



*Società per Azioni*

*Sede in Milano – Piazzale Cadorna, 14*

*Capitale Sociale € 230.000.000,00 i.v.*

***Bilancio consolidato FNM S.p.A.***

***e Bilancio separato***

***al 31 dicembre 2020***

---

**ORGANI SOCIALI**

---

***Consiglio di Amministrazione***

<b>Presidente</b>	Andrea Gibelli
<b>Vice Presidente</b>	Gianantonio Battista Arnoldi
<b>Consiglieri</b>	Giuseppe Bonomi
	Tiziana Bortot
	Mirja Cartia D'Asero

---

***Collegio Sindacale***

<b>Presidente</b>	Paolo Prandi
<b>Sindaci Effettivi</b>	Massimo Codari
	Giussi Mainetti

---

<b>Direttore Generale</b>	Marco Piuri
---------------------------	-------------

---

<b>Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari</b>	Valentina Montanari
--	---------------------

---

---

<b>Società di Revisione</b>	PricewaterhouseCoopers S.p.A.
-----------------------------	-------------------------------

---

**INDICE***Organi sociali*

1. Vision	<i>pag.</i>	1
2. Mission	<i>pag.</i>	1
3. Struttura e settori di attività del Gruppo	<i>pag.</i>	1
4. Indicatori Sintetici di risultato	<i>pag.</i>	6
5. Informazioni per gli investitori	<i>pag.</i>	7
6. Andamento economico e finanziario Consolidato	<i>pag.</i>	13
7. Andamento economico segmenti di Business	<i>pag.</i>	25
8. Andamento economico e finanziario di FNM S.p.A.	<i>pag.</i>	47
9. Quadro Normativo TPL	<i>pag.</i>	49
10. Principali rischi e incertezze	<i>pag.</i>	51
11. Contenziosi più rilevanti e altre informazioni	<i>pag.</i>	59
12. Attività immobiliare	<i>pag.</i>	62
13. Personale dipendente: numeri, costi e formazione	<i>pag.</i>	69
14. Attività di ricerca e di sviluppo	<i>pag.</i>	71
15. Dichiarazione non finanziaria	<i>pag.</i>	72
16. Corporate Governance di FNM S.p.A.	<i>pag.</i>	73
17. Rapporti di FNM S.p.A. con le correlate	<i>pag.</i>	75
18. Strumenti finanziari	<i>pag.</i>	75
19. Partecipazioni detenute da Amministratori, Sindaci e Direttori generali	<i>pag.</i>	75
20. Fatti di rilievo avvenuti nell'esercizio	<i>pag.</i>	76
21. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio	<i>pag.</i>	82
22. Prevedibile evoluzione della gestione	<i>pag.</i>	84
Glossario dei termini e degli indicatori alternativi di performance utilizzati	<i>pag.</i>	87
Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	<i>pag.</i>	89
Conto economico consolidato	<i>pag.</i>	90
Altre componenti di Conto Economico complessivo consolidato	<i>pag.</i>	91
Prospetto dei movimenti del Patrimonio Netto consolidato	<i>pag.</i>	91
Rendiconto finanziario consolidato	<i>pag.</i>	92
Note al bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31.12.2020	<i>pag.</i>	93
Attestazione del Bilancio consolidato ai sensi dell'art. 154 bis del D.Lgs. 58/98		
Situazione patrimoniale-finanziaria	<i>pag.</i>	180
Conto economico esercizio	<i>pag.</i>	181
Altre componenti di Conto Economico complessivo	<i>pag.</i>	182
Prospetto dei movimenti del Patrimonio Netto	<i>pag.</i>	182
Rendiconto finanziario	<i>pag.</i>	183
Note al bilancio separato dell'esercizio chiuso al 31.12.2020	<i>pag.</i>	184
Attestazione del Bilancio separato ai sensi dell'art. 154 bis del D.Lgs. 58/98		





# RELAZIONE SULLA GESTIONE

## dell'esercizio 2020

### 1 VISION

Migliorare la vita delle **persone**, delle città e delle imprese, sviluppando connessioni e rispondendo alle esigenze di mobilità.

