

RELAZIONE SULLA GESTIONE

dell'esercizio 2015

Signori Azionisti,

Vi presentiamo per l'approvazione il bilancio separato al 31 dicembre 2015 di FNM S.p.A. (di seguito anche "FNM" o la "Società" o la "Capogruppo"), che chiude con un utile di Euro 15.174.817, in diminuzione di Euro 3.549.513 rispetto al risultato di Euro 18.724.330 conseguito nell'esercizio 2014, principalmente in relazione alla rilevazione di un onere finanziario non ricorrente di Euro 2.562.298, nonché alla diminuzione dei dividendi percepiti da partecipate (Euro 4.331.670 rispetto ad Euro 5.921.809 del 2014). L'onere finanziario non ricorrente concerne il recepimento degli effetti economici dell'atto transattivo con la partecipata Trenord S.r.l., deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data odierna, ad esito del quale la partecipata restituirà a FNM 3 locomotive tipo 660, non funzionali, a fronte della corresponsione di una penale di Euro 924.688, inferiore rispetto al credito finanziario iscritto in bilancio (pari ad Euro 3.486.986).

Il valore della produzione (rappresentato da ricavi delle vendite e delle prestazioni, contributi ed altri proventi), passa da 57,309 a 63,522 milioni di Euro, con un incremento del 10,8%. Al riguardo si evidenzia che nell'esercizio 2014 si era rilevato un provento non ricorrente, pari ad Euro 168.664, quale indennizzo assicurativo liquidato in relazione ad un sinistro ferroviario avvenuto in data 13 novembre 2013.

I costi operativi subiscono un incremento del 13,6%, passando da 42,626 a 48,416 milioni di Euro.

Di conseguenza il risultato operativo passa da 14,684 a 15,106 milioni di Euro, registrando un incremento di 422 mila Euro; depurato dall'effetto economico dell'operazione non ricorrente sopra citata riferita all'esercizio precedente, il risultato operativo rifletterebbe un incremento, rispetto al precedente esercizio, di 592 migliaia di Euro, pari al 4,1%.

Il risultato della gestione finanziaria ammonta a 3,162 milioni di Euro rispetto ai 7,994 milioni di Euro del 2014, con un decremento di 4,832 milioni di Euro determinato dal citato onere finanziario non ricorrente, nonché dalla minore percezione di dividendi da partecipate.

Il risultato ante imposte passa da 22,677 milioni di Euro a 18,268 milioni di Euro.

Le imposte sul reddito diminuiscono di 860 mila Euro, passando da 3,953 milioni di Euro a 3,093 milioni di Euro; al riguardo si evidenzia la diminuzione dell'onere per IRAP, pari a 292 migliaia di Euro, conseguente alle modifiche normative introdotte dal comma 20 dell'articolo 1 della Legge di Stabilità 2015, che ha modificato l'art.11 del D.Lgs. 15 dicembre 1997, n. 446 ("Decreto IRAP"): infatti, a partire dal periodo d'imposta 2015, è ammessa in deduzione, ai fini IRAP, la differenza tra il costo complessivo per il personale a tempo indeterminato e le altre deduzioni già previste in relazione ai costi per il personale.

Il patrimonio netto passa da 312.271.275 a 321.343.939 Euro; si segnala che, su proposta del Consiglio di Amministrazione tenutosi in data 10 aprile 2015, l'Assemblea degli Azionisti, in data 25 maggio 2015, ha approvato la proposta di bilancio separato della Società e i risultati consolidati per l'esercizio 2014 e ha deliberato di destinare l'utile di esercizio come segue:

- Euro 936.216 a riserva legale;
- Euro 6.088.636 a dividendo ordinario agli Azionisti, in misura tale da assicurare una remunerazione di Euro 0,014 per ciascuna azione ordinaria in circolazione;
- Euro 11.699.478 a riserva straordinaria.

Il dividendo è stato messo in pagamento il 1° luglio 2015, con data stacco della cedola il 29 giugno 2015 e *record date* il 30 giugno 2015.

Per un'analisi di dettaglio della attività svolta dalla Società nel 2015 si rinvia al successivo paragrafo 8. "Andamento economico e finanziario di FNM S.p.A." della presente relazione.

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2015 del Gruppo FNM (di seguito anche il "Gruppo") chiude con un utile di 20,143 milioni di Euro rispetto ai 21,068 milioni di Euro del 2014, con un decremento di 925 migliaia di Euro; in particolare, a fronte di un incremento del risultato operativo pari a 1,806 milioni di Euro si registra un decremento del risultato della gestione finanziaria di 3,045 milioni di Euro, principalmente ascrivibile al sopra citato onere finanziario non ricorrente di 2,562 milioni di Euro.

Nel presente esercizio si sono rilevati costi non ricorrenti pari a 6,550 milioni di Euro: oltre al soprammenzionato onere finanziario non ricorrente, sono stati rilevati 2,609 milioni di Euro quale accantonamento a fondo rischi operato per tenere conto dei potenziali esiti della controversia con

l’Agenzia delle Dogane, descritta nel successivo paragrafo 5.1 “Trasporto Pubblico Locale – FERROVIENORD S.p.A.”, nonché 1,379 milioni di Euro, quali risultanti da svalutazioni di costi sostenuti per l’effettuazione di interventi di ammodernamento dell’infrastruttura, eccedenti rispetto al contributo stanziato da Regione Lombardia. Nell’esercizio comparativo 2014 erano stati rilevati proventi non ricorrenti pari a 169 migliaia di Euro, già precedentemente commentati con riferimento al bilancio separato e costi non ricorrenti pari a 1,085 milioni di Euro, sempre relativi al contenzioso con l’Agenzia delle Dogane.

I ricavi del Gruppo, al netto dei “contributi per investimenti finanziati”, passano da 190,847 a 197,489 milioni di Euro, con un incremento del 3,5%; i costi del gruppo, al netto dei “costi per investimenti finanziati”, passano da 172,451 a 177,287 milioni di Euro con un incremento del 2,8%. Il risultato operativo passa da 18,396 a 20,202 milioni di Euro, con un incremento di 1,806 milioni di Euro; peraltro, al netto delle componenti reddituali non ricorrenti sopra commentate, il risultato operativo 2014 sarebbe stato di 19,312 e quello 2015 di 24,190 milioni di Euro, con un incremento di 4,878 milioni di Euro.

Il risultato prima delle imposte è di 25,618 milioni di Euro rispetto ai 26,668 milioni di Euro dell’esercizio 2014. Le imposte sul reddito diminuiscono di 125 migliaia di Euro, attestandosi a 5,475 milioni di Euro rispetto ai 5,600 milioni di Euro del 2014.

L’utile da operazioni in continuità risulta pari a 20,143 milioni di Euro rispetto ai 21,068 del precedente esercizio, mentre l’utile netto da operazioni discontinue risulta pari a zero come nel 2014.

Il patrimonio netto consolidato passa da 335,712 milioni di Euro a 349,735 milioni di Euro.

Gli investimenti passano da 207,0 a 154,8 milioni di Euro, di cui 52,8 milioni di Euro finanziati con mezzi propri (72,5 milioni di Euro nel 2014) e 102,0 milioni di Euro derivanti da finanziamenti pubblici (134,5 milioni di Euro nel 2014).

Per un dettagliato commento dei risultati e delle variazioni rispetto al 2014 si rinvia al successivo paragrafo 10. “Andamento economico e finanziario consolidato” della presente relazione.

PRINCIPI CONTABILI, CRITERI GENERALI DI REDAZIONE E AREA DI CONSOLIDAMENTO

Il bilancio separato 2015 della Vostra Società, il bilancio consolidato e le altre informazioni periodiche sono stati predisposti nel rispetto dell'art. 154-ter del TUF così come innovato dal D. Lgs. 6 novembre 2007, n. 195, recante attuazione della Direttiva 2004/109/CE (anche definita "Direttiva Transparency"). Essi sono stati altresì predisposti conformandosi ai principi contabili internazionali IAS/IFRS, secondo quanto previsto dall'art. 3, comma 1 del D. Lgs. 38/2005. A riguardo, si precisa che le altre società consolidate del Gruppo hanno redatto le loro situazioni contabili conformandosi ai principi contabili italiani ed alla normativa del Codice Civile (artt. 2423 e seguenti).

L'area di consolidamento include il bilancio al 31 dicembre 2015 di FNM S.p.A., delle sue controllate, di quelle società sulle quali viene esercitato un controllo congiunto e di quelle società sulle quali si esercita un'influenza notevole.

Sono considerate controllate le società sulle quali il Gruppo possiede contemporaneamente i seguenti tre elementi: (a) potere sull'impresa; (b) esposizione, o diritti, a rendimenti variabili derivanti dal coinvolgimento con la stessa; (c) capacità di utilizzare il potere per influenzare l'ammontare di tali rendimenti variabili; mentre si considerano a controllo congiunto (*joint venture*) le società per le quali il Gruppo esercita il controllo congiuntamente con un altro investitore. Le società a controllo congiunto operano in settori differenti dai segmenti operativi del Gruppo e le loro attività sono sviluppate con un *partner* specializzato con il quale ne sono condivise le decisioni sulle attività rilevanti, anche con il supporto di patti parasociali che rendono paritetico il controllo delle partecipate.

Il consolidamento delle società controllate è stato effettuato attraverso il metodo del consolidamento integrale.

Per quanto concerne la modalità di consolidamento delle società a controllo congiunto, si ricorda che FNM valuta le partecipate a controllo congiunto Trenord S.r.l., NordCom S.p.A., NORD ENERGIA S.p.A. (e la sua controllata CMC MeSta S.A.), SeMS S.r.l ed Omnibus Partecipazioni S.r.l. con il "metodo del patrimonio netto" già a partire dalle rendicontazioni trimestrali 2011.

Le società collegate DB Schenker Rail Italia S.r.l., ASF Autolinee S.r.l. e TILO S.A. sono state parimenti consolidate applicando il "metodo del patrimonio netto".

I risultati economici delle società a controllo congiunto o collegate sono pertanto recepiti nel conto economico consolidato alla voce "Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto", mentre un'analisi sintetica della natura dei costi e ricavi che concorrono alla formazione del

risultato delle partecipate a controllo congiunto, oltre che le ulteriori informazioni richieste dall'IFRS 12, è esposta nella Nota 38.

1. STRUTTURA E SETTORI DI ATTIVITA' DEL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2015

Il Gruppo FNM è il secondo operatore ferroviario italiano, con società operanti nei settori del trasporto pubblico, anche su gomma, dell'ingegneria ferroviaria, dei servizi e importanti diversificazioni nei settori dell'informatica, dell'energia e della mobilità sostenibile.

L'attuale assetto organizzativo del Gruppo distingue competenze e attività tra le diverse società, affinché ciascuna, sotto l'indirizzo e il controllo della Capogruppo, sia focalizzata su uno specifico settore di attività.

Si ricorda che, ad esito della costituzione di Trenord S.r.l. e del successivo conferimento della partecipazione totalitaria detenuta dalla capogruppo in LeNORD S.r.l., operazione avvenuta nell'esercizio 2011, FNM ha rafforzato il proprio ruolo di *holding* di partecipazioni; peraltro, pur svolgendo il ruolo di *holding* di partecipazioni, FNM svolge anche un ruolo significativo di *holding* operativa, attraverso la locazione di *asset* utilizzati dalle partecipate operanti nei settori del Trasporto Pubblico Locale e del Trasporto Merci, l'erogazione di servizi amministrativi alle controllate e la gestione del proprio patrimonio immobiliare.

1.1 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Il *core business* del Gruppo è rappresentato dal Trasporto Pubblico Locale (di seguito anche T.P.L.).

Le società operanti in tale settore di attività sono:

- FERROVIENORD S.p.A. (di seguito anche "FERROVIENORD") – alla quale è affidata la gestione dell'infrastruttura ferroviaria sulla base delle concessioni con scadenza 31 ottobre 2060;
- NORD_ING S.r.l. (di seguito anche "NORD_ING") – alla quale è affidata l'attività di progettazione, nonché il supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti sulla rete;
- Trenord S.r.l. (di seguito anche "Trenord") (controllata al 50% con Trenitalia S.p.A.) – gestore dei servizi di trasporto su ferrovia in Regione Lombardia, nonché gestore dei servizi ferroviari sul "Brennero" in collaborazione con Deutsche Bahn e Österreichische Bundes Bahn;
- Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A. (di seguito anche "Ferrovie Nord Milano Autoservizi" o "FNM Autoservizi") – concessionaria di quote dei servizi di trasporto pubblico su gomma nelle Province di Varese e Brescia e titolare in A.T.I. con ASF

Autolinee S.r.l. di contratto di servizio per quelli in Provincia di Como, e operatore di supporto a Trenord S.r.l. per attività “sostitutive treno”;

- Omnibus Partecipazioni S.r.l. (di seguito anche “Omnibus Partecipazioni”) – società che detiene il 49% delle quote in ASF Autolinee S.r.l. ed è partecipata pariteticamente con il Gruppo Arriva Italia.

Si segnala che il contributo di Trenord S.r.l. (e della collegata TILO S.A., detenuta da Trenord al 50%) ed Omnibus Partecipazioni S.r.l. al bilancio consolidato al 31 dicembre 2015 si sostanzia, come già anticipato, effettuando la valutazione delle citate partecipazioni con il “metodo del patrimonio netto” senza impatto sulle singole voci della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata e del conto economico consolidato con eccezione rispettivamente delle voci “Partecipazioni” e “Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto”.

L’analisi per natura dei ricavi e costi, proventi ed oneri, afferenti Trenord S.r.l. ed Omnibus Partecipazioni S.r.l. (che consente al lettore di fruire dello stesso contenuto informativo che sarebbe stato fornito con l’utilizzo del metodo di consolidamento proporzionale) è illustrata nella Nota 38 delle Note al bilancio consolidato.

1.1.1 QUADRO NORMATIVO TPL

La legge 28 dicembre 2015, n. 208 (Legge di Stabilità 2016) contenente "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" contiene diverse norme che interessano il settore di appartenenza del Gruppo.

Le principali misure per il settore sono le seguenti:

Rinnovo parco mezzi

Con il comma 866 viene istituito un Fondo finalizzato all’acquisto (diretto o per il tramite di società specializzate), nonché alla riqualificazione elettrica o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale.

Il Fondo è finalizzato al raggiungimento degli standard europei del parco mezzi destinato al trasporto pubblico locale e regionale, in particolare per l’accessibilità per persone a mobilità ridotta.

Al Fondo confluiscono, previa intesa con le Regioni, le risorse disponibili di cui all’articolo 1, comma 83, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e successivi rifinanziamenti (260 milioni di Euro per il 2015, 125 milioni di Euro per il 2016 e 50 milioni di Euro per ciascuno degli anni 2017, 2018 e 2019) che saranno integrate con ulteriori risorse pari a 210 milioni di Euro per ciascuno degli anni 2019 e 2020, 130 milioni di Euro per l’anno 2021 e 90 milioni di Euro per l’anno 2022.

In sintesi dal 2015 al 2022 le risorse per il rinnovo sono pari a 1.175 milioni di Euro.

Si segnala che i 535 milioni di euro per il periodo 2015-2019 sono stati tuttavia già ripartiti dal decreto interministeriale MIT-MEF sul quale è stata sancita l'intesa della Conferenza Stato Regioni lo scorso 5 novembre 2015; inoltre di tale somma, i 260 milioni di Euro del 2015 saranno ripartiti tra le Regioni secondo i criteri di cui al succitato decreto interministeriale, mentre le risorse 2016-2019 potrebbero confluire nel fondo finalizzato all'acquisto centralizzato se ovviamente sarà raggiunta l'intesa con le Regioni.

Per quanto riguarda lo stanziamento aggiuntivo pari a 640 milioni di Euro nel quadriennio 2019-2022, la discrasia temporale tra l'entrata in vigore dell'eliminazione dell'agevolazione sul gasolio a partire dal 1° gennaio 2016 anche per i mezzi con livelli di emissione Euro 1 ed Euro 2 (art. 1 comma 645) e la disponibilità dei fondi per la sostituzione dei mezzi più inquinanti produrrà comunque nell'immediato un danno economico tenuto conto che attualmente il 28% della flotta adibita al trasporto pubblico locale si caratterizza per livelli di emissione Euro 1 e Euro 2.

Inoltre si specifica che, rispetto al disegno di legge approvato dalla Camera, le risorse del Fondo vengono destinate non solo all'acquisto di autobus ma a tutti i mezzi adibiti al trasporto pubblico locale comprese metropolitane, tram e treni locali ed infatti le parole "per l'acquisto di automezzi adibiti al trasporto pubblico" sono state sostituite dalle parole "per l'acquisto dei mezzi adibiti al trasporto pubblico".

Contratto di lavoro del trasporto pubblico locale

Il comma 633 interviene in merito alle risorse di cui all'art.1 comma 1230 della legge 27 dicembre 2006, n. 296 stanziata per il rinnovo del secondo biennio economico del contratto collettivo 2004-2007 relativo al settore del trasporto pubblico locale. Il comma in parola prevede per tali risorse un taglio pari ad Euro 3.765.800 per il 2016 e di Euro 3.700.000 a decorrere dal 2017.

Si segnala che la riduzione in questione sostanzialmente non genera alcun riflesso negativo sul finanziamento delle prossime annualità relative al biennio 2006-2007 del CCNL 2004-2007.

Misure in materia di finanza regionale e locale

Con i commi 29 e 30 viene istituita, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri la Commissione tecnica per i fabbisogni standard di cui al D.lgs. 216/2010, presso il Ministero dell'economia e delle finanze.

Si ricorda che la Legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Legge di Stabilità 2015) aveva disposto che, per quanto riguarda il contenimento delle spese delle Regioni a statuto ordinario di cui all'art. 46, commi 6 e 7, del decreto-legge n. 66 del 2014 (750 milioni di Euro per ciascuno degli anni 2015-2017) il concorso alla finanza pubblica fosse esteso fino al 2018 e incrementato di 3.452 milioni di Euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2018.

Tale misura si è ripercossa sulle risorse che le Regioni hanno destinato al trasporto pubblico locale, sebbene le risorse del Fondo Nazionale trasporti di cui all'articolo 16-bis del D.L. n. 95 del 2012 non abbiano subito alcuna variazione e quindi i tagli apportati siano rimasti a valere sulle risorse proprie regionali aggiuntive al Fondo Nazionale.

In attuazione di quanto sopra, in data 9 gennaio 2015, la Giunta Regionale ha approvato la D.G.R. n. 3007/2015, recante determinazioni in relazione ad "Assegnazione delle risorse per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico a seguito della legge di stabilità regionale 2015". Con tale atto, Regione Lombardia ha disposto di ripartire, a fronte del sopracitato concorso delle regioni al contenimento della spesa pubblica, la riduzione complessiva di risorse proprie destinate alla gestione della rete ferroviaria ed agli affidamenti di servizi di trasporto pubblico regionale e locale prevista a partire dal 2015, pari a 50 milioni di Euro, di cui 25 milioni di Euro sui contributi erogati da Regione Lombardia a copertura degli affidamenti di servizi di trasporto pubblico locale di titolarità degli Enti locali. Le risorse assegnate agli Enti locali a titolo di contributo per la copertura dei contratti di servizio di trasporto pubblico, ivi inclusi i contributi di cui alla D.G.R. 2 agosto 2013 n. 573 – risorse "Patto TPL" ex L. 244/2007, confluite nel Fondo Nazionale, sono state ridotte a decorrere dal 1° gennaio 2015 del 3% per i contributi erogati alle Province ed ai Comuni a copertura dei rispettivi affidamenti per i servizi extraurbani, di area urbana e urbani.

Per compensare in parte tale decurtazione, Regione Lombardia ha proceduto ad una manovra tariffaria straordinaria che ha comportato un aumento tariffario con decorrenza 1° febbraio 2015 del 4% dei titoli di viaggio di competenza regionale. Al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario del sistema, gli Enti locali hanno avuto facoltà di procedere attraverso:

- la razionalizzazione dei servizi di propria competenza, salvaguardando i servizi che garantiscono adeguati livelli di efficienza ed efficacia;
- l'introduzione di forme innovative di finanziamento dei beni, delle infrastrutture e dei servizi;
- la promozione, in accordo con i soggetti gestori, di azioni di efficientamento aziendale del costo di produzione chilometrica del servizio e di politiche commerciali di incentivo all'utilizzo del trasporto pubblico regionale e locale;
- la determinazione di idonei livelli tariffari, tenendo conto delle misure regolatorie delle tariffe espresse dalla Regione che permettono la definizione di un aumento tariffario che garantisca un incremento del monte introiti nella misura massima del 4%;
- l'individuazione di ulteriori risorse finanziarie a carico dei loro bilanci.

A seguito della citata facoltà di aumento delle tariffe le Province, nelle quali opera il Gruppo e titolari di servizi di TPL su gomma, hanno proceduto come segue:

- la Provincia di Como ha deliberato di procedere ad un incremento tariffario pari a circa il 3% a decorrere dal 16 febbraio 2015;
- la Provincia di Varese ha deliberato di procedere ad un incremento tariffario del 4% dal 1° febbraio 2015;
- la Provincia di Brescia ha deliberato di procedere ad un adeguamento tariffario del 3% a partire dal 2 febbraio 2015.

Infine, si evidenzia che, con preliminare deliberazione in data 20 gennaio 2016 il Consiglio dei Ministri ha adottato lo schema di decreto legislativo recante “testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale”; sono in fase di acquisizione i pareri richiesti dalla Legge.

Il decreto è il risultato della scelta effettuata dal Governo di inserire gran parte della riforma del trasporto pubblico locale all’interno dei decreti attuativi della delega attribuita per la riforma della Pubblica Amministrazione (cosiddetta “riforma Madia”).

Il decreto, che si compone di trentotto articoli, suddivisi in sette titoli, punta alla riforma dei servizi pubblici locali, attraverso i seguenti principali interventi:

- precisazione dell'ambito di applicazione della disciplina, con esclusione delle normative speciali di settore: servizio idrico integrato, servizio di gestione integrata dei rifiuti, trasporto pubblico locale, servizio di distribuzione dell'energia elettrica, servizio di distribuzione del gas naturale e gestione del servizio farmaceutico;
- indicazione dei principi generali per l'assunzione, la regolazione e la gestione dei servizi pubblici locali di interesse economico generale;
- previsione di condizioni e limiti per l'assunzione del servizio pubblico, con indicazione delle concrete modalità di perseguimento degli obiettivi di interesse pubblico;
- revisione delle discipline settoriali ai fini della loro armonizzazione e coordinamento con la disciplina generale in materia di modalità di affidamento dei servizi;
- introduzione di specifiche e tassative modalità di gestione del servizio: affidamento mediante procedura ad evidenza pubblica, affidamento a società mista, gestione diretta o *in house* e, limitatamente ai servizi diversi da quelli a rete, gestione in economia o mediante azienda speciale;
- riordino della disciplina in materia di proprietà e gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziali;
- riordino e razionalizzazione delle regole in materia di organizzazione dei servizi, anche mediante la definizione degli ambiti territoriali ottimali;

- introduzione di regole certe in tema di distinzione tra funzioni di regolazione e funzioni di gestione;
- completamento della disciplina in materia di trasporto pubblico locale;
- razionalizzazione delle funzioni affidate alle Autorità indipendenti, al fine di assicurare la trasparenza nella gestione e nell'erogazione dei servizi;
- definizione di strumenti di rilevazione degli obblighi di servizio pubblico imposti e degli standard di qualità, nel rispetto dei principi dettati dalla normativa nazionale in materia di trasparenza;
- definizione del regime delle sanzioni e degli interventi sostitutivi, in caso di violazione della disciplina generale.

1.2 ALTRI SETTORI DI ATTIVITA'

FNM S.p.A., società Capogruppo, in coerenza con le proprie finalità statutarie, esercita, come già anticipato, il duplice ruolo di *holding* di partecipazioni e di *holding* operativa, svolgendo sotto questa veste l'attività (i) di locazione di materiale rotabile alle partecipate operanti nel settore del TPL e del trasporto merci, (ii) di *provider* di servizi amministrativi alle proprie controllate ed, infine, (iii) di gestore del proprio patrimonio immobiliare.

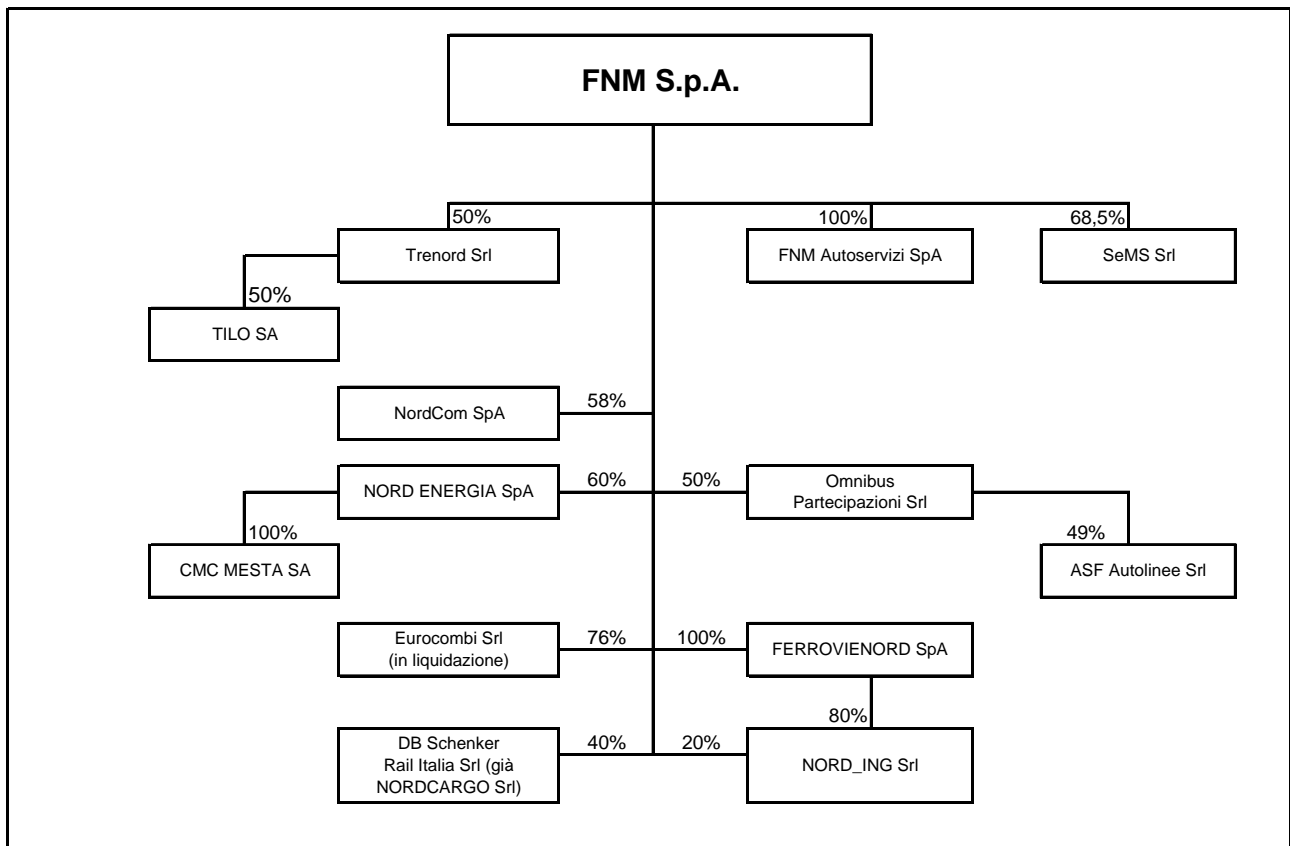
Il Gruppo FNM, attraverso le partecipate, estende le proprie articolazioni operative anche in altri settori diversi da quelli menzionati. E' infatti presente nel settore dell'*Information & Communication Technology* – con NordCom S.p.A., che opera sia a beneficio del Gruppo FNM che per terzi; è altresì presente nel settore specialistico del vettoriamento di energia elettrica (tramite le società partecipate NORD ENERGIA S.p.A. e CMC MeSta S.A.), della mobilità sostenibile (tramite la partecipata SeMS S.r.l.) e nel settore del trasporto merci su rotaia (esercitato dalla collegata DB Schenker Rail Italia S.r.l.).

Come meglio descritto alla Nota 3 delle Note al bilancio consolidato, per effetto del consolidamento delle partecipazioni in *joint venture* di NORD ENERGIA S.p.A., NordCom S.p.A. e SeMS S.r.l. con il “metodo del patrimonio netto” (così come previsto dai principi IFRS 11 ed IFRS 12) e della collegata DB Schenker Rail Italia S.r.l. con il medesimo “metodo del patrimonio netto”, gli “Altri settori di attività” concorrono al risultato netto consolidato dell'esercizio alla voce “Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto”.

L'analisi per natura dei ricavi e costi, proventi ed oneri, afferenti NORD ENERGIA, NordCom, SeMS e DB Schenker Rail Italia (che consente al lettore di fruire dello stesso contenuto informativo che sarebbe stato fornito con l'utilizzo del metodo di consolidamento proporzionale) è esposta nella Nota 38 delle Note al bilancio consolidato.

2. MAPPA DEL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2015

La mappa del Gruppo FNM al 31 dicembre 2015 è la seguente:



Nel corso dell'esercizio 2015 non sono intervenute variazioni inerenti il profilo del Gruppo rispetto alla situazione al 31 dicembre 2014.

3. RISULTATI DELLE SOCIETA' PARTECIPATE

I risultati civilistici al 31 dicembre 2015, redatti per FNM S.p.A. secondo i principi contabili internazionali e per le altre società partecipate ai sensi degli artt. 2423 e successivi del codice civile, sono i seguenti:

Importi in migliaia di euro

Denominazione	Risultato 2015	Risultato 2014	Differenza	% di possesso
FNM S.p.A. - Bilancio separato	15.175	18.724	(3.549)	
FERROVIENORD S.p.A.	1.003	1.148	(145)	100%
Trenord S.r.l.	3.815	2.576	1.239	50%
FNM Autoservizi S.p.A.	935	871	64	100%
NordCom S.p.A.	1.264	627	637	58%
NORD_ING S.r.l.	36	10	26	100%
NORD ENERGIA S.p.A. / CMC MeSta S.A.	7.544	7.561	(18)	60%
SeMS S.r.l.	206	169	37	68,50%
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	1.425	1.414	11	50%
DB Schenker Rail Italia S.r.l.	(361)	640	(1.001)	40%
Eurocombi S.r.l. in liquidazione	2	(1)	3	76%

In fase di consolidamento ai bilanci d'esercizio delle società partecipate sono state operate le rettifiche di allineamento ai principi contabili internazionali adottati da FNM S.p.A.

4. ANDAMENTO DELLA GESTIONE NEI SETTORI DI ATTIVITA' IN CUI FNM S.p.A. OPERA DIRETTAMENTE

I settori di attività dell'esercizio 2015 ed i relativi ricavi sono stati i seguenti:

4.1 SERVIZI AMMINISTRATIVI

Riguardano la gestione mediante contratti di *service* con le società partecipate delle seguenti attività centralizzate: organizzazione ed erogazione dei servizi di contabilità, amministrazione del personale, servizi generali, supporto allo sviluppo dei progetti e delle iniziative straordinarie da parte delle società controllate, coordinamento delle funzioni di segreteria societaria, attività e consulenza legale, tesoreria, pianificazione e controllo, ICT (*Information & Communication Technology*), acquisti, gare e appalti, gestione delle risorse umane e organizzazione, comunicazione. I ricavi di competenza, integralmente attribuibili a rapporti infragruppo, sono stati pari a 20,534 milioni di Euro contro i 19,981 milioni di Euro dell'esercizio 2014.

