 1'421'000. La ripartizione del risultato tra i settori è illustrata nella seguente tabella (dati arrotondati):

Settori	Risultato d'esercizio
Ferrovia - Infrastruttura	- 782'000
Ferrovia - Viaggiatori	+ 1'098'000
<b>Totale ferrovia</b>	<b>+ 316'000</b>
Autolinee - linee regionali	+ 308'000
Autolinee - linee urbane	+ 909'000
<b>Totale autolinee</b>	<b>+ 1'217'000</b>
Settore Altro non indennizzato dagli enti pubblici	- 112'000
<b>Totale aziendale</b>	<b>+ 1'421'000</b>

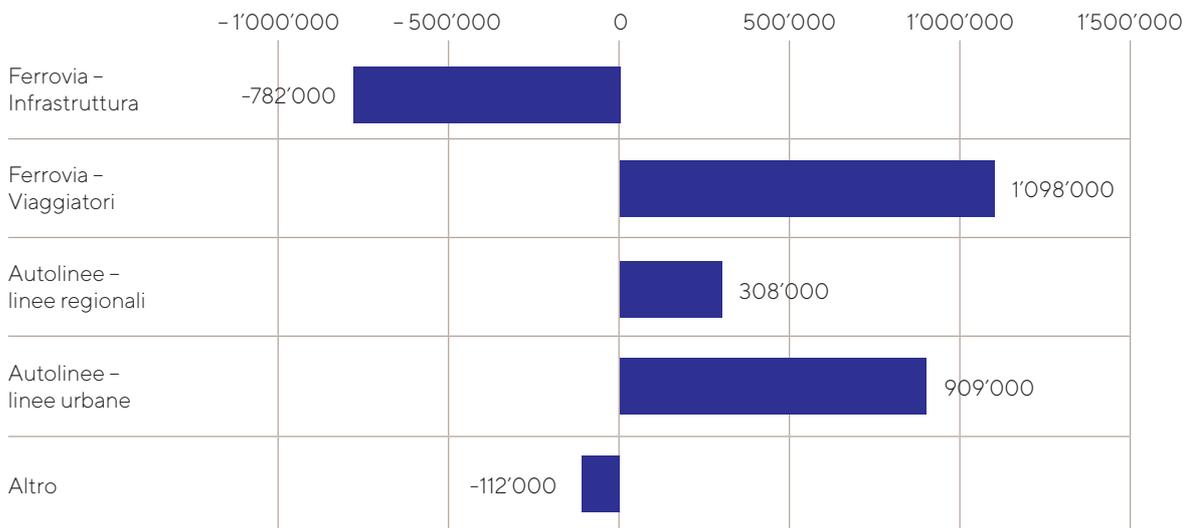
A livello aziendale, il deciso incremento degli introiti da trasporto (+ 1.1 mio CHF rispetto al preventivo) rappresenta il principale motivo a sostegno del positivo andamento nel 2022, unitamente all'evoluzione delle uscite che in sede di consuntivo ha permesso di registrare una spesa nel complesso lievemente inferiore rispetto al preventivo (-0.15 mio CHF).

Per quanto concerne le prestazioni, in particolare la ferrovia ha circolato per la prima volta dal 2020 in Svizzera senza particolari limitazioni di corse o di capienza, pur non assicurando nel traffico internazionale Locarno-Domodossola il livello di offerta del 2019 (11 coppie di corse rispetto alle 9 del 2022).

Per il settore delle autolinee il 2022 è stato il secondo anno completo dopo il potenziamento dell'orario che ha visto l'offerta praticamente raddoppiare a seguito dell'introduzione del Programma d'agglomerato del Locarnese. Anche per le autolinee gli introiti da trasporto sono aumentati in maniera significativa. Questa evoluzione indica che gli effetti del potenziamento continuano a manifestarsi attraverso un maggiore utilizzo del trasporto pubblico da parte dell'utenza, in particolare per quanto riguarda le linee del trasporto urbano.

Anche durante il 2022, la Direzione ha continuato a monitorare attentamente gli sviluppi ed il potenziale impatto finanziario della pandemia e ha dovuto affrontare nuove sfide emerse o acuitesi nel corso del 2022 (in particolare l'aumento dei costi dell'energia e dei materiali a seguito della crisi innescata dallo scoppio della guerra in Ucraina). Per tenere sotto controllo gli effetti di questi avvenimenti sulla gestione corrente sono state intraprese misure di controllo dell'evoluzione dei costi d'esercizio. L'aumento importante degli introiti in combinazione con lo stretto monitoraggio dei costi hanno permesso di generare l'eccedenza di proventi di CHF 1'421'000. Va anche ricordato che per il conto economico nel 2021 il costo legato all'ammortamento straordinario dell'impianto di teleriscaldamento aveva avuto un significativo impatto sui costi, pari a CHF 1'281'000.

## Ripartizione risultato d'esercizio 2022 (importi in CHF)



Nei settori indennizzati del trasporto pubblico si possono osservare i seguenti sviluppi dell'utenza, con le variazioni espresse in termini di numero di passeggeri:

- Linea ferroviaria: 546'216 passeggeri (2021: 468'221), +17%;
- Autolinee (linee regionali): 2'039'478 passeggeri (2021: 2'090'853), -2%;
- Autolinee (linee urbane): 4'679'909 passeggeri (2021: 4'200'456), +11%.

Rispetto all'anno 2019, che rappresenta un'importante base di riferimento in quanto ultimo anno senza gli effetti della pandemia, le variazioni percentuali a livello di passeggeri sono risultate come segue:

- Linea ferroviaria: -16%
- Autolinee (linee regionali): +16%
- Autolinee (linee urbane): +27%

In termini di introiti, l'incremento complessivo sui settori indennizzati del trasporto pubblico è del 32% rispetto al 2021. Questo incremento è suddiviso tra i diversi settori come segue:

- Linea ferroviaria: +39%
- Autolinee (linee regionali): +26%
- Autolinee (linee urbane): +34%

Il settore delle attività accessorie non indennizzate mostra una perdita complessiva di circa CHF 112'000; il risultato è suddiviso tra le singole attività come segue:

- Impianto di teleriscaldamento: CHF -135'000
- Palazzo residenziale via Franzoni: CHF -15'000
- Trasporto turistico e campeggi: CHF +5'000
- Impresa Sociale (attività di utilità pubblica per le quali è stato siglato un accordo in collaborazione con il Cantone, Divisione dell'azione sociale e delle famiglie): CHF +29'000
- Corse treno storico: CHF +4'000

Come è già emerso nel corso del 2021 l'impianto di teleriscaldamento continua a generare delle perdite d'esercizio; per questa attività accessoria la Direzione sta quindi esaminando diversi scenari di intervento in vista di una decisione che potrebbe cadere nel corso del 2023/2024.

La gestione immobiliare del palazzo di proprietà FART (Via Franzoni) ha chiuso con un disavanzo seppur meno importante rispetto al 2021, visto che nell'esercizio precedente si erano resi necessari importanti lavori di manutenzione e di riparazione in seguito a infiltrazioni di acqua dal tetto. Come il teleriscaldamento, anche questa attività risulta essere deficitaria ed anche in questo ambito sono in fase di valutazione possibili misure correttive.

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.

Alla voce "Impresa Sociale" vengono registrati i costi ed i ricavi legati alla collaborazione con la Divisione dell'Azione Sociale e delle Famiglie del Cantone Ticino. Questo progetto si inserisce nel contesto della strategia di inserimento e di integrazione socioprofessionale della Sezione del Sostegno Sociale (SdSS) (cfr. sottostante capitolo "capitale umano").

Il treno storico è un'attività svolta durante alcuni fine settimana o giorni festivi e offre ai passeggeri un'occasione speciale per vivere un viaggio in un'atmosfera di altri tempi a bordo di un treno storico composto dall'elettrotreno ABDe 6/6 del 1963 e da un vagone AB4 del 1923, nella cornice dei paesaggi mozzafiato delle Centovalli. Questa offerta nata nel 2020 in collaborazione tra le FART e la SEFT (Società Esercizio Ferroviario Turistico) ha mostrato finora un'importante crescita. Nel 2022 il successo è stato importante ed è stato possibile incrementare del 55% il fatturato da CHF 11'000 a 17'000.

Dal 2021 la proprietà e gestione dell'esercizio della funivia Verdasio-Rasa è stata assunta dal Comune di Centovalli. La nostra società si è limitata nel 2022 a occuparsi della gestione degli introiti per conto del Comune. Si ricorda che la funivia Intragna-Pila-Costa, fino al 2021 di proprietà delle FART, non è stata attiva durante il 2022.

Il buon andamento finanziario dell'anno 2022 permette di invertire la rotta rispetto alle perdite subite nel biennio precedente e consente di ricostituire a bilancio parte delle riserve sciolte negli ultimi anni a copertura dei disavanzi subiti. Anche gli anni a venire saranno rappresentati da importanti sfide, tra cui i lavori legati al nuovo deposito e officina a Riazino, l'arrivo e messa in esercizio del nuovo materiale rotabile fornito da Stadler, i progetti di rinnovo delle stazioni e adattamento alla LDis nonché, nel medio termine,

la totale decarbonizzazione della flotta autobus. Per affrontare queste sfide per la Direzione è importante poter disporre di una situazione aziendale solida sia a livello finanziario che organizzativo e strategico.