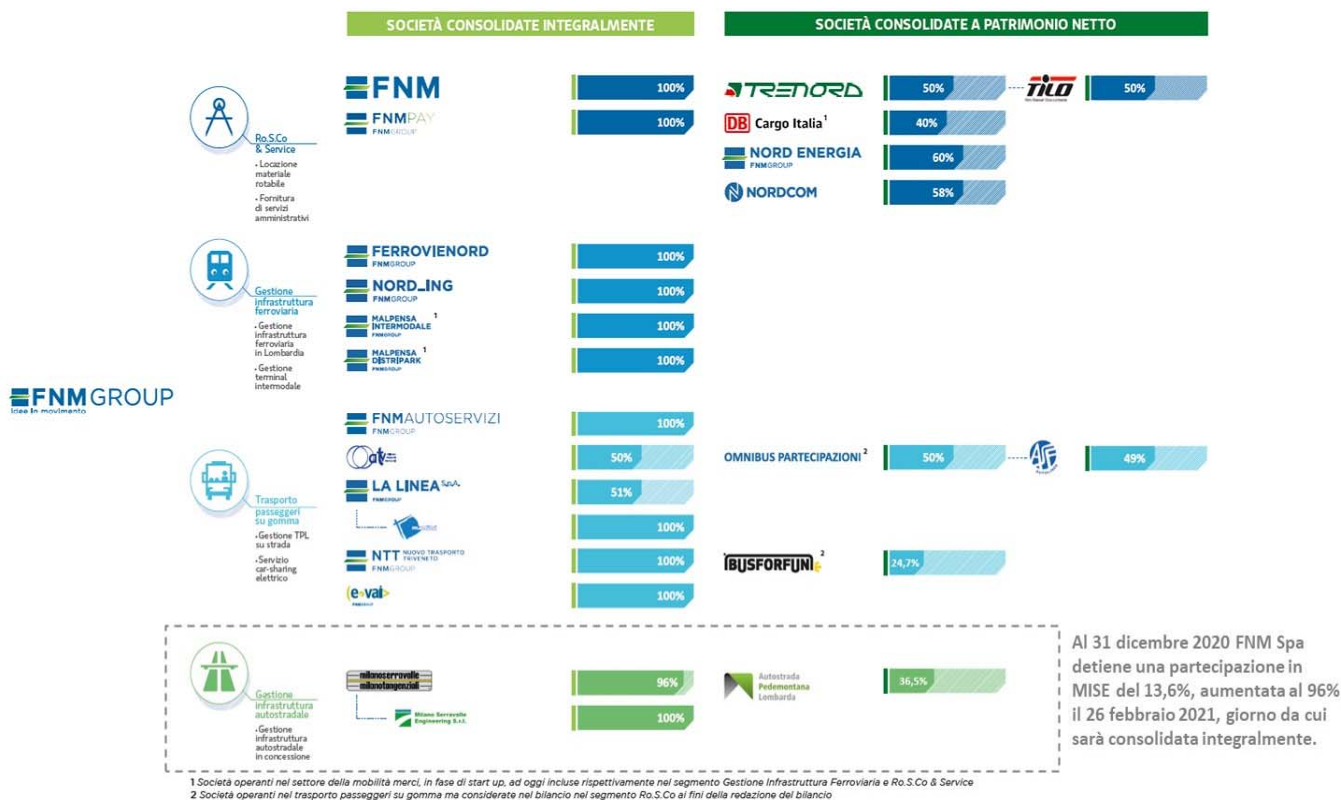
### 2 MISSION

Sviluppare una piattaforma integrata di servizi di mobilità, costruita secondo criteri di sostenibilità ambientale ed economica, che metta a sistema e connetta (fisicamente e digitalmente) attrattori, nodi urbani e reti di trasporto, per **creare valore sociale** e **favorire la produttività** del territorio.

### 3 STRUTTURA E SETTORI DI ATTIVITA' DEL GRUPPO

FNM è il principale **Gruppo integrato nella mobilità sostenibile in Lombardia**. Rappresenta il primo polo in Italia che unisce la gestione delle infrastrutture ferroviarie alla mobilità su gomma e alla gestione delle infrastrutture autostradali con l'obiettivo di proporre un modello innovativo di governo della domanda e dell'offerta di mobilità, improntato alla ottimizzazione dei flussi e alla **sostenibilità ambientale ed economica**. È uno dei principali investitori non statali italiani del settore. FNM S.p.A. è una società per azioni quotata in Borsa dal 1926. L'azionista di maggioranza è Regione Lombardia, che detiene il 57,57% del pacchetto azionario.





Il Gruppo FNM è presente, tramite partecipazioni di controllo e/o partecipazione sottoposte a controllo congiunto o collegate, nell'ambito delle seguenti aree di attività:

### 3.1 GESTIONE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Il Gruppo è attivo nella gestione delle infrastrutture ferroviarie in Lombardia e del Terminal intermodale di Sacconago attraverso le seguenti società:

- FERROVIENORD S.p.A.– alla quale è affidata la gestione e manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria, rami Milano e Iseo, sulla base della concessione con scadenza 31 ottobre 2060 e del Contratto di Servizio sottoscritto con Regione Lombardia per il periodo 18 marzo 2016-31 dicembre 2022;
- NORD\_ING S.r.l.– alla quale è affidata l’attività di progettazione, nonché il supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti sulla rete;
- Malpensa Intermodale S.r.l.– che si occupa della gestione del Terminal di Sacconago a Busto Arsizio (VA) e
- Malpensa Distripark S.r.l.– a cui è affidato lo sviluppo immobiliare di aree adiacenti il Terminal di Sacconago, funzionali al progetto di gestione dei collegamenti intermodali del settore cargo svolte da Malpensa Intermodale.