4.2 LOCAZIONE MATERIALE ROTABILE

Per effetto dell'applicazione dello IAS 17 in ambito IFRS, i proventi relativi a questa voce risultano disaggregati in canoni attivi (ricavi) per le locazioni operative e interessi attivi (proventi finanziari) per le locazioni finanziarie.

I canoni attivi per 35,990 milioni di Euro contro 28,882 milioni di Euro nel 2014, si riferiscono al seguente materiale rotabile:

- N. 26 TAF locati a Trenord S.r.l.
- N. 2 TSR locati a Trenord S.r.l.
- N. 8 CSA locati a Trenord S.r.l.
- N. 8 convogli Coradia locati a Trenord S.r.l.
- N. 11 locomotive 483 locate a DB Schenker Rail Italia S.r.l.
- N. 1 locomotiva ES64 F4 locata a DB Schenker Rail Italia S.r.l.

Le locazioni finanziarie per 1,306 milioni di Euro contro 1,369 milioni di Euro nel 2014, interamente attribuibili a rapporti infragruppo, si riferiscono al seguente materiale rotabile:

- N. 14 locomotive 520 locate a Trenord S.r.l.
- N. 8 locomotive 640 locate a Trenord S.r.l.
- N. 3 locomotive 660 locate a Trenord S.r.l.

In relazione agli impegni previsti ed agli investimenti attesi si rimanda a quanto riportato al paragrafo 8.3.

4.3 GESTIONE IMMOBILIARE

In questa voce confluiscono i canoni di locazione degli immobili di proprietà, quali il palazzo di P.le Cadorna, i locali commerciali dell'atrio della Stazione di Milano Cadorna, i fabbricati di Iseo, l'area parcheggio di Novate ed il deposito di Solbiate. Fatta eccezione per le locazioni della stazione di Milano Cadorna, gli altri contratti sono intercorrenti con le società del Gruppo.

I ricavi di competenza sono stati pari a 1,283 milioni di Euro rispetto agli 1,578 milioni di Euro dell'esercizio comparativo 2014.

VALORIZZAZIONE AREE

Per quanto riguarda le iniziative per la valorizzazione delle aree in prossimità di alcune stazioni ferroviarie di proprietà di FNM e di FERROVIENORD e dei diritti edificatori correlati, si evidenzia che l'attività ha subito forti rallentamenti dovuti alla crisi del mercato immobiliare perdurata anche nel corso del 2015. In particolare, l'area milanese ha registrato un forte calo della domanda nonché

lo stallo di alcune importanti iniziative immobiliari già avviate, in un mercato che allo stato soffre di un eccesso di offerta in particolare nel settore del terziario-uffici.

MILANO AFFORI

L'iniziativa rappresenta il primo esempio di progettazione edilizia coordinata con un nodo di trasporto ossia la nuova stazione ferroviaria di interscambio tra FNM e la M3 di Milano Affori.

Le aree interessate dal progetto sono di ca. 54.000 mq. di cui il 53% di proprietà FNM e il 47% di proprietà FERROVIENORD.

Il Programma Integrato di Intervento (PII) approvato prevedeva di realizzare – sulle aree di proprietà situate su entrambi i lati della nuova stazione – una superficie lorda di pavimento complessiva di 27.700 mq di cui 24.700 mq ricettivo e terziario, 3.000 mq commerciale e altre funzioni compatibili.

Il 23 giugno 2010, FNM, FERROVIENORD e Gecofin Unipersonale (partner privato nel PII) avevano sottoscritto la Convenzione attuativa con il Comune di Milano.

La procedura di selezione di un Operatore interessato alla realizzazione del Programma Integrato si è concretizzata con la proposta irrevocabile di acquisto del 7 ottobre 2010 della Società GDF Group S.p.A. – Gruppo Della Frera, con la quale, in data 25 novembre 2010, è stato sottoscritto il contratto preliminare di compravendita immobiliare per complessivi 14 milioni di Euro. In data 18 aprile 2011 è stato stipulato, a rogito Notaio Lainati – Milano n. rep. 42546 n. racc. 18380, il contratto di compravendita con la società GDF SYSTEM S.r.l., società controllata al 99% da GDF GROUP S.p.A. e all'1% dal Cav. Della Frera, amministratore unico della stessa. In considerazione dei termini di pagamento originariamente previsti, dilazionati fino al 18 aprile 2017 (successivamente posticipati al 18 aprile 2018), la compravendita è stata effettuata con riserva di proprietà a favore di FNM e FERROVIENORD. Restano a carico di FNM e FERROVIENORD le opere di bonifica di cui all'art. 10.9 della Convenzione attuativa, lo spostamento della CTE (centrale trazione elettrica) e la realizzazione delle opere di urbanizzazione a scomputo oneri sull'area liberata, oltre alla realizzazione del parcheggio di interscambio. In merito a quest'ultimo, FNM e FERROVIENORD, con scrittura privata del 19 luglio 2011, si sono impegnate ad anticiparne la realizzazione, a fronte di un anticipato pagamento di 5 milioni di Euro, oltre ad 1 milione di Euro già versato alla stipula del contratto, da parte di GDF SYSTEM S.r.l.

In data 6 luglio 2011 GDF SYSTEM S.r.l. ha presentato istanza di variante al PII, comprensiva di un testo di convenzione in variante, concordato con il Comune di Milano, siglato anche da FNM in quanto contempla la realizzazione del parcheggio di interscambio in corpo autonomo e separato rispetto agli edifici del PII, sottostante le aree di proprietà FNM. Nel mese di novembre 2012 l'iter

approvativo ha finalmente preso avvio e in data 15 febbraio 2013 la Giunta Comunale ha adottato la Variante alla Normativa Tecnica di Attuazione ed il Planivolumetrico dell'Unità di Intervento Nord del PII AFFORI, sulla base dello schema di Atto Ricognitivo e Specificativo siglato. La Variante Normativa Tecnica al PII è stata quindi definitivamente approvata dalla Giunta Comunale nella seduta del 31 maggio 2013 ed il correlato Atto Ricognitivo e Specificativo degli impegni relativi alla "Unità di Intervento Nord" sottoscritto dalle Parti in data 26 giugno 2014 con atto a cura del Notaio Lainati n. 22222 di rep. e n. 14193 di racc.

All'interno di tale Atto ed a seguito della riunione intersettoriale del 25 marzo 2014, con nota del 16 aprile 2014, il Settore Bonifiche del Comune di Milano, preventivamente alla cessione delle aree, ha chiesto la verifica di compatibilità dei suoli mediante la presentazione di un Piano della Caratterizzazione. Tale Piano, redatto da GDF SYSTEM S.r.l. anche per FNM e FERROVIENORD e riguardante l'intera Unità di Intervento Nord, ad eccezione dell'area impegnata dalla sede della squadra di manutenzione Trazione Elettrica che sarà indagata a seguito della sua dismissione, è stato presentato in data 25 giugno 2014, integrato in data 8 agosto 2014 e successivamente approvato con la Conferenza di Servizi del 27 agosto 2014.

Nel corso del dicembre 2014, GDF SYSTEM S.r.l. ha dato seguito all'esecuzione del Piano della Caratterizzazione approvato, che ha confermato i dati delle precedenti indagini svolte da FNM tra il 2004 ed il 2009. A tal fine, in sede di Conferenza dei Servizi del 25 maggio 2015, gli Enti di controllo hanno svincolato i lotti a ovest della linea ferroviaria, tra cui anche il lotto impegnato dalla edificazione del parcheggio di interscambio di competenza FERROVIENORD, in quanto conformi alle destinazioni d'uso previste in progetto.

Causa i tempi lunghissimi di approvazione di tale variante, che hanno impedito a GDF SYSTEM S.r.l. di iniziare la realizzazione del PII, la stessa acquirente ha richiesto, e FNM ha acconsentito (atto Notaio Lainati del 9 aprile 2013), una dilazione di un anno dei termini di pagamento (dal 18 aprile 2017 al 18 aprile 2018), stabilendo, inoltre, per il 2013 e 2014 una rata di 500 migliaia di Euro contro 1 milione di Euro precedentemente previsto per entrambi gli anni. Con lettera dell'11 novembre 2014 GDF SYSTEM S.r.l. ha richiesto una proroga nel pagamento del rateo scaduto da aprile a dicembre 2014, motivandola con l'assunzione a proprio carico della quota relativa alla redazione dell'integrazione del Piano della Caratterizzazione afferente alle aree di proprietà del Gruppo FNM, pari a circa 22 migliaia di Euro. Con successiva lettera del 10 febbraio 2015 GDF SYSTEM S.r.l. si è impegnata a provvedere al pagamento del rateo dovuto a dicembre 2014 entro il 28 febbraio 2015, pagamento che è pervenuto in data 21 aprile 2015. Tuttavia analoga situazione si è riscontrata per il pagamento del successivo rateo di Euro 1.000.000 dovuto per l'anno 2015. A tal fine, con lettera dell'11 febbraio 2016, in risposta alla nota GDF SYSTEM S.r.l. del 3 novembre

2015, FNM ha invitato GDF a provvedere al pagamento della somma dovuta per l'anno 2015, entro 30 giorni dal ricevimento della nota stessa, ad oggi non ancora onorato.

Le note ai bilanci separato e consolidato danno conto delle modalità di contabilizzazione della citata operazione che – in considerazione della specificità degli accordi contrattuali che non determinano un immediato trasferimento dei rischi e benefici della cessione delle aree all'acquirente (per effetto della persistenza di una riserva di proprietà a favore del Gruppo sino ad avvenuto integrale incasso del corrispettivo di vendita) – prevedono il riconoscimento dilazionato del provento da cessione in funzione degli incassi dilazionati del corrispettivo contrattuale.

MILANO BOVISA

Il Comune di Milano ha avviato nel dicembre 2007, tramite la pubblicazione di un bando, il procedimento di variante al Piano Regolatore Generale (PRG) per la riattivazione dell'Accordo di Programma "Bovisa-Gasometri" mediante ampliamento dell'ambito territoriale interessato, riguardante le aree delle Zone Speciali Z14, unità 2, Z6 "Bovisa stazione" e Z7 "Bovisa quartiere", e la definizione dei nuovi contenuti dell'accordo medesimo. In tale ambito territoriale allargato saranno riviste e coordinate le funzioni da prevedere per le aree di competenza del Gruppo FNM che può contare su diritti edificatori pertinenti a circa 90.000 mq di sedime ferroviario.

Nel 2010 le proprietà avevano avviato un Protocollo di Intesa volto alla promozione di un Accordo di Programma che stabilisse le linee guida dello sviluppo integrato dell'intera area.

La fase di adozione ed approvazione del nuovo strumento urbanistico di programmazione (PGT) e la successiva revoca, intervenuta con Delibera Consigliare n. 60 del 21 novembre 2011, hanno provocato un colpo d'arresto ai lavori di redazione del Protocollo di Intesa. Tuttavia in data 22 maggio 2012 il PGT è stato definitivamente approvato e nel mese di marzo 2013 le attività del tavolo di lavoro coordinato dal Comune di Milano sull'Accordo di Programma sono state riavviate, con la previsione di favorevoli sviluppi anche per quanto riguarda gli interessi del Gruppo FNM. Nel corso del 2015, tuttavia, il gruppo di lavoro coordinato dal Comune non si è più riunito. Sempre nel corso del 2015, peraltro, su iniziativa del Politecnico di Milano (DASU - Dipartimento Architettura e Studi Urbani), hanno avuto luogo una serie di iniziative e di incontri avente ad oggetto il Processo di progettazione partecipata per l'ambito ex gasometri. L'iniziativa, tuttavia, non ha finora condotto alla riapertura del gruppo di lavoro.

GARBAGNATE

Le aree interessate dal progetto sono di ca. 26.000 mq di cui il 79% di proprietà FNM e il 21% di proprietà della Parrocchia dei Santi Eusebio e Maccabei.

Il Programma Integrato di Intervento (PII) prevede di realizzare, complessivamente, un volume edificabile di 31.000 mc da destinare a utilizzo residenziale (di cui il 20% a edilizia convenzionata), una superficie lorda di pavimento di 1.350 mq da destinare a utilizzo commerciale ed una di 150 mq per servizi e standard in cessione.

Il PII è stato adottato dal Comune di Garbagnate con Deliberazione del C.C. n. 41 del 4 luglio 2011 ed approvato definitivamente con successiva Deliberazione del C.C. n. 65 del 1° dicembre 2011.

In data 2 maggio 2012, con atto n. 5621 di rep. FNM e la Parrocchia dei Santi Eusebio e Maccabei, hanno quindi sottoscritto con il Comune di Garbagnate la Convenzione di Attuazione del Programma Integrato di Intervento “Serenella – Parco delle Groane”.

Poiché non si è realizzata la vendita delle aree, in data 27 giugno 2013 è stata richiesta al Comune di Garbagnate la proroga dei tempi di realizzazione del PII. Con Deliberazione della Giunta Comunale n. 101 del 31 luglio 2014, avente ad oggetto “Ricognizione Convenzioni di Lottizzazione e Convenzioni di Pianificazione Integrata” a cui si applicano i termini previsti dall’art. 30 comma 3 bis del “Decreto del Fare”, i termini di validità, nonché di inizio e fine lavori, degli accordi stipulati sino al 31 dicembre 2012, tra cui anche la Convenzione Attuativa del PII di Serenella – Parco delle Groane, sono stati prorogati di tre anni.

Nel contempo, per consentire l’indipendenza dei Lotti funzionali e semplificare le modalità di attuazione del PII, FNM e la Parrocchia dei Santi Eusebio e Maccabei hanno sottoscritto apposito Atto di identificazione di confini, n. rep. 58530 e n. racc. 24046 a cura del Notaio Lainati, in modo che la proprietà di ciascun soggetto attuatore coincida con le aree sulle quali il piano prevede l’edificazione delle quote di competenza.

Da ultimo, in data 15 settembre 2014 FNM e la Parrocchia dei Santi Eusebio e Maccabei hanno sottoscritto una scrittura privata al fine di definire i rispettivi obblighi per l’attuazione del PII, con particolare riferimento alla realizzazione delle opere di urbanizzazione.

Nel 2015 non è intervenuto alcun avanzamento della procedura.

NOVARA

L’attivazione della nuova stazione FERROVIENORD di Novara interconnessa con la rete dell’Alta Velocità ha liberato un’area ferroviaria di ca. 40.000 mq della vecchia stazione.

Con nota del 6 marzo 2009, il Comune di Novara ha modificato le modalità di intervento precedentemente stabilite, prevedendo che gli interventi potessero essere effettuati anche attraverso l’approvazione di Strumenti Urbanistici Esecutivi (SUE) di iniziativa privata indipendente.

Con delibera C.C. n. 3 del 31 gennaio 2011, il Comune di Novara aveva adottato un Piano Particolareggiato Esecutivo (PPE) di iniziativa pubblica, rientrante nel Programma di

Riqualficazione Urbana per alloggi a canone sostenibile di cui al Decreto Ministero delle Infrastrutture e Assetto del Territorio del 26 marzo 2008 – Contratti di Quartiere III, che prevedeva come soggetto attuatore l’Agenzia Territoriale della Casa (ATC) della Provincia di Novara, sulle aree di proprietà di FERROVIENORD.

In data 5 novembre 2012, in seguito alla rinuncia all’iniziativa comunicata dall’ATC, il Comune di Novara ha chiesto formalmente a FERROVIENORD di esprimere il proprio interesse ad aderire in qualità di partner al PPE in questione, in quanto proprietaria delle aree.

È stato quindi intrapreso un percorso condiviso tra FERROVIENORD ed il Comune di Novara volto al perseguimento degli obiettivi di entrambi i soggetti, ed in particolare, per il Comune di Novara, la possibilità di acquisire una porzione di area per la realizzazione del Parco Urbano e di edifici destinati a edilizia residenziale Pubblica (ERP), garantendo a FERROVIENORD la proprietà di un comparto per la realizzazione di 6.650 mq di SUL (Superficie Utile Lorda) per edilizia libera e convenzionata, oltre al mantenimento dell’ex fabbricato viaggiatori di Novara con funzioni commerciali e di pubblico esercizio.

Il concretizzarsi dell’intesa fra Comune di Novara e FERROVIENORD si è manifestato, quindi, con l’approvazione da parte della Giunta Comunale, con Deliberazione n. 24 del 29 gennaio 2014, del Piano Particolareggiato Esecutivo (PPE) e con l’approvazione, con Deliberazione n. 36 del 12 febbraio 2014, dello schema di accordo ex art. 11 Legge 241/90 e smi tra il Comune di Novara e FERROVIENORD.

L’Accordo di cui sopra, è stato quindi sottoscritto dalle Parti in data 13 maggio 2014, con atto a rep. n. 17898, e prevede per FERROVIENORD, a fronte dei ricavi derivanti dalla vendita delle aree al Comune e dei diritti volumetrici, l’onere della preventiva pulizia, caratterizzazione ed eventuale bonifica delle aree che verranno cedute al Comune stesso.

Come stabilito dall’Atto, in data 9 luglio 2014, il Comune di Novara ha consegnato la perizia di valutazione delle aree oggetto di compravendita, redatta da parte dell’Ufficio provinciale di Novara dell’Agenzia delle Entrate, che stima il più probabile valore di mercato dell’immobile in 1,426 milioni di Euro con un’alea estimativa di circa $\pm 15\%$, derivante dalla particolare tipologia delle opere che vi saranno realizzate.

Con lettera prot. n. 7859 del 23 ottobre 2014 FERROVIENORD ha formalizzato la fissazione del prezzo di cessione in 1,437 milioni di Euro; detto importo corrisponde al prezzo della cessione indicato dal Comune stesso nella relazione di approvazione del PPE ed è superiore al valore stimato dall’Agenzia delle Entrate, pur rimanendo all’interno dell’alea prevista.

Nel contempo sono state avviate le attività propedeutiche al ripristino ambientale del sito, volte a garantire la compatibilità delle aree con le destinazioni funzionali individuate dal PPE. In

particolare, con lettera prot. n. 6043 del 4 agosto 2014 è stato trasmesso il Piano della Caratterizzazione successivamente approvato nella Conferenza di Servizi del 9 settembre 2014.

Con lettera prot. n. 7114 del 29 settembre 2014 è stata attivata una procedura di selezione per l'affidamento non strumentale dei servizi di pulizia e riordino delle aree, compreso lo smaltimento di pietrisco amiantifero e non, per un importo a base d'asta di circa 817 migliaia di Euro.

L'esecuzione dell'appalto è stata aggiudicata all'Impresa GERVASI MARIO S.r.l. con lettera prot. n. 120 dell'8 gennaio 2015 per un importo – al netto del ribasso d'asta del 30,10% – di circa 575 migliaia di Euro. Gli interventi di pulizia e riordino delle aree si sono conclusi il 22 giugno 2015 ed in data 13 luglio 2015, in attuazione al Piano approvato dagli Enti di controllo, hanno avuto inizio le attività per la caratterizzazione dell'area affidate all'Impresa GERVASI MARIO S.r.l. per un importo complessivo – al netto del ribasso offerto del 10,50% – di circa 85 migliaia di Euro.

In data 20 novembre 2015 FERROVIENORD ha trasmesso il report relativo ai risultati delle indagini eseguite, i cui esiti hanno evidenziato la necessità di dover procedere con la realizzazione di attività di bonifica per la rimozione e smaltimento di n. 7 *hot spot* in cui sono stati riscontrati valori di concentrazione, di alcuni parametri, superiori alle CSC (Concentrazioni Soglia di Contaminazione) per le aree ad uso verde/residenziale.

A seguito della Conferenza dei Servizi del 19 gennaio 2016, il Comune di Novara, con Determina Ambiente e protezione civile/0000001 del 28 gennaio 2016, ha approvato il Progetto Operativo di Bonifica, trasmesso da FERROVIENORD il 17 dicembre 2015, prescrivendo l'esecuzione, nel corso del 2016, di una campagna di monitoraggio con cadenza trimestrale delle acque di falda per tutti i piezometri installati nel sito.

In attesa della sottoscrizione del rogito con il Comune di Novara per la cessione delle aree, che potrebbe avvenire entro aprile 2016, FERROVIENORD ha avviato le procedure per l'assegnazione delle attività di bonifica.

SARONNO

Già da qualche anno risulta definito il *lay-out* progettuale per la riorganizzazione e lo spostamento delle officine e degli impianti FERROVIENORD dalle aree adiacenti la stazione di Saronno Centro alle aree FNM di Saronno Sud; detto spostamento è la condizione necessaria per poter identificare in maniera definitiva le aree a disposizione per la presentazione di un'eventuale proposta di riqualificazione urbanistica. Nel corso del 2012 si erano tenuti diversi incontri con il Comune di Saronno, unitamente ai proprietari delle aree del comparto B6.2, finalizzati alla formalizzazione di una proposta di Accordo di Programma per la definizione di un disegno unitario dell'assetto delle aree di trasformazione, tra le quali anche le aree limitrofe alle due stazioni FERROVIENORD.

Questi incontri erano sfociati nella richiesta di promozione di un Accordo di Programma di Interesse regionale formulata dal Comune di Saronno alla Regione Lombardia in data 13 aprile 2012.

Nel mese di luglio 2012 il Comune aveva dato avvio alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del PGT depositando la proposta di Documento di Piano e FERROVIENORD aveva prodotto, in data 24 settembre 2012, le proprie osservazioni, alle quali il Comune non aveva contro-dedotto.

In data 20 dicembre 2012, con Deliberazione del C.C. n. 82, il Comune aveva poi adottato il PGT, senza tenere minimamente in conto le osservazioni di FERROVIENORD e dei Proprietari del comparto B6.2.

Ulteriori osservazioni sono state quindi prodotte nei confronti del PGT adottato, in modo da cercare di equilibrare il bilancio economico degli Ambiti di Trasformazione di cui le proprietà del Gruppo FNM fanno parte, gravati di un importante carico di opere di urbanizzazione e vincoli prescrittivi inseriti dall'Amministrazione Comunale.

Il PGT è stato quindi definitivamente approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 27 del 15 giugno 2013, senza peraltro recepire, se non marginalmente, le osservazioni prodotte e rendendo di fatto non perseguibile l'attivazione della procedura di Accordo di Programma secondo le linee guida e gli indirizzi programmatici che le Proprietà e lo stesso Comune avevano tentato faticosamente di portare avanti per il recupero e la riqualificazione delle aree. Nel 2015 non è intervenuto alcun avanzamento della procedura.

VARESE

A seguito dell'approvazione dell'Accordo di Programma per la riorganizzazione del nodo ferroviario di Varese e la connessa riqualificazione urbanistica, territoriale ed ambientale, sottoscritto da Regione, Provincia e Comune di Varese, RFI, FERROVIENORD ed Infrastrutture Lombarde in data 29 marzo 2007, gli approfondimenti tra le Amministrazioni e le proprietà interessate hanno portato alla nuova configurazione del *masterplan* da parte di Infrastrutture Lombarde che ridefinisce le volumetrie al fine di consentire la sostenibilità economica delle opere pubbliche. Detto *masterplan* è stato approvato in sede di Collegio di Vigilanza in data 15 dicembre 2011. E' stata, quindi, riavviata la procedura di VAS, ma le procedure sono rimaste in *stand-by* fino a che, con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 67 del 21 dicembre 2013, il Comune di Varese ha adottato il PGT, aprendo i termini normativi per la raccolta delle osservazioni, da formulare entro il 22 marzo 2014.

In data 19 marzo 2014 FERROVIENORD ha presentato un'osservazione al PGT chiedendo che la realizzazione del collegamento viario con il Comparto Stazioni, prevista nel PGT, consenta, ad opera compiuta, la soppressione del P.L. di via Bainsizza – via Tonale alla progr. km 49+151 della linea Milano – Varese – Laveno.

In data 12 giugno 2014 il comune di Varese ha approvato il PGT, accogliendo l'osservazione formulata da FERROVIENORD.

Il PGT, tuttavia, presenta elementi di difformità tra le previsioni urbanistiche in esso contenute e quelle del *masterplan* del 2011, che hanno ripercussioni di carattere economico sull'equilibrio finanziario dell'intervento.

In data 22 luglio 2014 si è tenuto un Collegio di Vigilanza nel corso del quale è emerso che le modifiche intervenute con l'approvazione del PGT di Varese impongono di rivedere il *masterplan* del 2011 e di verificarne la sostenibilità finanziaria. Nel 2015 non è intervenuto alcun avanzamento della procedura.

CREMONA

A seguito dell'adozione, in data 28 gennaio 2013, della Variante Generale al PGT del Comune di Cremona, pubblicato il 7 maggio 2013, sulla proprietà FNM di 8.139 mq (ex stazione delle ferrovie Cremonesi) è ora possibile edificare con destinazione commerciale e per attività artigianale una slp complessiva di mq 3.236. Ciò premesso, nel dicembre 2013 è stato pubblicato un avviso di vendita ed è ancora in corso la relativa procedura. Nel 2015 non è intervenuto alcun avanzamento della procedura.

4.4 GESTIONE SPAZI PUBBLICITARI

In questa voce confluiscono i proventi derivanti dalla vendita di spazi pubblicitari sulla rete *Digital Signage*, nonché attraverso i canali tradizionali, quali gli impianti espositori siti presso le stazioni, per complessivi 1,916 milioni di Euro rispetto ai 2,078 milioni di Euro del 2014.

4.5 PERSONALE DIPENDENTE DI FNM S.p.A.: NUMERI, COSTI E FORMAZIONE

4.5.1 NUMERI E COSTI

Il personale dipendente mediamente in servizio in FNM e nelle aziende controllate (FERROVIENORD, NORD_ING, FNM Autoservizi) si attesta a 1.251 unità, con un lieve decremento rispetto alle 1.258 unità in essere nel 2014. Per tutte le Società sopra indicate, tranne

NORD_ING, ai cui dipendenti si applica il CCNL del Commercio, trova applicazione il CCNL degli Autoferrotranvieri.

Il personale mediamente in servizio nell'anno 2015 nella capogruppo FNM è stato pari a 168 unità, rispetto alle 163 unità del 2014.

4.5.2 RELAZIONI INDUSTRIALI

In data 28 novembre 2015 è stata sottoscritta l'ipotesi di accordo di rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri. Tale rinnovo pone fine ad un lungo periodo di vacanza contrattuale (il precedente accordo risale al mese di aprile 2009). Nell'accordo nazionale sono stati previsti incrementi retributivi a partire dal mese di novembre 2015. L'entrata in vigore di questi incrementi è prevista con tre differenti decorrenze (importi riferiti al parametro 175): Euro 35 da novembre 2015, Euro 35 da luglio 2016 ed Euro 30 da ottobre 2017, raggiungendo quindi a regime la quota di Euro 100.

In data 11 dicembre 2015 è stato stipulato un accordo aziendale con il quale l'azienda ha previsto di applicare quanto disposto dal CCNL a decorrere da gennaio 2016. Quale condizione di miglior favore, in relazione ai buoni risultati aziendali e alla disponibilità mostrata dal personale in materia di flessibilità organizzativa, è stata al contempo riconosciuta la differenza tra quanto erogato a copertura del periodo di vacanza contrattuale sulla base degli accordi aziendali e quanto disposto dal rinnovo del CCNL. Durante il 2015 l'azienda aveva infatti erogato, come già negli anni precedenti, un importo a copertura del periodo di vacanza contrattuale: come stabilito dall'accordo n. 3/2014 del 18 giugno 2014, tale importo è stato di euro 700 Euro (parametro 175), suddiviso in quattro rate, con un costo aziendale globale pari a circa 115 migliaia di Euro.

4.5.3 FORMAZIONE

Le attività di formazione hanno impegnato praticamente tutti i dipendenti di FNM che hanno avuto accesso a 56 corsi di formazione esterna ed interna specialistica, per un totale di 460 giornate; tra gli interventi che hanno maggiormente coinvolto il personale, quelli delle specifiche aree aziendali (giuridica, risorse umane, acquisti e logistica, finanza e controllo).

Significativo, infine, l'intervento formativo in SAP dei lavoratori che ha coinvolto, per i vari moduli, 35 dipendenti.

5. ANDAMENTO DELLA GESTIONE NELLE AREE DI ATTIVITA' IN CUI OPERANO LE SOCIETA' PARTECIPATE

5.1 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

FERROVIENORD S.p.A.

Sintesi dei dati economici

Il bilancio al 31 dicembre 2015, predisposto come sopramenzionato sulla base dei principi contabili italiani, evidenzia un utile di Euro 1.003.070 rispetto a quello dell'esercizio precedente di Euro 1.147.865.

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2014:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2015	2014	Differenza
Valore della produzione	123.851	120.320	3.531
Costi esterni operativi	(56.737)	(56.655)	(82)
VALORE AGGIUNTO	67.114	63.665	3.449
Costi del personale *	(49.362)	(49.118)	(244)
MARGINE OPERATIVO LORDO	17.752	14.547	3.205
Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti	(10.949)	(9.479)	(1.470)
RISULTATO OPERATIVO	6.803	5.068	1.735
Risultato della gestione finanziaria	(62)	(73)	11
Risultato della gestione straordinaria	(2.453)	(970)	(1.483)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	4.288	4.025	263
Imposte sul reddito	(3.285)	(2.877)	(408)
UTILE NETTO	1.003	1.148	(145)

* include il costo per collaboratori a progetto

Il valore della produzione aumenta di 3,531 milioni di Euro, passando da 120,320 a 123,851 milioni di Euro.

Le principali variazioni sono le seguenti:

- i proventi per il noleggio del materiale rotabile aumentano di 1,212 milioni di Euro a fronte di un maggior numero di rotabili utilizzati dalla consociata Trenord S.r.l.;
- a seguito della sottoscrizione del CCNL Autoferrotranvieri è stata rilasciata a conto economico la quota parte del fondo oneri stanziato in esercizi precedenti, eccedente l'effettivo onere posto a carico della partecipata, pari a 1,632 milioni di Euro;
- i contributi erogati dalla Regione Lombardia per l'esercizio 2015 a copertura dei maggiori oneri derivanti dall'applicazione del CCNL Autoferrotranvieri aumentano di 0,467 milioni

di Euro in quanto, a partire dal presente esercizio, comprendono quota parte del contributo relativo a personale di FNM che eroga attività di *service* alla partecipata.

I **costi esterni operativi** sono pari a 56,737 milioni di Euro, in aumento di 82 mila Euro rispetto ai 56,655 milioni di Euro del 2014, con le seguenti principali variazioni:

- i costi per le manutenzioni al materiale rotabile aumentano di 0,6 milioni di Euro in relazione alle attività manutentive sui rotabili tipo Coradia;
- i costi per manutenzioni esternalizzate all'infrastruttura aumentano di 1,0 milioni di Euro rispetto a quelli dell'esercizio 2014, parzialmente compensati da minori costi per consumi di materiali, pari a 0,5 milioni di Euro;
- si registra un incremento di 0,5 milioni di Euro delle prestazioni di *service* fatturate dalla società controllante FNM S.p.A., determinato dalla differente modalità di erogazione, da parte di Regione Lombardia, dei contributi a copertura del rinnovo CCNL Autoferrotranvieri;
- le spese per utenze diminuiscono di 0,5 milioni di Euro in relazione a minori costi per energia elettrica e telefonia;
- si registrano minori costi per consulenze tecniche e per gestione automezzi per complessivi 0,5 milioni di Euro;
- nel periodo comparativo 2014, a seguito di un'analisi degli indici di rotazione dei materiali di magazzino, si era operato un accantonamento al fondo svalutazione magazzino per un importo di 0,4 milioni di Euro.

I **costi del personale**, comprensivi dei costi per collaboratori a progetto, aumentano di 0,244 milioni di Euro, per maggiori importi erogati a titolo di incentivazione all'esodo, parzialmente compensati dalla diminuzione dei costi determinati da un minor numero medio di dipendenti (846 rispetto agli 851 del 2014).