La Direzione è altresì convinta che il trend positivo osservato nell'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico potrà essere confermato anche negli anni a venire, grazie agli avvenuti incrementi dell'offerta su gomma e nel medio termine al futuro potenziamento dell'offerta previsto tra Locarno e Intragna nell'ambito del Programma di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria.

## Marketing

Il 2022 può essere considerato come l'anno della ripartenza per le attività di marketing e di comunicazione che hanno finalmente potuto essere pianificate e implementate con nuovo slancio e rinnovato entusiasmo. Rispetto al periodo pre-pandemico l'azienda si è focalizzata maggiormente sulla comunicazione digitale e sull'uso dei social media ma anche sulla vicinanza al territorio. Ruolo di primo piano hanno infatti rivestito le attività volte a promuovere la ferrovia in abbinamento alla regione delle Centovalli e delle Terre di Pedemonte, ma anche l'introduzione di una campagna itinerante, grazie alla realizzazione di uno stand dedicato alla promozione della ferrovia. L'inaugurazione del rinnovato deposito di Camedo, riaperto al pubblico in occasione dei viaggi del treno storico, ha permesso di dare nuovo slancio anche a questa proposta di viaggio sempre più apprezzata da un ampio e variegato pubblico di utenti. La campagna Farteducando, svolta in collaborazione con il testimonial Ricky Petrucciani, si è focalizzata sui temi dell'educazione e della sicurezza in viaggio. Il tema della sicurezza è stato anche uno dei temi proposti dalla campagna di comunicazione interna avviata nel mese di maggio per sensibilizzare i collaboratori sui valori aziendali. Da rilevare infine che, nel 2022, Lonely Planet ha nuovamente inserito la nostra ferrovia nella classifica delle 10 ferrovie europee più spettacolari.

**Nell'anno in rassegna sono entrati nel vivo i lavori preparatori in vista dei festeggiamenti per il giubileo dei 100 anni della ferrovia che prenderanno avvio a partire dal 25 novembre 2023. In particola-**

**re, sono stati allacciati i contatti per la raccolta dei fondi e sono proseguiti o stati avviati le attività e i progetti per l'evento inaugurale del 25 novembre 2023, la pubblicazione del centenario, lo sviluppo del sito internet ed altre iniziative che saranno rivelate nel corso del medesimo anno.**

## Sicurezza

Il 2022 si è chiuso con dei buoni risultati per quanto riguarda le attività che incidono sulla sicurezza.

Durante l'anno è stato finalizzato il nuovo accordo tra FART, Città di Locarno, Pompieri di Locarno e l'International Fire Accademy relativo ai nuovi piani di intervento, la fornitura di nuovi mezzi di soccorso e la formazione specialistica del corpo pompieri. Questa misura ha lo scopo di assicurare un intervento efficace e coordinato in caso di necessità di soccorso per eventi che dovessero verificarsi su impianti ferroviari sulla tratta Locarno-Camedo della linea ferroviaria.

Per la sicurezza ferroviaria è stato rilevante il caso di deragliamento del treno trainato vuoto durante le manovre che si sono rese necessarie in seguito ad un incendio in galleria, causato da un'impresa esterna durante dei lavori sulla tratta. Non vi sono stati effetti per le persone e in seguito al ristabilimento della normale situazione, sono state implementate le necessarie misure atte a ridurre il rischio del ripetersi di eventi simili in futuro.

Nel 2022 non si sono registrati casi gravi di infortuni, né di malattie professionali. Continua comunque la proficua collaborazione con Swiss Safety Center, specialisti di sicurezza sul lavoro, per identificare nuovi pericoli e ridurre costantemente i rischi.

Sul piano della sicurezza informatica, la sempre maggiore digitalizzazione delle operazioni e dei processi aziendali rende di fondamentale importanza dotarsi di efficaci difese contro i Cyber attacchi.

Per questo motivo l'Ufficio Federale dei Trasporti ha annunciato che le imprese attive nel settore del trasporto pubblico dovranno dotarsi entro il 2024 di un Sistema di Gestione della Sicurezza Informatica. I lavori sono in corso e il nuovo Sistema renderà necessario, oltre all'impiego di nuove tecnologie, cam-

biare alcune abitudini e comportamenti personali che potrebbero rappresentare un rischio per la sicurezza. È stata inoltre confermata la collaborazione con Gruppo Sicurezza, azienda attiva nella consulenza sulla sicurezza informatica.

## Capitale umano

Nel corso del 2022 sono state impiegate 259 persone (+ 1 unità rispetto al 2021).

Le uscite con sostituzione durante il 2022 sono state le seguenti:

4 collaboratori	Pensionamenti (fine 2021 e 2022)
13 collaboratori	Partiti per una nuova sfida professionale (fine 2021 e 2022)

I cambiamenti di funzione e le promozioni interne durante il 2022 sono state le seguenti:

12 collaboratori	Cambio di funzione
9 collaboratori	Promozione interna

Come si evince dai dati summenzionati, ben 21 collaboratori hanno avuto una promozione interna o hanno cambiato funzione; quando le condizioni sono date, nelle sostituzioni di certe funzioni l'impresa favorisce lo sviluppo della carriera professionale dei suoi collaboratori.

A livello di formazione, nel 2022:

- è proseguita la formazione dei quadri dirigenti e la medesima si è concentrata nella conduzione dei gruppi e dei team, questo nell'ottica di migliorare costantemente la competenza nella gestione dei collaboratori.
- è stata impartita agli autisti attivi da diversi anni in azienda la medesima formazione svolta al folto gruppo di conducenti assunti nell'autunno 2020 in vista del potenziamento dell'offerta di trasporto del 2021 (dicembre 2020);
- sono state svolte formazioni mirate per il personale della tecnica.

Anche nel 2022 il personale è stato sottoposto ad una valutazione. I giudizi della medesima sono stati migliori rispetto a quelli del 2021. Grazie al proprio operato e quindi al risultato della valutazione, l'85% del personale ha ottenuto un complemento salariale. L'azienda ha potuto inoltre identificare le aree di miglioramento e per le stesse definire gli ambiti di formazione dei prossimi due anni.

A livello di tutela e promozione della salute nel 2022 il Consiglio di amministrazione ha deciso di riconoscere al personale una partecipazione al premio per l'indennità per perdita di guadagno in caso di malattia a suo carico. Il 75% dei collaboratori ha beneficiato di questo contributo.

Negli ultimi due mesi del 2022 l'azienda ha promosso un sondaggio volto a misurare il grado di soddisfazione del personale. Con la ditta consulente sono in corso le valutazioni dei risultati, da cui dovranno scaturire eventuali misure correttive. I dati ancora provvisori non indicano particolari criticità.

Anche nel 2022 è proseguita la collaborazione con la Sezione del sostegno sociale del Dipartimento cantonale della sanità e della socialità. Sono stati offerti mediamente 12 posti per attività di utilità pubblica (AUP) o di inserimento professionale. La conduzione di queste persone è gestita e coordinata da un'operatrice sociale.

Le persone beneficiarie di contributi d'assistenza partecipanti al progetto hanno prestato attività di utilità pubblica (AUP) in seno alla nostra società svolgendo principalmente lavori di pulizia e sanificazione dei veicoli e dei distributori automatici dei biglietti e il conteggio dei passeggeri sulla linea ferroviaria. In alcuni casi, gli utenti hanno supportato dei servizi all'interno dell'amministrazione nell'ambito di lavori di archiviazione e di immissione di dati a fini statistici.

Nel 2022, quattro collaboratori AUP hanno ottenuto presso le FART un contratto di lavoro a tempo indeterminato: due come autisti di autobus, uno come macchinista treno e uno nella funzione di impiegato presso la biglietteria; un collaboratore AUP ha trovato invece un posto di lavoro all'esterno della 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 sono proseguiti anche se con un notevole ritardo. La necessità di soddisfare le specifiche tecniche delle disposizioni d'esecuzione dell'Ordinanza sulle ferrovie (DE-Oferr) in ambito della Legge sui disabili (LDis) e garantire contemporaneamente la necessità di circolare su un'infrastruttura italiana, non preparata per queste esigenze della legislazione svizzera, ha richiesto di rivedere completamente la sagoma limite degli ostacoli. Di conseguenza, la forma della parte inferiore del treno è stata modificata. Questo ha avuto delle conseguenze sui tempi di realizzazione dei treni che si allungano di circa 12 mesi rispetto ai tempi di fornitura 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. Sono iniziati i lavori di sostituzione dell'impianto di sicurezza per le stazioni di Muralto (compreso l'incrocio in galleria), S. Martino e Verscio, che saranno messi in funzione a fine marzo 2023. Tale progetto fa parte del contratto sottoscritto con Siemens Mobility, che permetterà entro fine 2025 di rinnovare completamente l'impianto di sicurezza tra Muralto e Camedo. Tutti i piani dei progetti LDis sono in attesa di approvazione da parte dell'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT), per alcuni di questi (Muralto, Solduno, Verscio e Cavigliano) è stata rilasciata la decisione d'approvazione dei piani e sarà quindi possibile realizzare i lavori di adeguamento nel corso del 2023. A inizio 2022 sono stati inoltrati all'UFT i dossier dei due progetti Prossif2035 di Intragna e Tegna con diversi mesi di ritardo rispetto ai tempi pianificati, in quanto si è voluto adeguare i progetti di massima alle richieste dei due Comuni coinvolti, Centovalli e Terre di Pedemonte. Per questi interventi, le decisioni di approvazione dei piani da parte dell'UFT sono da prevedere per fine 2023/inizio 2024.