Gli **ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti** aumentano di 1,4 milioni di Euro, passando da 9,5 a 10,9 milioni di Euro; la principale variazione è quella relativa alla svalutazione per 1,4 milioni di Euro di costi sostenuti per l'effettuazione di interventi di ammodernamento dell'infrastruttura, eccedenti rispetto al contributo stanziato da Regione Lombardia.

Il **risultato operativo** risulta quindi, a seguito degli effetti combinati dell'andamento dei costi e ricavi sopra descritti, pari a 6,803 milioni di Euro rispetto ai 5,068 del 2014.

Il **risultato della gestione finanziaria**, negativo per 62 mila Euro, risulta in miglioramento di 9 migliaia di Euro rispetto al 2014. In particolare l'indebitamento medio dell'esercizio, connesso alle dinamiche del circolante influenzate dalle tempistiche di pagamento di stati avanzamento lavori non coerenti con i tempi di incasso dei finanziamenti regionali correlati, ha determinato la

consuntivazione di interessi passivi sul conto corrente di corrispondenza con FNM S.p.A. per 12 migliaia di Euro, mentre, nell'esercizio comparativo 2014, la società aveva rilevato interessi passivi sul medesimo conto corrente di corrispondenza pari a 21 migliaia di Euro.

Il **risultato della gestione straordinaria**, negativo per 2,453 milioni di Euro, include l'onere relativo all'accantonamento operato a seguito del contenzioso con l'Agenzia delle Dogane di Como (pari a 2,609 milioni di Euro) descritto nel successivo paragrafo "Accessi e verifiche fiscali".

Il patrimonio netto al 31 dicembre 2015 è pari a 18,615 milioni di Euro (17,612 milioni di Euro al 31 dicembre 2014).

Il personale in servizio al 31 dicembre 2015 è pari a 823 unità oltre a 12 dirigenti, contro le 836 unità oltre a 11 dirigenti del 31 dicembre 2014.

Concessione

FERROVIENORD S.p.A. ha svolto nel 2015 l'attività di gestore delle infrastrutture ferroviarie, rami Milano e Iseo, sulla base delle concessioni rinnovate fino al 17 marzo 2016 con decreto dirigenziale del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 3239/2000 e della concessione di costruzione/gestione della tratta Bivio Sacconago/Malpensa rilasciata con legge n. 472/99 art. 21.

Complessivamente FERROVIENORD S.p.A. gestisce Km. 319 di rete ferroviaria di cui Km. 211 del ramo di Milano e Km. 108 del ramo d'Iseo.

Nel corso del 2015, in continuità con i lavori già impostati durante il periodo di queste ultime gestioni di avvicinamento alla scadenza del 17 marzo 2016, sono state intensificate le attività necessarie per la verifica patrimoniale e legale necessarie per la definizione di una rinnovata concessione.

Il lavoro si è fruttuosamente concluso con la nuova concessione per la gestione dell'infrastruttura di cui allo schema approvato con Delibera della Giunta Regionale n. X/4823 del 15 febbraio 2016 recante l'Atto di Concessione a FERROVIENORD S.p.A. per la realizzazione, l'esercizio e la gestione della Rete Ferroviaria Regionale.

L'Atto di concessione include attività di realizzazione, gestione, manutenzione infrastruttura ferroviaria, il potenziamento e l'ammodernamento della rete, la gestione della circolazione, l'allocazione della capacità. Al concessionario spettano inoltre i compiti di acquisizione e gestione in via non esclusiva della flotta necessaria a svolgere i servizi ferroviari, la valorizzazione del patrimonio ferroviario incluso quello di valenza storica. Al concessionario sono altresì assegnati i compiti regolamentati da Contratto di Programma Investimenti, Contratto di Servizio o altro provvedimento amministrativo.

La nuova concessione ha durata di 44 anni dal 18 marzo 2016 sino al 31 ottobre 2060.

Contratto di servizio per la gestione dell'infrastruttura

FERROVIENORD S.p.A. ha sottoscritto, in data 12 marzo 2009, con Regione Lombardia, il Contratto di Servizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria con durata dal 1° gennaio 2009 al 17 marzo 2016.

Il corrispettivo per il 2009, anno di stipula, è stato stabilito in 87.300.000 Euro IVA esclusa.

Nel contratto di servizio con la Regione Lombardia sono previsti meccanismi di adeguamento annuali e triennali del corrispettivo stesso, per l'adeguamento inflattivo coerentemente con il tasso di cui al patto di stabilità, per la variazione della produzione, nonché per specifici contenuti, fatto salvo ogni possibile scenario derivante dal taglio dei trasferimenti Stato – Regione.

Il corrispettivo per il 2010 è stato di Euro 88.173.000, per il 2011 di Euro 89.054.730 e per il 2012 di Euro 89.514.102.

Nel corso del 2012, a seguito di istanza di FERROVIENORD S.p.A. alla Regione, è stato riconosciuto per il 2013 un aumento del corrispettivo contrattuale pari ad Euro 2.017.084 a fronte dell'incremento delle prestazioni connesse al traffico ed alla consistenza dell'infrastruttura.

Nel 2014 l'importo del corrispettivo del Contratto di Servizio è stato determinato sulla base dei meccanismi contrattuali in Euro 91.652.328.

Con nota prot. n. S1.2015.0003941 del 28 gennaio 2015, Regione Lombardia ha comunicato alla partecipata che, in attuazione della D.G.R. n. 3007/2015, il corrispettivo del Contratto di Servizio per l'esercizio 2015 viene stabilito in misura pari ad Euro 91.652.328, invariato rispetto all'esercizio 2014.

A fronte del corrispettivo di cui sopra, FERROVIENORD S.p.A. si impegna a garantire:

- la disponibilità dell'infrastruttura e l'assegnazione della capacità in funzione del modello di esercizio previsto dalla programmazione regionale;
- la conservazione, la manutenzione e l'efficienza dell'infrastruttura stessa;
- la gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria;
- la gestione delle stazioni e dei centri di interscambio;
- la prestazione dei servizi inerenti al servizio ferroviario.

Nel corso del 2015 sono stati avviati i lavori dei tavoli tecnici con la Regione Lombardia per definire il nuovo Contratto di Servizio; sono così stati definiti i nuovi elementi tecnici per l'individuazione delle prestazioni, i relativi standard di servizio, i nuovi criteri per la determinazione del corrispettivo,

Con Delibera di Giunta n. X/4824 del 15 febbraio 2016 la Regione ha approvato il testo del nuovo Contratto di Servizio, con durata a decorrere dal 18 marzo 2016 fino al 31 dicembre 2022; il medesimo testo è stato altresì approvato dal Consiglio di Amministrazione di FERROVIENORD

S.p.A., dopo idonea valutazione dell'interesse del Concessionario alla relativa stipula nonché della correttezza sostanziale e convenienza delle relative condizioni, in data 25 febbraio 2016.

Ai sensi del nuovo Contratto di Servizio, il Concessionario si impegna a gestire e mantenere le infrastrutture ferroviarie e di stazione oggetto della Concessione, nonché la gestione della flotta di treni acquistati dal Concessionario mettendoli a disposizione dell'Impresa Ferroviaria titolare del Contratto di Servizio per il Trasporto Regionale (Trenord S.r.l.). In particolare, il Concessionario è tenuto a garantire:

- (i) la disponibilità dell'infrastruttura e l'assegnazione della capacità disponibile, coerentemente con quella necessaria per l'implementazione del modello di esercizio previsto dalla programmazione regionale;
- (ii) la conservazione, la manutenzione ordinaria e l'efficienza dell'infrastruttura stessa;
- (iii) la gestione in sicurezza ("*safety*");
- (iv) la progettazione dello sviluppo dell'infrastruttura, in coerenza con il Contratto di Programma;
- (v) il monitoraggio della circolazione e la fornitura dei relativi dati;
- (vi) la gestione delle stazioni, dell'informazione al pubblico e dei servizi di accessibilità al sistema ferroviario sulle infrastrutture date in gestione al Concessionario;
- (vii) la gestione e valorizzazione del patrimonio storico;
- (viii) la gestione e valorizzazione degli spazi di stazione e degli edifici non direttamente funzionali all'attività di circolazione ferroviaria e ai viaggiatori;
- (ix) la sicurezza personale e patrimoniale dei viaggiatori ("*security*") e degli ambienti a loro accessibili;
- (x) le attività riguardanti l'acquisto, il finanziamento e la gestione del materiale rotabile, destinato al servizio ferroviario regionale; e
- (xi) la gestione e lo sviluppo dei servizi di mobilità sostenibile (*car sharing*).

A tal proposito si precisa che, tra le attività richieste al Concessionario, il nuovo Contratto di Servizio non menziona, a differenza del contratto precedente, le attività e gli obblighi di manutenzione straordinaria.

Rispetto al Contratto di Servizio precedentemente in vigore con corrispettivo unico a forfait, nel nuovo Contratto di Servizio il corrispettivo si differenzia ed è calcolato su diverse voci di un "catalogo", il quale articola le prestazioni del Concessionario nei seguenti ambiti:

Servizi alle imprese ferroviarie:

- Circolazione
- Manutenzione ordinaria dell'infrastruttura

Servizi ai cittadini:

- Servizi di stazione e di accessibilità al sistema
- Valorizzazione del patrimonio storico

Servizi all'ente concedente:

- Acquisto e gestione della flotta regionale

Servizi interni:

- Ingegneria e Sviluppo Infrastruttura, Patrimonio
- Funzioni specifiche del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria
- Funzioni generali e amministrative

Il Contratto di Servizio definisce altresì le voci per le quali si prevede un adeguamento del corrispettivo sulla base dell'inflazione e quelle soggette ad un prefissato tasso di efficientamento percentuale annuo. In particolare, le voci soggette ad efficientamento (stabilito in misura pari al 2% annuo) sono le seguenti:

- Manutenzione ordinaria dell'infrastruttura
- Servizi di stazione e di accessibilità al sistema
- Ingegneria e Sviluppo Infrastruttura, Patrimonio
- Funzioni generali e amministrative

Per quanto riguarda le voci "Circolazione", "Valorizzazione del patrimonio storico", "Acquisto e gestione della flotta regionale" e "Funzioni specifiche del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria" il corrispettivo rimarrà invariato per l'arco di durata contrattuale, senza pertanto la previsione di meccanismi di efficientamento.

Per quanto riguarda gli aspetti economici, il corrispettivo base (calcolato al netto del corrispettivo massimo annuale per le attività di *car sharing* pari a Euro 1,8 milioni, IVA esclusa) del Contratto di Servizio, pari a circa 90,9 milioni di Euro (oltre IVA) per l'esercizio 2016, di cui circa Euro 71,8 milioni (oltre IVA) per il periodo di vigenza effettiva del nuovo Contratto di Servizio (18 marzo – 31 dicembre 2016), si ridurrà, in relazione al tasso di efficientamento annuo del 2%, a circa Euro 83,7 milioni (oltre IVA) per l'esercizio 2022.

Pertanto, nell'ambito del Contratto di Servizio, le Parti, riconoscendo il valore strategico del programma di manutenzione straordinaria per la qualità del servizio ferroviario che – come concordato dalle parti in sede di Contratto di Servizio – costituirà oggetto del Contratto di Programma, intendono destinare al programma di manutenzione straordinaria le risorse recuperate dall'efficientamento delle attività di manutenzione ordinaria (queste oggetto del Contratto di Servizio), sia per le attività effettuate direttamente sia per quelle appaltate a terzi.

Al riguardo si evidenzia che il Consiglio di Amministrazione di FERROVIENORD S.p.A. ha

valutato positivamente la correttezza sostanziale e la convenienza relativa ai termini e condizioni del Contratto di Servizio, ivi inclusa la congruità dei corrispettivi previsti a favore del Concessionario, tanto da un punto di vista di valorizzazione economica degli stessi, quanto da un punto di vista di valenza strategica per FERROVIENORD S.p.A., anche alla luce dell'avvenuto rinnovo della Concessione per un periodo temporale (pari a 44 anni) molto superiore rispetto all'ultimo precedente rinnovo, intervenuto nell'esercizio 2000, per un periodo pari a 16 anni.

Il Consiglio di Amministrazione di FERROVIENORD S.p.A., in particolare, ha valutato che i corrispettivi fissati all'interno del nuovo Contratto di Servizio garantiscono a FERROVIENORD S.p.A. il mantenimento di condizioni di economicità per l'intera durata del contratto medesimo.

Si segnala che, tenuto conto della prevista durata della Concessione (31 ottobre 2060) e della inclusione tra le attività oggetto del Contratto di Servizio di servizi di mobilità sostenibile, l'Assemblea Straordinaria di FERROVIENORD S.p.A., tenutasi, in sede totalitaria, in data 25 febbraio 2016, ha approvato una modifica dello statuto al fine di (i) estendere la durata del Concessionario (prevista fino al 31 dicembre 2040) fino alla data del 31 dicembre 2070 al fine di renderla compatibile con la scadenza del nuovo atto di Concessione prevista per il 31 ottobre 2060 e (ii) includere i servizi di mobilità sostenibile nell'oggetto sociale di FERROVIENORD S.p.A.

Giova rilevare che, con riferimento all'approvazione, da parte di FERROVIENORD S.p.A., società interamente controllata da FNM, del Contratto di Servizio con Regione Lombardia, azionista di controllo di FNM, la Società ha pubblicato in data 2 marzo 2016 Documento informativo redatto ai sensi dell'articolo 5 del Regolamento operazioni con parti correlate adottato dalla Consob con delibera 17221 del 12 marzo 2010 (come successivamente modificato ed integrato).

Infine si segnala che il nuovo Contratto di Servizio è stato sottoscritto dalle parti in data 16 marzo 2016.

Contratto di programma per gli investimenti sulla rete in concessione

L'attività di concessionario ferroviario, oltre che sulla base del "Contratto di Servizio", è poi svolta da FERROVIENORD S.p.A. anche sulla base del "Contratto di Programma per gli Investimenti sulla rete in concessione a FERROVIENORD S.p.A." sottoscritto da FERROVIENORD S.p.A. con Regione Lombardia in data 3 dicembre 2009.

Con la Deliberazione di Giunta Regionale n. IX/2675 del 14 dicembre 2011 è stato approvato l'"Aggiornamento del Programma di interventi alla rete ferroviaria regionale in concessione a FERROVIENORD S.p.A. di cui al Contratto di Programma sottoscritto il 3 dicembre 2009 (L.R.N. 11/2009)". Con la Deliberazione di Giunta Regionale n. n. X/4423 del 30 novembre 2015 è stato approvato il secondo "Aggiornamento del Programma di interventi alla rete ferroviaria regionale in

concessione a FERROVIENORD S.p.A. di cui al Contratto di Programma sottoscritto il 3 dicembre 2009 (L.R. N. 11/2009)”.

Il Programma aggiornato definisce il quadro degli interventi necessari in relazione a parametri di sicurezza, di livelli di servizio, di accessibilità e di funzionalità.

La validità del Contratto è estesa sino alla scadenza della precedente Concessione (17 marzo 2016); Regione Lombardia ha comunicato con nota del 15 marzo 2016 l'intenzione di procedere ad avviare un tavolo tecnico congiunto con FERROVIENORD S.p.A. prodromico alla definizione di una bozza di testo del nuovo Contratto di Programma, da sottoporre alla successiva approvazione dei rispettivi organi regionali e societari. Nella lettera, Regione Lombardia ha altresì confermato che gli interventi previsti nell'attuale testo del Contratto di Programma e già avviati in data odierna, proseguiranno in regime di continuità amministrativa e che le attività di manutenzione straordinaria, indicate nel nuovo testo di Contratto di Servizio e non ancora avviate alla data odierna, saranno specificatamente disciplinate (anche da un punto di vista di copertura economica) all'interno del nuovo testo di Contratto di Programma, coerentemente con la relativa disponibilità di bilancio da parte di Regione.

Al riguardo si rileva che la nuova concessione prevede che il Concessionario e la Regione stipulino il nuovo Contratto di Programma, nel quale dovranno essere individuati gli interventi di investimento e di sviluppo della rete nonché le modalità di gestione tecnica e finanziaria.

In particolare, tale accordo disciplinerà (i) gli investimenti per il potenziamento e lo sviluppo della rete; (ii) le modalità e le procedure per la gestione tecnica e finanziaria della rete, avendo come fini il miglioramento della qualità dei servizi e il conseguimento di elevati livelli di sicurezza; e (iii) gli interventi aventi carattere di manutenzione straordinaria.

Il totale degli investimenti sulla rete nell'esercizio 2015 è stato di 50,8 milioni di Euro e ha riguardato principalmente i seguenti interventi:

- collegamento Terminal 1 – Terminal 2 Aeroporto Malpensa;
- realizzazione della stazione di Cormano – Cusano Milanino;
- potenziamento della tratta Castano – Turbigo;
- adeguamento a standard delle stazioni di Tradate e Abbiate Guazzone;
- opere sostitutive di passaggi a livello nel comune di Bovisio Masciago.

Fornitura materiale rotabile

Si ricorda che FERROVIENORD S.p.A., nella sua veste di concessionario, sta provvedendo alle forniture di nuovo materiale sulla base della “*Convenzione per acquisto e gestione di materiale rotabile per i servizi ferroviari regionali*”, sottoscritta in data 18 gennaio 2007, che ha definito il quadro delle risorse finanziarie disponibili per il programma di rinnovo.

La commessa TSR (Treno per Servizio Regionale) si articola sui seguenti contratti con l'ATI Ansaldo Breda - Firema - Keller:

- Contratto n. 14831 del 23 giugno 2003 e successive opzioni, per un importo pari a Euro 283.241.416,50 per la fornitura di n. 42 convogli: la fornitura dei convogli è stata conclusa il 13 luglio 2009 con la consegna e accettazione provvisoria del 42° convoglio, in forte ritardo rispetto alle date contrattuali.
- Contratto n. 15504 del 31 ottobre 2006 e successiva opzione, per un importo pari a Euro 348.297.920 per la fornitura di n. 34 convogli.

Nel 2013 sono state completate le consegne di tutti i 78 TSR di cui due a titolo di penali per ritardi. Con D.G.R. dell'8 novembre 2013 n. 903 la Regione Lombardia ha disposto l'acquisto da parte di FERROVIENORD S.p.A. di ulteriori n. 4 TSR a 4 casse. Ciò è stato concretizzato mediante il contratto n. 15504/2 del 10 dicembre 2013 per un importo complessivo di Euro 40.867.840 le cui consegne si sono concluse entro il periodo utile per EXPO 2015.

Con delibera della Giunta Regionale della Lombardia del 20 dicembre 2013 n. 1117 è stato inoltre finanziato l'acquisto di altri 3 TSR di cui uno a 4 casse e due a 6 casse con un importo massimo previsto di Euro 39.300.000. La relativa fornitura è stata effettuata sul contratto 15504/3 con la consegna di due convogli nel 2015 ed uno nel mese di febbraio 2016.

Con riferimento alla commessa dei Convogli per il Servizio Aeroportuale (CSA) – sulla base dell'Accordo Quadro del maggio 2008 con Alstom Ferroviaria della durata di tre anni per la fornitura di massimo 30 convogli bidirezionali ad un piano e a trazione elettrica modulari – sono stati sottoscritti due contratti applicativi per il valore complessivo di Euro 34.999.155 per la fornitura di:

- n. 6 convogli di 4 vetture per il servizio “Malpensa Express”, con capacità di 180 posti a sedere;
- n. 6 vetture aggiuntive per aumentare la capacità di ciascun convoglio a 230 posti a sedere, portando la composizione da 4 vetture a 5.

Nel corso del 2013 e 2014 erano proseguite le misurazioni dei parametri RAM in accordo al disposto contrattuale per la verifica del livello di affidabilità individuato dal contratto. L'esito di tale osservazione ha visto il raggiungimento degli obiettivi contrattuali.

La relazione di accompagnamento alla chiusura della fornitura è stata formalizzata dalla società incaricata dell'assistenza tecnica nel gennaio 2016. Sono quindi tuttora in discussione con il fornitore le penali per ritardata consegna e per le pendenze annotate nella relazione stessa.

Da aprile 2009 sono in servizio sulla linea Brescia – Iseo – Edolo n. 2 treni PESA con capacità di

154 posti a sedere. Il contratto stipulato a febbraio 2009 ha un importo pari a Euro 6.900.000, finanziati per Euro 1.900.000 da Regione Lombardia mediante parziale utilizzo di indennizzi assicurativi relativi a danni su materiale rotabile di proprietà della Regione stessa e per Euro 5.000.000 dalla Provincia di Brescia. Per questi convogli sono riprese nel 2015 e continuate nei primi due mesi del 2016 le opere di attrezzaggio col sistema SCMT/SSC BL3, tenendo conto della disponibilità della fornitura delle apparecchiature di bordo e delle esigenze di disponibilità dei convogli per l'esercizio di Trenord S.r.l., nonché della disponibilità delle forze produttive del fornitore. Le attività tecniche a bordo dei rotabili riprese alla fine del 2015 sono pressoché ultimate e restano da presentare a cura del fornitore gli atti per la circolabilità sulla rete ferroviaria nazionale ed il nulla osta ministeriale per la rete sociale.

Con deliberazione X/903 dell'8 novembre 2013, la Giunta della Regione Lombardia ha richiesto a FERROVIENORD S.p.A. di provvedere all'acquisto, gestione, manutenzione e custodia di 5 automotrici articolate GTW 4/12, mediante esercizio dell'opzione di cui al contratto n. 16007; l'acquisto della predetta fornitura è finanziato con i fondi di cui alla delibera della Regione Lombardia n. X/903 dell'8 novembre 2013 recante il programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale anni 2013 – 2015. L'importo complessivo della fornitura ammonta a Euro 33.000.077. La consegna dei rotabili e la messa in servizio si è completata all'inizio del 2016.

Nel 2015 è stato altresì completata nei tempi contrattualmente previsti, quindi in tempo utile per EXPO, la fornitura dei due convogli Alstom ETR 526, elettrotreni a composizione bloccata di 6 casse, di nuova derivazione dei treni CSA, con allestimenti di qualità rinnovata e pregevole, finanziati dalla Regione Lombardia con Delibera di Giunta n. X/903 dell'8 novembre 2013. L'importo contrattuale della fornitura ammonta ad euro 17.090.000,00 sul contratto 16985 del 28 marzo 2014.

Nel corso del 2015 la Società ha effettuato un approfondito lavoro di ricognizione per determinare la disponibilità residua effettiva dei fondi assegnati con le precedenti delibere regionali per l'acquisto del materiale rotabile, alla luce dei diversi contratti con i fornitori. All'esito del quadro riepilogativo complessivo trasmesso alla Regione Lombardia, ed alla luce di nuove risorse aggiuntive individuate appositamente dalla Regione stessa, con Delibera di Giunta Regione Lombardia n. X/4177 del 16 ottobre 2015 è stato assegnato un finanziamento complessivo di Euro 68.254.560,00 per le seguenti forniture:

- 4 elettrotreni a composizione bloccata Stadler del tipo GTW la cui fornitura, regolata da contratto n. 16007/3 del 17/11/2015 del valore di Euro 26.619.492,00 è prevista entro la fine del primo semestre 2017;
- Composizioni di carrozze (20 carrozze intermedie e 4 carrozze semipilota) per 4 treni a trazione elettrica per linee ad alta frequentazione.

Accessi e verifiche fiscali

Come anticipato nella precedente informativa finanziaria annuale, l'Agencia delle Dogane di Como aveva avviato un'istruttoria relativamente alle importazioni di convogli ferroviari acquistati dalla società svizzera Stadler Bussnang AG.

Tale istruttoria si è conclusa con l'emissione del Processo Verbale di Constatazione notificato in data 16 gennaio 2014, cui ha fatto seguito la notifica, in data 21 marzo 2014, dell'avviso di accertamento suppletivo e di rettifica Prot. ASP RU 15537/14 per complessivi Euro 9.782.968,79 – ritenendo l'Ufficio di dover assoggettare ad IVA le importazioni suddette – e dell'atto di irrogazione sanzioni Prot. ASP RU 15550/14 per complessivi Euro 2.609.475,59.

FERROVIENORD S.p.A. ha impugnato i due predetti atti dinanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Como (CTP), che, su istanza delle parti, ha disposto una serie di rinvii.

Nel corso dell'esercizio 2015 il consulente fiscale della partecipata ha avviato un contraddittorio con la Direzione Centrale Normativa e Contenzioso dell'Agencia delle Entrate e la Direzione Centrale Normativa e Contenzioso dell'Agencia delle Dogane, per risolvere, tra l'altro, il tema del corretto assolvimento dell'imposta all'atto dell'importazione. Tale contraddittorio informale, finalizzato ad una definizione stragiudiziale del contenzioso, non ha peraltro avuto esito positivo.

La CTP ha da ultimo fissato l'udienza per il 9 marzo 2016; FERROVIENORD S.p.A. ha depositato tempestivamente documentazione aggiuntiva ed una memoria difensiva, supportando ed integrando gli argomenti posti a base del ricorso principale, in relazione ai principi espressi dalla sentenza della Corte di Giustizia 17 luglio 2014, C-272/13 (c.d. "sentenza Equoland"), secondo cui – in questa fattispecie – rileva l'effettivo assolvimento dell'imposta, anche se avvenuto mediante il meccanismo del "reverse charge", piuttosto che mediante la corresponsione dell'IVA in Dogana. Dagli atti depositati emerge inequivocabilmente come la partecipata abbia effettivamente corrisposto l'imposta dovuta, secondo il suddetto meccanismo di inversione contabile previsto dall'art.17 del D.P.R. n. 633/1972.

Gli Amministratori della partecipata, anche sulla base dei pareri del proprio consulente fiscale, tenuto conto della non percorribilità della soluzione stragiudiziale e dell'alea insita in ogni giudizio, in ottica prudenziale hanno ritenuto opportuno, ad integrazione dello stanziamento ad apposito fondo rischi operato nell'esercizio 2014 della componente interessi, pari a 1,085 milioni di Euro,

procedere all'ulteriore stanziamento dell'importo di 2,609 milioni di Euro, relativo al citato atto di irrogazione sanzioni.

NORD_ING S.r.l.

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015, predisposto come sopramenzionato sulla base dei principi contabili italiani, si chiude con un utile di Euro 35.541 rispetto ad un utile di Euro 9.545 del 2014.

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2014:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2015	2014	Differenza
Valore della produzione	3.964	4.162	(198)
Costi della produzione	(3.892)	(4.103)	211
RISULTATO OPERATIVO	72	59	13
Risultato gestione finanziaria	-	2	(2)
Risultato gestione straordinaria	-	13	(13)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	72	74	(2)
Imposte sul reddito	(36)	(64)	28
UTILE D'ESERCIZIO	36	10	26

Il personale dipendente al 31 dicembre 2015 è di n. 33 unità, oltre a n. 3 dirigenti, invariato rispetto all'esercizio precedente.

La società è controllata al 20% da FNM e all'80% da FERROVIENORD.

Nel corso dell'esercizio NORD_ING ha proseguito la sua attività di progettazione fornendo al contempo un supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti sulla rete – così come previsti dal “Contratto di Programma per gli Investimenti sulla rete ferroviaria regionale in concessione a FERROVIENORD S.p.A.” (Atto sottoscritto in data 3 dicembre 2009 ed aggiornato con la Deliberazione di Giunta Regionale n. IX/2675 del 14 dicembre 2011 e con la successiva Deliberazione di Giunta Regionale n. X/4423 del 30 novembre 2015).

Trenord S.r.l.

Sintesi dei dati economici

Il bilancio al 31 dicembre 2015, predisposto come sopramenzionato sulla base dei principi contabili italiani, evidenzia un utile di Euro 3.814.562 rispetto a quello dell'esercizio 2014, pari ad Euro 2.576.316.

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2014:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2015	2014	Differenza
Valore della produzione	782.797	747.923	34.874
Costi della produzione	(773.377)	(734.372)	(39.005)
RISULTATO OPERATIVO	9.420	13.551	(4.131)
Risultato gestione finanziaria	(381)	(706)	325
Risultato gestione straordinaria	202	403	(201)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	9.241	13.248	(4.007)
Imposte sul reddito	(5.426)	(10.672)	5.246
UTILE D'ESERCIZIO	3.815	2.576	1.239

Il **valore della produzione** evidenzia un aumento di 34,874 milioni di Euro, passando da 747,923 milioni di Euro del 2014 a 782,797 milioni di Euro del 2015.

Come già riferito nel precedente paragrafo 1.1.1 "Quadro normativo TPL", si ricorda che la Giunta della Regione Lombardia, nella seduta del 9 gennaio 2015, ha disposto di applicare, dal 1° gennaio 2015, una riduzione complessiva dei corrispettivi per Contratti di Servizio Ferroviari (verso Impresa e verso Gestore Infrastruttura) per 25 milioni di Euro rispetto alle risorse stanziare per i servizi 2014 (escluse pertanto le risorse aggiuntive stanziare per i maggiori servizi Expo da attivare nel 2015). Nella stessa deliberazione ha inoltre stabilito un aumento delle tariffe del sistema regionale pari al 4%, applicato dal 1° febbraio 2015.

Pertanto, a seguito di tale riduzione, il corrispettivo da Contratto di Servizio è risultato pari a 421,1 milioni di Euro rispetto ai 432,5 milioni di Euro del 2014; il decremento è legato alla riduzione della parte a catalogo, dei noleggi e del pedaggio, bilanciata dalle minori penali e detrazioni, dal riconoscimento della quota di manutenzione ciclica sul materiale noleggiato da Trenitalia e dai maggiori servizi attivati dal 26 aprile 2015 per Expo. La riduzione del corrispettivo riconosciuto da Regione Lombardia nell'ambito del Contratto di Servizio è stata più che compensata dall'aumento dei ricavi da traffico ferroviario, pari a 310,5 milioni di Euro rispetto ai 268,1 del 2014; l'incremento è stato determinato dall'aumento dei ricavi per i servizi aggiuntivi per Expo 2015, dal citato aumento tariffario applicato dal 1° febbraio 2015, dalla variazione in aumento della percentuale di *clearing* di competenza Trenord sui titoli integrati IVOL (definita nel primo semestre 2015 a chiusura definitiva a valere per gli anni 2014 e precedenti) e IVOP, e dall'aumento dei ricavi per il servizio Malpensa Express, oltre che dalla riduzione dei bonus erogati alla clientela, in relazione al migliore andamento del servizio complessivo, soprattutto in termini di puntualità.

I **costi della produzione**, pari a 773,377 milioni di Euro, presentano un aumento di 39,005 milioni di Euro rispetto ai 734,372 del 2014.

In particolare si evidenzia un aumento dei costi complessivamente sostenuti per consumo di materiali per la manutenzione del materiale rotabile (10,3 milioni di Euro), comprensivi della svalutazione di materiali obsoleti, l'incremento degli ammortamenti (7,6 milioni di Euro) relativi ai lavori di manutenzione su materiale rotabile di terzi e di proprietà, dei costi relativi alle tracce RFI, per effetto dei maggiori servizi svolti anche per Expo (5,8 milioni di Euro), nonché dei costi del personale (7,7 milioni di Euro), per la messa a regime degli incrementi contrattuali previsti a partire dal mese di ottobre 2014 e per le attività aggiuntive relative ad Expo 2015.

Inoltre si rileva un incremento delle spese per vigilanza (2,6 milioni di Euro), energia di trazione (2,1 milioni di Euro), provvigioni passive (1,9 milioni di Euro), nonché per pulizia e manutenzione del materiale rotabile (1,5 milioni di Euro).