Nel settore delle autolinee, dopo i notevoli investimenti del 2020, il fabbisogno di nuovi veicoli si è ridotto; nel 2022 non ci sono stati nuovi acquisti di autobus. Entro la fine del 2023 bisognerà, invece, provvedere alla sostituzione di due MINI bus poiché i due veicoli facenti parte dell'attuale flotta, oltre a essere vetusti, non sono conformi alla LDis.

Il progetto per la nuova officina-deposito a Riazzi no ha mostrato nel corso del 2022 diversi progressi: le domande di costruzione per la demolizione dello stabile attuale nonché per la costruzione di quello nuovo sono state depositate.

Per la domanda di costruzione relativa alla demolizione dello stabile esistente, è stata rilasciata la licenza edilizia contro la quale è stato interposto ricorso.

Contro la domanda di costruzione della nuova officina-deposito è stata depositata un'opposizione.

Un processo di negoziazione è in corso con il ricorrente/opponente con l'obiettivo di trovare al più presto un accordo e poter cominciare i lavori. Al momento, rispetto al programma lavori del progetto definitivo, si stimano 4 mesi di ritardo. La nuova costruzione dovrebbe essere completata per la fine del 2024.

## Qualità

Anche nel 2022 gli indicatori risultanti dal sistema di rilevamento della qualità gestito dall'Ufficio Federale dei Trasporti mostrano una tendenza generale al miglioramento, sia per il settore ferrovia che per quello delle autolinee.

La ferrovia mostra ottimi risultati riguardo l'ordine e la pulizia dei veicoli e in generale delle aree fermate. Meno soddisfacenti sono i risultati della funzionalità della dotazione di bordo e dell'informazione a bordo veicolo, aspetti che potranno essere decisamente migliorati con l'arrivo dei nuovi treni.

Per le autolinee ottengono ottimi risultati il comportamento del personale e la qualità dei veicoli; gli aspetti da migliorare ulteriormente per soddisfare appieno i requisiti dell'Ufficio Federale dei Trasporti, restano la funzionalità dell'informazione a bordo veicolo (migliorata di 4 punti percentuali rispetto al 2021), la qualità delle aree fermate di proprietà dei Comuni (migliorata di 8 punti percentuali rispetto al 2021) e la puntualità del servizio (migliorata di 3

punti percentuali rispetto al 2021); aspetto quest'ultimo dipendente fortemente dalle condizioni di traffico e dal sistema viario, elemento sul quale l'azienda può influire solo indirettamente.

In conclusione, la Direzione esprime un sentito ringraziamento al Consiglio d'Amministrazione per l'ottima collaborazione e la fiducia dimostrate nella gestione strategica dell'azienda. Un sentito grazie anche al personale, che attraverso la collaborazione e l'impegno profusi quotidianamente contribuisce in maniera significativa allo sviluppo della nostra azienda in un periodo contraddistinto da cambiamenti epocali.

# Commento sull'esercizio aziendale

## Andamento generale

L'esercizio 2022 chiude con un utile aziendale di CHF 1'421'000 e può essere considerato come un ottimo risultato dopo due annate travagliate e contraddistinte dagli effetti della pandemia da COVID-19. La gestione corrente ha infatti generato un'eccedenza di proventi per la prima volta dal 2019. Nel 2022, in particolare la ferrovia ha mostrato l'incremento di introiti più importante rispetto al 2021. Pur non raggiungendo ancora i livelli del 2019, sia a livello di introiti che di passeggeri, la ferrovia ha dimostrato una buona ripresa anche grazie alle attività di marketing e promozione che hanno suscitato l'interesse dell'utenza, sia regionale che turistica. Le autolinee hanno chiuso per il secondo anno consecutivo in cifre nere. Come nel 2021, anche nel 2022 tutti i settori indennizzati del trasporto pubblico hanno visto un aumento degli introiti rispetto all'esercizio precedente. La Direzione è convinta che questa tendenza si possa registrare anche negli anni a venire come conseguenza dell'accresciuto utilizzo del trasporto pubblico da parte dell'utenza, una tendenza generata grazie anche ai potenziamenti dell'offerta promossi dagli enti pubblici committenti delle prestazioni.

All'interno dei singoli settori indennizzati, l'unico che ha registrato una perdita aziendale nel 2022 è quello dell'infrastruttura ferroviaria. Rispetto alle entrate previste nell'ambito della stipula della convenzione sulle prestazioni quadriennale 2021-2024, i ricavi generati dal settore infrastruttura per l'utilizzo della traccia ferroviaria a consuntivo 2022 si attestano al di sotto rispetto al preventivo. Inoltre, sempre in riferimento alla convenzione quadriennale, i costi effettivi superano quelli preventivati: questo è dovuto principalmente a dei costi straordinari contabilizzati nel 2022 nonché dal cambiamento nel metodo di attribuzione dei costi amministrativi ai centri di profitto avvenuto d'intesa con l'Ufficio federale dei trasporti. Negli altri settori, le rispettive riserve all'interno del capitale proprio aumenteranno come conseguenza del positivo andamento aziendale del 2022. Per quanto riguarda le attività accessorie dell'impianto di teleriscaldamento e del palazzo residenziale in via Galli, le criticità sono note e la Direzione è in fase di valutazione delle varie opzioni praticabili al fine di trovare delle soluzioni soddisfacenti.

Nella tabella che segue sono illustrati i dati relativi al conto economico 2022, oltre al consuntivo dell'anno precedente.



## Conto economico 2022

Descrizione	2022	%	2021	%
	CHF		CHF	
Introiti da trasporto	10'515'295		7'995'921	
Indennità enti pubblici -Allegato 2.5)	35'014'968		31'044'568	
Servizio a favore di terzi	506'211		4'377'526	
Altri ricavi	753'456		477'565	
<b>Ricavi</b>	<b>46'789'930</b>	<b>100%</b>	<b>43'895'580</b>	<b>100%</b>
Costi del personale	-25'108'214		-23'732'891	
Spese generali	-2'124'920		-1'778'773	
Promozioni trasporti	-338'448		-174'173	
Assicurazioni e rifusione danni	-532'452		-410'971	
Servizi da parte di terzi	-2'359'821		-5'862'109	
Locazione, affitti e leasing	-769'222		-715'898	
Energia e prodotti di consumo	-2'745'818		-2'085'184	
Materiale e prestazioni di terzi per la manutenzione	-2'013'387		-2'086'330	
<b>Spese d'esercizio</b>	<b>-35'992'282</b>	<b>-77%</b>	<b>-36'846'329</b>	<b>-84%</b>
Ammortamenti e rettifiche di valore -Allegato 2.6)	-8'582'631		-7'634'839	
<b>Risultato d'esercizio -EBIT)</b>	<b>2'215'017</b>	<b>5%</b>	<b>-585'588</b>	<b>-1%</b>
Ricavi finanziari	48'946		26'765	
Costi finanziari	-692'669		-374'398	
<b>Risultato gestione finanziaria</b>	<b>-643'723</b>		<b>-347'633</b>	
Ricavi estranei	862'393		1'210'840	
Costi estranei	-746'375		-1'111'697	
<b>Risultato estraneo -Allegato 2.7)</b>	<b>116'018</b>		<b>99'143</b>	
Ricavi straordinari	155'737		-	
Costi straordinari	-339'065		-1'393'300	
<b>Risultato straordinario -Allegato 2.8)</b>	<b>-183'328</b>		<b>-1'393'300</b>	
<b>Imposte</b>	<b>-83'176</b>		<b>-79'819</b>	
<b>Risultato aziendale</b>	<b>1'420'808</b>	<b>3%</b>	<b>-2'307'197</b>	<b>-5%</b>

Il conto economico 2022 chiude con un'eccedenza di proventi di circa CHF 1'421'000. Di seguito sono illustrate le voci 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 7.3 mio (2021: CHF 5.5 mio);
- introiti stabili per il servizio diretto, le cui entrate sono state di CHF 1.9 mio (2021: CHF 1.9 mio);
- incremento delle entrate generate dal servizio interno (che comprende i titoli di trasporto congiunto FART/SSIF denominato biglietto turistico), con ricavi di CHF 1'334'000 (2021: CHF 580'000).

L'analisi degli introiti da trasporto è da effettuare separatamente per i settori ferrovia ed autolinee.

Pur non raggiungendo ancora i livelli di introiti da trasporto precedenti alla pandemia, la ferrovia ha mostrato ottimi segnali di ripresa nel 2022, rispetto al 2020 e al 2021 ha potuto circolare con maggiore continuità e regolarità. Il 2021 è stato un anno con numeri eccezionali dovuti al turismo estivo, in particolare nei mesi di agosto e settembre. Dall'altra parte le forti limitazioni nel traffico ferroviario imposte fino a giugno 2021 per quanto riguarda la tratta su territorio italiano hanno rappresentato un importante ostacolo. Come detto, il 2022 è stato invece più regolare e nonostante l'afflusso di turisti in leggero calo durante i mesi estivi, è stato possibile incrementare il fatturato.

Per le autolinee le considerazioni sono diverse. Con il cambio d'orario 2020, l'offerta di trasporto pubblico è stata praticamente raddoppiata. Per quanto riguarda la domanda non è ragionevole dall'altra parte un incremento così importante e immediato, bensì un graduale aumento dei passeggeri come conseguenza del potenziamento dell'offerta che si spera possa favorire la scelta di sempre più utenza a utilizzare il trasporto pubblico.

Le entrate della Comunità tariffale Arcobaleno e del 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 aggiornate a intervalli regolari.

## 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 e il contributo cantonale versato a garanzia dei ricavi della Comunità tariffale Arcobaleno. L'aumento delle indennità percepite nel 2022 rispetto al 2021 è principalmente dato dagli incrementi a preventivo dei costi del personale (CHF +1.6 mio), delle spese generali (CHF +0.2 mio), dei costi dell'energia (CHF +0.5) nonché degli ammortamenti (CHF +0.2) ipotizzati in sede di allestimento dell'offerta.

## Servizio a favore di terzi

Questa voce contabilizza la fatturazione dei servizi svolti per conto di terzi. Fino al 2021, all'interno di questa posizione venivano altresì contabilizzate le fatturazioni interne delle prestazioni effettuate tra servizi all'interno dell'azienda. Per la chiusura dei conti del 2022 è stato deciso di rinunciare a queste fatturazioni interne a livello di contabilità finanziaria, in quanto questo meccanismo aveva le sue origini nella contabilità strutturata nei due settori ferrovia e autolinee come avvenuto fino all'esercizio 2018. A seguito della presentazione della contabilità finanziaria in forma integrata, senza quindi la distinzione dei settori della ferrovia e delle autolinee, questo meccanismo non è più necessario e opportuno, in quanto la fatturazione delle prestazioni tra centri di costo (ore o Km) avviene esclusivamente a livello di contabilità analitica. A titolo di paragone, dei CHF 4.378 mio contabilizzati nel 2021 come "Servizio a favore di terzi", ben CHF 4.047 mio si riferivano a fatturazioni interne. Di conseguenza, se si considerano esclusivamente i servizi prestati a terze parti, il fatturato è aumentato in maniera importante da CHF 331'000 a CHF 506'000.

## 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 311'000, -3% rispetto al 2021) nonché gli introiti generati dagli inserti pubblicitari installati in particolare sugli autobus (CHF 192'000, +22% rispetto al 2021).

## Spese d'esercizio e ammortamenti

Le spese per stipendi e salari mostrano un aumento del 5.8% rispetto al consuntivo dell'anno precedente. Dall'altra parte, il numero degli effettivi al 31.12.2022 ammonta a 238 espresso in equivalenti a tempo pieno ed è in linea con il dato al 31.12.2021. La variazione è riconducibile a un aumento delle spese nel conto stipendi e salari, principalmente dovuta agli scatti salariali definiti dal contratto collettivo di lavoro, per CHF 375'000; l'incremento è da ricondurre anche all'aumento nel conto "Indennità varie" per circa CHF 130'000, importo che è dovuto al versamento del complemento salariale e alla partecipazione dell'azienda al finanziamento dell'assicurazione perdita salario in caso di malattia; si tratta in questi casi di misure decise dal Consiglio di amministrazione sulla base di disposizioni potestative incluse nel CCL. Inoltre, un incremento di CHF 383'000 dovuto alle facilitazioni di viaggio per il personale (AG-FVP) ha contribuito alla variazione complessiva nei costi del personale tra il 2021 ed il 2022 che si attesta a circa CHF + 1.4 mio. È stato infine stanziato un contributo straordinario di CHF 125'000 a favore del risanamento della cassa pensione in virtù di una decisione presa dal Consiglio d'Amministrazione che regola l'importo massimo che può essere stanziato a questo scopo durante il quadriennio 2021-2024.

Nelle altre voci presenti tra le spese d'esercizio indichiamo gli incrementi più significativi.

Tra le "Spese generali" si trova in particolare l'incremento degli accantonamenti per cause legali per CHF 300'000 a spiegare la variazione rispetto all'anno precedente.

Alla voce "Promozione trasporti" si nota un incremento di circa CHF 140'000. Negli anni contraddistinti dalla pandemia le attività di promozione sono state parzialmente ridotte, misura che ha generato minori costi. Grazie all'allentamento generale della pandemia, è stato possibile tornare a offrire attività di promozione a pieno regime. Si ricorda poi che il 2023 rappresenterà l'anno del centenario per la ferrovia e una parte dei costi in preparazione di tale importante giubileo sono già stati sostenuti nel 2022.

Alla voce "Assicurazioni e rifusione danni" l'aumento è da attribuire ai sinistri occorsi durante l'anno e i costi si

riferiscono alle fatture pagate per le riparazioni necessarie ai veicoli, che sono poi state rifatturate alle assicurazioni, qualora le condizioni fossero soddisfatte per il rimborso. Dal 2022 infatti le fatture e relativi rimborsi assicurativi vengono presentati al lordo e non più al netto, per questo sia i costi verso fornitori che i ricavi da rimborsi assicurazioni hanno mostrato degli aumenti. Alla voce "Servizi da parte di terzi" la diminuzione è di CHF 3.5 mio, ma nel 2021 ben CHF 4.024 mio si riferivano a fatturazioni interne (si veda anche capitolo "Servizio a favore di terzi"). Di conseguenza, al netto di questo cambiamento, l'incremento dei costi per servizi da parte di terzi è di CHF 522'000.

Constatiamo che l'aumento complessivo dei costi d'esercizio, dopo correzione delle fatturazioni interne contabilizzate nel 2021 (si veda commento sopra), risulta in percentuale più basso rispetto all'incremento degli introiti da trasporto (+10% e +32%, rispettivamente).

L'aumento dei costi per gli ammortamenti relativi agli impianti e veicoli dei settori indennizzati si attesta al 12%. Questo è dovuto in particolare all'ammortamento più alto rispetto al preventivo contabilizzato con riferimento ai treni attualmente in circolazione che verranno sostituiti a fine 2024 dal nuovo materiale rotabile di fabbricazione Stadler. Questa misura è stata concordata con i committenti e ha un impatto a conto economico per circa CHF 700'000.

## Risultato gestione finanziaria

Attesta il risultato derivante dalla contabilizzazione dei proventi e dei costi derivanti da interessi, spese e commissioni bancarie, perdite realizzate e non su posizioni in valuta estera o su strumenti finanziari in gestione. I costi derivanti dalla gestione finanziaria sono incrementati in modo significativo a causa della perdita di valore sulle posizioni in Euro (impatto: CHF 146'000) e su titoli (impatto: CHF 402'000).

## 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, contributo divisione dell'Azione Sociale e delle famiglie (attività di "impresa sociale"), altri contributi, treno storico, servizi turismo e campeggi. Tra i ricavi estranei si nota una diminuzione dovuta principalmente alla cessazione

del prestito di personale per l'esercizio delle funivie Verdasio-Rasa e Intragna-Pila-Costa (- CHF 325'000), alla vendita di vecchio materiale (- CHF 224'000) e alla riduzione degli introiti da teleriscaldamento (- CHF 21'000), parzialmente compensati da incrementi negli affitti (+ CHF 53'000), da altri contributi (Interreg e istituti di previdenza, + CHF 129'000).

La diminuzione percentuale nei costi estranei è in linea con quella complessiva osservata tra i ricavi (circa -30%). I costi operativi della centrale di teleriscaldamento sono diminuiti di CHF 159'000. Ciò è dovuto principalmente all'attribuzione dei costi amministrativi al relativo centro di profitto che nel 2021 è risultato molto più alto della norma a seguito dell'ammortamento straordinario resosi necessario, nonché dal rinnovo del contratto con il fornitore del cippato, che attraverso un prezzo più basso rispetto al passato ha permesso di risparmiare sui costi dell'energia. La cessazione delle attività presso le funivie di proprietà del Comune delle Centovalli ha avuto un impatto in diminuzione anche sui costi estranei, oltre che sui ricavi (si veda sopra). L'impatto è di - CHF 302'000. A compensazione di tali diminuzioni, si osservano gli incrementi relativi al progetto AUP (+ CHF 54'000), ai costi per altri

servizi (treno storico, servizi turismo e campeggio) per CHF 54'000, nonché sugli ammortamenti ordinari relativi al palazzo e al teleriscaldamento (+ CHF 21'000). È stato inoltre incrementato di ulteriori 300'000 CHF l'accantonamento per vertenze legali in relazione a eventuali pretese derivanti da un contenzioso riguardante i maggiori costi sostenuti da privati a seguito della presenza della galleria ferroviaria sotterranea.