Il risultato operativo include proventi e oneri diversi per 1,0 milioni di Euro. Le componenti principali sono legate all'adeguamento delle percentuali di ripartizione dei ricavi da titoli integrati IVOL e IVOP per l'anno 2014 e precedenti (1,5 milioni di Euro) e a conguagli sui ricavi da traffico riaccreditati da altri vettori (0,8 milioni di Euro); il valore risulta parzialmente compensato da componenti negative per costi verso RFI per prestazioni del 2014 e per conguaglio sul Contratto di Servizio 2014 (0,9 milioni di Euro). Si ricorda che il risultato operativo 2014 includeva proventi diversi netti per 4,2 milioni di Euro, le cui componenti principali erano legate al riconoscimento da parte di ATM di ricavi da traffico per il servizio urbano di esercizi precedenti (2,9 milioni di Euro) e a conguagli sui ricavi da traffico riaccreditati da altri vettori (1,2 milioni di Euro).

Il risultato della gestione finanziaria registra un valore negativo di circa 0,4 milioni di Euro e si riferisce principalmente alle perdite su cambio relative alla variazione del rapporto Euro/franco svizzero (0,2 milioni di Euro) sulle transazioni con TILO SA oltre che agli interessi corrisposti per finanziamenti a breve termine. Al riguardo si evidenzia il decremento degli oneri finanziari netti rispetto al 2014 per effetto sia del minor indebitamento medio della società, sia per il rimborso effettuato, nel corso del primo semestre 2014, del finanziamento a medio lungo termine (pari a 22,750 milioni di Euro) acceso nel 2011 da Trenitalia nell'ambito dell'operazione di conferimento del ramo d'azienda "Direzione Regionale Lombardia".

Il risultato della gestione straordinaria, pari ad un valore netto di 0,2 milioni di Euro, include un provento legato alla rinegoziazione con terze parti delle attività manutentive sui rotabili relative ad anni precedenti (1,7 milioni di Euro) compensato da un onere straordinario di 1,6 milioni di Euro relativo ad un accertamento per costi verso il personale relativo ad esercizi precedenti.

Nella tabella che segue viene riportato lo Stato Patrimoniale riclassificato al 31 dicembre 2015, predisposto come sopramenzionato sulla base dei principi contabili italiani, confrontato con i medesimi valori al 31 dicembre 2014:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2015	2014
Rimanenze	98.477	104.585
Crediti commerciali	141.410	170.479
Debiti commerciali	(245.090)	(254.633)
Altre attività nette	37.135	31.494
<i>Capitale circolante netto</i>	<i>31.932</i>	<i>51.925</i>
Capitale immobilizzato netto	186.474	193.749
Altri fondi	(83.883)	(82.064)
CAPITALE INVESTITO NETTO	134.523	163.610
<i>Mezzi propri</i>	84.920	81.105
<i>(Posizione finanziaria netta)/Indebitamento finanziario netto</i>	49.603	82.505
TOTALE FONTI	134.523	163.610

Il decremento del Capitale Circolante Netto pari a 20,0 milioni di Euro è principalmente riferibile alla riduzione dei crediti commerciali (29,1 milioni di Euro) in particolare per la riduzione dei crediti verso Regione Lombardia relativi al corrispettivo da Contratto di Servizio, parzialmente compensato dal decremento dei debiti commerciali, principalmente verso fornitori terzi (9,5 milioni di Euro).

Il Capitale immobilizzato netto – rappresentato principalmente da materiale rotabile di proprietà della partecipata nonché dal valore della manutenzione ciclica effettuata sui rotabili di proprietà delle controllanti e utilizzati da Trenord per il servizio di trasporto – si riduce di 7,3 milioni di Euro, per effetto di investimenti nell’esercizio per 40,7 milioni di Euro ed ammortamenti per 48,0 milioni di Euro, entrambi riferiti prevalentemente alla manutenzione ciclica sul materiale rotabile.

Nel complesso la posizione finanziaria netta presenta un indebitamento – interamente di breve periodo – pari a 49,6 milioni di Euro, in miglioramento di 32,9 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2014. Il miglioramento è determinato dall’incasso di 40 milioni di Euro quale credito IVA chiesto a rimborso in sede di presentazione delle dichiarazioni dell’anno 2012 (30 milioni di Euro) e 2013 (10 milioni di Euro), nonché dalla modifica della tempistica di regolazione finanziaria del corrispettivo del Contratto di Servizio: infatti con la sottoscrizione del nuovo contratto l’erogazione del corrispettivo viene effettuata mensilmente e non più trimestralmente, come avvenuto fino a tutto il 31 marzo 2015.

Per completezza di informativa, in merito all’indebitamento finanziario netto, all’autonomia finanziaria della partecipata ed agli eventuali impegni contrattualmente previsti a carico dei soci per il finanziamento della stessa, si evidenzia quanto segue:

- l'indebitamento finanziario netto ("debiti verso banche del passivo patrimoniale") della partecipata Trenord S.r.l. al 31 dicembre 2015 è pari ad Euro 95.002.313, mentre le disponibilità liquide e mezzi equivalenti ammontano ad Euro 45.051.445.
- la partecipata al 31 dicembre 2015 aveva disponibilità di linee di fido con istituti di credito di Euro 235 milioni di cui Euro 95 milioni utilizzati alla data di riferimento.

Anche al 31 dicembre 2015 la partecipata opera in continuità aziendale ed in particolare in condizioni di autonomo equilibrio patrimoniale – finanziario; con riferimento all'autonomia finanziaria è da rilevare come la partecipata, in base alle previsioni del Contratto di Servizio con Regione Lombardia in vigore al 31 dicembre 2014, abbia sino a tutto il 31 marzo 2015, beneficiato di flussi trimestrali di liquidità da incasso del Contratto di Servizio; eventuali flussi di cassa per pagamenti delle obbligazioni con scadenze inferiori al trimestre, ove non coperti dalla liquidità derivante dall'incasso della precedente trimestralità, venivano coperte dall'utilizzo delle linee di fido precedentemente citate.

Il rinnovo del Contratto di Servizio stesso, avvenuto in data 13 aprile 2015, con le regolazioni finanziarie del relativo corrispettivo negoziate in termini migliorativi (regolazione mensile), determina un ulteriore beneficio per l'equilibrio di breve termine e conseguente prospettiva riduzione dell'utilizzo delle linee di credito che rimangono disponibili nell'ammontare precedentemente citato.

I Soci non hanno impegni contrattuali di finanziamento della partecipata.

Contratto di servizio

La partecipata è subentrata, a partire dal 15 novembre 2009, nella gestione dei contratti di servizio, sottoscritti il 13 novembre 2009 con la Regione Lombardia da Trenitalia e da LeNord. Subito a valle del conferimento avvenuta il 3 maggio 2011, Trenord e Regione Lombardia hanno avviato un tavolo congiunto per redigere il Nuovo Contratto di Servizio Unico, che è stato poi firmato in data 1° ottobre 2012, con decorrenza 1° gennaio 2012 e scadenza il 31 dicembre 2014.

Al riguardo si ricorda che la Giunta della Regione Lombardia, nella seduta del 24 gennaio 2014, aveva deliberato di approvare lo schema di "Atto integrativo e modificativo del Contratto di Servizio 2012-2014 per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale", che integrava il contratto sottoscritto in data 1° ottobre 2012.

Inoltre, sempre nella medesima delibera, Regione Lombardia si era impegnata ad aggiudicare direttamente il Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale all'impresa ferroviaria Trenord S.r.l., sulla base delle condizioni previste dal Contratto di Servizio in vigore, come modificato dall'Atto integrativo sopra citato, per il periodo dal 1° gennaio 2015 al 31 dicembre 2020.

Con lettera del 22 dicembre 2014 Regione Lombardia, sulla base del disposto del Contratto di Servizio in scadenza al 31 dicembre 2014, aveva confermato a Trenord, nelle more dell'aggiornamento del Contratto di Servizio per gli anni 2015-2020, la prosecuzione del servizio ferroviario regionale a partire dal 1° gennaio 2015 e fino alla sottoscrizione del nuovo Contratto di Servizio.

Successivamente, a seguito della approvazione della legge di stabilità regionale, la Giunta della Regione Lombardia, nella seduta del 9 gennaio 2015, ha disposto di applicare, dal 1° gennaio 2015, una riduzione complessiva dei corrispettivi per Contratto di Servizio Ferroviari (verso Impresa e verso Gestore Infrastruttura) per 25 milioni di Euro rispetto alle risorse stanziare per i servizi 2014 (escluse pertanto le risorse aggiuntive stanziare per i maggiori servizi Expo da attivare nel 2015).

Nella stessa deliberazione ha inoltre stabilito un aumento delle tariffe del sistema regionale pari al 4%; tale aumento è entrato in vigore dal 1 febbraio 2015.

Con delibera regionale n. 1263 del 24 gennaio 2015, Regione Lombardia si è poi impegnata ad aggiudicare direttamente il Contratto di Servizio a Trenord per il periodo 2015-2020.

Il 10 aprile 2015 la Giunta regionale lombarda ha affidato a TRENORD la gestione dei servizi ferroviari di trasporto regionale e locale per il periodo 2015-2020, al fine di poter proseguire le azioni messe in campo con la società per il miglioramento del servizio ed il completamento degli investimenti in materiale rotabile.

Il 13 aprile 2015 è stato sottoscritto il nuovo Contratto di Servizio 2015-2020 tra Regione Lombardia e Trenord. Il nuovo contratto si caratterizza per i seguenti elementi principali:

- durata di 6 anni, con possibilità di rinnovo per altri 6.
- piano di Esercizio per l'anno 2015 per una produzione complessiva (Treni + Bus) pari a 40,6 milioni (con un incremento pari all'1,5% rispetto alla produzione 2014) a cui si aggiungono i servizi EXPO con le attivazione previste nel cambio orario del 26 aprile 2015.
- un corrispettivo base di 412,6 milioni di Euro complessivi a cui vanno aggiunti i servizi supplementari di Expo, calcolato sulla logica dei "servizi a Catalogo" e che tiene conto della compartecipazione all'avvio dei nuovi servizi, della dinamica di noleggio del materiale rotabile.

Esso inoltre introduce obiettivi sfidanti:

- lo sviluppo del servizio regionale e suburbano e l'istituzione di collegamenti e fermate ad hoc per garantire l'accessibilità a Expo Milano 2015;
- la definizione degli standard qualitativi che il servizio ferroviario dovrà rispettare per tutto il periodo del contratto e delle relative penali in caso di inadempienza;

- l'impegno di Trenord per investimenti in nuovi treni per almeno 200 milioni di Euro nell'arco di validità del contratto.

Corrispettivo

Il Contratto di Servizio si basa sul criterio di *pricing* a catalogo, con un corrispettivo differenziato in funzione delle diverse tipologie di servizio richieste in termini di percorrenza, velocità commerciale e di posti offerti dai singoli treni.

Come già anticipato, il corrispettivo per l'anno 2015 è stato ridotto e contestualmente è stata introdotta una manovra tariffaria a parziale compensazione della riduzione.

Investimenti

Per incrementare il livello di qualità del servizio, il contratto prevede che vengano portati a termine gli impegni vigenti nel precedente Contratto di Servizio e l'impegno per Trenord ad effettuare nuovi investimenti in materiale rotabile, tramite acquisto ovvero noleggio, per almeno 200 milioni di Euro nel periodo 2015-2020.

Per tali nuovi investimenti Regione Lombardia si è impegnata a corrispondere a Trenord un corrispettivo annuale pari a un ventiquattresimo del valore dell'investimento.

Premi, Penali e Obiettivi di Qualità

Il Contratto di Servizio definisce un sistema di premi e penali legato al raggiungimento di obiettivi di puntualità, affidabilità, pulizia ed efficienza dei treni.

Sono stati fissati quattro indicatori globali di qualità (indice di puntualità per fascia di punta, indice di puntualità per intera giornata, ritardo medio ponderato per passeggero, numero di soppressioni) e i relativi target annui su cui Trenord dovrà misurarsi.

Il raggiungimento di un solo obiettivo su 4 comporterà un aumento del 50% delle penali con un cap di 500 migliaia di Euro; in caso di raggiungimento di almeno 3 obiettivi su 4 le penali si ridurranno del 50%.

Gli obiettivi fissati per Trenord, sull'andamento del servizio, sono sempre più sfidanti secondo un trend di miglioramento continuo.

La qualità del servizio erogato da Trenord sarà, inoltre, misurata dall'indice di affidabilità del servizio. In caso di mancato raggiungimento dei target definiti è previsto il riconoscimento di uno sconto sugli abbonamenti mensili (bonus) del 30%.

Miglioramenti verso la clientela

Per garantire un livello qualitativo adeguato alle aspettative della clientela, nel Contratto di Servizio 2015 – 2020 sono stati formalizzati gli impegni di Trenord relativi alla riorganizzazione della rete di vendita, prevedendo lo sviluppo di canali innovativi (vendita via *web* tramite PC o *smartphone*) ed alla definizione del piano pluriennale di riorganizzazione della comunicazione verso i clienti (i

progetti cardine di informazione e fruibilità del servizio riguardano nello specifico lo studio di un nuovo sistema informativo a bordo treno e la visibilità sul *web* dell'offerta di Trenord).

Nel nuovo contratto sono state inoltre inserite le nuove Condizioni di Trasporto che hanno recepito le novità previste dal Regolamento Regionale n° 4 del 10 giugno 2014 e dal Regolamento (CE) N. 1371/2007 del 23 ottobre 2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario. In particolare è stato introdotto l'indennizzo anche ai viaggiatori in possesso di abbonamento ai sensi dell'Art. 17 del Regolamento CE ed è stato rivisto il quadro sanzionatorio.

Andamento del servizio

Nel corso dell'esercizio sono proseguite le attività, iniziate a dicembre 2014, finalizzate a riportare il servizio erogato agli utenti ai livelli previsti dal Contratto di Servizio. Le azioni messe in campo dalla *task force* "emergenza del servizio" hanno consentito di passare dal 72% dei treni con ritardo inferiore ai 5 minuti del periodo dall'1 al 21 dicembre 2014 all'88% medio dell'esercizio 2015, comprensivi dei servizi aggiuntivi di Expo. Per quanto riguarda le soppressioni, la percentuale dei treni soppressi sul totale degli "eventi treno" è scesa all'1,4% rispetto all'1,5% dell'esercizio comparativo 2014.

I treni-km effettuati nell'esercizio ammontano a 43,0 milioni con un incremento di circa il 4,1% rispetto alla produzione 2014, pari a 41,3 milioni, anche per effetto dell'attivazione da fine aprile 2015 dei servizi per Expo.

In tale ambito si evidenziano, oltre al potenziamento di alcune linee regionali e del collegamento aeroportuale Malpensa Express, le seguenti principali implementazioni di produzione, avviate con l'attivazione del nuovo orario in data 26 aprile 2015:

- attivazione della linea S14 Milano Rogoredo – Rho per la quale è stata prevista la fermata di Rho Fiera Expo Milano 2015;
- prolungamento della linea S11 Chiasso – Milano Porta Garibaldi fino a Rho, con la fermata Rho Fiera Milano Expo Milano 2015. Per la stessa linea completamento del cadenzamento semi orario per tutto l'arco di servizio;
- per le linee S5 Varese – Treviglio e S6 Novara – Treviglio attivazione della fermata di Rho Fiera Expo Milano 2015 con una frequenza ogni 30 minuti per tutto l'arco di servizio giornaliero e potenziamento del servizio S6 nei giorni di sabato e nei festivi con un servizio semi orario anche al mattino.

Altre informazioni

Come noto, in relazione alle conseguenze dei disservizi di dicembre 2012, le associazioni dei consumatori Altroconsumo, Codici Onlus e Codacons hanno citato in giudizio Trenord dinanzi al

Tribunale di Milano in tre distinte azioni giudiziarie, attivate ai sensi dell'art. 140 bis del Codice del consumo di cui al D. Lgs. 206/2005 (c.d. *class action*).

Le tre azioni sono state riunite in un unico procedimento nel corso dell'udienza svoltasi il 19 maggio 2015. L'esame del merito è poi proseguito nel corso dell'udienza del 13 ottobre 2015 ad esito della quale il Collegio del Tribunale di Milano ha trattenuto la causa in decisione.

In data 26 gennaio 2016 il Tribunale di Milano ha emesso ordinanza con cui ha respinto le *class action*. In particolare, l'ordinanza ha motivato il rigetto delle *class action* sottolineando che gli indennizzi, previsti dalle condizioni generali di trasporto di Trenord, sono conformi alla disciplina comunitaria di cui al Regolamento CE n. 1371/2007 e quindi esaustivi rispetto a danni omogenei subiti dai viaggiatori.

Con atti notificati rispettivamente in data 19 e 25 febbraio 2016, le associazioni Codici Onlus e Codacons hanno impugnato la citata ordinanza dinanzi alla Corte d'Appello di Milano.

La prima udienza è fissata al 15 luglio 2016, salvo differimenti della Corte d'Appello.

Con riferimento infine alle indagini giudiziarie che hanno interessato l'ex Amministratore Delegato Giuseppe Biesuz, per una analisi della evoluzione della fattispecie si rimanda a quanto indicato nello specifico paragrafo 12 della presente relazione sulla gestione.

FERROVIE NORD MILANO AUTOSERVIZI S.p.A.

Sintesi dei dati economici

Il bilancio chiuso il 31 dicembre 2015, predisposto come sopramenzionato sulla base dei principi contabili italiani, evidenzia un utile di Euro 935.108, rispetto all'utile di Euro 871.130 registrato nell'anno precedente.

I principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2014, sono illustrati nella seguente tabella:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2015	2014	Differenza
Valore della produzione	22.043	22.168	(125)
Costi esterni operativi	(11.494)	(11.451)	(43)
VALORE AGGIUNTO	10.549	10.717	(168)
Costi del personale *	(8.716)	(8.923)	207
MARGINE OPERATIVO LORDO	1.833	1.794	39
Ammortamenti e accantonamenti	(1.873)	(2.013)	140
RISULTATO OPERATIVO	(40)	(219)	179
Proventi/Oneri finanziari	(7)	27	(34)
Proventi/Oneri straordinari	-	-	-
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(47)	(192)	145
Imposte sul reddito	982	1.063	(81)
REDDITO NETTO	935	871	64

* include il costo per collaboratori a progetto

Il **valore della produzione** registra un decremento netto di 125 mila Euro attestandosi a 22,043 milioni di Euro rispetto ai 22,168 milioni di Euro del 2014; in particolare si evidenziano le seguenti variazioni:

- l'effettuazione del servizio di collegamento tra il Terminal 1, il Terminal 2 e la struttura Cargo City dell'aeroporto di Malpensa, svolto a favore di SEA, ha avuto termine il 30 gennaio 2015: il corrispettivo maturato nell'esercizio ammonta pertanto a 72 migliaia di Euro, rispetto alle 873 migliaia di Euro del 2014;
- i ricavi da viaggiatori del Trasporto Pubblico Locale ammontano a 4,185 milioni di Euro, con un incremento di 211 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente; le variazioni più significative riguardano l'incremento degli abbonamenti mensili (188 migliaia di Euro) e del titolo integrato IVOL (52 migliaia di Euro), parzialmente compensato dalla diminuzione degli abbonamenti settimanali (meno 110 migliaia di Euro);
- il corrispettivo del contratto di servizio con la provincia di Como ha subito una riduzione di 104 migliaia di Euro, passando da 2,822 milioni di Euro a 2,718 milioni di Euro;
- a seguito della sottoscrizione del CCNL Autoferrotranvieri è stata rilasciata a conto economico la quota parte del fondo oneri stanziato in esercizi precedenti, eccedente l'effettivo onere posto a carico della partecipata, pari a 674 mila Euro.

I **costi esterni operativi** ammontano a 11,494 milioni di Euro, rispetto agli 11,451 milioni di Euro dell'esercizio 2014 con un aumento di 43 migliaia di Euro. In particolare si evidenziano:

- i costi per il gasolio di trazione passano da 3,444 milioni di Euro a 2,679 milioni di Euro a

seguito della riduzione del costo medio Euro/litro che passa da 1,223 del 2014 a 1,052 del 2015, nonché ad una riduzione dei volumi di produzione;

- i costi per materiali di consumo utilizzati per la manutenzione del parco autobus aumentano di 285 migliaia di Euro;
- i costi di manutenzione ai fabbricati adibiti a deposito autobus aumentano di 335 mila Euro rispetto all'esercizio comparativo 2014.

I **costi del personale**, pari a 8,7 milioni di Euro, diminuiscono rispetto all'esercizio precedente di 207 migliaia di Euro principalmente in relazione alla diminuzione del numero medio di dipendenti (201 rispetto ai 210 del 2014).

La voce **ammortamenti e accantonamenti**, pari a 1,9 milioni di Euro, diminuisce di 140 migliaia di Euro rispetto al 2014 principalmente per l'avvenuto completamento del processo di ammortamento di autobus aziendali.

I proventi da tassazione consolidata, conseguenti all'accordo con la società capogruppo FNM S.p.A., diminuiscono da Euro 1.215.805 ad Euro 984.580, concorrendo significativamente – come nello scorso esercizio – al risultato positivo della partecipata.

Nel corso del presente esercizio sono stati sostenuti investimenti per complessivi 2,4 milioni di Euro per la fornitura di sedici autobus.

Il personale al 31 dicembre 2015 si attesta a 199 unità, contro i 209 dipendenti presenti al 31 dicembre 2014.

Attività svolte

La controllata gestisce il trasporto pubblico locale nelle province di Varese, Brescia e Como; svolge, altresì, corse sostitutive di treno per Trenord.

L'attività di TPL nelle province di Varese e Brescia è svolta in regime di concessione (la prima prorogata al 31 marzo 2017, la seconda al 30 giugno 2016, riservandosi l'Amministrazione ulteriore proroga a tutto il 31 dicembre 2016 a seguito di verifica in bilancio delle disponibilità economiche occorrenti), mentre quella in provincia di Como è regolata da contratto di servizio, con scadenza il 30 giugno 2016.

Nell'esercizio 2015 la produzione si è attestata ad un totale di 5,982 milioni bus/km così suddivisi: 4,824 milioni bus/km per TPL e 1,158 milioni bus/km sostitutive treni e charter. Nell'esercizio 2014 la produzione complessiva era stata di 6,421 milioni bus/km così suddivisi: 4,809 milioni bus/km per TPL e 1,612 milioni bus/km sostitutive treni e charter.

Si evidenzia che Ferrovie Nord Milano Autoservizi si trova ad operare in un mercato il cui quadro di riferimento normativo, come descritto nel successivo paragrafo 6 della presente relazione, è particolarmente incerto. In tale contesto e in relazione alle future scadenze delle gare per

l'assegnazione dei servizi di TPL nelle province della Regione Lombardia, dovranno essere assunte decisioni circa il posizionamento strategico della controllata; pur nella situazione di incertezza sulla aggiudicazione dei rinnovi, peraltro, l'eventuale perdita dei servizi in concessione, che avrebbe un impatto rilevante sul volume di affari dell'azienda, comporterebbe anche la riduzione proporzionale dei costi, in quanto, sulla base della legislazione vigente, l'azienda subentrante deve farsi carico di tutto il personale nonché dei mezzi dedicati al servizio, mentre i depositi di proprietà della controllata, rimarrebbero ovviamente in proprietà della medesima senza obblighi di trasferimento né vincoli di utilizzo in favore del subentrante.

I provvedimenti indicati nella Legge Regionale n. 6 del 4 aprile 2012 "Disciplina del settore trasporti" successivamente integrata e modificata dalla Legge Regionale n. 18/2013 dovevano permettere, nell'intento del legislatore, di innovare il settore con la creazione di Agenzie della Mobilità a livello di bacino sovra-provinciale alle quali è demandato il compito di programmazione dei servizi e lo svolgimento delle prossime gare per il TPL.

La Legge Regionale 8 luglio 2015, n. 19 "Riforma del sistema delle autonomie della Regione e disposizioni per il riconoscimento delle specificità dei territori montani in attuazione della Legge 7 aprile 2014, n. 56 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni)" modifica l'area di pertinenza dell'Agenzia della Mobilità all'interno della quale la controllata svolge la propria attività tramite la società consortile STECAV S.c.ar.l. precedentemente inserita nell'Agenzia delle Province di Como, Varese, Lecco e Sondrio, escludendo quest'ultima dalla stessa e riconoscendo a Sondrio la possibilità di costituire un'Agenzia a sé, stante la specificità quale provincia con territorio interamente montano.

Con deliberazione n. X/4027 dell'11 settembre 2015 "Proposta di statuto dell'Agenzia del Bacino Como, Lecco e Varese in attuazione dell'art. 7, c.7 della L.R. n. 6/2012 "Disciplina del settore dei trasporti", la proposta di statuto è stata approvata con la nuova ripartizione del capitale siffatta: Regione Lombardia 10%, Provincia di Como 21%, Provincia di Lecco 12%, Provincia di Varese 22,8%, Comune di Como 11,4%, Comune di Lecco 11,4% e Comune di Varese 11,4%.

L'8 gennaio 2016, l'Assemblea dell'Agenzia ha proceduto con la nomina del Consiglio di Amministrazione composto da 5 membri: Angelo Colzani (Presidente), Ambrogio Mazzucchelli, Luigi Pastore, Anna Mazzoleni e Maurizio Corbetta.

Per quanto concerne la Provincia di Brescia, l'Agenzia risulta formalmente costituita da parte di Provincia e Comune di Brescia con DGR 84/86 del 23 settembre 2013. Le quote di partecipazione nell'agenzia sono le seguenti: Regione Lombardia 10%, Provincia di Brescia 45%, Comune di Brescia 45%. Successivamente con delibera assembleare del 30 giugno 2014 è stato nominato il Consiglio di amministrazione di cui è presidente Corrado Ghirardelli il 30 settembre 2014 è stato

nominato il Direttore Generale, ing. Alberto Croce. A seguito di tali nomine l'Agenzia è diventata pienamente operativa e quindi dal mese di ottobre 2015 a favore della stessa sono state erogate da parte di regione Lombardia le risorse per gli affidamenti del bacino di competenza.

Si rileva infine che la citata Legge Regionale 19/2015 fissa al 10 aprile 2017 la data per la conclusione delle procedure di gara, l'aggiudicazione e l'eventuale subentro del nuovo gestore, pertanto è ragionevole ritenere che la partecipata proseguirà nella gestione degli attuali servizi almeno per tutto l'esercizio 2016.

Accessi e verifiche fiscali

In data 13 aprile 2012 si era concluso, con la consegna del processo verbale di constatazione (PVC), un accesso ispettivo dell'Agenzia delle Entrate avviatosi il 29 febbraio 2012, avente ad oggetto un controllo finalizzato all'analisi delle imposte dirette ed indirette relativamente al periodo di imposta 2009, esteso, in corso di verifica, ai periodi di imposta 2008 e 2010.

I verificatori avevano eccepito la mancata fatturazione dei contributi erogati da Regione Lombardia a seguito della sottoscrizione del "Patto per il TPL" nel periodo 2008 – 2010, per complessivi 2,161 milioni di Euro, cui corrisponde IVA in misura pari a 216 migliaia di Euro.

In relazione al citato PVC, l'Agenzia delle Entrate ha notificato in data 17 dicembre 2013 avviso di accertamento riguardante l'omessa fatturazione per l'anno 2008; l'importo accertato è di 25 migliaia di Euro oltre sanzioni ed interessi.

Atteso che, nell'ambito del contraddittorio istaurato con l'Ufficio ex art. 6 del D.Lgs. n. 218/1997, non si era addivenuti ad una proposta di accertamento con adesione soddisfacente per la controllata, in data 5 giugno 2014 si era proposto ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Milano.

In data 29 settembre 2014, l'Agenzia delle Entrate ha notificato alla controllata avviso di accertamento anche per l'annualità 2009 (presunta maggiore IVA pari a 81 migliaia di Euro oltre a interessi, sanzione amministrativa pecuniaria pari a 101 migliaia di Euro).

La partecipata ha avviato il procedimento di definizione dell'accertamento ex art. 6 del D.Lgs. n. 218/1997, a seguito della presentazione di un'istanza di accertamento con adesione in data 14 ottobre 2014. Con ricorso notificato in data 18 marzo 2015, chiusa negativamente la procedura di adesione ed in attesa di una richiesta presa di posizione della Direzione Centrale sul tema, stanti le ragioni di diritto e le peculiarità anche in punto di fatto riguardanti la fattispecie oggetto di contestazione, la controllata ha inteso evitare di decadere dalla possibilità di adire la competente CTP, in attesa di una definizione con la Direzione Centrale sul tema.

La prima udienza di trattazione di entrambi i ricorsi si è tenuta in data 9 giugno 2015; in tale sede, il giudice, ritenendo indispensabile la presenza della Regione Lombardia per chiarire la natura delle

somme erogate alla controllata, ha disposto il rinvio della discussione all'udienza del 20 ottobre 2015, dando incarico alla parte ricorrente di notificare i ricorsi alla Regione, richiedendo il suo intervento in giudizio.

Tenuto conto della tempistica necessaria alla Regione per concludere il procedimento di attribuzione delle deleghe ai fini della costituzione in giudizio, la Commissione ha accolto la richiesta congiunta della società ricorrente e dell'Ufficio di rinviare l'udienza suddetta, che si è tenuta il 12 gennaio 2016, previo deposito, in data 21 dicembre 2015, dell'atto di intervento in giudizio della Regione. Si resta pertanto in attesa delle determinazioni del Collegio giudicante.

In data 19 novembre 2015 l'Agenzia delle Entrate ha notificato gli avvisi di accertamento per i periodi d'imposta 2010 e 2011; gli importi accertati sono rispettivamente di 110 migliaia di Euro e di 2 migliaia di Euro oltre sanzioni ed interessi.

Per entrambi gli avvisi di accertamento è stata presentata, in data 19 dicembre 2015, istanza di accertamento con adesione ex art. 6 del D.lgs. n. 218/1997 ed è in corso il contraddittorio con la Direzione Provinciale I di Milano, per il quale la prossima udienza è prevista per il 4 aprile 2016.

Supportata dal parere dei propri consulenti fiscali, gli Amministratori della controllata hanno ritenuto di non procedere ad accantonare alcun importo in relazione agli accertamenti descritti.

Omnibus Partecipazioni S.r.l.

La società è partecipata pariteticamente al 50% tra FNM S.p.A. e Arriva Italia S.r.l. e detiene il 49% del capitale di ASF Autolinee S.r.l.

Il bilancio al 31 dicembre 2015, predisposto come sopramenzionato sulla base dei principi contabili italiani, chiude con un utile di Euro 1.425.163 rispetto all'utile di Euro 1.414.318 dell'esercizio precedente. Tale risultato è determinato dal dividendo di Euro 1.470.000 (medesimo importo anche nel 2014), pari al 49% del dividendo complessivo di Euro 3.000.000, la cui distribuzione è stata proposta all'Assemblea dei soci dal Consiglio di Amministrazione della partecipata ASF Autolinee S.r.l. in data 22 febbraio 2016.

La partecipata non ha personale dipendente.

Si evidenzia che il Consiglio di Amministrazione, tenutosi in data 8 marzo 2016, ha proposto all'assemblea dei soci di Omnibus Partecipazioni S.r.l., convocata per il 24 marzo 2016, la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 1.400.000. La porzione di tale dividendo di spettanza di FNM ammonta ad Euro 700.000.

Per completezza di informazione si riportano, di seguito, i dati essenziali di ASF Autolinee S.r.l. al 31 dicembre 2015:

- utile di Euro 4.544.473 rispetto a quello di Euro 2.943.205 dell'esercizio precedente;

- dividendi distribuiti: Euro 3.000.000;
- personale dipendente: n. 501 unità di cui 1 dirigente.

Similmente a quanto commentato con riferimento a Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A., l'operatività di ASF Autolinee S.r.l., concentrata nell'area comasca, risente dell'incertezza di quadro normativo di rinnovo del contratto di servizio; per le stesse motivazioni addotte in precedenza, si ritiene però che nel breve termine non si verificheranno impatti sulla redditività della citata partecipata con conseguente presumibile invarianza del flusso di dividendi distribuito ad Omnibus Partecipazioni S.r.l.