## Servizio a favore di terzi

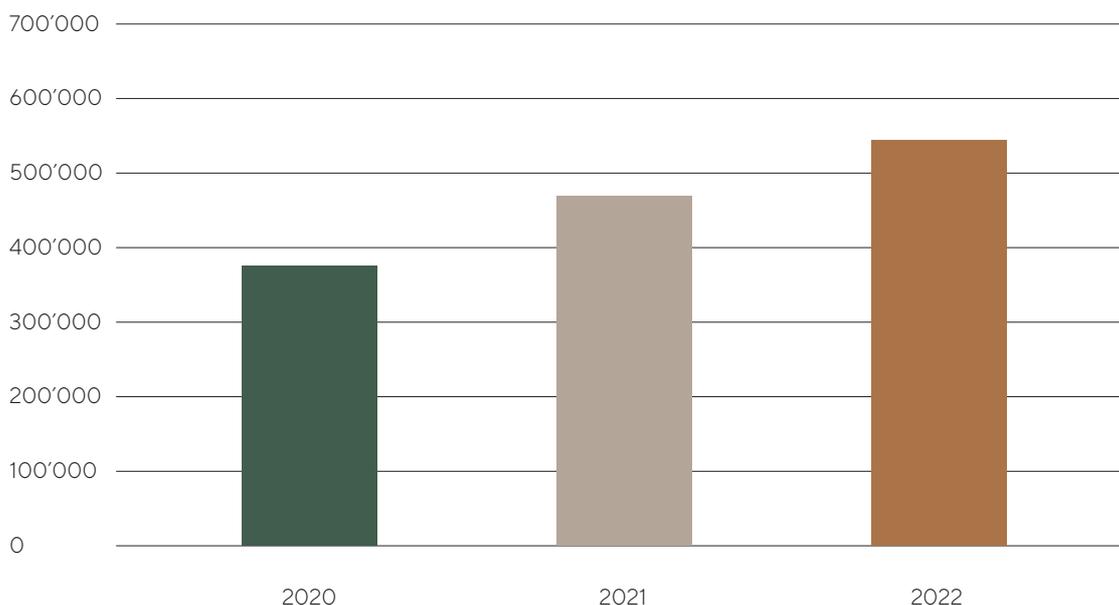
### Ferrovie

Le prestazioni in treno-km sono risultate in aumento rispetto al 2021 (+19%). Come descritto nel capitolo "Rapporto della Direzione", il 2022 ha rappresentato il primo anno piuttosto stabile e regolare dopo il periodo pandemico che ha avuto forti impatti sugli anni 2020 e 2021. I treni, seppure con minori coppie di corse rispetto al 2019 nel traffico internazionale, hanno infatti circolato in maniera piuttosto regolare durante tutto l'anno.

L'evoluzione del volume dei passeggeri della ferrovia mostra una ripresa rispetto al 2021, come illustrato dalla tabella che segue:

Passeggeri ferrovia	2020	2021	2022	Differenza 2021-2022
Totale annuo	370'615	468'221	546'216	+17%

## Evoluzione passeggeri ferrovia



In totale nel 2022 i passeggeri trasportati sono stati circa 546'000, a fronte di circa 468'000 passeggeri del 2021 (+17%). L'aumento è in linea con le attese, considerando che il 2021 ha ancora subito importanti ripercussioni della pandemia, soprattutto per quanto riguarda il traffico internazionale la cui offerta è stata ampiamente limitata fino a giugno. Il 2019 rimane un importante anno di riferimento, in quanto ha mostrato numeri da record per quanto riguarda la percorrenza della ferrovia. L'obiettivo della Direzione è quello di raggiungere e superare queste cifre nei prossimi anni. A causa di eventi straordinari e perturbazioni, nel 2022, la circolazione ferroviaria è stata interrotta parzialmente o integralmente per quasi due mesi (non consecutivi).

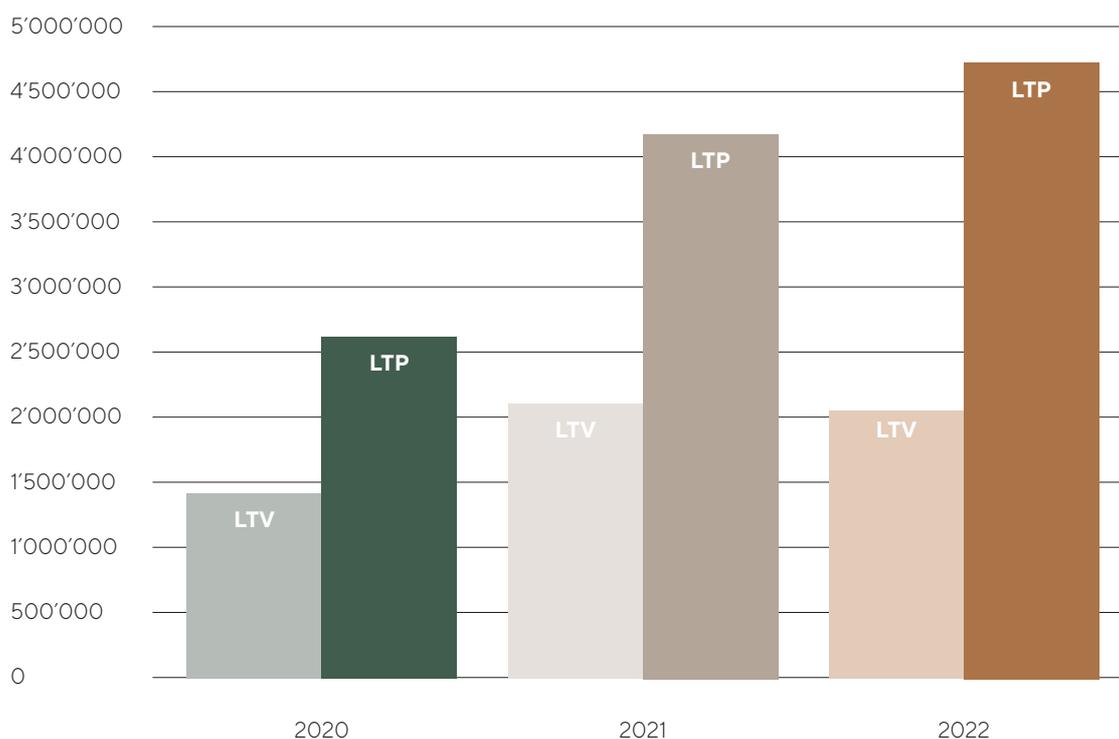
#### Autolinee

Sia nel traffico regionale che in quello urbano, osserviamo valori molto simili per quanto riguarda i Km percorsi dai veicoli sulle linee indennizzate. Sia il traffico regionale (Km 1'772'613 nel 2022 contro 1'763'737 nel 2021) che il traffico urbano (Km 1'689'395 nel 2022 contro 1'702'762 nel 2021) si sono assestati su valori simili nel secondo anno completo dopo il cambio d'orario avvenuto a fine 2020, che ha generato notevoli differenze tra il 2021 e il 2020. I dati dei viaggiatori trasportati si attestano come segue sotto.

L'incremento della domanda da parte degli utenti delle autolinee osservato l'anno scorso si è confermato per le linee urbane, che hanno mostrato un aumento dell'11.4%. Le linee regionali si sono invece assestate ad un livello piuttosto stabile (leggera diminuzione in misura del 2.5%).

Passeggeri autolinee	2020	2021	2022	Differenza 2021-2022
Linee LTV	1'428'626	2'090'853	2'039'478	-2.5%
Linee LTP	2'621'916	4'200'456	4'679'909	+11.4%

#### Evoluzione passeggeri autolinee



### Nuova chiave riparto introiti Comunità tariffale Arcobaleno (CTA) e Ticino Ticket (TT)

Nel corso del 2022 durante due periodi distinti si è proceduto a svolgere un rilevamento della struttura dei titoli di trasporto della CTA. Le nuove chiavi di riparto (CTA e TT) che considerano anche la domanda di trasporto entreranno in vigore dal 2024.

Di seguito sono esposte la chiave attuale (scadenza 2023) e quelle nuove:

	Chiave CTA		
	2023	Differenza %	Dal 2024
Autolinee regionali	2.8786%	-0.1808%	2.6978%
Ferrovia	1.0938%	0.0181%	1.1119%
Autolinee urbane	5.5183%	-0.7280%	4.7903%
<b>Totale</b>	<b>9.4907%</b>	<b>-0.8907%</b>	<b>8.6000%</b>

La chiave di riparto Ticino Ticket (la prima da quando esiste questo titolo di trasporto) sarà la seguente:

	Chiave TT dal 2024
Autolinee regionali	9.4655%
Ferrovia	3.6677%
Autolinee urbane	17.9748%
<b>Totale</b>	<b>31.1080%</b>

Applicando agli introiti del 2022 le nuove chiavi di riparto 2024, le FART avrebbero incassato maggiori introiti per circa CHF 890'000.