5.2 TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

DB SCHENKER RAIL ITALIA S.r.l.

Nel settore del trasporto ferroviario merci il Gruppo FNM è presente tramite la partecipazione detenuta da FNM S.p.A. in DB Schenker Rail Italia S.r.l., pari al 40%; il socio di maggioranza della società è DB Schenker Rail Italy S.r.l., che detiene il 60% delle quote sociali.

La partecipata è soggetta a direzione e coordinamento di DB Schenker Rail AG.

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2015, predisposto come sopramenzionato sulla base dei principi contabili italiani, evidenzia una perdita di Euro 361.003 rispetto all'utile di Euro 639.886 conseguito nel 2014.

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2014:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2015	2014	Differenza
Valore della produzione	43.623	41.044	2.579
Costi della produzione	(43.332)	(39.536)	(3.796)
RISULTATO OPERATIVO	291	1.508	(1.217)
Risultato gestione finanziaria	(9)	62	(71)
Risultato gestione straordinaria	(127)	12	(139)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	155	1.582	(1.427)
Imposte sul reddito	(516)	(942)	426
UTILE D'ESERCIZIO	(361)	640	(1.001)

La produzione nel 2015 ha segnato un incremento dei volumi rispetto all'anno precedente, sia in termini di treni effettuati (+5%), ma soprattutto in termini di tonnellate trasportate (+13%). Tale incremento è stato confermato anche nei treni chilometri, che hanno registrato un +9%, grazie al fatto che anche nel 2015 è aumentata la distanza media per treno (da 160 km nel 2014 a 165 km). Le principali ragioni di questi scostamenti positivi, vanno ricercate nell'attivazione di nuovi traffici di media percorrenza e nell'incremento di volumi su traffici esistenti, mentre si è confermata una

contrazione nei traffici storici, in particolare nel diffuso dell'area di Brescia e nel mancato decollo dei progetti su Maddaloni e Monfalcone, avviati nel corso del 2014.

Dal punto di vista commerciale, l'attività di trasporto può essere ricondotta a tre macro attività:

- traffici internazionali effettuati per DB Schenker Rail Deutschland;
- traffici internazionali effettuati per altre società del Gruppo DB Schenker;
- traffici internazionali e nazionali effettuati per altri clienti.

I traffici storici di diffuso effettuati in collaborazione con DB Schenker Rail Deutschland hanno subito una contrazione dei volumi, dovuta in parte ad una diminuzione dei prezzi di mercato, ma anche ad eventi straordinari quali inconvenienti di esercizio e scioperi in Germania. Tale calo è stato compensato dall'attivazione di nuovi traffici, in particolare nel settore intermodale e chimico.

I traffici per conto di clienti terzi hanno portato un contributo positivo, con un incremento di fatturato superiore al 38% rispetto al risultato del 2014. In particolare evidenza l'attivazione di due nuovi traffici in collaborazione con un'altra impresa ferroviaria italiana per il cliente ENI (contratto triennale) ed un incremento delle attività di manovra per altre imprese a Brescia e a Domo II.

Anche nel 2015 si sono effettuati trasporti straordinari di treni speciali e collaborazioni produttive con altre imprese ferroviarie per la fornitura di servizi di trazione e manovra e per la formazione del personale.

Complessivamente sono stati effettuati 11.213 treni commerciali (10.650 nel 2014). La percorrenza complessiva è risultata di circa 1,9 milioni di treni km, rispetto agli 1,7 milioni di treni km del 2014.

Le tonnellate nette di merce trasportata sono state circa 5,6 milioni contro un valore del 2014 pari a 5 milioni.

Il **valore della produzione** presenta un incremento di 2,6 milioni di Euro determinato dall'aumento dei ricavi verso DB Schenker Rail Deutschland (2,2 milioni di Euro), dei ricavi verso terzi per l'effettuazione di traffici (0,6 milioni di Euro) e servizi di manovra (0,5 milioni di Euro), parzialmente compensato dal decremento dei ricavi verso altre società del Gruppo DB (0,5 milioni di Euro).

A fronte dell'incremento dei ricavi, si registra un aumento più che proporzionale dei **costi della produzione**, che passano da 39,5 a 43,3 milioni di Euro; si evidenzia in particolare l'incremento dei costi di trazione e manovra, passati da 2,3 a 4,1 milioni di Euro, dei costi per acquisto tracce (0,4 milioni di Euro) e noleggio materiale rotabile (0,4 milioni di Euro), nonché dei costi del personale (0,9 milioni di Euro), in relazione all'incremento del numero medio di dipendenti rispetto all'esercizio 2014 (295 rispetto a 284).

Le aspettative di redditività per l'esercizio 2016 sono positive; infatti, nonostante la contrazione di volumi nei traffici storici di diffuso, registrata in particolare negli ultimi quattro mesi dell'anno, il

2015 ha visto, come già precedentemente indicato, il potenziamento di volumi su altri traffici esistenti e l'attivazione di nuove relazioni.

La partecipata sta inoltre ponendo in essere ulteriori iniziative a livello progettuale e commerciale: si segnala, tra le altre, l'apertura del corridoio di Modane, che vedrà la luce all'inizio del 2017 e che consentirà il collegamento diretto con la Francia.

Si ricorda che l'Assemblea dei Soci, tenutasi in data 18 dicembre 2014, aveva deliberato la variazione della denominazione sociale che è stata mutata, con efficacia dal 1° gennaio 2015, in DB Schenker Rail Italia S.r.l. Successivamente, con delibera dell'Assemblea dei Soci, tenutasi in data 7 marzo 2016, la denominazione sociale è stata modificata, con efficacia dal 1° aprile 2016, in DB Cargo Italia S.r.l.

Eurocombi S.r.l. in liquidazione

La società è in liquidazione dal 15 novembre 2005.

Nell'esercizio 2015 la partecipata ha realizzato un utile pari a 2 migliaia di Euro, rispetto alla perdita di 1 migliaio di Euro dell'esercizio 2014.

5.3 INFORMATION & COMMUNICATION TECHNOLOGY / TELECOMUNICAZIONI

NordCom S.p.A.

La società è una *joint venture* con Telecom Italia; è infatti posseduta per il 58% da FNM e per il 42% da Telecom Italia S.p.A.

Il bilancio chiuso al 31 dicembre 2015, predisposto come sopramenzionato sulla base dei principi contabili italiani, presenta un utile di Euro 1.263.765, in aumento rispetto al risultato 2014 pari ad Euro 627.317.

I principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2014, sono illustrati nella seguente tabella:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2015	2014	Differenza
Valore della produzione	29.145	25.409	3.736
Costi della produzione	(27.176)	(24.172)	(3.004)
RISULTATO OPERATIVO	1.969	1.237	732
Risultato gestione finanziaria	3	14	(11)
Risultato gestione straordinaria	-	17	(17)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	1.972	1.268	704
Imposte sul reddito	(708)	(641)	(67)
UTILE D'ESERCIZIO	1.264	627	637

L'incremento del **valore della produzione** (complessivamente passato da 25,409 milioni di Euro a 29,145 milioni di Euro) ha interessato sia il mercato *captive* (costituito dal Gruppo FNM e da

Trenord, con ricavi di 19,872 milioni di Euro rispetto ai 18,493 milioni di Euro del 2014) che il mercato esterno (9,273 milioni di Euro contro 6,916 milioni di Euro nel 2014, per effetto essenzialmente della maggiore attività resa nel segmento sanità).

L'attività resa per il Gruppo FNM e Trenord è stata essenzialmente relativa ai contratti quadro di servizio (contratto quadro applicativi, contratto quadro per l'*outsourcing* dell'informatica distribuita e contratto quadro relativo al sistema gestionale ERP/SAP) nell'ambito dei quali NordCom fornisce servizi di *application maintenance* sulle piattaforme in uso.

L'attività progettuale ha visto un significativo impegno rivolto ai principali ambiti di attività, con particolare riferimento a progetti relativi all'evoluzione degli applicativi in ambito ERP/SAP (da citare la prosecuzione dell'implementazione del progetto "Modello di controllo di Trenord", iniziativa di assoluto rilievo avviata nel 2014 in ottica di reingegnerizzazione e razionalizzazione dei principali processi aziendali) nonché la realizzazione di numerose piattaforme afferenti le aree "sistemi commerciali" e "sistemi di produzione".

In ambito sanità, i servizi di *fleet management* (gestione di postazioni di lavoro) erogati ai sensi della gara indetta da Lombardia Informatica (gara 4/2011/LI) per gli enti ospedalieri, hanno avuto una ulteriore significativa espansione sia economica che operativa. Infatti, nel corso del 2015 sono aumentate le strutture sanitarie aderenti alla gara per il servizio con l'ingresso di importanti strutture quali l'IRCCS Tumori (dal 1° febbraio 2015, con 1.700 postazioni di lavoro), il Policlinico di Milano (dal 1° giugno 2015 con circa 2.700 postazioni di lavoro) e l'ASL Milano (dal 1° luglio 2015, con 2.400 postazioni di lavoro). Complessivamente le postazioni di lavoro gestite sono passate da circa 11.000 a fine 2014 a 17.660 a fine 2015.

I **costi della produzione** sono aumentati del 12,4% (27,176 milioni di Euro rispetto ai 24,172 milioni di Euro del 2014) essenzialmente in relazione allo sviluppo dell'attività. Le principali voci di incremento sono relative a costi per servizi (15,667 milioni di Euro rispetto ai 13,046 milioni di Euro del 2014) per effetto dei maggiori costi per appalti di servizi manutentivi, sviluppi progettuali e canoni manutentivi e per ammortamenti (4,075 milioni di Euro nel 2015 contro 3,295 milioni di Euro del 2014), essenzialmente per effetto dei significativi investimenti in immobilizzazioni effettuati ed entrati in funzione nel 2015 e all'assoggettamento ad aliquota d'ammortamento intera degli investimenti realizzati nel 2014.

Si registra inoltre un incremento del costo per il personale di 0,5 milioni di Euro, determinato essenzialmente dall'aumento del numero medio dei dipendenti (91 rispetto ai 79 del 2014). Al 31 dicembre 2015 il personale dipendente è di n. 101 unità, di cui 2 dirigenti, rispetto ai 78, inclusi 2 dirigenti, del 31 dicembre 2014.

Relativamente al contenzioso con l'INPS sorto nel corso del 2014, in relazione al quale la partecipata aveva operato un accantonamento a fondo rischi di 800 migliaia di Euro, si segnala che in data 2 ottobre 2015 il giudice ha emesso il dispositivo di sentenza relativo al ricorso promosso da NordCom nei confronti dell'INPS: l'esito della causa, in primo grado di giudizio, è stato positivo per NordCom. Tenuto conto delle incertezze connesse ai successivi gradi di giudizio e della possibilità dell'INPS di sovvertire l'esito della sopracitata sentenza, la partecipata ha ritenuto opportuno, supportata dal parere dei propri consulenti legali, mantenere iscritto in bilancio il fondo rischi iscritto nei precedenti esercizi.

La partecipata ha operato investimenti per 4,465 milioni di Euro (4,736 milioni di Euro nel 2014) relativi essenzialmente ad *hardware* destinato a noleggio.

In data 30 settembre 2015 Trenord ha comunicato l'intenzione di non rinnovare per l'anno 2016 il "Contratto per la Gestione e Manutenzione in Ambito IT dei Sistemi Applicativi di Trenord". Tale contratto, che costituisce uno dei più importanti segmenti dell'attività di NordCom, è relativo alla manutenzione (correttiva, evolutiva e adattativa) dei software applicativi in uso a Trenord a supporto delle attività di produzione e vendita nonché alla realizzazione di nuove piattaforme applicative. In data 30 dicembre 2015, NordCom e Trenord, con l'obiettivo di regolamentare le attività già previste dal citato contratto, hanno formalizzato un accordo idoneo a consentire la gestione delle attività di *application maintenance* e progettuali avente decorrenza dal 1° gennaio 2016 al 31 gennaio 2016.

E' attualmente in corso la rinegoziazione dei contratti con Trenord al fine di garantire, anche per l'esercizio 2016, l'erogazione di tali servizi, che ad oggi sono comunque resi in regime di proroga alle medesime condizioni. Per l'esercizio 2016 le previsioni di sviluppo delle attività sono consistenti con quanto già effettuato nei precedenti esercizi, pur tenuto conto delle incertezze in merito alla rinegoziazione dei già citati contratti con Trenord. Il ritardo nella sottoscrizione, o la mancata aggiudicazione, dei servizi di manutenzione (relativa alle piattaforme applicative) potrebbero determinare una riduzione dei ricavi verso il Gruppo FNM, che, in linea con quanto riportato nel piano strategico 2016-2018, si prevede che siano compensati da un aumento dei ricavi verso terzi.

5.4 ENERGIA

NORD ENERGIA S.p.A.

Sintesi dei dati economici

La società è controllata al 60% da FNM e per il rimanente 40% da SPE SA (Società Partecipazioni Energetiche), società a sua volta controllata al 100% da AET. La società è soggetta a direzione e coordinamento di FNM.

NORD ENERGIA gestisce la *merchant line* Mendrisio – Cagno, che costituisce la prima connessione commerciale ad alta tensione tra Italia e Svizzera; la partecipata detiene gli *assets* italiani della *merchant line* a seguito della fusione per incorporazione della controllata CMC S.r.l. (operazione avvenuta nell'esercizio 2011), mentre gli *assets* siti in territorio svizzero sono di proprietà di CMC MeSta SA, società interamente posseduta da NORD ENERGIA.

I risultati economici di seguito illustrati, determinati sulla base dei principi contabili italiani, derivano dall'aggregazione dei dati di NORD ENERGIA e CMC MeSta, opportunamente rettificati per tener conto dei rapporti tra esse esistenti:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2015	2014	Differenza
Valore della produzione	17.268	18.155	(887)
Costi della produzione	(6.803)	(6.266)	(537)
RISULTATO OPERATIVO	10.465	11.890	(1.424)
Risultato gestione finanziaria	412	351	61
Risultato gestione straordinaria	-	-	-
RISULTATO ANTE IMPOSTE	10.877	12.240	(1.363)
Imposte sul reddito	(3.334)	(4.679)	1.345
UTILE D'ESERCIZIO	7.544	7.561	(18)

Nel corso dell'esercizio 2015, la capacità della *merchant line* pari a 200 MWe (ad eccezione delle ore estive in cui tale capacità si riduce a 150 MWe), è stata commercializzata con le seguenti modalità:

- cessione di capacità a lungo termine (costituita dai 120/90 MWe contrattualizzati con AET Italia S.p.A.): l'importo fatturato nell'esercizio è stato quindi pari a 8.642 migliaia di Euro, rispetto a 7.415 migliaia di Euro del precedente esercizio;
- cessione della capacità a breve/medio termine: la capacità a breve/medio termine disponibile (pari a 80/60 MWe) è stata ceduta a soggetti qualificati per 8.038 migliaia di Euro (10.237 migliaia di Euro nel 2014).

Il risultato è ottenuto al netto di uno stanziamento ai fondi per rischi ed oneri di 1,021 milioni di Euro (861 migliaia di Euro nel 2014), che contribuisce allo stanziamento di un fondo rischi

complessivo al 31 dicembre 2015 di 5,237 milioni di Euro) e di un onere complessivo fiscale di 3,3 milioni di Euro (4,7 milioni di Euro nel 2014).

Lo stanziamento per rischi deriva principalmente dalla necessità di fare fronte a potenziali maggiori costi che il gestore della rete elettrica svizzera SWISSGRID potrebbe addebitare in relazione alla componente del prezzo di accesso alla rete, denominata *flat rate*, per la quale NORD ENERGIA non ha la ragionevole certezza di poter addebitare e recuperare l'onere ai propri clienti.

Al 31 dicembre 2015 NORD ENERGIA ha 3 dipendenti, di cui 1 dirigente; CMC MeSta non ha dipendenti.

Attività svolte – Merchant line

L'autorizzazione lato elvetico della *merchant line* prevede che, dopo i primi cinque anni di esercizio, NORD ENERGIA presenti alla Commissione federale svizzera dell'energia elettrica ElCom una domanda di nuova fissazione della capacità e di proroga dell'eccezione.

Al termine del procedimento “nuova fissazione della capacità e proroga del regime di eccezione” iniziato dall'Autorità federale dell'energia ElCom nel dicembre 2013, ElCom ha emanato, in data 11 dicembre 2014, la Decisione Parziale n.237-00009.

Tale pronunciamento di ElCom contiene due elementi di criticità: la riduzione della capacità concessa in esenzione e la qualificazione giuridica di AET quale parte del procedimento, allo stesso livello di NORD ENERGIA, con ciò di fatto concedendo ad AET una facoltà relativamente all'esercizio dei diritti che, sulla base della Decisione ElCom 2009, spettano unicamente a NORD ENERGIA.

NORD ENERGIA ha pertanto presentato, in data 2 febbraio 2015, ricorso avanti il Tribunale Amministrativo Federale (TAF) avverso la citata Decisione ElCom.

Con decisione del 14 aprile 2015 il TAF, accogliendo le istanze della partecipata, ha indicato che la qualità di parte di AET sarebbe stata oggetto di una decisione separata e ha fissato il termine del 13 maggio 2015 entro il quale gli interessati avrebbero potuto presentare commenti sugli appelli depositati, limitatamente alla qualifica di parte di AET.

In data 11 maggio 2015, attraverso i propri legali, NORD ENERGIA ha preso posizione sugli appelli depositati e sulla qualità di parte di AET; in data 15 maggio 2015 il TAF, su richiesta di ElCom, ha prorogato al 15 giugno 2015 il termine di presentazione precedentemente fissato.

In data 15 giugno 2015 ElCom ha proposto le proprie osservazioni sulla qualità di parte di AET e in data 9 luglio 2015 il TAF, su richiesta di NORD ENERGIA ed AET, ha posto il termine al 15 agosto 2015 per le contro osservazioni. In data 13 agosto 2015 la partecipata ha presentato al TAF le osservazioni in merito alle posizioni di Swissgrid e di ElCom; si è pertanto in attesa della pronuncia del TAF stesso.

Pur in presenza del ricorso di cui sopra, gli Amministratori della partecipata ritengono possibile per il futuro uno scenario che sconti una riduzione della capacità concessa in esenzione ed il rischio di incorrere nell'addebito degli oneri di sistema (c.d. *flat rate*) da parte di AET senza possibilità di riaddebito ai clienti finali.

La Direzione di NORD ENERGIA, con riferimento al primo aspetto, ha pertanto debitamente tenuto conto di tale scenario nelle previsioni di *business* per il restante periodo di esenzione e nella determinazione dei conseguenti flussi di cassa; con riferimento al secondo aspetto, ha ritenuto di confermare l'approccio adottato in esercizi precedenti di costituzione del fondo per rischi ed oneri c.d. "*flat rate*".

Attività svolte – Finanziamenti

Si ricorda che NORD ENERGIA nel mese di dicembre 2010, nell'ambito delle operazioni di acquisizione delle società di scopo CMC S.r.l. e CMC MeStA SA, aveva concesso a CMC Mesta un finanziamento di Euro 15.700.000 e a CMC S.r.l. un finanziamento di Euro 8.000.000, al fine di consentire alle due società il rimborso a SPE SA degli anticipi da quest'ultima effettuati sotto forma di finanziamento verso CMC Mesta e CMC S.r.l. per finanziare la costruzione della *merchant line*. Il finanziamento a CMC S.r.l. si è estinto a seguito dell'operazione di fusione di CMC S.r.l. in NORD ENERGIA S.p.A., avvenuta nell'esercizio 2011.

La durata del finanziamento concesso da NORD ENERGIA a CMC MeStA è stabilita in undici anni a decorrere dal 1° gennaio 2011, con un tasso di remunerazione pari a EURIBOR EUR 3M in vigore l'ultimo giorno lavorativo del secondo mese del trimestre di computo aumentato di 150 punti base.

Al fine di finanziare l'operazione sopra citata FNM e SPE SA, avevano concesso un finanziamento oneroso per complessivi 15,5 milioni di Euro (9,3 milioni FNM – 6,2 milioni SPE) per la durata di anni undici alle medesime condizioni applicate da NORD ENERGIA al finanziamento sopra descritto.

In data 12 febbraio 2015, in esecuzione di delibere assunte in data 16 dicembre 2014 dal Consiglio di Amministrazione, è stata perfezionata una riduzione di 0,4 milioni di Euro del finanziamento concesso a CMC MeStA, mediante compensazione con i crediti commerciali vantati dalla stessa CMC MeStA. Successivamente, in data 1° luglio 2015, in esecuzione di delibere assunte in data 13 aprile 2015 dal Consiglio di Amministrazione, si è operata l'estinzione del finanziamento concesso a CMC MeStA, mediante compensazione con i crediti commerciali vantati dalla stessa CMC MeStA, per un importo complessivo di Euro 2.920.350.

Inoltre, con riferimento al finanziamento concesso dai Soci a NORD ENERGIA, in data 23 febbraio 2015, in esecuzione di una delibera assunta in data 16 dicembre 2014 dal Consiglio di

Amministrazione, è stato finalizzato un rimborso anticipato del finanziamento concesso dai Soci per complessivi 390 migliaia di Euro (di cui 234 migliaia di Euro a FNM e 156 migliaia di Euro a SPE). In seguito, analogamente a quanto deciso per il finanziamento concesso a CMC MeSta, gli Amministratori di NORD ENERGIA S.p.A. hanno esercitato la facoltà di estinguere anticipatamente i finanziamenti concessi dai soci FNM S.p.A. e SPE SA: in particolare, in data 9 luglio 2015 NORD ENERGIA S.p.A. ha rimborsato al socio FNM S.p.A. il residuo debito per Euro 1.617.740 e al socio SPE SA il residuo debito per Euro 1.119.974.

Attività svolte – Centrale Termoelettrica di Ceriano Laghetto

Si ricorda che NORD ENERGIA, oltre all'attività di gestione dell'elettrodotto, è altresì impegnata nel progetto di realizzazione della centrale termoelettrica di Ceriano Laghetto.

Come noto, l'Amministrazione Comunale di Ceriano Laghetto aveva bloccato in data 27 luglio 2009, con lo strumento amministrativo del "diniego" al rilascio del "Permesso di Costruire", l'inizio dei lavori di realizzazione della centrale termoelettrica.

Al termine di una lunga e complessa gestione del contenzioso, nel corso del 2015 i *partners* dell'iniziativa hanno raggiunto un accordo con l'Amministrazione Comunale di Ceriano Laghetto che prevede, a seguito della rinuncia dei *partners* al ricorso presentato avanti il TAR Lombardia, il rilascio da parte dell'Amministrazione Comunale di un permesso di costruire convenzionato.

Nella seduta del 22 dicembre 2015 il Consiglio Comunale di Ceriano Laghetto ha deliberato di procedere alla stipula degli accordi.

FNM, in data 18 febbraio 2016, ha deliberato di approvare la proposta di contratto transattivo con l'amministrazione comunale e la sottoscrizione dello stesso; in data 3 marzo 2016 anche il Consiglio di Amministrazione della partecipata ha deliberato di approvare la proposta di contratto transattivo e la sottoscrizione.

Peraltro il Consiglio di Amministrazione della partecipata in data 21 novembre 2013 – ritenendo comunque di interesse per il Gruppo FNM l'investimento nella Centrale Termoelettrica – aveva dato mandato all'Amministratore Delegato di perfezionare la cessione del progetto a FNM S.p.A.

FNM S.p.A., pur ritenendo di interesse per il gruppo l'investimento nella centrale termoelettrica, in quanto ancora sussistenti i vantaggi ottenibili con l'alimentazione della rete ferroviaria per il tramite della rete interna di utenza della centrale, ad oggi non ha perfezionato l'acquisto del progetto stesso.

Altre informazioni

Si evidenzia che l'Assemblea degli Azionisti di NORD ENERGIA, tenutasi in data 22 aprile 2015, ha deliberato la distribuzione di un dividendo di complessivi Euro 6.052.783, di cui Euro 3.631.670 di spettanza di FNM S.p.A. ed Euro 2.421.113 di SPE SA, pagato agli Azionisti nel mese di giugno 2015. Al riguardo giova rilevare che il Consiglio di Amministrazione della partecipata, in data 15

marzo 2016, ha approvato il progetto di bilancio dell'esercizio 2015, proponendo all'Assemblea, convocata per il 14 aprile 2016, la distribuzione di un dividendo pari ad Euro 5.824.670. La porzione di tale dividendo di spettanza di FNM ammonta ad Euro 3.494.802.

5.5 SERVIZI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

SeMS S.r.l.

Il bilancio al 31 dicembre 2015, predisposto come sopramenzionato sulla base dei principi contabili italiani, chiude con un utile pari ad Euro 206.424 rispetto ad Euro 168.984 al 31 dicembre 2014.

Al 31 dicembre 2015 la società risulta essere posseduta da FNM S.p.A. (68,5%) e da Galt S.r.l. (31,5%).

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2014:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2015	2014	Differenza
Valore della produzione	4.356	5.118	(762)
Costi della produzione	(3.948)	(4.841)	893
RISULTATO OPERATIVO	408	277	131
Risultato gestione finanziaria	4	(6)	10
Risultato gestione straordinaria	-	-	-
RISULTATO ANTE IMPOSTE	412	271	141
Imposte sul reddito	(206)	(102)	(104)
UTILE D'ESERCIZIO	206	169	37

Il **valore della produzione** diminuisce di 762 migliaia di Euro, principalmente in relazione al minore numero medio di veicoli noleggiati nell'ambito dell'attività di noleggio a lungo termine.

La contrazione dei volumi di produzione ha determinato una diminuzione dei **costi della produzione**, che passano da 4,8 a 3,9 milioni di Euro, in relazione ai minori ammortamenti di veicoli impiegati nell'attività di noleggio a lungo termine, conseguenza della riduzione della flotta dedicata all'attività avvenuta per il tramite di cessione di un numero significativo di veicoli.

Il personale in forza al 31 dicembre 2015 è pari a 27 unità contro le 26 presenti al 31 dicembre 2014.

Attività svolte

Noleggio a lungo termine

Relativamente alla linea di business del noleggio tradizionale, si segnala che i veicoli noleggiati al 31 dicembre 2015 sono pari a 68 (123 al 31 dicembre 2014). Nel corso del 2014 sono stati collocati in totale sul mercato 31 veicoli usati (79 nel 2014) e sono giunti a termine 55 contratti (45 nel 2014), in continuità con il *trend* dei precedenti esercizi.

La partecipata, nel corso dell'esercizio 2015, ha proseguito nelle strategie già intraprese negli esercizi precedenti, volte alla ricollocazione dei beni sul mercato, come le proposte di noleggio per periodi di tempo più brevi rispetto ai cinque anni proposti alla prima sottoscrizione del contratto, la cessione dei veicoli direttamente ai clienti utilizzatori e l'attivazione della modalità di vendita tramite aste online dei veicoli usati, proponendo lotti multipli composti di veicoli elettrici puri insieme a veicoli bimodali.

Come previsto, la flotta aziendale che compone l'attività di noleggio a lungo termine si sta riducendo con la prospettiva di arrivare alla cessazione di questa tipologia di business entro la fine del 2017; è ragionevole ritenere che – sulla base degli attuali contratti in corso di esecuzione e dell'anzianità e possibilità di utilizzo dei veicoli – nel corso del 2016 si concluderanno ulteriori 54 contratti di noleggio.

Car sharing

Anche nell'esercizio 2015 l'azienda si è focalizzata in particolare sulla linea di business del *car sharing*.

Per ciò che concerne il parco auto, si ricorda che lo stesso è costituito da veicoli a nullo o a basso impatto ambientale che consentono di diminuire le emissioni inquinanti, una delle caratteristiche distintive e innovative del *car sharing* ecologico lombardo.

Al 31 dicembre 2015 la flotta è costituita da un totale di 95 veicoli: 69 di proprietà della società, totalmente elettrici, oltre a 26 veicoli endotermici, a noleggio.

Alla fine del 2015, i punti disponibili per il ritiro e la riconsegna dei veicoli sono 91, di cui 46 con colonnina di ricarica installata in loco; si è quindi costituita l'unica rete lombarda di *car sharing* elettrico fruibile e capillare. Tra i punti principali si segnalano le stazioni di Milano Cadorna, Bovisa, Centrale, Garibaldi, Varese, Como Lago, Pavia, Bergamo, Rho Fiera, Saronno, Gallarate e gli aeroporti di Milano Malpensa, Linate e Orio al Serio. Nel 2015 sono state inaugurate nuove postazioni a Mantova, Rho, Lecco e Brescia.

Si segnala che, per lo sviluppo del servizio di *car sharing* nel proprio bacino di utenza, Trenord S.r.l., in applicazione del contratto di servizio con Regione Lombardia, ha riconosciuto alla società un corrispettivo per l'esercizio 2015 pari a Euro 1.650.000, invariato rispetto al precedente esercizio.

Nel corso del 2015 Trenord ha altresì informato SeMS che non avrebbe sottoscritto un nuovo contratto relativo all'esecuzione del servizio di *car sharing* per l'esercizio 2016. In assenza di uno specifico contratto per la continuazione del servizio per l'esercizio 2016, il Consiglio di Amministrazione della partecipata ha convocato l'Assemblea dei Soci in data 4 dicembre 2015 affinché deliberasse in merito alla definizione delle prospettive strategiche e di continuità aziendale.

In tale Assemblea il socio FNM ha sottolineato l'importanza del servizio di *car sharing* e ne ha auspicato il proseguimento tenuto conto della componente strategica e complementare rispetto ai servizi ferroviari e del fatto che esso costituisce una valida alternativa all'uso dell'auto privata.

In tale contesto l'Assemblea ha deliberato la prosecuzione del servizio di *car sharing* anche a far data dal 1° gennaio 2016.

Inoltre, è da rilevare che, nell'ambito dello schema di Contratto di Servizio tra Regione Lombardia e FERROVIENORD S.p.A., approvato dalle parti rispettivamente con D.G.R. n. X/4824 del 15 febbraio 2016 e con delibera del Consiglio di Amministrazione del 25 febbraio 2016, è previsto l'impegno di FERROVIENORD S.p.A. a fornire un servizio di *car sharing* "ecologico", anche per il tramite di società terze, a fronte dell'erogazione, da parte di Regione Lombardia, di un corrispettivo fino ad un massimo di 1,8 milioni di Euro annui, per l'intero periodo di vigenza del Contratto (18 marzo 2016 – 31 dicembre 2022). Qualora FERROVIENORD S.p.A. dovesse procedere ad una procedura di selezione di operatori finalizzata all'esternalizzazione del servizio, tenuto conto del *know how* che SeMS ha sviluppato nel corso degli anni e del ridotto numero di operatori in grado di offrire un servizio di *car sharing* ecologico, come delineato nell'ambito del Contratto di Servizio, gli Amministratori della partecipata ritengono vi siano elevate possibilità che SeMS risulti aggiudicataria del servizio.

Si rimanda inoltre a quanto riportato nel successivo paragrafo "Altre informazioni".

Mobility Management

In riferimento alla linea di business *Mobility Management*, si ricorda che dall'esercizio 2013 il rapporto contrattuale in essere con Trenord prevede che quest'ultima riconosca a SeMS una provvigione pari al 3% per ogni abbonamento aziendale venduto; nel contempo Trenord, nell'ottica di internalizzare la citata attività, ha chiesto e ottenuto il distacco presso di sé di quattro figure professionali, di cui 2 successivamente assunte direttamente in Trenord a partire dal mese di settembre 2014 e 2 tuttora distaccate.

Altre informazioni

Con riferimento alla procedura di vendita del ramo d'azienda *car sharing*, le trattative con Aci Global, ampiamente descritte nella relazione sulla gestione del bilancio 2014, si sono concluse senza che la controparte presentasse offerta.

Come già riferito nella relazione sulla gestione al 31 dicembre 2014, a seguito dei provvedimenti giudiziari che hanno interessato personalmente il consigliere Massimo Vanzulli, per attività che in nessun modo hanno riguardato la partecipata, nel corso del 2014 ha avuto inizio il procedimento penale n.47522/11 RGNR, innanzi al Tribunale di Milano, che lo vede tra i numerosi imputati cui

sono contestati delitti contro la Pubblica Amministrazione, sia in qualità di persona fisica, sia in qualità di legale rappresentante della società Kaleidos S.r.l. (ora Galt S.r.l., socio di minoranza di SeMS).

In tale contesto in data 21 gennaio 2015, il Tribunale di Milano ha disposto la citazione di SeMS, in qualità di responsabile civile, a seguito di richiesta presentata dalla Regione Lombardia, la quale si era a sua volta costituita parte civile nel procedimento, per ottenere il risarcimento dei danni subiti.

L'assunto su cui si basa la citazione in oggetto è che SeMS avrebbe goduto dei benefici derivanti dalla commissione dei reati per cui risulta imputato il consigliere Massimo Vanzulli. In particolare si sarebbe garantita la gran parte dei contributi pubblici erogati dal 2006 al 2012 nell'ambito del progetto regionale per la mobilità ecosostenibile degli enti locali, grazie all'attività di consulenza prestata dall'allora Kaleidos S.r.l. (ora Galt S.r.l.) a Regione Lombardia in sede di stesura dei bandi regionali, su cui poi si sarebbero modulati anche i bandi emessi dagli enti pubblici lombardi.

A questo riguardo, in data 17 febbraio 2015, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato la costituzione di SeMS come responsabile civile nel procedimento penale sopra citato, al fine di esperire la propria difesa nell'udienza fissata per il 2 marzo 2015.

In data 25 marzo 2015 il Tribunale di Milano ha emesso una sentenza di incompetenza territoriale, a seguito di una richiesta avanzata durante l'udienza del 2 marzo 2015, disponendo la trasmissione degli atti alla Procura della Repubblica di Busto Arsizio. Il Pubblico Ministero di Busto Arsizio ha emesso una nuova richiesta di rinvio a giudizio e il Giudice dell'udienza preliminare ha fissato udienza ex art. 419 c.p.p. per il 12 maggio 2016. SeMS ha mantenuto la qualifica di responsabile civile per i danni arrecati alle parti civili costituite ai sensi dell'art. 83 c.p.p. ed art. 185 c.p.

Sulla base del parere del proprio consulente legale e tenuto conto dell'evoluzione del procedimento, gli Amministratori di SeMS ritengono che il rischio di conseguenze economiche per la partecipata sia non determinabile e comunque ad oggi soltanto possibile.

Per completezza di informativa, si evidenzia che l'indebitamento finanziario netto ("debiti verso banche del passivo patrimoniale") della partecipata SeMS S.r.l. al 31 dicembre 2015 è pari ad Euro 2.658, le disponibilità liquide e mezzi equivalenti ammontano ad Euro 3.703 e, nella voce "Crediti verso controllante" è rilevato un credito di Euro 1.226.264, quale saldo positivo del conto corrente di corrispondenza in essere con FNM. La partecipata al 31 dicembre 2015 non ha disponibilità di linee di fido con istituti di credito; i Soci non hanno impegni contrattuali di finanziamento della partecipata, tuttavia FNM ha concesso una linea di finanziamento di Euro 7 milioni per far fronte ad eventuali esigenze di elasticità di cassa. L'ammontare della linea di fido concessa dalla nostra Società non risulta – come si evince dai dati sopra citati – utilizzata al 31 dicembre 2015.

E' da rilevare come l'effettuazione dell'attività di *car sharing* a condizioni in grado di garantire l'equilibrio economico, grazie al supporto di Regione Lombardia, dipenda dall'esito dell'eventuale procedura di selezione dell'operatore da parte di FERROVIENORD S.p.A. Nel medio termine, senza affidamento dell'incarico da parte di FERROVIENORD S.p.A., si aprirebbe una tematica di continuità aziendale anche a causa della progressiva riduzione dell'attività di noleggio. Le considerazioni espresse dagli Amministratori in relazione all'elevata possibilità di risultare aggiudicatari del servizio, e il contenuto valore del capitale investito destinato alle due attività a rischio di continuità rispetto al livello di capitalizzazione della partecipata, fanno ritenere che la tematica di continuità aziendale debba essere considerata solo in prospettiva di medio termine. Il ritardo nella sottoscrizione, o la mancata aggiudicazione, del servizio di *car sharing* potrebbe determinare un aggravamento delle perdite e non può far escludere che il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo debba essere rimodulato con conseguente effetto sulle capacità della società di mantenere autonomamente l'equilibrio economico.

Ciò renderebbe necessario, a giudizio degli Amministratori, il ricorso indifferibile ad un intervento da parte dei Soci, ovvero, in alternativa, alla messa in liquidazione della Società. Pur nel contesto di tali incertezze, alla luce dei fatti sopra esposti, ed in particolare del fatto che si ritiene ragionevole che SeMS possa ritenersi aggiudicataria del servizio di *car sharing* da parte di FERROVIENORD S.p.A., gli Amministratori ritengono che il bilancio chiuso al 31 dicembre 2015, sia rappresentativo della reale situazione aziendale e che alla data di chiusura dell'esercizio risulti verificato il presupposto della continuità aziendale nell'orizzonte temporale di 12 mesi dalla data di approvazione del bilancio.

6. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE CUI FNM S.P.A. E IL GRUPPO SONO ESPOSTI

Nello svolgimento delle proprie attività, la Società ed il Gruppo sono esposti a rischi ed incertezze esterne, derivanti da fattori esogeni connessi al contesto macroeconomico generale oltre a quelli specifici dei settori operativi in cui vengono sviluppate le *operation*, a cui si aggiungono i rischi derivanti da scelte strategiche e quelli interni di gestione.

FNM S.p.A. nel corso del 2014 ha predisposto ed adottato, quale parte integrante del proprio Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, un processo di *Risk Management* finalizzato all'individuazione e alla gestione delle diverse tipologie di rischio alle quali la Società ed il Gruppo risultano essere esposti sia in relazione al contesto esterno di riferimento nonché alle specifiche caratteristiche tecnico-operative dei diversi settori in cui operano le società partecipate.

Lo scopo principale del processo è quello di adottare un approccio sistematico all'individuazione dei rischi prioritari, a valutarne i potenziali effetti negativi e ad intraprendere le opportune azioni per mitigarli.

A tal fine FNM S.p.A. si è dotata di un modello di rischio e di una metodologia di rilevazione che assegna un indice di rilevanza al rischio in funzione della valutazione di impatto complessivo, probabilità di accadimento e livello di controllo.

Con il coordinamento del *Risk Committee* i *Process Owner* identificati individuano e valutano i rischi di competenza attraverso un processo di *Risk Self Assessment* e forniscono una prima indicazione delle azioni di mitigazioni ad essi associate. I risultati del processo sono successivamente consolidati a livello centrale in una mappatura, dove i rischi vengono prioritizzati in funzione dello *scoring* risultante e aggregati per favorire il coordinamento dei piani di mitigazione in un'ottica di gestione integrata dei rischi stessi.

I risultati delle attività sopra riportate sono oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione e tramessi per informativa al Comitato Controllo e Rischi, alla funzione di Internal Audit ed ai *Process Owner* identificati.

Nel corso del 2015 si è concluso il progetto "Aggiornamento dell'*assessment* dei rischi aziendali" del Gruppo FNM. Tale attività è stata sviluppata con l'obiettivo di:

- garantire una migliore comprensione dei rischi a cui potrebbe essere esposto il Gruppo e, conseguentemente, della potenziale materialità degli stessi sui risultati della Capogruppo;
- identificare le azioni di miglioramento da implementare sulle soluzioni di prevenzione e protezione in essere;
- valutare eventuali margini di miglioramento degli attuali programmi di copertura assicurativa in essere.

La metodologia di progetto seguita è in linea con quanto indicato dalla norma ISO 31000:2009.

Il documento prodotto è stato approvato dal *Risk Committee* in data 9 dicembre 2015 ed è stato presentato durante la riunione del Comitato Controllo e Rischi del 1 febbraio 2016. L'iter si è concluso con l'approvazione odierna da parte del Consiglio di Amministrazione di FNM.

Si forniscono di seguito i principali scenari di rischio, identificando separatamente quelli comuni ai vari settori operativi rispetto a quelli propri di ciascun settore.

Infine, con riferimento a specifici rischi finanziari ed a più dettagliate analisi sul rischio di credito e di liquidità, si rimanda alle Note al bilancio separato (Nota 34) e al bilancio consolidato (Nota 42).

RISCHI COMUNI AI SETTORI OPERATIVI**Incertezza del quadro normativo e regolamentare**

Il Gruppo FNM opera prevalentemente nel settore del trasporto pubblico locale (TPL) su ferrovia e, in misura assai minore, automobilistico. Tale settore è caratterizzato da una notevole complessità normativa e regolamentare e, da oltre dieci anni, è oggetto di un processo di profonda e radicale trasformazione non sempre privo di incertezze interpretative ed applicative e, comunque, lungi dal considerarsi stabilizzato.

Specificatamente, con riferimento al trasporto ferroviario, Regione Lombardia e Trenord S.r.l. hanno sottoscritto in data 13 aprile 2015 il nuovo Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, per il periodo dal 1° gennaio 2015 al 31 dicembre 2020.

In data 15 febbraio 2016 è intervenuto, invece, il rinnovo al 31 ottobre 2060 della concessione in capo a FERROVIENORD, mentre in data 16 marzo è stato sottoscritto il nuovo Contratto di Servizio, con durata dal 18 marzo 2016 al 31 dicembre 2022, in capo alla medesima società, secondo quanto già descritto precedentemente al paragrafo 5.1 “Trasporto Pubblico Locale – FERROVIENORD S.p.A.”.

Con riferimento al trasporto su gomma e, conseguentemente, alle attività di TPL del Gruppo tramite FNM Autoservizi S.p.A. e ASF Autolinee S.r.l., pur nell’incertezza derivante dalla gestione in proroga delle concessioni per le province di Brescia e Varese, rispettivamente al 30 giugno 2016 ed al 31 marzo 2017 (per la sola FNM Autoservizi S.p.A.) e del Contratto di Servizio per la provincia di Como al 30 giugno 2016 (per entrambe le società partecipate), il rischio della mancata assegnazione/rinnovo è condiviso dalla totalità dei concorrenti in quanto, in tale ipotesi, i costi del Gruppo si ridurrebbero per effetto delle previsioni normative di subentro del nuovo operatore nella fruizione dei mezzi e del personale.

Sicurezza del servizio e della rete

Il rischio della sicurezza deve essere declinato nella specifica problematica legata alla sicurezza della circolazione (*safety*) e delle persone e beni (*security*).

Per entrambi gli ambiti, i settori operativi del Gruppo sono soggetti ad alta regolamentazione da un punto di vista della gestione delle *operation* nonché soggetti a numerosi controlli effettuati dagli organi di vigilanza del Ministero dei Trasporti.

Il mancato adempimento delle regolamentazioni in essere, oltre ad esporre il Gruppo al rischio di contenziosi, può determinare la perdita di reputazione dei confronti dei Concedenti e dei Clienti, con rischio di compromissione dell’economicità dei Contratti di Servizio.

Con riferimento specifico a FERROVIENORD, la progressiva installazione dei Sistemi di *Train Stop* (SCMT e SSC) su tutta la rete incrementerà notevolmente il livello di sicurezza garantito.

Anche la progressiva disponibilità del nuovo materiale rotabile tecnologicamente più avanzato concorrerà all'ulteriore incremento della sicurezza della circolazione.

Le funzioni interne coadiuvate da consulenti in materie specialistiche, mantengono un costante aggiornamento sulle evoluzioni normative per consentire il progressivo adeguamento dei processi e delle procedure alle nuove esigenze, lo sviluppo tempestivo del training al personale per rendere operativi gli adeguamenti; rilevante peso hanno poi le attività di controllo e di auditing interno per la verifica continuativa della qualità del servizio rispetto ai vincoli procedurali e di processo imposti dall'evoluzione normativa.

La sicurezza di persone e beni è monitorata costantemente con riferimento ad aggressioni e ad atti di vandalismo, ma anche considerando la percezione della sicurezza dei passeggeri e del personale dipendente.

Mancato rispetto degli impegni con il Concedente

L'incapacità di rispettare gli impegni assunti contrattualmente o la compromissione dell'immagine del Gruppo per la riduzione della qualità del servizio prestato, rappresentano un rischio significativo per il mantenimento dell'economicità dei contratti di servizio a causa del rischio di addebito di penali contrattuali.

A fronte di tale rischio, il Gruppo opera continuamente nel monitoraggio della qualità del servizio prestato al Concedente (con riferimento ai parametri quantitativi e qualitativi definiti nei contratti di servizio) ed al Cliente (con riferimento al suo livello di soddisfazione percepita sulla qualità e sicurezza del servizio), sia tramite controlli continuativi sulle procedure e processi, effettuati dalle funzioni interne preposte e da enti esterni, che con attività di training al personale per garantire alti standard di servizio, nonché tramite revisioni sistematiche delle procedure e processi operativi volti al mantenimento dell'efficienza ed efficacia del servizio prestato e della sicurezza del personale del Gruppo.

Rischi connessi a rapporti con dipendenti

Il costo del lavoro rappresenta un fattore rilevante della produzione per i tre principali settori operativi. La necessità di mantenere i livelli di servizio coerenti con le aspettative del Concedente e del Cliente e la complessità della regolamentazione giuslavoristica determinano una limitata flessibilità nella gestione della risorsa lavoro; incrementi significativi del costo unitario della risorsa, potrebbero quindi incidere significativamente sulla redditività del Gruppo essendo limitata la possibilità di ridurre l'impiego della forza lavoro a parità di qualità ed efficienza delle *operation*.

Da questo punto di vista, il Gruppo ritiene prioritario il mantenimento di un dialogo costruttivo con il personale e le organizzazioni sindacali per garantire il soddisfacimento degli obiettivi di efficienza ed efficacia dei processi produttivi con piena assunzione della responsabilità sociale, della sicurezza del lavoro e della garanzia dell'occupazione pur in periodi recessivi.

RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO GESTIONE DELLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

La gestione della manutenzione della rete ferroviaria, gestita da FERROVIENORD sulla base di un Contratto di Servizio come più sopra richiamato, non presenta particolari aree di rischiosità in quanto risulta un servizio regolato da norme estremamente stringenti relative alla sicurezza delle stazioni e della rete e da una programmazione puntuale degli interventi finanziati concertata con il Concedente.

Si segnala tuttavia che, per quanto riguarda la programmazione di azioni migliorative sulla rete volte all'incremento dell'efficienza del servizio e dell'economicità del rinnovo della rete stessa, il Gruppo affronta un rischio di poca visibilità dei finanziamenti a lungo termine e di dipendenza dalle disponibilità finanziarie dell'operatore pubblico, anch'esse influenzate anche da variabili esogene difficilmente controllabili.

RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO TRASPORTO PASSEGGERI SU ROTAIA

Rischi legati alle politiche tariffarie

Storicamente le aziende operanti nel TPL in Italia hanno avuto una dinamica tariffaria che non ha consentito alcun progressivo avvicinamento a quelle praticate in altri Stati europei con il risultato che le tariffe attualmente in vigore, riconosciute dai contratti di servizio, si attestano su valori notevolmente inferiori.

Un contributo per la risoluzione di tale problematica è fornito dalla politica tariffaria prevista dal Patto per il TPL siglato nel 2009 dalla Regione Lombardia con gli operatori del settore, che prevede incrementi non solo legati al recupero dell'inflazione, ma anche a un effettivo miglioramento della qualità del servizio.

Una quota significativa dei ricavi del segmento operativo del Trasporto Passeggeri su rotaia è rappresentato da biglietti ed abbonamenti, pur nel panorama di un settore fortemente influenzato da esigenze di carattere sociale e dunque sostenuto da contributi pubblici. I ricavi che derivano dalle tariffe, infatti, coprono solo una parte dei costi di gestione del servizio. Il legislatore nazionale ha definito come livello adeguato una copertura dei costi di gestione del trasporto con ricavi del traffico pari ad almeno il 35%. Trenord garantisce, con ricavi da biglietti ed abbonamenti, una copertura dei costi operativi pari a circa il 40%.

In tale contesto l'evoluzione normativa precedentemente descritta implicherà che la partecipata monitori l'equilibrio economico in funzione degli obblighi di servizio assunti.

Rischio di evasione tariffaria

Trenord garantisce con i ricavi da biglietti ed abbonamenti una copertura pari a circa il 40% dei costi.

L'evasione tariffaria rappresenta, pertanto, per il Gruppo un rischio di redditività rilevante che, in situazione di crisi economica persistente, diventa ancor più significativo.

Per affrontare tale rischio, Trenord ha realizzato anche nel corso del 2015 un'attività di controllo sia a bordo delle principali direttrici che a terra anche mediante la chiusura con tornelli delle principali stazioni della rete, collegata al Sistema di Bigliettazione Magnetica Elettronica (SBME), e la dotazione di palmari a tutto il personale viaggiante.

Sono state inoltre effettuate verifiche specifiche sulle tratte maggiormente a rischio con interventi mirati sulle fasce orarie a maggior rischio oltre che sulle tratte caratterizzate dalla maggior affluenza per EXPO; a partire dal mese di settembre 2015, poi, è stata effettuata un'attività sperimentale di maggior incremento nelle risorse coinvolte direttamente e soprattutto a supporto dei processi di contolleria, con un risultato positivo anche dal punto di vista dell'evasione.

RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO TRASPORTO PASSEGGERI AUTOMOBILISTICO

Rischio di incremento del costo del carburante

La variabile "prezzo del gasolio per autotrazione" condiziona significativamente la redditività del trasporto automobilistico, come dimostrato dall'andamento negli esercizi della partecipata FNM Autoservizi e ASF Autolinee, in quanto il gasolio rappresenta un fattore produttivo fondamentale; nel contesto di incertezza presentato nel precedente paragrafo "Rischi comuni ai settori operativi – Incertezza del quadro normativo e regolamentare", l'impossibilità di governare questa variabile esogena può essere contrastata esclusivamente con proposte di revisione del servizio coerenti con le dinamiche dei costi del gasolio.

RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO TRASPORTO MERCI SU ROTAIA

Riduzione del flusso di traffico

Qualsiasi variabile esogena o endogena che determina una riduzione dei flussi di traffico merci ha un impatto sul settore operativo in esame. Fattori esogeni non controllabili che possono incidere sul flusso di traffico sono rappresentati dalla recessione, dall'andamento del prezzo del petrolio ed in

generale del costo del trasporto che incidono sulla propensione al movimento delle merci. L'impatto del rischio in esame è prevalentemente economico con riduzione delle vendite e della redditività.

Il disimpegno del Gruppo da tale settore di trasporto, perfezionatosi nell'esercizio 2010 con la cessione del controllo di DB Schenker Rail Italia a terzi, ha permesso di ridurre l'impatto potenziale di tale rischio sulla redditività del Gruppo.

RISCHI TIPICI DEGLI ALTRI SETTORI OPERATIVI

Rischio di peggioramento della congiuntura macroeconomica e di tagli alla spesa pubblica

Con riferimento alle attività di consulenza IT sviluppate dal Gruppo tramite NordCom, in relazione ai rischi operativi, è da rilevare come lo sviluppo dell'attività IT con clienti terzi e Pubblica Amministrazione sia condizionato da variabili esogene non controllabili quali la congiuntura macroeconomica e il potere di spesa della Pubblica Amministrazione stessa: a fronte della impossibilità di governare questa variabile, NordCom mantiene una struttura di costi flessibile in modo da potere ridurre eventuali impatti sulla redditività connessi al calo dei ricavi sviluppati con tali controparti.

Rischio di prezzo

Con riferimento all'attività di gestione della *merchant line* Mendrisio Cagno, il Gruppo è esposto al rischio derivante dalla incertezza sulla determinazione del costo di accesso alla rete che potrebbe essere addebitato dal gestore svizzero (*flat rate*) tramite conguagli che potrebbero essere difficilmente ribaltabili ai Clienti qualora gli stessi siano definiti con ritardo rispetto alle tempistiche di fatturazione attiva ai Clienti stessi.

Rischio di dipendenza da finanziamento pubblico

I risultati economico-reddituali di SeMS sono sostanzialmente influenzati dai contributi riconosciuti dalla Cassa Depositi e Prestiti e utilizzati nei precedenti esercizi dalla partecipata per il finanziamento parziale dell'acquisizione di veicoli bimodali ad impatto ambientale basso o nullo.

La riduzione dei contributi pubblici a sostegno della mobilità sostenibile ed il loro progressivo esaurimento non rappresenta un significativo ostacolo allo sviluppo delle attività in quanto e nella misura in cui gli altri rami dell'attività si sviluppino in modo adeguato come da previsioni.

È da rilevare inoltre come l'attività di supporto al *car sharing* da parte di Regione Lombardia, dipenda da accordi contrattuali scaduti al 31 dicembre 2015; nel medio termine, senza affidamento dell'incarico di gestore del servizio da parte di FERROVIENORD S.p.A., si aprirebbe una tematica di continuità aziendale anche a causa della progressiva riduzione dell'attività di noleggio. Le

considerazioni espresse dagli Amministratori in relazione all'elevata possibilità di risultare aggiudicatari del servizio, e il contenuto valore del capitale investito destinato alle due attività a rischio di continuità rispetto al livello di capitalizzazione della partecipata, fanno ritenere che la tematica di continuità aziendale debba essere considerata solo in prospettiva di medio termine.

7. CORPORATE GOVERNANCE DI FNM S.p.A.

Il governo societario di FNM S.p.A. è fondato sul sistema tradizionale: gli organi societari sono l'Assemblea degli Azionisti, il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale e, quale organo esterno, la Società di Revisione.

FNM S.p.A. adotta un sistema di governo societario conforme a quanto previsto dalla Legge e dalla normativa CONSOB in vigore, allineato ai contenuti del Codice di Autodisciplina delle Società Quotate di Borsa Italiana S.p.A. e alle *best practice* nazionali ed internazionali.

FNM S.p.A. esercita in particolare attività di direzione e coordinamento nei confronti di alcune delle proprie società controllate, dirette e indirette, ai sensi di quanto previsto dalle disposizioni normative attualmente vigenti e dagli accordi societari con i *partners* (società soggette a direzione e coordinamento).

FNM S.p.A. detiene anche partecipazioni in società che garantiscono la presenza del Gruppo in attività coerenti con l'oggetto sociale e in settori complementari al proprio *core business*.

Il sistema di governo societario adottato da FNM S.p.A. è orientato al rispetto della normativa vigente, alla massimizzazione del valore per gli Azionisti, al controllo dei rischi di impresa, alla trasparenza nei confronti del mercato ed al contemperamento degli interessi di tutte le componenti dell'azionariato. Si tratta di un sistema di regole fatte proprie e coerenti con i principi del Codice Etico del Gruppo FNM.

Formano parte integrante le seguenti procedure già in adozione nel gruppo:

- Regolamento di *Governance*;
- Linee guida Codice di Autodisciplina di FNM S.p.A.;
- Linee di Indirizzo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi;
- Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate;
- Regolamento Gestione delle Informazioni privilegiate;
- Codice di Comportamento sull'*Internal Dealing*;
- Codice Etico e di Comportamento;
- Modello di Organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs 231/2001;
- Regolamento Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari;
- Regolamento Assembleare.

Il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, contestualmente all'approvazione del presente bilancio, ha approvato la Relazione annuale sul governo societario, alla quale si fa in questa sede integrale rinvio per una dettagliata illustrazione del sistema di *governance* di FNM S.p.A.

La Relazione è consultabile sul sito della società all'indirizzo www.fnmgroup.it (sezione Trasparenza).

8. ANDAMENTO ECONOMICO E FINANZIARIO DI FNM S.p.A.

8.1 SINTESI DEI DATI ECONOMICI

L'utile dell'esercizio ammonta ad Euro 15.174.817, in diminuzione di Euro 3.549.513 rispetto al risultato di Euro 18.724.330 conseguito nell'esercizio 2014, principalmente in relazione alla rilevazione di un onere finanziario non ricorrente di Euro 2.562.298, nonché alla diminuzione dei dividendi percepiti da partecipate (Euro 4.331.670 rispetto ad Euro 5.921.809 del 2014).

L'**utile da operazioni in continuità** risulta pari ad Euro 15.174.817 rispetto ad Euro 18.724.330 dell'esercizio precedente.

L'**utile netto da operazioni discontinue** risulta pari a zero come nell'esercizio 2014.

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato dell'esercizio, raffrontato con quello dell'esercizio 2014, con indicazione degli scostamenti in valore assoluto ed in percentuale.

Importi in migliaia di euro	2015	2014	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	59.769	52.565	7.204	13,70%
Altri ricavi e proventi	3.753	4.575	(822)	-17,97%
VALORE DELLA PRODUZIONE	63.522	57.140	6.382	11,17%
Costi esterni operativi	(20.698)	(18.229)	(2.469)	13,54%
VALORE AGGIUNTO	42.824	38.911	3.913	10,06%
Costi del personale *	(11.660)	(10.908)	(752)	6,89%
Ammortamenti e accantonamenti	(16.058)	(13.489)	(2.569)	19,05%
RISULTATO OPERATIVO	15.106	14.514	592	4,08%
Risultato della gestione finanziaria	5.724	7.994	(2.270)	-28,40%
Proventi da operazioni non ricorrenti (indennizzo assicurativo)	-	169	(169)	n/a
Costi da operazioni non ricorrenti (svalutazione credito finanziario)	(2.562)	-	(2.562)	n/a
RISULTATO ANTE IMPOSTE	18.268	22.677	(4.409)	-19,44%
Imposte sul reddito	(3.093)	(3.953)	860	-21,76%
UTILE DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'	15.175	18.724	(3.549)	-18,95%
UTILE DA OPERAZIONI DISCONTINUE	-	-	-	0,00%
UTILE COMPLESSIVO	15.175	18.724	(3.549)	-18,95%

* include il costo per collaboratori a progetto

I **ricavi delle vendite e delle prestazioni** aumentano rispetto al 2014 di 7,204 milioni di Euro; le principali variazioni sono di seguito dettagliate:

- i ricavi per il noleggio di rotabili aumentano di 7,1 milioni di Euro in relazione al noleggio a

Trenord di 8 rotabili CORADIA, immessi progressivamente in servizio a partire dal quarto trimestre 2014 (6,642 milioni di Euro), nonché per l'incremento dei canoni fatturati alla stessa Trenord per la manutenzione di 8 rotabili tipo CSA (442 migliaia di Euro);

- i corrispettivi per prestazioni di *service* aumentano di 0,9 milioni di Euro; la differente modalità di erogazione da parte di Regione Lombardia dei contributi a copertura del rinnovo CCNL Autoferrotranvieri, commentata con riferimento alla voce "altri ricavi e proventi", ha reso infatti necessaria un'integrazione del corrispettivo riconosciuto a FNM dalle partecipate FERROVIENORD, Trenord e Ferrovie Nord Milano Autoservizi;
- i proventi per la vendita di spazi pubblicitari diminuiscono di 162 migliaia di Euro in relazione alla cessazione, avvenuta in data 30 settembre 2014, del contratto con RCS.

Gli **altri ricavi e proventi** ammontano a 3,753 milioni di Euro rispetto ai 4,575 milioni di Euro del 2014. Al riguardo si evidenzia che a partire dal presente esercizio i contributi a copertura dei maggiori costi derivanti dai rinnovi del CCNL Autoferrotranvieri non sono più erogati da Regione Lombardia a FNM, ma alle società del Gruppo con le quali la Regione ha in essere un Contratto di Servizio e per le quali la Capogruppo svolge attività di *service*; nell'esercizio comparativo 2014 tali contributi ammontavano a 901 migliaia di Euro. In relazione a tale fattispecie, la Capogruppo ha riaddebitato 0,9 milioni di Euro a Trenord, FERROVIENORD e Ferrovie Nord Milano Autoservizi come meglio spiegato al precedente paragrafo.

I **costi esterni operativi** aumentano di 2,469 milioni di Euro, passando da 18,229 milioni di Euro a 20,698 milioni di Euro, principalmente a seguito delle seguenti variazioni:

- le spese per la manutenzione di rotabili aumentano di 2.162 migliaia di Euro per maggiori costi sostenuti per la manutenzione relativa agli 8 rotabili CORADIA (1.725 migliaia di Euro) entrati progressivamente in servizio a partire dal quarto trimestre 2014, nonché per l'attività manutentiva effettuata da Alstom sugli 8 rotabili tipo CSA, a seguito dell'inizio del periodo "fuori garanzia" (427 migliaia di Euro);
- le spese di comunicazione aumentano di 236 mila Euro in relazione alle iniziative collegate ad EXPO 2015 ed al convegno UITP.

I **costi del personale**, inclusivi dei costi per collaboratori a progetto, aumentano di 752 migliaia di Euro per il pagamento di retribuzioni connesse alla risoluzione consensuale del rapporto con dipendenti (879 migliaia di Euro), per l'aumento del numero medio dei dipendenti, che passano da 163 a 168 unità, nonché per gli importi erogati come *una tantum* a copertura del periodo di vacanza contrattuale, commentati al precedente paragrafo 4.5.2. In tale ambito si ricorda che, in data 28 novembre 2015, è stato sottoscritto tra le Organizzazioni di categoria e le Organizzazioni Sindacali l'accordo per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri che ha una durata triennale con decorrenza 1°

gennaio 2015 e scadenza il 31 dicembre 2017: di conseguenza si è proceduto a rilasciare a conto economico la quota parte del fondo oneri stanziato in esercizi precedenti eccedente l'effettivo onere posto a carico della Società, al netto degli importi connessi al riconoscimento di quote una tantum, pari a 466 mila Euro.

Gli **ammortamenti e accantonamenti** aumentano di 2,569 milioni di Euro rispetto al 2014 principalmente in relazione all'ammortamento degli 8 convogli CORADIA entrati in esercizio progressivamente dall'ultimo trimestre 2014.

Il **risultato operativo**, determinato dall'effetto combinato degli andamenti delle categorie di ricavo e costo precedentemente commentati, risulta pari a 15,106 milioni di Euro rispetto ai 14,514 milioni di Euro dell'esercizio 2014, con un miglioramento di 0,592 milioni di Euro, pari al 4,1%.

Il **risultato della gestione finanziaria** ammonta a 5,724 milioni di Euro, in diminuzione di 2,270 milioni di Euro rispetto ai 7,994 milioni di Euro del 2014, principalmente a seguito della percezione di dividendi da partecipate per complessivi 4,332 milioni di Euro (più precisamente: 3,632 milioni di Euro da parte di NORD ENERGIA S.p.A. e 700 migliaia di Euro da parte di Omnibus Partecipazioni S.r.l.), rispetto ai 5,922 milioni di Euro distribuiti nel 2014 da NORD ENERGIA S.p.A. (5,393 milioni di Euro), Omnibus Partecipazioni S.r.l. (397 migliaia di Euro) e SeMS S.r.l. (131 migliaia di Euro); nella seguente tabella sono dettagliate le voci che determinano il risultato della gestione finanziaria:

Importi in migliaia di euro	2015	2014	Differenza
Dividendi	4.332	5.922	(1.590)
Proventi ed oneri finanziari gestione liquidità	133	857	(724)
Proventi da finanziamenti a partecipate	13	54	(41)
Proventi ed oneri finanziari leasing finanziari	1.250	1.291	(41)
Proventi contratto gestione speciale tesoreria	437	-	437
Interessi su prestito obbligazionario	(407)	-	(407)
Altri proventi ed oneri finanziari	(34)	(130)	96
Risultato della gestione finanziaria	5.724	7.994	(2.270)

La Società gestisce la liquidità delle altre società del Gruppo in *cash pooling*; pertanto, a fronte di disponibilità su depositi bancari pari a 75,4 milioni di Euro, al netto dei debiti verso banche a breve termine pari a 35 milioni di Euro, FNM ha crediti in c/c di corrispondenza per 0,5 milioni di Euro (20,1 milioni di Euro al 31 dicembre 2014) e debiti in c/c di corrispondenza per 45,1 milioni di Euro, di cui 30,5 milioni di Euro verso FERROVIENORD, 9,5 milioni di Euro verso NORD ENERGIA e 3,0 milioni di Euro verso NordCom.