Salutiamo positivamente questa impostazione che permetterà una ripartizione degli introiti comunitari e turistici più equa e conforme all'effettivo consumo del trasporto da parte dei viaggiatori.





# 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 i risultati conseguiti nei diversi settori aziendali:

	2022	2021
<b>Conto risultati dell'impresa</b>		
<b>Eccedenza dei proventi</b>	<b>2'314'809</b>	<b>417'521</b>
Ferrovia LFerr	-	-
Ferrovia LTV	1'097'796	-
Autolinee LTV	308'136	315'285
Autolinee LTP	908'877	102'236
Attività accessorie	-	-
<b>Eccedenza oneri</b>	<b>- 894'001</b>	<b>- 2'724'718</b>
Ferrovia LFerr	- 781'630	- 446'375
Ferrovia LTV	-	- 708'333
Autolinee LTV	-	-
Autolinee LTP	-	-
Attività accessorie	- 112'371	- 1'570'010
<b>Risultato aziendale</b>	<b>1'420'808</b>	<b>- 2'307'197</b>

# Conclusioni e proposte all'Assemblea generale

L'esercizio 2022 chiude con un utile aziendale di CHF 1'420'808.

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

	2022
<b>Proposta impiego del risultato 2022</b>	
<b>Attribuzione a riserve</b>	<b>2'314'809</b>
Riserva eventuali disavanzi futuri infrastruttura (art. 67 LFerr)	-
Riserva eventuali disavanzi futuri viaggiatori (art. 36 LTV)	937'288
Riserva eventuali disavanzi futuri trasporto pubblico (art. 27 LTP)	908'877
Riserve da utili secondo disposizioni statutarie (art. 31 statuto)	23'432
Riserve facoltative da utili	445'212
<b>Prelevamento da riserve</b>	<b>- 894'001</b>
Riserva eventuali disavanzi futuri infrastruttura (art. 67 LFerr)	- 781'630
Riserva eventuali disavanzi futuri viaggiatori (art. 36 LTV)	-
Riserva eventuali disavanzi futuri trasporto pubblico (art. 27 LTP)	-
Riserve da utili secondo disposizioni statutarie (art. 31 statuto)	-
Riserve facoltative da utili	- 112'371

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	31.12.2022	%	31.12.2021	%
<b>Attivi</b>	CHF		CHF	
Cassa	152'652		122'550	
Conti correnti postali	2'546'404		3'216'474	
Conti correnti bancari	7'461'703		9'558'836	
Titoli	1'993'465		2'375'321	
<b>Mezzi liquidi</b>	<b>12'154'224</b>	<b>8%</b>	<b>15'273'181</b>	<b>11%</b>
Crediti da forniture e prestazioni verso terzi	153'571		751'103	
Crediti da forniture e prestazioni verso azionisti	8'482'677		2'752'482	
Crediti da forniture e prestazioni v. società di trasporto	3'305'497		3'422'357	
<b>Crediti da forniture e prestazioni</b>	<b>11'941'745</b>	<b>8%</b>	<b>6'925'942</b>	<b>5%</b>
<b>Altri crediti a breve termine</b> (Allegato 2.1)	<b>28'736'729</b>	<b>20%</b>	<b>27'030'664</b>	<b>20%</b>
<b>Scorte</b>	<b>192'862</b>		<b>428'687</b>	
<b>Ratei e risconti attivi</b>	<b>1'958'621</b>	<b>1%</b>	<b>821'277</b>	<b>1%</b>
<b>Attivo circolante</b>	<b>54'984'181</b>	<b>38%</b>	<b>50'479'751</b>	<b>37%</b>
<b>Immobilizzazioni finanziarie</b>	<b>20'005</b>		<b>20'005</b>	
Immobilizzazioni materiali immobiliari	3'962'674		4'139'425	
Impianti (Allegato 2.2)	50'419'212		49'494'614	
Veicoli (Allegato 2.2)	17'644'158		23'524'111	
Mobilio (Allegato 2.2)	2'583'665		2'960'737	
Oggetti non ultimati (Allegato 2.2)	14'409'311		5'427'216	
<b>Immobilizzazioni materiali</b>	<b>89'019'020</b>	<b>62%</b>	<b>85'546'103</b>	<b>63%</b>
<b>Attivo fisso</b>	<b>89'039'025</b>	<b>62%</b>	<b>85'566'108</b>	<b>63%</b>
<b>Totale attivi</b>	<b>144'023'206</b>	<b>100%</b>	<b>136'045'859</b>	<b>100%</b>

Descrizione	31.12.2022	%	31.12.2021	%
<b>Passivi</b>	CHF		CHF	
Debiti per forniture e prestazioni verso terzi	1'895'806		1'426'688	
Debiti per forniture e prestazioni v. società di trasporto	20'383		25'179	
Debiti onerosi a breve termine	12'731'000		12'093'000	
Prestiti da azionisti a breve termine (Allegato 2.3)	2'811'198		1'381'057	
Altri debiti a breve termine	402'254		189'155	
Ratei e risconti passivi	1'586'802		2'329'156	
Accantonamento imposte	34'166		95'566	
Altri accantonamenti a breve termine	409'211		-	
<b>Capitale di terzi a breve termine</b>	<b>19'890'820</b>	<b>14%</b>	<b>17'539'801</b>	<b>13%</b>
Debiti onerosi a lungo termine (Allegato 3.7)	35'781'000		36'874'000	
Prestiti da azionisti a lungo termine (Allegato 2.3)	69'021'607		64'039'019	
Altri debiti a lungo termine	2'178'386		2'178'386	
Accantonamenti a lungo termine	715'931		400'000	
<b>Capitale di terzi a lungo termine</b>	<b>107'696'924</b>	<b>75%</b>	<b>103'491'405</b>	<b>76%</b>
<b>Capitale di terzi</b>	<b>127'587'744</b>	<b>89%</b>	<b>121'031'206</b>	<b>89%</b>
Capitale azionario	8'494'700		8'494'700	
Riserve da utili secondo disposizioni legali (Allegato 2.4)	3'203'865		3'941'052	
Riserve da utili secondo disposizioni statutarie (Allegato 2.4)	2'964		2'964	
Riserve facoltative da utili (Allegato 2.4)	3'313'127		4'883'137	
Azioni proprie (Allegato 3.5)	-2		-2	
<b>Utile/perdita aziendale</b>	<b>1'420'808</b>		<b>-2'307'197</b>	
<b>Capitale proprio</b>	<b>16'435'462</b>	<b>11%</b>	<b>15'014'653</b>	<b>11%</b>
<b>Totale passivi</b>	<b>144'023'206</b>	<b>100%</b>	<b>136'045'859</b>	<b>100%</b>

# Conto dei flussi

Descrizione	2022	2021
	CHF	CHF
Risultato aziendale	1'420'808	-2'307'197
Ammortamento sostanza da attività indennizzate	8'485'014	7'623'992
Ammortamento sostanza da gestione estranea	193'007	1'452'658
Rettifica costi progetti anni precedenti attivati non partiti	-	12'687
Incremento accantonamenti per vertenze legali	300'000	100'000
Altri accantonamenti a breve e lungo termine	425'142	-
<b>Variazione poste sostanza circolante netta</b>		
Crediti da forniture e prestazioni	-5'015'803	-3'801'058
Altri crediti	-1'706'066	-11'072'186
Scorte e lavori in corso	235'825	-12'452
Ratei e risconti attivi	-1'137'344	-437'761
Debiti per forniture e prestazioni	464'321	-1'542
Altri debiti a breve termine	213'099	177'270
Ratei e risconti passivi	-742'354	-14'906'191
Variazione accantonamento imposte	-61'400	27'747
Altri debiti a lungo termine	-	1'754'386
<b>Flussi da attività operativa</b>	<b>3'074'249</b>	<b>-21'389'647</b>
Investimenti per immobilizzazioni materiali	-12'150'935	-10'633'086
<b>Flussi da attività d'investimento</b>	<b>-12'150'935</b>	<b>-10'633'086</b>
Incremento prestiti da azionisti	8'348'609	6'832'696
Rimborso prestiti da azionisti	-1'935'880	-1'428'557
Accensione di debiti finanziari	-	18'550'000
Rimborso debiti finanziari	-455'000	-1'093'000
<b>Flussi da attività finanziaria</b>	<b>5'957'729</b>	<b>22'861'139</b>
<b>Totale flussi</b>	<b>-3'118'957</b>	<b>-9'161'594</b>
Mezzi liquidi all'1.1.	15'273'181	24'434'775
Mezzi liquidi al 31.12.	12'154'224	15'273'181
<b>Variazione dei mezzi liquidi</b>	<b>-3'118'957</b>	<b>-9'161'594</b>

# 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 e dall'allegato. Al conto annuale è allegata la proposta dell'impiego del risultato in ottemperanza alle disposizioni statutarie, al Codice delle Obbligazioni nonché alle leggi che regolano il trasporto pubblico indicate nel suddetto allegato.