I proventi finanziari maturati su conti correnti bancari e depositi sono diminuiti rispetto all'esercizio precedente di 724 migliaia di Euro per la diminuzione del tasso medio di remunerazione del capitale (0,452% rispetto all'1,399% del 2014) e per la minore liquidità media disponibile (29,1 milioni di Euro rispetto ai 59,1 milioni di Euro del 2014).

Il risultato della gestione finanziaria include 407 migliaia di Euro di interessi passivi maturati sul prestito obbligazionario “FNM S.p.A. 2015 – 2020”, i cui elementi essenziali sono descritti nel paragrafo 8.3. “Investimenti”, nonché 437 migliaia di Euro, quali proventi derivanti dal Contratto di gestione della tesoreria, sottoscritto con Finlombarda, anch’esso dettagliato nel paragrafo 8.3.

Come evidenziato nel rendiconto finanziario, cui si rimanda, le attività operative hanno generato liquidità per 23,9 milioni di Euro, le attività d’investimento hanno assorbito risorse finanziarie per 76,0 milioni di Euro, mentre l’attività di finanziamento ha generato liquidità in misura pari a 115,7 milioni di Euro.

Nell’esercizio è stato rilevato un **onere finanziario non ricorrente**, pari a 2,562 milioni di Euro, che recepisce gli effetti economici dell’atto transattivo con Trenord, deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data odierna, previo parere favorevole del Comitato per le Operazioni con Parti Correlate, ad esito del quale la partecipata restituirà a FNM 3 locomotive tipo 660, non funzionali, a fronte della corresponsione di una penale di 925 migliaia di Euro, inferiore rispetto al credito finanziario iscritto in bilancio (pari a 3,487 milioni di Euro).

Il **risultato ante imposte** risulta pari a 18,268 milioni di Euro rispetto ai 22,677 dell’esercizio 2014. Le **imposte sul reddito** passano da 3,953 a 3,093 milioni di Euro. In tale ambito si evidenzia che l’onere per IRAP diminuisce di 292 migliaia di Euro in relazione alle modifiche normative introdotte dal comma 20 dell’articolo 1 della Legge di Stabilità 2015, che ha modificato l’art.11 del D.Lgs. 15 dicembre 1997, n. 446 (“Decreto IRAP”): conseguentemente, a partire dal periodo d’imposta 2015, è ammessa in deduzione, ai fini IRAP, la differenza tra il costo complessivo per il personale a tempo indeterminato e le altre deduzioni già previste in relazione ai costi per il personale.

8.2 SITUAZIONE PATRIMONIALE RICLASSIFICATA E INDICATORI SINTETICI DI RISULTATO

Si riporta di seguito la situazione patrimoniale – finanziaria riclassificata dell’esercizio e di quello precedente:

Importi in migliaia di euro	2015	2014	Differenza
Crediti correnti	51.674	41.767	9.907
Debiti correnti	(71.968)	(61.788)	(10.180)
<i>Capitale Circolante Netto</i>	<i>(20.294)</i>	<i>(20.021)</i>	<i>(273)</i>
Capitale immobilizzato netto	249.574	217.241	32.333
Partecipazioni	68.576	68.576	-
Crediti non correnti	28.823	30.903	(2.080)
Fondi e debiti non correnti	(22.222)	(25.195)	2.973
CAPITALE INVESTITO NETTO	304.457	271.504	32.953
<i>Mezzi propri</i>	<i>321.344</i>	<i>312.271</i>	<i>9.073</i>
<i>Indebitamento finanziario netto</i>	<i>(16.887)</i>	<i>(40.767)</i>	<i>23.880</i>
TOTALE FONTI	304.457	271.504	32.953

Nella seguente tabella vengono riportati alcuni indicatori sintetici di risultato:

Importi in migliaia di euro	2015	2014	Variazione	Variazione %
Valore della produzione	63.522	57.140	6.382	11,2%
Risultato operativo (al lordo di operazioni non ricorrenti)	15.106	14.514	592	4,1%
Utile netto	15.175	18.724	(3.549)	-19,0%
Patrimonio netto (A)	321.344	312.271	9.073	2,9%
Indebitamento finanziario netto (B) *	(16.887)	(40.767)	23.880	-58,6%
Capitale investito netto (A+B)	304.457	271.504	32.953	12,1%
ROS	23,78%	25,40%		
ROI	4,96%	5,35%		
ROE	4,72%	6,00%		
Liquidità primaria	1,38	1,32		
Margine di tesoreria	60.301	26.906	33.395	124,1%

* La composizione di tale voce è dettagliata nella nota 13 al bilancio separato

8.3 INVESTIMENTI

Gli investimenti dell’esercizio ammontano globalmente a 48,423 milioni di Euro rispetto ai 69,417 milioni di Euro del 2014 e si riferiscono principalmente:

- 23,763 milioni di Euro ad acconti per la fornitura di 7 rotabili tipo TSR;
- 22,876 milioni di Euro ad acconti per la fornitura di 10 convogli Coradia, dei quali 5 immessi in servizio nel corso dell’esercizio;

- 1,574 milioni di Euro all'attivazione di moduli aggiuntivi del software gestionale SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord.

Al riguardo si ricorda che FNM ha sottoscritto nel periodo 2012 – 2014 contratti di fornitura di materiale rotabile per circa 180 milioni di Euro; la Società, al fine di ottimizzare la struttura finanziaria di Gruppo, ha inoltrato una richiesta di finanziamento alla Banca Europea degli Investimenti (BEI) per il tramite di Finlombarda S.p.A.; nel corso del 2014 BEI ha finalizzato la propria istruttoria tecnico-economica deliberando la concessione a Finlombarda S.p.A. di un finanziamento pari a 58 milioni di Euro.

Conseguentemente, in data 16 febbraio 2015, il Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A., ha deliberato di procedere all'effettuazione dell'operazione di finanziamento con Finlombarda S.p.A, articolata come di seguito dettagliato:

- la sottoscrizione di un accordo quadro di finanziamento tra Finlombarda S.p.A. e FNM per un importo di Euro 58.000.000,00;
- l'emissione di un prestito obbligazionario da parte di FNM per l'intero importo del finanziamento e la sua integrale sottoscrizione da parte di Finlombarda S.p.A. in esecuzione dell'accordo quadro;
- l'affidamento a Finlombarda S.p.A. di un mandato di gestione delle somme erogate nelle more del loro utilizzo, il tutto mediante convenzione collegata all'accordo quadro;
- la costituzione, da parte di FNM, di una garanzia per l'adempimento delle obbligazioni di pagamento e restituzione derivanti dal prestito obbligazionario o, comunque, dall'accordo quadro.

Con la sottoscrizione dell'accordo quadro, avvenuta in data 16 giugno 2015, FNM si è impegnata ad emettere titoli obbligazionari per un importo di Euro 58.000.000,00 e Finlombarda S.p.A. si è impegnata a sua volta, utilizzando la provvista BEI, a sottoscrivere l'intero prestito obbligazionario, contestualmente alla sua quotazione sul mercato EXTRAMOT.

In data 1° luglio 2015 il Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A. ha approvato l'emissione del prestito obbligazionario denominato "FNM S.p.A. 2015 – 2020", avente le seguenti caratteristiche:

- emissione di 580 titoli di valore nominale e taglio di Euro 100.000,00 ciascuno, con lotto minimo di sottoscrizione pari ad una obbligazione e, quindi, ad Euro 100.000,00;
- data di scadenza fissata a cinque anni dalla data di emissione;
- rimborso alla pari, al 100% del valore nominale, alla data di scadenza,
- tasso variabile pari all'Euribor semestrale con base 360, maggiorato di 150 b.p., con cedole semestrali.

In data 17 luglio 2015 FNM ha pubblicato sul proprio sito internet il documento di ammissione alla negoziazione contenente al suo interno il regolamento del Prestito Obbligazionario; in data 20 luglio 2015 Borsa Italiana ha pubblicato l'avviso di inizio delle negoziazioni, fissato per il 21 luglio 2015.

Pertanto, in data 21 luglio 2015, Finlombarda S.p.A. ha sottoscritto integralmente il prestito obbligazionario; da tale data le obbligazioni sono quotate sul mercato ExtraMOT Segmento Professionale e immesse nel sistema di gestione accentrata di Monte Titoli S.p.A. venendo assoggettate al regime di dematerializzazione ai sensi della normativa vigente.

Contestualmente alla sottoscrizione del prestito obbligazionario, in ottemperanza a quanto previsto nel citato accordo quadro, FNM, a garanzia dell'adempimento degli obblighi di rimborso del capitale a scadenza e di pagamento degli interessi, come sopra determinati, ha ceduto a Finlombarda S.p.A. i propri crediti nei confronti della società Trenord relativi ai canoni di noleggio presenti e futuri, derivanti dai contratti di locazione dei seguenti rotabili:

- 26 convogli tipo TAF;
- 2 convogli TSR, di cui uno a 3 casse ed uno a 5 casse;
- 8 convogli tipo CSA;
- 10 convogli Coradia a 6 casse;
- 7 convogli TSR a 6 casse

per un importo complessivo pari ad Euro 208.146.820.

Dal momento che FNM ha manifestato l'esigenza di fruire di un servizio di gestione delle eccedenze di cassa rappresentate dalle somme erogate da Finlombarda S.p.A. con la sottoscrizione del prestito e fino al loro utilizzo, con l'obiettivo di ottimizzare il rendimento di dette somme e coprire gli interessi passivi dovuti in base al prestito medesimo, in data 16 giugno 2015 è stato altresì sottoscritto tra le parti un "contratto di gestione speciale di tesoreria".

Con la sottoscrizione di tale contratto Finlombarda S.p.A si impegna a:

- riconoscere a FNM un rendimento minimo garantito pari al tasso di interesse sopra indicato;
- corrispondere gli interessi riconosciuti su base semestrale.

Proprio in considerazione degli obblighi assunti da Finlombarda S.p.A. con riferimento al rendimento minimo, il contratto di tesoreria non fissa vincoli rispetto alla natura e tipologia degli investimenti. È stato altresì previsto che l'eventuale maggior rendimento della gestione verrà riconosciuto a FNM in misura pari al 75% di quanto maturato, mentre la restante quota dell'eventuale maggior rendimento della gestione, pari al 25%, rappresenta il corrispettivo di natura variabile riconosciuto a favore di Finlombarda S.p.A. per le attività finalizzate alla gestione delle eccedenze di cassa derivanti dall'operazione. Nel caso la gestione delle somme non determini alcun

maggior rendimento, non sarà dovuto a Finlombarda S.p.A. alcun corrispettivo per la gestione del servizio.

In tale ambito si ricorda che il prestito prevede il rispetto di *covenants*, allineati alla prassi di mercato, quali il mantenimento del rapporto tra posizione finanziaria netta (PFN) su patrimonio netto non superiore a 1 e EBITDA su oneri finanziari netti non inferiore a 6. In caso di mancato rispetto dei suddetti *covenants* le controparti potranno considerare la Società decaduta dal beneficio del termine, circostanza che potrebbe dare luogo al rimborso anticipato dell'intero prestito. Alla data di chiusura del bilancio tali *covenants* risultano rispettati.

Per completezza di informativa, si segnala che i flussi di liquidità destinati al rimborso del prestito obbligazionario sono rappresentati dall'incasso di crediti per canoni e corrispettivi derivanti dai contratti di locazione pluriennale di materiale rotabile, stipulati con Trenord e individuati al momento dell'emissione del prestito obbligazionario per un importo complessivo di Euro 208.146.820.

L'esistenza e l'esigibilità di tali crediti è rappresentata dall'esistenza di contratti di noleggio stipulati con Trenord S.r.l. per consentirle di adempiere agli obblighi di rinnovo del materiale rotabile previsti nel Contratto di Servizio.

Dalla stabilità dell'affidamento del servizio a Trenord, deriva la durevole esigenza di tale società di utilizzare il materiale rotabile già oggi messo a disposizione da FNM; in altre parole, FNM continuerà a concedere in locazione a Trenord, almeno sino alla fine dell'anno 2020 (data di scadenza dell'attuale Contratto di Servizio ferroviario intestato a Trenord), il materiale rotabile di sua proprietà, vedendo così garantita una delle principali fonti di ricavi della Società.

A ciò va aggiunto che, qualora al termine dell'anzidetto contratto di servizio (vale a dire al 31 dicembre 2020) il servizio TPL venga affidato dalla Regione a operatore diverso da Trenord, tale circostanza potrà influire sui risultati economici di Trenord (e dunque sulla remuneratività in termini di utili della partecipazione di FNM) ma non determinerà, di per sé, una flessione dei ricavi da canone percepiti dall'Emittente.

Infatti, la Legge Regionale n. 6/2012, all'art. 34, comma 1 stabilisce che l'impresa ferroviaria uscente affidataria del servizio (o altro soggetto che ne abbia la disponibilità a qualsivoglia titolo) devono mettere a disposizione della impresa ferroviaria neo-aggiudicataria le dotazioni patrimoniali essenziali allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento individuate ne "le reti, gli impianti e, con riferimento alle caratteristiche del servizio oggetto di affidamento, i depositi, gli impianti di manutenzione ed il materiale rotabile in esercizio sulle linee per la gestione dei servizi di competenza della Regione, nonché i sistemi di bigliettazione elettronica di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c)".

Si segnala che tutti i rotabili in corso di acquisizione saranno locati da FNM a Trenord sulla base di contratti già sottoscritti ed in particolare:

- in data 21 settembre 2012 è stato sottoscritto il contratto n. 16689 avente ad oggetto la locazione di 10 convogli Coradia; la locazione decorre dalla data di entrata in esercizio di ogni convoglio e scade trascorsi cinque anni dalla data di consegna dell'ultimo dei 10 convogli; l'importo complessivo dei canoni nel periodo 2015 – 2020 ammonta a 39,511 milioni di Euro;
- in data 29 aprile 2014 è stato sottoscritto il contratto n. 17006 avente ad oggetto la locazione dei 10 moduli dei convogli Coradia; la locazione decorre dalla data di entrata in esercizio di ogni modulo e scade trascorsi cinque anni dalla data di consegna dell'ultimo dei 10 convogli; l'importo complessivo dei canoni nel periodo 2015 – 2020 ammonta a 6,334 milioni di Euro;
- in data 29 aprile 2014 è stato sottoscritto il contratto n. 17005 avente ad oggetto la locazione di 7 convogli TSR a 6 casse; la locazione decorre dalla data di entrata in esercizio di ogni convoglio e scade il 31 dicembre 2020; l'importo complessivo dei canoni nel periodo 2015 – 2020 ammonta a 43,683 milioni di Euro.

Con riferimento ai noleggi di convogli di tipo Coradia, si rileva che nel mese di febbraio 2016 sono stati consegnati, già con configurazione a 6 casse, gli ultimi 2 convogli Coradia, a completamento della fornitura di 10 convogli di cui al contratto n. 16690 del 24 settembre 2012, e che, nel corso del 2016, sarà effettuata l'operazione di "retrofit" degli 8 convogli attualmente in uso con configurazione a 5 casse, per trasformarli in convogli a 6 casse.

Si evidenzia inoltre che, sempre nel corso del 2016, in ritardo rispetto al piano di fornitura contrattuale, è prevista la consegna dei 7 rotabili di tipo TSR, di cui al contratto n.15504/4 del 30 aprile 2014 con l'ATI AnsaldoBreda – Firema.

Al riguardo si evidenzia che, in esecuzione di delibera del Consiglio di Amministrazione assunta in data 1° dicembre 2015, FNM ha sottoscritto in data 28 dicembre 2015 il contratto n. 15504/5 con l'ATI Hitachi Rail Italy S.p.A. – Titagarh Firema Adler S.p.A., esercitando l'opzione per l'acquisto di ulteriori rotabili di tipo TSR a 4 casse, fino ad un numero di 10, per un investimento massimo complessivo di Euro 107.300.571.

Nel corso dell'esercizio 2016 la Società, monitorando l'andamento della fornitura dei rotabili di cui al contratto 15504/4 ed il conseguente piano consegne relative al contratto 15504/5, determinerà il fabbisogno finanziario connesso a tale nuovo investimento, al fine di individuare gli strumenti per ottimizzare la struttura finanziaria dell'operazione, tenendo peraltro conto che le linee di finanziamento disponibili garantiscono la copertura finanziaria dell'investimento stesso.

L'acquisto sopra definito ha la finalità di soddisfare la necessità di Trenord, soggetto gestore del

servizio di trasporto ferroviario, di acquisire materiale rotabile (complementare a quello attualmente in esercizio) in tempi brevi, al fine di consentire l'immissione in servizio di nuovi convogli, funzionali al miglior espletamento del servizio conferitole da Regione Lombardia con contratto n. 18827 in data 14 aprile 2015 e con scadenza al 31 dicembre 2020.

In particolare, l'acquisizione da parte di FNM e il successivo noleggio a Trenord, consentono a quest'ultima di dare parziale esecuzione all'impegno, previsto dall'articolo 16, comma 9, del citato contratto di servizio, di acquistare ovvero noleggiare nuovo materiale rotabile per almeno 200 milioni di Euro nel periodo di vigenza contrattuale.

In tale ambito si evidenzia che il Consiglio di Amministrazione di Trenord ha deliberato, in data 1° dicembre 2015, di accettare la proposta di FNM in merito al noleggio di TSR a 4 casse, con un canone di locazione per ciascun convoglio TSR pari ad Euro 1.078.248,00 annui; il relativo contratto sarà formalizzato entro il primo semestre 2016.

ALTRE INFORMAZIONI

Si segnala che, su proposta del Consiglio di Amministrazione tenutosi in data 10 aprile 2015, l'Assemblea degli Azionisti, in data 25 maggio 2015, ha approvato la proposta di bilancio separato della Società e i risultati consolidati per l'esercizio 2014 e ha deliberato di destinare l'utile di esercizio come segue:

- Euro 936.216 a riserva legale;
- Euro 6.088.636 a dividendo ordinario agli Azionisti, in misura tale da assicurare una remunerazione di Euro 0,014 per ciascuna azione ordinaria in circolazione;
- Euro 11.699.478 a riserva straordinaria.

Il dividendo è stato messo in pagamento il 1° luglio 2015, con data stacco della cedola il 29 giugno 2015 e *record date* il 30 giugno 2015.

L'Assemblea ha altresì proceduto alla nomina, per il triennio 2015-2017, del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale nelle seguenti persone e con le rispettive cariche:

Consiglio di amministrazione

Andrea Gibelli – Presidente

Gianantonio Battista Arnoldi – Consigliere

Fabrizio Garavaglia – Consigliere

Elinora Pisanti – Consigliere

Vincenzo Soprano – Consigliere

Collegio sindacale

Tiziano Onesti – Presidente

Donatella Bigatti – Sindaco effettivo
Francesco Maria Pavese – Sindaco effettivo
Riccardo Gorelli – Sindaco supplente
Sonia Pugliese – Sindaco supplente

In data 17 luglio 2015 il Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A. ha approvato la proposta di risoluzione consensuale del rapporto di lavoro dirigenziale con effetto di generale transazione novativa con il Direttore generale, ing. Luigi Legnani, a far data dal 31 agosto 2015. La Società ha corrisposto all'ing. Luigi Legnani, a titolo di incentivo all'esodo, una somma lorda pari a 380 migliaia di Euro. Inoltre, subordinatamente alla cessazione del rapporto di lavoro, con assoluta esclusione di qualsiasi riconoscimento o responsabilità e quale corrispettivo della generale transazione novativa e delle rinunzie nella stessa dettagliate, la Società ha corrisposto all'ing. Legnani l'importo lordo di 10 migliaia di Euro. Le somme sopra indicate sono conformi alle indicazioni contenute nella politica per le remunerazioni adottata da FNM S.p.A. L'ing. Luigi Legnani ha ricevuto, infine, il pagamento delle competenze di fine rapporto, maturate alla data di cessazione. L'ing. Luigi Legnani non ha mantenuto diritti connessi ai piani di incentivazione precedentemente assegnati. In ragione dell'attribuzione complessivamente determinata, l'accordo si qualifica come operazione con parte correlata di minore rilevanza ai sensi della Procedura adottata dalla Società in materia. Pertanto l'operazione, prima dell'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A., è stata esaminata dal Comitato per le Operazioni con Parti Correlate, che ha espresso il proprio motivato parere favorevole alla conclusione dell'Accordo. Si precisa, infine, che le deleghe già attribuite all'ing. Luigi Legnani sono comunque ricomprese tra quelle in capo al Presidente della Società.

In data 1° agosto 2015 FNM S.p.A. ha assunto, con la qualifica di vice direttore generale, il dr. Umberto Benezzoli, il quale, a partire dal 1° ottobre 2015, ha assunto la qualifica di *Chief Operating Officer*.

In data 10 settembre 2015 il Consiglio di Amministrazione, previo parere favorevole del Collegio Sindacale, ha nominato Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari il dr. Mattia Cattaneo, in sostituzione del dr. Massimo Stoppini.

L'Ing. Vincenzo Soprano ha rassegnato, con efficacia 1 febbraio 2016, le sue dimissioni dalla carica di Consigliere di Amministrazione della Società in seguito alla sua uscita dal Gruppo Ferrovie dello

Stato Italiane, che lo aveva proposto all'Assemblea degli Azionisti del 25 maggio 2015. L'Ing. Vincenzo Soprano ha altresì rassegnato, in pari data, le dimissioni dalla carica di Consigliere di Amministrazione e Presidente di Trenord S.r.l.

9. RAPPORTI DI FNM S.p.A. CON LE IMPRESE CONTROLLATE E COLLEGATE

Di seguito vengono riepilogate le prestazioni rese e ricevute, a normali condizioni di mercato, a Società partecipate:

9.1 ATTIVITÀ CHE HANNO PRODOTTO RICAVI

- *FERROVIENORD*
 - Service Amministrativo*
 - Service Comunicazione*
 - Canone Sap
 - Locazione locali e uffici fabbricato P.le Cadorna
 - Locazione uffici ad Iseo
 - Vendita spazi pubblicitari
- *Trenord*
 - Service Amministrativo*
 - Canone Sap
 - Locazione locali a Novate
 - Locazione uffici P.le Cadorna
 - Locazioni uffici e aree Iseo
 - Locazione materiale rotabile
 - Vendita spazi pubblicitari
- *FNMA*
 - Service Amministrativo*
 - Service Comunicazione*
 - Canone Sap
 - Locazione autobus
 - Locazione locali ad Iseo – Locazione deposito Solbiate C.
- *NORD_ING*
 - Service Amministrativo*
 - Service Comunicazione*
 - Canone Sap
- *NordCom*
 - Service Amministrativo*
 - Service Comunicazione*
 - Canone Sap
 - Locazione locali fabbricato Cadorna

- *NORD ENERGIA* *Service Amministrativo*
Service Comunicazione
Canone Sap
- *DBSRI* *Service Amministrativo*
Locazione materiale rotabile
- *SeMS* *Service Amministrativo*
Service Comunicazione

9.2 ATTIVITÀ CHE HANNO PRODOTTO COSTI

- *FERROVIENORD* Locazione uffici e spazi commerciali Cadorna
Service sicurezza
Utenze gestione *Digital Signage*
Gestione spazi pubblicitari
- *NordCom* Servizi informatici
Locazione informatica distribuita
- *NORD_ING* Supporto tecnico amministrativo

10. ANDAMENTO ECONOMICO E FINANZIARIO CONSOLIDATO

10.1 SINTESI DATI ECONOMICI

Come già anticipato, l'utile complessivo dell'esercizio ammonta a 20,143 milioni di Euro, rispetto ai 21,068 milioni di Euro dello scorso esercizio, cui avevano concorso proventi non ricorrenti per 169 migliaia di Euro e costi non ricorrenti per 1,085 milioni di Euro; nel presente esercizio, di contro, si sono rilevati costi non ricorrenti pari a 6,550 milioni di Euro.

L'**utile da operazioni in continuità** risulta pari a 20,143 milioni di Euro rispetto ai 21,068 milioni di Euro del precedente esercizio.

L'**utile netto da operazioni discontinue** risulta pari a zero, come nell'esercizio 2014.

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato dell'esercizio, raffrontato con quello dell'esercizio 2014, con indicazione degli scostamenti in valore assoluto ed in percentuale. Per completezza informativa giova rilevare che il seguente conto economico non include le voci "costi per investimenti finanziati" e "contributi per investimenti finanziati", nei quali, in applicazione dell'IFRIC 12, sono rilevati gli importi degli investimenti finanziati effettuati nell'esercizio e i contributi ad essi corrispondenti.

Importi in migliaia di euro	2015	2014	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	166.952	160.463	6.489	4,04%
Altri ricavi e proventi	30.537	30.215	322	1,07%
VALORE DELLA PRODUZIONE	197.489	190.678	6.811	3,57%
Costi esterni operativi	(76.390)	(75.097)	(1.293)	1,72%
VALORE AGGIUNTO	121.099	115.581	5.518	4,77%
Costi del personale *	(69.395)	(70.982)	1.587	-2,24%
MARGINE OPERATIVO LORDO	51.704	44.599	7.105	15,93%
Ammortamenti e accantonamenti	(27.514)	(25.287)	(2.227)	8,81%
RISULTATO OPERATIVO	24.190	19.312	4.878	25,26%
Risultato della gestione finanziaria	1.007	1.490	(483)	-32,42%
Proventi da operazioni non ricorrenti	-	169	(169)	n/a
Costi da operazioni non ricorrenti	(6.550)	(1.085)	(5.465)	503,69%
Risultato delle società valutate a Patrimonio Netto	6.971	6.782	189	2,79%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	25.618	26.668	(1.050)	-3,94%
Imposte sul reddito	(5.475)	(5.600)	125	-2,23%
UTILE DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'	20.143	21.068	(925)	-4,39%
UTILE DA OPERAZIONI DISCONTINUE	-	-	-	0,00%
UTILE COMPLESSIVO	20.143	21.068	(925)	-4,39%

* include il costo per collaboratori a progetto

I ricavi delle vendite e delle prestazioni aumentano di 6,489 milioni di Euro a causa dei seguenti elementi:

- i ricavi per locazioni operative presentano un incremento netto di 8,305 milioni di Euro dovuto principalmente al noleggio da parte di FNM a Trenord di 8 rotabili CORADIA, immessi progressivamente in servizio a partire dal quarto trimestre 2014 (6,642 milioni di Euro), all'incremento dei canoni fatturati alla stessa Trenord per la manutenzione di 8 rotabili tipo CSA (442 migliaia di Euro), nonché ad ulteriori rotabili noleggiati sempre a Trenord da FERROVIENORD ed immessi in servizio nell'esercizio 2015 (1,212 milioni di Euro);
- i prodotti del traffico automobilistico diminuiscono di 646 migliaia di Euro principalmente in relazione alla cessazione, avvenuta in data 30 gennaio 2015, del contratto di Ferrovie Nord Milano Autoservizi con SEA per l'effettuazione del servizio di collegamento tra il Terminal 1, il Terminal 2 e la struttura Cargo City nell'aeroporto di Milano Malpensa; il corrispettivo maturato nell'esercizio ammonta pertanto a 72 migliaia di Euro rispetto alle 873 migliaia di Euro dell'esercizio comparativo 2014;
- i ricavi per attività di progettazione e direzione lavori nell'ambito degli interventi di ammodernamento dell'infrastruttura diminuiscono di 702 migliaia di Euro per le minori attività svolte nell'esercizio;

- i proventi per la vendita di spazi pubblicitari diminuiscono di 162 migliaia di Euro in relazione alla cessazione, avvenuta in data 30 settembre 2014, del contratto con RCS.

Gli **altri ricavi e proventi** aumentano di 322 migliaia di Euro; le variazioni più rilevanti sono le seguenti:

- la voce “sopravvenienze attive” aumenta di 667 migliaia di Euro rispetto all’esercizio 2014, a seguito della rilevazione di sopravvenienze pari a 474 migliaia di Euro derivanti dall’avvenuto riconoscimento da parte dell’INPS del recupero di costi sostenuti per l’erogazione dei trattamenti di malattia a dipendenti, di competenza dell’esercizio 2011;
- sono stati registrati minori recuperi di costi fatturati a Regione Lombardia per spese generali sostenute per interventi di ammodernamento dell’infrastruttura e rinnovo del materiale rotabile, pari a 534 migliaia di Euro;
- nell’esercizio è stata rilevata una plusvalenza pari a 250 migliaia di Euro, derivante dalla cessione a GDF SYSTEM S.r.l. delle aree adiacenti la stazione di Milano Affori, a seguito dell’incasso della frazione di corrispettivo 2014; nell’esercizio comparativo 2014 non era stata rilevata alcuna plusvalenza.

I **costi esterni operativi**, pari a 76,390 milioni di Euro, aumentano di 1,293 milioni di Euro rispetto ai 75,097 milioni di Euro dell’esercizio precedente; le variazioni più significative sono le seguenti:

- le spese per la manutenzione di rotabili aumentano di 2,8 milioni di Euro in relazione alle attività manutentive sui rotabili tipo CSA e CORADIA;
- i costi per manutenzioni esternalizzate all’infrastruttura aumentano di 1,0 milioni di Euro, parzialmente compensati da minori costi per consumi di materiali, pari a 0,5 milioni di Euro;
- i costi per il gasolio di trazione diminuiscono di 0,8 milioni di Euro a seguito della riduzione del costo medio Euro/litro che passa da 1,223 del 2014 a 1,052 del 2015, del miglioramento dei consumi medi, nonché della contrazione dei volumi di produzione;
- le spese per utenze – energia elettrica e telefonia – diminuiscono di 0,6 milioni di Euro;
- si registrano minori costi per gestione immobili ed automezzi pari a 0,6 milioni di Euro.

I **costi per il personale**, inclusivi dei costi per collaboratori a progetto, evidenziano un decremento di 1,6 milioni di Euro. In tale ambito, a seguito della sottoscrizione, avvenuta in data 28 novembre 2015, dell’accordo per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri che ha una durata triennale con decorrenza 1° gennaio 2015 e scadenza il 31 dicembre 2017 si è proceduto a rilasciare a conto economico la quota parte del fondo oneri stanziato in esercizi precedenti, eccedente l’effettivo onere posto a carico del Gruppo, al netto degli importi connessi al riconoscimento di quote a tantum, pari a 2,771 milioni di Euro. Tale variazione positiva è stata parzialmente compensata dal

pagamento di retribuzioni connesse alla risoluzione consensuale del rapporto con dipendenti (per 1,4 milioni di Euro).

La voce **ammortamenti e accantonamenti** aumenta di 2,227 milioni di Euro principalmente in relazione all'ammortamento dei rotabili CORADIA entrati in esercizio dal quarto trimestre 2014.

Il **risultato operativo**, depurato dall'effetto delle operazioni non ricorrenti commentate nel prosieguo, risulta pari a 24,190 milioni di Euro rispetto ai 19,312 dell'esercizio 2014, con un incremento di 4,878 milioni di Euro, pari al 25,3%.