### 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.

## 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:

	31.12.2022	31.12.2021
Anticipi a fornitori per investimenti	28'625'420	26'987'400
Credito IVA	-	18'715
Altri crediti a breve termine	111'309	24'549
<b>Totale Altri crediti a breve termine</b>	<b>28'736'729</b>	<b>27'030'664</b>

### 2.2 Immobilizzazioni materiali

Le voci impianti, veicoli e mobilio si compongono come segue:

	Costo storico	
	31.12.2021	31.12.2022
<b>Settore infrastruttura</b>	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	14'300'605
Impianti della trazione elettrica (1)	11'849'717	12'171'797
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	825'596
<b>Totale</b>	<b>69'938'048</b>	<b>71'791'885</b>
<b>Settore ferrovia viaggiatori</b>		
Impianti (1)	11'843'335	12'138'689
Veicoli (2)	51'904'263	51'925'173
Mobilio (3)	6'969'496	7'337'014
<b>Totale</b>	<b>70'717'094</b>	<b>71'400'876</b>
<b>Settore autolinee</b>		
Impianti (1)	12'288'218	12'750'210
Veicoli (2)	19'546'895	18'984'773
Mobilio (3)	2'293'922	2'446'900
<b>Totale</b>	<b>34'129'035</b>	<b>34'181'883</b>
<b>Totale settori</b>		
<b>Impianti (1)</b>	<b>93'439'359</b>	<b>95'855'189</b>
<b>Veicoli (2)</b>	<b>72'081'401</b>	<b>71'735'542</b>
<b>Mobilio (3)</b>	<b>9'263'418</b>	<b>9'783'913</b>
<b>Totale</b>	<b>174'784'178</b>	<b>177'374'644</b>

Fondo ammortamento		Valore contabile	
31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022
CHF	CHF	CHF	CHF
10'758'501	10'931'173	1'472'513	1'299'841
4'946'303	5'065'004	10'063'728	9'945'027
6'262'960	6'452'882	6'701'241	7'847'723
2'210'429	2'470'525	9'639'288	9'701'272
9'607'961	9'954'686	4'963'441	4'616'716
438'789	445'692	131'157	124'254
233'837	254'952	1'877'657	1'856'542
341'521	377'098	288'722	448'498
<b>34'800'301</b>	<b>35'952'012</b>	<b>35'137'747</b>	<b>35'839'873</b>
5'871'496	6'062'297	5'971'840	6'076'392
44'766'227	49'018'985	7'138'037	2'906'188
5'181'343	5'827'729	1'788'153	1'509'285
<b>55'819'066</b>	<b>60'909'011</b>	<b>14'898'030</b>	<b>10'491'865</b>
3'614'468	3'798'766	8'673'750	8'951'445
3'449'543	4'695'302	16'097'353	14'289'472
1'121'338	1'372'520	1'172'584	1'074'380
<b>8'185'349</b>	<b>9'866'588</b>	<b>25'943'687</b>	<b>24'315'297</b>
<b>43'944'745</b>	<b>45'435'976</b>	<b>49'494'614</b>	<b>50'419'212</b>
<b>48'557'290</b>	<b>54'091'384</b>	<b>23'524'111</b>	<b>17'644'158</b>
<b>6'302'681</b>	<b>7'200'249</b>	<b>2'960'737</b>	<b>2'583'665</b>
<b>98'804'716</b>	<b>106'727'609</b>	<b>75'979'462</b>	<b>70'647'035</b>

**La voce “Oggetti non ultimati” riguarda i seguenti settori:**

	31.12.2022	31.12.2021
Settore infrastruttura (si veda dettaglio sotto in ottemperanza dell'Art. 3 cpv. 2 OCIC)	12'158'210	4'528'820
Altri settori	2'251'101	898'396
	<b>14'409'311</b>	<b>5'427'216</b>

**Conto investimenti, impianti esistenti e in costruzione  
del settore infrastruttura (Art. 3 cpv. 2 OCIC)**

31.12.2021	Impianti in costruzione all'inizio dell'anno	Spese totali dell'anno	Attivazioni dell'anno	Impianti in costruzione alla fine dell'anno
CHF	CHF	CHF	CHF	CHF
Manufatti: Tunnel	-	84'517	-	84'517
Sede ferroviaria	-	1'354'000	1'354'000	-
Impianti della trazione elettrica	1'225'062	2'499'239	3'637'737	86'564
Impianti di sicurezza	598'863	2'574'743	-	3'173'606
Impianti per il pubblico	703'396	334'150	-	1'037'546
Veicoli infrastruttura	-	146'588	-	146'588
<b>Totale</b>	<b>2'527'321</b>	<b>6'993'236</b>	<b>4'991'737</b>	<b>4'528'820</b>

31.12.2022	Impianti in costruzione all'inizio dell'anno	Spese totali dell'anno	Attivazioni dell'anno	Impianti in costruzione alla fine dell'anno
CHF	CHF	CHF	CHF	CHF
Manufatti: Tunnel	84'517	811'699	-	896'215
Sede ferroviaria	-	1'336'404	1'336'404	-
Impianti della trazione elettrica	86'564	235'515	322'080	-
Impianti di sicurezza	3'173'606	6'407'593	-	9'581'198
Impianti per il pubblico	1'037'546	564'959	-	1'602'505
Veicoli infrastruttura	146'588	127'057	195'353	78'292
<b>Totale</b>	<b>4'528'820</b>	<b>9'483'226</b>	<b>1'853'836</b>	<b>12'158'210</b>

### 2.3 Prestiti da azionisti

	31.12.2022	31.12.2021
Confederazione	46'305'739	38'746'577
- Mutui FIF	42'281'608	33'932'996
- Altri	4'024'131	4'813'581
Cantone Ticino	24'977'066	26'123'499
Comuni	550'000	550'000
<b>Totale prestiti da azionisti</b>	<b>71'832'805</b>	<b>65'420'076</b>
di cui a breve termine	2'811'198	1'381'057
di cui a lungo termine	69'021'607	64'039'019

Gli importi sopra indicati si riferiscono a prestiti condizionalmente rimborsabili di CHF 43'038'318 verso la Confederazione (CHF 34'689'709 al 31.12.2021), di CHF 21'764'749 verso il Cantone (CHF 21'764'749 al 31.12.2021) e CHF 550'000 verso Comuni (CHF 550'000 al 31.12.2021). I restanti prestiti sono rimborsabili e non generano costi finanziari per interessi.

### 2.4 Riserve da utili secondo disposizioni legali

Descrizione	31.12.2021	Impiego risultato 2021	31.12.2022
	CHF	CHF	CHF
Riserva eventuali disavanzi futuri infrastruttura (art. 67 Lferr)	1'782'453	-446'375	1'336'078
Riserva eventuali disavanzi futuri viaggiatori (art. 36 LTV)	1'542'946	-393'048	1'149'898
Riserva eventuali disavanzi futuri trasporto pubblico (art. 27 LTP)	615'653	102'236	717'889
Riserve da utili secondo disposizioni statutarie (art. 31 statuto)	2'964	-	2'964
Riserve facoltative da utili	4'883'137	-1'570'010	3'313'127
<b>Totale riserve da utili secondo disposizioni legali</b>	<b>8'827'153</b>	<b>-2'307'197</b>	<b>6'519'956</b>

## 2.5 Indennità enti pubblici

Le indennità sono ripartite tra i seguenti settori:

	2022	2021
Infrastruttura	3'318'096	3'252'421
- Confederazione (indennità d'esercizio)	2'112'718	2'026'219
- Confederazione (indennità per ammortamenti)	1'205'378	1'226'202
Ferrovia	10'733'213	8'616'425
- Confederazione (indennità TRV secondo Art. 28 cpv. 1 LTV)	6'057'865	4'870'455
- Cantone Ticino (indennità TRV secondo Art. 28 cpv. 1 LTV)	4'569'968	3'674'203
- Indennità CTA (Comunità Tariffale Arcobaleno)	105'380	71'767
Viaggiatori autobus, linee regionali	8'782'338	8'238'279
- Confederazione (indennità TRV secondo Art. 28 cpv. 1 LTV)	5'144'653	4'406'155
- Cantone Ticino (indennità TRV secondo Art. 28 cpv. 1 LTV)	3'881'056	3'323'941
- Cantone Ticino (indennità TRV secondo Art. 28 cpv. 4 LTV)	217'899	248'518
- Indennità CTA (Comunità Tariffale Arcobaleno)	-461'270	259'665
Viaggiatori autobus, linee urbane	12'181'321	10'937'443
- Cantone Ticino (indennità secondo Art. 22-24 e 30 LTPub)	5'954'982	5'282'588
- Comuni (indennità secondo Art. 22-24 e 30 LTPub)	5'954'982	5'282'587
- Indennità CTA (Comunità Tariffale Arcobaleno)	271'357	372'268
<b>Totale indennità</b>	<b>35'014'968</b>	<b>31'044'568</b>

## 2.6 Ammortamenti e rettifiche di valore

La voce comprende ammortamenti relativi al settore infrastruttura per CHF 1'205'378 (CHF 1'209'106 per l'esercizio 2021), di cui CHF 40'983 che corrispondono alla riduzione della deduzione dell'imposta precedente sull'indennità per ammortamenti (CHF 41'691 per l'esercizio 2021).