Il **risultato della gestione finanziaria**, anch'esso depurato dall'effetto di operazioni non ricorrenti, risulta pari a 1,007 milioni di Euro, in diminuzione rispetto agli 1,490 milioni di Euro del 2014; nella seguente tabella si analizza la composizione della voce:

Importi in migliaia di euro	2015	2014	Differenza
Proventi ed oneri finanziari gestione liquidità	146	868	(722)
Proventi e oneri finanziari leasing finanziari	1.170	1.213	(43)
Proventi contratto gestione speciale tesoreria	437	-	437
Interessi su prestito obbligazionario	(407)	-	(407)
Oneri finanziari calcolo attuariale TFR	(275)	(537)	262
Altri proventi ed oneri finanziari	(64)	(54)	(10)
Risultato della gestione finanziaria	1.007	1.490	(483)

I proventi netti per la gestione della liquidità sono diminuiti di 722 migliaia di Euro sia per il decremento della liquidità media disponibile, pari a 40,2 milioni di Euro rispetto ai 70,3 milioni di Euro del 2014, sia per la diminuzione del tasso medio di remunerazione (0,452% rispetto all'1,399% del 2014).

Nell'esercizio comparativo 2014 si era rilevato un **provento non ricorrente** pari a 169 migliaia di Euro, quale indennizzo assicurativo relativo ad un sinistro occorso nel 2013, nel quale era stata incidentata una locomotiva tipo 483.

Nel presente esercizio si sono rilevati **costi non ricorrenti** per complessivi 6,550 milioni di Euro: oltre all'onere finanziario non ricorrente, pari a 2,562 milioni di Euro, commentato con riferimento al bilancio separato, sono stati rilevati 1,379 milioni di Euro, quali svalutazioni di costi sostenuti per l'effettuazione di interventi di ammodernamento dell'infrastruttura, eccedenti rispetto al contributo stanziato da Regione Lombardia, nonché 2,609 milioni di Euro quale accantonamento a fondo rischi operato per tenere conto dei potenziali esiti della controversia con l'Agenzia delle Dogane, descritta nel paragrafo 5.1 "Trasporto Pubblico Locale – FERROVIENORD S.p.A.", in relazione alla quale nell'esercizio comparativo 2014 era stato accantonato un importo di 1,085 milioni di Euro, anch'esso considerato non ricorrente.

Il **risultato delle società valutate a patrimonio netto** evidenzia un utile di 6,971 milioni di Euro, rispetto ai 6,782 milioni di Euro del 2014; tale voce rappresenta il contributo al conto economico complessivo del periodo delle *joint ventures*, nonché della società collegata DB Schenker Rail Italia

S.r.l., (si rimanda al precedente Paragrafo 5 – Andamento della gestione nelle aree di attività in cui operano le società partecipate, nonché alla Nota 38 delle Note al bilancio consolidato per una analisi degli eventi particolari che hanno caratterizzato l'operatività delle *joint ventures*, e per la natura dei ricavi e dei proventi, costi ed oneri, concorrenti ai risultati evidenziati nella seguente tabella):

Importi in migliaia di euro	2015	2014	Differenza
Trenord Srl *	2.335	884	1.451
NordCom SpA	564	317	247
NORD ENERGIA SpA **	4.503	4.519	(16)
SeMS Srl	108	77	31
Omnibus Partecipazioni Srl ***	1.091	698	393
DB Schenker Rail Italia Srl	(1.630)	287	(1.917)
Risultato società valutate a Patrimonio Netto	6.971	6.782	189

* include il risultato di TILO SA

** include il risultato di CMC MeSta SA

*** include il risultato di ASF Autolinee Srl

Il **risultato prima delle imposte** risulta pari a 25,618 milioni di Euro, rispetto ai 26,668 dell'esercizio 2014.

Le **imposte sul reddito** diminuiscono di 125 migliaia di Euro, attestandosi a 5,475 milioni di Euro rispetto ai 5,600 milioni di Euro del 2014. In tale ambito si evidenzia il minore onere per IRAP, pari a 2,6 milioni di Euro, conseguente alle modifiche normative introdotte dal comma 20 dell'articolo 1 della Legge di Stabilità 2015, che ha previsto, a partire dal periodo d'imposta 2015, la deduzione, ai fini IRAP, della differenza tra il costo complessivo per il personale a tempo indeterminato e le altre deduzioni già previste in relazione ai costi per il personale. Giova altresì evidenziare che la fiscalità anticipata e differita al 31 dicembre 2015 è stata determinata tenuto conto del disposto della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di Stabilità per il 2016), che ha rideterminato l'aliquota IRES a decorrere dal 1° gennaio 2017, portandola dal 27,5% al 24%. Conseguentemente, per le differenze temporanee per le quali è previsto un riversamento successivo al 1° gennaio 2017, come previsto nel principio contabile IAS 12, la valutazione delle attività per imposte anticipate e delle passività per imposte differite è stata effettuata applicando l'aliquota IRES del 24%, con conseguente maggior onere per imposte anticipate nette pari a 1,478 milioni di Euro.

10.2 SITUAZIONE PATRIMONIALE RICLASSIFICATA E INDICATORI SINTETICI DI RISULTATO

Si riporta di seguito la situazione patrimoniale – finanziaria riclassificata dell'esercizio e di quello precedente:

Importi in migliaia di euro	2015	2014	Differenza
Rimanenze	5.351	5.649	(298)
Crediti correnti	176.265	216.791	(40.526)
Debiti correnti	(184.143)	(177.254)	(6.889)
<i>Capitale Circolante Netto</i>	<i>(2.527)</i>	<i>45.186</i>	<i>(47.713)</i>
Capitale immobilizzato netto	285.205	252.885	32.320
Partecipazioni	65.646	62.993	2.653
Crediti non correnti	46.030	48.128	(2.098)
Fondi e debiti non correnti	(72.129)	(81.897)	9.768
CAPITALE INVESTITO NETTO	322.225	327.295	(5.070)
<i>Mezzi propri</i>	<i>349.735</i>	<i>335.712</i>	<i>14.023</i>
<i>Indebitamento finanziario netto</i>	<i>(27.510)</i>	<i>(8.417)</i>	<i>(19.093)</i>
TOTALE FONTI	322.225	327.295	(5.070)

Nella seguente tabella vengono riportati alcuni indicatori sintetici di risultato:

Importi in migliaia di euro	2015	2014	Variazione	Variazione %
Valore della produzione	197.489	190.678	6.811	3,6%
Risultato operativo (al lordo di operazioni non ricorrenti)	24.190	19.312	4.878	25,3%
Utile netto	20.143	21.068	(925)	-4,4%
Patrimonio netto (A)	349.735	335.712	14.023	4,2%
Indebitamento finanziario netto (B) *	(27.510)	(8.417)	(19.093)	226,8%
Capitale investito netto (A+B)	322.225	327.295	(5.070)	-1,5%
ROS	12,25%	10,13%		
ROI	7,51%	5,90%		
ROE	5,76%	6,28%		
Liquidità primaria	1,42	1,36		
Margine di tesoreria	102.304	71.400	30.904	43,3%

* La composizione di tale voce è dettagliata nella nota 19 al bilancio consolidato; l'indebitamento finanziario netto è rettificato del valore dei crediti finanziari per servizi in concessione

10.3 INVESTIMENTI

Gli investimenti dell'esercizio ammontano globalmente a 154,8 milioni di Euro contro i 207,0 milioni di Euro dell'esercizio precedente.

Il dettaglio per aggregati più significativi è il seguente:

- gli investimenti finanziati con mezzi propri sono stati pari a 52,757 milioni di Euro rispetto ai 72,499 milioni di Euro dell'esercizio 2014. Gli investimenti dell'esercizio riguardano per 23,763 milioni di Euro acconti per la fornitura di 7 rotabili tipo TSR, per 22,876 milioni di Euro acconti per la fornitura di 10 convogli Coradia, dei quali 5 immessi in servizio nel corso dell'esercizio, per 2,414 milioni di Euro l'acquisto di 16 autobus e per 1,574 milioni

di Euro l'attivazione di moduli aggiuntivi del software gestionale SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord;

- sono stati operati investimenti con fondi pubblici per un ammontare di 102,007 milioni di Euro (134,541 milioni di Euro nel 2014), che si riferiscono ad interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura (collegamento Terminal 1 – Terminal 2 Aeroporto Malpensa, realizzazione della stazione di Cormano – Cusano Milanino, potenziamento della tratta Castano – Turbigo, adeguamento a standard delle stazioni di Tradate e Abbiate Guazzone, opere sostitutive di passaggi a livello nel comune di Bovisio Masciago), nonché all'avanzamento delle commesse per l'acquisizione di nuovi convogli regionali tipo TSR (25,109 milioni di Euro), di convogli bidirezionali da utilizzare sulle linee non elettrificate (22,132 milioni di Euro), e di rotabili CORADIA (2,136 milioni di Euro). I finanziamenti incassati nel corso dell'esercizio sono stati pari a 160,678 milioni di Euro; di questi 76,945 milioni di Euro si riferiscono ad investimenti del periodo, i restanti 83,733 milioni di Euro sono relativi ad investimenti operati nel corso degli esercizi precedenti.

Come indicato nella Nota 6 al Bilancio Consolidato del Gruppo FNM, l'adozione dell'IFRIC 12 comporta che gli investimenti operati sull'infrastruttura e sul materiale rotabile, interamente finanziati da Regione Lombardia, non vengano esposti tra le attività materiali, ma, secondo quanto previsto dallo IAS 11, imputati nei costi dell'esercizio.

Per una dettagliata analisi del piano di investimenti in materiale rotabile e delle relative modalità di finanziamento, si rimanda al precedente paragrafo 8.3 "Investimenti".

Si presenta di seguito la riconciliazione tra il risultato e patrimonio del bilancio separato di FNM S.p.A. e del bilancio consolidato del Gruppo:

Importi in migliaia di euro	Patrimonio netto escluso utile	Risultato 2015	Distribuzione dividendo FNM	Altre componenti di risultato transitate direttamente a PN	Patrimonio netto compreso utile
Bilancio della Capogruppo FNM S.p.A.	312.271	15.175	(6.089)	(13)	321.344
Eliminazione partecipazioni	(16.037)				(16.037)
Patrimonio netto apportato dalle società consolidate	36.833	4.967		(18)	41.782
Rettifiche di consolidamento	2.793				2.793
Patrimonio netto del Gruppo FNM	335.860	20.142	(6.089)	(31)	349.882

11. CONTENZIOSI PIU' RILEVANTI E ALTRE INFORMAZIONI

Si riepilogano di seguito i contenziosi in essere più rilevanti per FNM e per le società del Gruppo. Si segnala che anche sulla base del parere dei consulenti incaricati non si prevede risulteranno oneri integrativi a quelli già riflessi nei bilanci separato e consolidato al 31 dicembre 2015.

FERROVIENORD

Con riferimento allo stato dei contenziosi attivi con i fornitori Costruzioni Napoletane in liquidazione (già De Lieto Costruzioni S.r.l.) e Cogel S.p.A. in liquidazione, di cui si era data menzione nella relazione sulla gestione al bilancio chiuso al 31 dicembre 2014, si segnala che prosegue l'azione di tutela degli interessi della controllata monitorando la situazione liquidatoria delle controparti.

Si ricorda peraltro che, a seguito di provvedimenti giudiziali positivi, erano state incassate le fidejussioni relative a tali appalti per un importo pari a 3,3 milioni di Euro, con effetti economici non rilevati ad oggi per prudenza.

Al riguardo si segnala solamente – quanto all'appalto COGEL – la pendenza del termine per l'appello della sentenza con la quale Assicurazioni Generali è stata condannata a pagare la fidejussione.

Quanto all'appalto De Lieto invece, è già stato interposto appello da parte di Allianz contro la sentenza di primo grado che l'ha vista condannata a pagare la fidejussione; la Corte d'Appello di Milano ha pronunciato la sentenza n. 1623/2015, con la quale ha confermato la sentenza di primo grado. Allianz è ricorso in Cassazione avverso la sentenza di secondo grado e ad oggi è pendente il procedimento.

Parallelamente gli appaltatori hanno incardinato giudizi volti al riconoscimento delle riserve nei quali FERROVIENORD si è costituita esplicitando domanda riconvenzionale per i danni subiti.

Il giudizio con il fornitore Costruzioni Napoletane è ancora nella fase della precisazione delle conclusioni (l'udienza è chiamata in data 14 giugno 2016), mentre quello con Cogel si è concluso in primo grado con la pronuncia della sentenza con la quale il Tribunale di Milano ha riconosciuto la legittimità di tutte e tre le risoluzioni dei contratti stipulati con Cogel (condannando inoltre l'appaltatore al pagamento della penale nel contratto di Affori pari a Euro 887.239,21 e al pagamento dell'assicurazione nel contratto di Busto pari a Euro 63.193,61). Nel contempo, però ha respinto le domande di risarcimento dei danni di FERROVIENORD e ha anche condannato la società ferroviaria (in relazione al contratto di Affori) a restituire comunque a Cogel – a titolo di *restitutio in integrum* – il valore delle opere già eseguite dell'appalto pari a Euro 7.468.694,96. FERROVIENORD proporrà appello avverso la sentenza di primo grado.

Il giudizio di opposizione n. 3878/2011 promosso da FERROVIENORD contro il decreto ingiuntivo provvisoriamente esecutivo n. 42524/10, notificato da Hypo Alpe Adria Bank, si è concluso in primo grado con l'emissione della sentenza n. 13153/2013 che ha dichiarato la soccombenza di FERROVIENORD ed è stata impugnata. La Corte d'appello ha sospeso l'efficacia esecutiva della sentenza appellata. All'udienza del 16 giugno 2015 sono state precisate le conclusioni e le parti hanno depositato nei termini di legge le comparse conclusionali e le memorie di replica; si è in attesa dell'emissione della sentenza.

Commesse treni – Penali

Con la sottoscrizione dell'accordo transattivo avvenuta in data 16 maggio 2011, i crediti di FERROVIENORD nei confronti di AnsaldoBreda sono stati trasformati in corrispettivo per ulteriore materiale rotabile che il fornitore si impegnava a consegnare entro nuovi termini.

La consegna dei treni della commessa, compresi i treni di cui all'atto transattivo, è stata completata e le problematiche relative alla rilevazione degli indici RAM ai quali risulta contrattualmente associato un possibile deprezzamento dei treni sono in corso di definizione.

Per quanto concerne le contestazioni insorte sull'esecuzione di altre commesse con altri fornitori di materiale rotabile (Alstom e Stadler Bussnang AG) in ragione di ritardi nelle consegne sono state definite quelle con il fornitore Stadler Bussnang AG (contratti n.16006 – 8 treni ATR 115 – e n. 16007 per 11 treni ATR 125) mentre sono in corso di definizione quelle con Alstom. L'evoluzione di tali contenziosi non determinerà impatti economici per la Società in quanto tale materiale rotabile è finanziato da Regione Lombardia a cui FERROVIENORD è tenuta a retrocedere qualsivoglia effetto.

CONFEMI

In data 23 giugno 2011 era stata pubblicata la sentenza della Corte di Appello di Milano - sezione IV civile, con la quale veniva nella sostanza respinto l'appello di Confemi avverso la sentenza del Tribunale di Milano n. 10677/05 del 4 ottobre 2005.

La Corte di Appello aveva confermato con poche varianti la nullità del contratto di affidamento a Confemi dei lavori per la linea Saronno/Malpensa, a motivo di corruzione accertata, con il conseguente obbligo di Confemi a restituire quanto percepito in esecuzione del contratto, con gli interessi legali dalle date dei pagamenti.

Ne era risultato un importo a favore di FERROVIENORD di oltre settanta milioni di Euro, importo di cui, al netto delle difficoltà di un suo eventuale incasso, beneficavano gli Enti pubblici Ministero/Regione Lombardia per finanziare opere di ammodernamento, oltre agli interessi dalla pubblicazione della sentenza fino all'effettivo pagamento.

Poiché un accordo transattivo sottoscritto in precedenza con Confemi e Ministero (che aveva permesso di eliminare tutto il rimanente contenzioso) prevedeva che la sentenza della Corte di Appello non sarebbe stata eseguita dalla parte vincitrice sino all'esito del giudizio di Cassazione, si era provveduto a notificare la sentenza sin dal luglio 2011, allo scopo di accelerare le eventuali impugnative.

Era dunque pervenuto in data 7 novembre 2011 il ricorso per Cassazione di Confemi, basato su vari aspetti di diritto, al quale FERROVIENORD aveva risposto con un controricorso che contiene altresì alcune domande incidentali: in primo luogo la richiesta di liquidazione di un danno all'immagine da determinarsi equitativamente.

Si era altresì costituito il Ministero delle Infrastrutture chiedendo il rigetto del ricorso Confemi.

La causa è ancora pendente. Nel 2014 FERROVIENORD, per ragioni conservative del credito, ha promosso un'azione di responsabilità contro i soci del consorzio Confemi con la quale ha chiesto la loro condanna, anche in solido, al pagamento della somma pari ad Euro 70.113.178,54. Si è pertanto incardinato avanti il Tribunale di Milano il giudizio n. RG 65014/2014 e la prossima udienza è chiamata in data 5 aprile 2016.

Exterion Media S.r.l. (già CBS Outdoor S.r.l.)

In data 10 gennaio 2013 il Tribunale di Milano ha rigettato la domanda giudiziale presentata nei confronti di FERROVIENORD da Exterion Media S.r.l. (già CBS Outdoor S.r.l.) che aveva avanzato una richiesta di risarcimento per asserita responsabilità contrattuale relativamente all'assegnazione di nuovi spazi pubblicitari venuti in essere con il progetto "Isolatua" e aveva strumentalmente sospeso i pagamenti dovuti a FERROVIENORD in forza del contratto asseritamente violato. La sentenza è stata impugnata in Corte d'Appello da Exterion e all'udienza del 3 novembre 2015 le parti hanno precisato le conclusioni e, successivamente, depositato le comparse conclusionali e le memorie di replica. Il 15 febbraio 2016, nell'ambito del giudizio, è stata emessa la sentenza n. 530/2016, con la quale il Tribunale ha respinto l'appello e condannato Exterion alla refusione delle spese legali processuali in favore di FERROVIENORD.

Sono in corso attività conservative dei crediti della partecipata che sono comunque iscritti a valore di presumibile realizzo nel bilancio al 31 dicembre 2015.

Si rimanda al precedente Paragrafo 5 "Andamento della gestione nelle aree di attività in cui operano le società partecipate" per le considerazioni sui contenziosi commerciali, giuslavoristici e tributari che interessano le partecipate stesse e le valutazioni degli organi sociali alla luce dei pareri dei consulenti legali e fiscali che rappresentano ciascuna partecipata nel contenzioso. Anche per tali

fattispecie, sulla base del parere dei consulenti incaricati, non si prevede risulteranno oneri integrativi a quelli già riflessi nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2015.

12. PROVVEDIMENTI EMESSI A CARICO DEL DIRETTORE GENERALE E AZIONI CONSEQUENTI

Per quanto riguarda le azioni conseguenti ai provvedimenti emessi a carico dell'ex Direttore Generale (nonché ex Amministratore Delegato di Trenord S.r.l.) sig. Giuseppe Biesuz, si informa che questi ha impugnato la sentenza di primo grado. Si è in attesa della fissazione del processo d'appello nell'ambito del quale la Società proseguirà la sua azione civile. La Società Capogruppo FNM e la partecipata Trenord S.r.l. si sono altresì attivate per il ristoro dei danni subiti.

13. PROVVEDIMENTO EMESSO DALLA PROCURA DI MILANO DEL 2 MARZO 2015

Come ampiamente descritto nella relazione sulla gestione al bilancio 2014, nell'ambito di un procedimento penale per peculato, la Procura di Milano ha iscritto nel Registro degli Indagati l'ex Presidente di FNM S.p.A. ing. Norberto Achille e l'ex Presidente del Collegio sindacale dott. Carlo Alberto Belloni.

L'ing. Achille, colpito anche da misura cautelare limitativa dell'attività professionale, ha impugnato l'ordinanza applicativa di detta misura avanti il Tribunale del Riesame con esito negativo. La difesa dell'ing. Achille ha quindi proposto ricorso in Cassazione in relazione alla misura interdittiva con riferimento alla qualificazione giuridica dello status di incaricato di pubblico servizio. La Corte di Cassazione ha dapprima rinviato la causa all'udienza al 12 gennaio 2016 e quindi, in tale sede, ha dichiarato l'inammissibilità del ricorso per sopravvenuta carenza di interesse.

Nel mese di gennaio 2016, il Pubblico Ministero ha comunque formulato richiesta di rinvio a giudizio nei confronti dell'ing. Achille per i reati di cui agli artt. 81, cpv, 314 e 314 cpv, 640 e 61 n. 9 e 11 c.p. e, pertanto, si è in attesa della fissazione dell'udienza preliminare da parte del Giudice dell'udienza preliminare.

Stante l'avvenuta richiesta di rinvio a giudizio, in data 18 febbraio 2016 il Consiglio di Amministrazione di FNM ha deliberato di procedere, conferendo apposito mandato al legale di fiducia, alla costituzione di parte civile nel procedimento penale a carico dell'ex Presidente.

Giova al riguardo evidenziare che, nell'ambito del processo penale, il legale incaricato aveva altresì depositato una memoria difensiva allegando le risultanze emerse da specifica analisi di dettaglio condotta dalla società di revisione su mandato del precedente Consiglio di Amministrazione, che confermava alcune criticità, di valore peraltro non rilevante attesa la patrimonializzazione e la redditività della Capogruppo nell'arco temporale di analisi (2011-2015). Ad esito di tali verifiche la

Capogruppo aveva già posto in essere, con esito positivo, alcune azioni di recupero ed ha successivamente provveduto a richiedere all'ex Presidente il ristoro di Euro 452.775,99.

Ad esito delle analisi sui citati esiti delle attività di *internal audit*, la Società ha proceduto ad implementare alcune modifiche alle procedure esistenti, volte a ridurre il rischio, di impatto peraltro immateriale sulla redditività e patrimonializzazione, che si possano ripetere fattispecie similari a quelle oggetto dell'indagine. In particolare, nel corso dell'ultimo trimestre 2015 è stata effettuata una revisione della procedura operativa "FIN PO 01 Gestione della Finanza e della Tesoreria" con l'obiettivo di ridurre l'uso del contante, chiudere le piccole casse in uso nei servizi di FNM, ridefinire l'ambito delle spese ammissibili, identificare in maniera chiara i punti di controllo e snellire il flusso documentale. Ad esito dell'attività sopra indicata, il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 15 dicembre 2015, ha approvato il nuovo Regolamento Finanza e Tesoreria, che regola, *inter alia*, l'utilizzo delle piccole casse per le società del Gruppo, ad esclusione di FNM che dispone della sola cassa centrale ed esclude, salvo specifiche esigenze, l'assegnazione di carte di credito aziendali a dipendenti/dirigenti.

14. ATTIVITA' EX DECRETO LEGISLATIVO 231/01

La Società, attenta alla necessità di garantire condizioni di trasparenza e correttezza nella conduzione delle attività aziendali, ha ritenuto opportuno adottare un proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ("Modello") come previsto dal D. Lgs. 8 giugno 2001 n. 231 e un Codice di Comportamento che ne costituisce parte integrante. Nella sua versione attuale il Modello è stato aggiornato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 28 luglio 2014. Il Modello è volto a prevenire la commissione di specifici reati previsti dalla normativa vigente e considerati rilevanti per la Società; esso viene costantemente verificato e, ove fosse ritenuto necessario, aggiornato allo scopo di perseguire un continuo miglioramento del controllo interno. Il Modello, ispirato alle Linee Guida ASSTRA, è stato elaborato tenendo conto della struttura e dell'attività concretamente svolta dalla Società, della natura e della dimensione della sua organizzazione. La Società ha proceduto ad un'analisi preliminare del proprio contesto aziendale e successivamente ad un'analisi delle aree di attività che presentano profili potenziali di rischio in relazione alla commissione dei reati indicati dal Decreto.

In linea con quanto previsto dal D. Lgs. 231/2001 la Società ha altresì nominato un Organismo di Vigilanza autonomo, indipendente e competente in materia di controllo dei rischi connessi alla specifica attività svolta dalla Società e ai relativi profili giuridici. Tale Organismo, di natura collegiale, è composto dal Presidente del Collegio Sindacale, dal Responsabile Internal Audit della

Società e da un avvocato penalista, esterno alla Società – nominato Presidente, dotato di comprovate capacità tecniche in materie giuridiche.

L'Organismo di Vigilanza ha il compito di vigilare costantemente:

- sull'osservanza del Modello da parte degli organi sociali, dei dipendenti e dei consulenti della Società;
- sull'effettiva efficacia del Modello nel prevenire la commissione dei reati di cui al Decreto;
- sull'attuazione delle prescrizioni del Modello nell'ambito dello svolgimento delle attività della Società;
- sull'aggiornamento del Modello, nel caso in cui si riscontri la necessità di adeguare lo stesso in seguito a cambiamenti intervenuti nella struttura e/o nell'organizzazione aziendale o in relazione all'evoluzione del quadro normativo di riferimento.

Per l'espletamento dei compiti assegnati, l'Organismo di Vigilanza è investito di tutti i poteri di iniziativa e controllo su ogni attività aziendale e livello del personale, e relaziona al Consiglio di Amministrazione, cui riferisce tramite il proprio Presidente. L'Organismo di Vigilanza svolge le sue funzioni coordinandosi con gli altri organi e funzioni di controllo esistenti nella Società.

15. ADEMPIMENTI IN MATERIA DI TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI AI SENSI DEL D. LGS. 196/03

La Società, nell'ambito della Certificazione di Qualità per la conformità alla norma ISO 9001:2008, ha adottato una Procedura Operativa "AL PO 04 Privacy", pubblicata nella intranet aziendale, aggiornata in data 14 dicembre 2015, nella quale è prevista, in un'ottica di semplificazione, la nomina di un unico Responsabile del trattamento dei dati, la revoca dei preesistenti Responsabili, confermandosi la nomina in *outsourcing* della Società NordCom S.p.A., per il trattamento dei dati in via informatica, nonché l'adozione del DS (Documento per la sicurezza dei dati e delle informazioni).

Con riferimento alle attività in *service*, FNM S.p.A. è nominata Responsabile del trattamento dei dati per quanto concerne il trattamento dei dati dei dipendenti e collaboratori delle società del Gruppo FNM S.p.A.

16. ATTIVITA' DI RICERCA E DI SVILUPPO

Per la natura dell'attività svolta, nel corso del 2015 FNM non ha svolto attività di ricerca e sviluppo.

17. PARTECIPAZIONI DETENUTE DA AMMINISTRATORI, SINDACI E DIRETTORI GENERALI; ARTICOLO 2428, COMMA 3, NUMERI 3-4 DEL CODICE CIVILE

Ai sensi e per gli effetti di quanto disposto dall'art. n. 79 della delibera CONSOB 14 maggio 1999 n. 11971 e successive modifiche si precisa che, dalle informazioni risultanti dal libro soci e dalle comunicazioni acquisite, gli Amministratori e i Sindaci, nonché i loro coniugi non legalmente separati ed i loro figli minori, non posseggono partecipazioni nella Società e nelle società da questa controllate, né direttamente, né per tramite di società fiduciarie e nemmeno per interposta persona.

Inoltre, così come previsto dal Codice di Comportamento sull'*Internal Dealing* adottato in data 23 dicembre 2002, così come riformulato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 26 maggio 2006, non risultano essere state effettuate operazioni sugli strumenti finanziari di FNM S.p.A. da alcuna delle persone rilevanti destinatarie degli obblighi informativi.

Si precisa, infine, che la società non risulta trovarsi in alcuna delle fattispecie indicate dall'art. 2428, comma 3, numeri 3 e 4 del Codice Civile.

18. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Con Delibera di Giunta n. X/4823 del 15 febbraio 2016, Regione Lombardia ha disposto il rinnovo della concessione ferroviaria a FERROVIENORD fino al 31 ottobre 2060.

Con Delibera di Giunta n. X/4824 del 15 febbraio 2016, Regione Lombardia ha approvato lo schema del nuovo Contratto di Servizio con FERROVIENORD per il periodo 18 marzo 2016 – 31 dicembre 2022. Il Consiglio di Amministrazione della partecipata ha approvato tale schema di Contratto in data 25 febbraio 2016.

L'Assemblea Straordinaria della partecipata, tenutasi, in sede totalitaria, in data 25 febbraio 2016, ha approvato una modifica dello statuto al fine di (i) estendere la durata del Concessionario (prevista fino al 31 dicembre 2040) fino alla data del 31 dicembre 2070 al fine di renderla compatibile con la scadenza del nuovo atto di Concessione prevista per il 31 ottobre 2060 e (ii) includere i servizi di mobilità sostenibile nell'oggetto sociale di FERROVIENORD.

Con riferimento all'approvazione, da parte di FERROVIENORD S.p.A., del Contratto di Servizio con Regione Lombardia, FNM ha pubblicato in data 2 marzo 2016 Documento informativo redatto ai sensi dell'articolo 5 del Regolamento operazioni con parti correlate adottato dalla Consob con delibera 17221 del 12 marzo 2010 (come successivamente modificato ed integrato).

Il nuovo Contratto di Servizio è stato sottoscritto dalle parti in data 16 marzo 2016.

L'Ing. Vincenzo Soprano ha rassegnato, con efficacia 1 febbraio 2016, le sue dimissioni dalla carica di Consigliere di Amministrazione della Società in seguito alla sua uscita dal Gruppo Ferrovie dello

Stato Italiane, che lo aveva proposto all'Assemblea degli azionisti del 25 maggio 2015. L'Ing. Vincenzo Soprano ha altresì rassegnato, in pari data, le dimissioni dalla carica di Consigliere di Amministrazione e Presidente di Trenord S.r.l.

In data 19 febbraio 2016 l'Agenzia delle Entrate ha comunicato "avviso di riconoscimento di rimborso" relativo alla Dichiarazione IVA 2015 (periodo di imposta 2014) per complessivi 14,8 milioni di Euro.

Il Consiglio di Amministrazione di Omnibus Partecipazioni S.r.l., tenutosi in data 8 marzo 2016, ha proposto all'assemblea dei soci, convocata per il 24 marzo 2016, la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 1.400.000. La porzione di tale dividendo di spettanza di FNM ammonta ad Euro 700.000.

Il Consiglio di Amministrazione di NORD ENERGIA S.p.A., tenutosi in data 15 marzo 2016, ha proposto all'Assemblea degli Azionisti la distribuzione di un dividendo pari ad Euro 5.824.670. La porzione di tale dividendo di spettanza di FNM ammonta ad Euro 3.494.802.

19. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

I segmenti operativi del Gruppo proseguiranno nelle attività oggetto di descrizione nel precedente paragrafo 5 "Andamento della gestione nelle aree di attività in cui operano le società partecipate", il cui andamento economico per l'esercizio 2016 è previsto a livello operativo in linea con quello dell'esercizio 2015.

20. PROPOSTA DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO E DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO 2015

Signori Azionisti,

considerata la soddisfacente situazione patrimoniale e in continuità con la scelta operata negli ultimi esercizi, si ritiene di destinare anche per il 2015 una parte del risultato alla remunerazione diretta del capitale investito.

Ciò premesso, nel sottoporre alla Vostra approvazione il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015, che evidenzia un utile di Euro 15.174.817, il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile di esercizio come segue:

- Euro 758.741 a riserva legale;

- Euro 6.088.636 a dividendo ordinario agli Azionisti, in misura tale da assicurare una remunerazione di Euro 0,014 per ciascuna azione ordinaria in circolazione;
- Euro 8.327.440 a riserva straordinaria.

Il dividendo, cedola n. 10, sarà messo in pagamento il 15 giugno 2016, con data stacco della cedola il 13 giugno 2016 e *record date* il 14 giugno 2016.

Milano, 22 marzo 2016

Il Consiglio di Amministrazione