## 2.7 Risultato estraneo

	2022	2021
Ricavi centrale teleriscaldamento	284'862	305'595
Ricavi Palazzo Fart	145'649	101'578
Affitti diversi	96'728	88'102
Vendita vecchio materiale	26'219	249'980
Prestito personale funivie Verdasio-Rasa e Intragna-Pila-Costa	-	324'894
Contributo Divisione dell'Azione Sociale e delle famiglie (progetto AUP)	109'060	75'900
Contributo progetto Interreg	72'273	-
Altri contributi da istituti di previdenza	56'382	-
Ricavi treno storico	26'405	-
Ricavi servizi turismo e campeggio	36'353	-
Altri introiti	8'462	64'791
<b>Ricavi estranei</b>	<b>862'393</b>	<b>1'210'840</b>
Costi operativi centrale teleriscaldamento	-287'675	-446'140
Costi operativi Palazzo Fart	-94'310	-127'414
Costi operativi esercizio funivie Verdasio-Rasa e Intragna-Pila-Costa	-	-302'397
Costi operativi progetto AUP	-117'862	-63'701
Costi operativi treno storico	-22'587	-
Costi operativi servizi turismo e campeggio	-30'934	-
Ammortamenti	-193'007	-172'045
<b>Costi estranei</b>	<b>-746'375</b>	<b>-1'111'697</b>
<b>Risultato estraneo</b>	<b>116'018</b>	<b>99'143</b>

## 2.8 Risultato straordinario

	2022	2021
Versamento contributi in sospeso progetto AUP per gli anni 2020 e 2021	37'605	-
Indennità per lavoro ridotto relativa al 2020	70'507	-
Restituzione dell'imposta sugli oli minerali relativa al 2021	15'444	-
Scioglimento indennità di rincaro 2021 residua per personale a beneficio di rendita	29'309	-
Altri ricavi straordinari	2'872	-
<b>Ricavi straordinari</b>	<b>155'737</b>	<b>-</b>
Costi sostenuti in esercizi precedenti relativi a studi preliminari per investimenti non portati a termine	-	-12'687
Rettifica di valore teleriscaldamento (relativo agli anni 2009-2020)	-	-1'280'613
Incremento accantonamento per vertenze legali	-300'000	-100'000
Correzione accantonamenti per imposte dirette relativi agli anni 2018-2021	-34'994	-
Rettifiche Istituto delle assicurazioni sociali relative agli anni 2017-2021	-4'071	-
<b>Costi straordinari</b>	<b>-339'065</b>	<b>-1'393'300</b>
<b>Risultato estraneo</b>	<b>-183'328</b>	<b>-1'393'300</b>

## 3. Altre indicazioni prescritte dalla legge

### 3.1 Gestione averi bancari per conto di terzi

Fino all'esercizio precedente, la società gestiva averi bancari presso Banca dello Stato del Canton Ticino per conto della Funivia Verdasio-Rasa di proprietà del Municipio delle Centovalli (CHF 279'454 al 31.12.2021). In data 24 giugno 2022 è stata richiesta la chiusura del conto ed il relativo versamento del saldo residuo al proprietario.

### 3.2 Impegni residui verso istituti di previdenza

Al 31 dicembre 2022 non esistono impegni residui verso istituti di previdenza, così come al 31 dicembre 2021.

### 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 2022 che nel 2021.

### 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

	31.12.2022	31.12.2021
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:

	31.12.2022	31.12.2021
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	216'616	736'494
<b>Totale impegni leasing</b>	<b>2'816'005</b>	<b>3'335'883</b>

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

	31.12.2022	31.12.2021
Scadenza fino a 1 anno	150'000	150'000
Scadenza da 1 a 5 anni	350'000	450'000
Scadenza oltre i 5 anni	600'000	650'000
<b>Totale impegni da contratti per diritto di superficie</b>	<b>1'100'000</b>	<b>1'250'000</b>

### 3.7 Informazioni relative ai debiti onerosi a lungo termine

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

	31.12.2022	31.12.2021
Scadenza da 1 a 5 anni	8'038'452	7'121'839
Scadenza oltre i 5 anni	27'742'548	29'752'161
<b>Totale debiti onerosi a lungo termine</b>	<b>35'781'000</b>	<b>36'874'000</b>

### **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 (2021: CHF 24'000).

### **3.9 Eventi successivi alla data di chiusura del bilancio**

Nella voce "Altri debiti a lungo termine" sono contabilizzati dei prestiti obbligazionari risalenti al 1952 (importo complessivo: CHF 424'000). Fino all'esercizio 2020, 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. In data 22 giugno 2022 la FART SA ha ricevuto un riscontro dall'UFT, il quale segnalava che la propria intenzione fosse quella di respingere integralmente la richiesta, in quanto solo la cancellazione da parte dell'autorità civile competente (in casu: Pretura di Locarno-Città) può sostituire la produzione dei titoli. È stato quindi deciso di procedere con una grida che consenta di fissare un termine a eventuali creditori per la presentazione dei titoli in loro possesso. La prima pubblicazione sul foglio ufficiale svizzero di commercio è avvenuta in data 31 ottobre, la seconda in data 15 novembre e la terza in data 2 dicembre 2022. Il termine per la notifica di eventuali pretese è di 6 mesi dalla prima pubblicazione, ovvero il 30 aprile 2023. Qualora entro tale data nessun creditore obbligazionario si sarà annunciato, tutte le condizioni saranno soddisfatte perché la Pretura di Locarno-Città possa cancellare i prestiti, come da richiesta dell'UFT datata 22 giugno 2022. Di conseguenza la FART SA potrà procedere nell'esercizio 2023 con lo stralcio dei prestiti, generando così un ricavo straordinario di CHF 424'000.

### **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  
all'Assemblea generale della  
Società per le Ferrovie Autolinee  
Regionali Ticinesi (FART) Società Anonima  
Via Domenico Galli 9  
6600 Locarno

Muralto, 19 aprile 2023 / GG/DM / 2

## **Relazione sulla revisione del conto annuale**

### ***Giudizio***

Abbiamo svolto la revisione del conto annuale della Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) Società Anonima (la società), costituito dal bilancio al 31 dicembre 2022, dal conto economico per l'esercizio chiuso a tale data, come pure dal conto dei flussi di tesoreria e dall'allegato, che include anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

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 sembrino 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 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.

Nell'ambito di una revisione contabile svolta in conformità alla legge svizzera e agli SR-CH, esercitiamo il giudizio professionale e manteniamo lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione. Inoltre:

- individuiamo e valutiamo i rischi di anomalie significative nel conto annuale, imputabili a frodi o errori, definiamo ed eseguiamo procedure di revisione in risposta a tali rischi ed acquisiamo elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non identificare un'anomalia significativa dovuta a frodi è più elevato rispetto al rischio di non identificare un'anomalia significativa derivante da errori, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- acquisiamo una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate alle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della società;
- valutiamo l'appropriatezza dei principi contabili applicati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate, inclusa la relativa informativa;



- giungiamo ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte del Consiglio d'amministrazione del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo ad eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della società di continuare l'attività aziendale. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa nel conto annuale oppure, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della nostra relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare la cessazione della continuità aziendale da parte della società.

Comunichiamo al Consiglio d'amministrazione, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

#### **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.

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

Multirevisioni SA

  
Gianni Gnesa

*Perito revisore abilitato*

Revisore responsabile

  
Donatella Montesel

*Perito revisore abilitato*

Allegati:

- conto annuale (bilancio, conto economico, conto dei flussi di tesoreria e allegato)
- proposta d'impiego dell'utile di bilancio

Elisabethenanlage 25 · Postfach · CH-4002 Basel · T. 061 270 91 70

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@vst.ch  
FINMA-Nr. 20782  
www.vst.ch

Basilea, marzo 2023

**Certificato d'assicurazione VVST per la pubblicazione nel rapporto di gestione 2022**

**Assicurazione di responsabilità civile per imprese di autobus dei trasporti pubblici**

<b>Assicurazione di base:</b>	CHF 10'000'000 per sinistro.
<b>Assicurazione complementare 1:</b>	Copertura addizionale di CHF 10'000'000 per un totale di CHF 20'000'000 per sinistro.
<b>Assicurazione complementare 2:</b>	Copertura addizionale di CHF 80'000'000 per un totale di CHF 100'000'000. Garanzia disponibile due volte durante l'anno assicurativo.

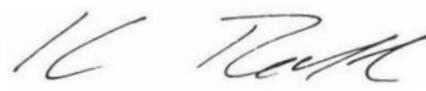
**Assicurazione di responsabilità civile per imprese di ferrovie e infrastrutture ferroviarie dei trasporti pubblici**

<b>Assicurazione di base:</b>	CHF 10'000'000 per sinistro.
<b>Assicurazione complementare:</b>	Copertura addizionale 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