### 3.2 TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA

FNM opera nel settore della mobilità su gomma con:

- FNM Autoservizi S.p.A. - concessionaria di quote dei servizi di trasporto pubblico su gomma nelle Province di Varese e Brescia, titolare in A.T.I. con ASF Autolinee S.r.l. (partecipata al 49% da Omnibus Partecipazioni<sup>1</sup> – 50% di proprietà FNM S.p.A.) di un Contratto di Servizio per quelli in Provincia di Como e operatore di supporto a Trenord per attività “sostitutive treno”;
- Azienda Trasporti Verona S.r.l.- che effettua il servizio di trasporto pubblico urbano nei comuni di Verona e Legnago ed extraurbano in tutta la provincia di Verona;
- La Linea S.p.A. – società operante in Veneto nel settore del trasporto pubblico locale su gomma e del noleggio autobus con conducente, anche per il tramite delle sue controllate/partecipate;
- E-Vai S.r.l.- società di *car sharing* operante in Lombardia con veicoli elettrici e bimodali.
- Busforfun.Com S.r.l.<sup>1</sup> - *startup* innovativa nelle tecnologie per il turismo e il *commuting*, di cui FNM S.p.A. nel novembre 2020 ha acquisito una quota del 24,7%.

### 3.3 RO.S.CO. & SERVICES

La capogruppo FNM S.p.A. acquista e noleggia il materiale rotabile alle sue partecipate, primariamente per Trenord e DB Cargo, svolgendo funzione di *Rolling Stock Company* (Ro.S.Co.). Trenord (partecipata congiuntamente al 50% con Trenitalia S.p.A.), è il principale gestore dei servizi di trasporto passeggeri suburbano e regionale su ferrovia in Regione Lombardia, incluso il collegamento aeroportuale Malpensa Express, il Passante Milanese e il servizio transfrontaliero Lombardia – Canton Ticino attraverso TILO S.A. (detenuta da Trenord al 50%). Il servizio ferroviario è gestito in virtù di un Contratto di Servizio con Regione Lombardia relativo al periodo 2015-2020, prorogato a tutto il 2021. DB Cargo Italia (partecipata al 40% da FNM S.p.A. con DB Cargo Italy S.r.l.) è attiva nel trasporto merci su rotaia.

Trenord e DB Cargo Italia sono consolidate con il metodo del patrimonio netto.

FNM S.p.A. fornisce inoltre servizi amministrativi alle proprie controllate e gestisce il proprio patrimonio immobiliare. Con la costituzione di FNMPAY nell’ottobre 2020, il Gruppo entra nel settore dei pagamenti digitali.

Inoltre, il Gruppo FNM estende la propria operatività anche nel settore dell’*Information & Communication Technology* con la *joint venture* NordCom, che opera sia a beneficio del Gruppo FNM sia per terzi; è altresì presente nel settore specialistico del vettoriamento di energia elettrica

<sup>1</sup> - Società operanti nel trasporto passeggeri su gomma, ma considerate nel segmento RoSCo ai fini della redazione del bilancio. Sono consolidate con il metodo del Patrimonio Netto.

tramite l'elettrodotto Mendrisio-Cagno, con la società a controllo congiunto NORD ENERGIA e la sua controllata CMC MeSta S.A.

Si segnala che, per effetto della valutazione attraverso il metodo del patrimonio netto, il contributo delle società sottoposte a controllo congiunto Trenord (e della sua collegata TILO), NORD ENERGIA (e la sua controllata CMC Mesta), NordCom, Omnibus Partecipazioni e delle collegate DB Cargo e Busforfun.Com, non ha 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".

Si ricorda che, in data 10 marzo 2020, FNM S.p.A. ha sottoscritto i contratti di cessione delle partecipazioni detenute in Locoitalia S.r.l. (51%), società consolidata integralmente attiva nel noleggio di materiale rotabile per il trasporto merci, e Fuorimuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l. (49%), società consolidata con il metodo del patrimonio netto, attiva nel trasporto ferroviario merci e concessionaria per le manovre ferroviarie all'interno del porto di Genova.

Si ricorda infine che, dal 10 giugno 2020, a seguito di cessione di quote da FNM S.p.A. a FERROVIENORD S.p.A., la società NORD\_ING S.r.l. è partecipata al 100% direttamente da FERROVIENORD S.p.A..

### **3.4 GESTIONE INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE**

Il 2020 ha segnato l'entrata del Gruppo FNM nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali grazie all'acquisizione da ASTM, a fine luglio, della quota azionaria pari al 13,6% del capitale sociale detenuta, direttamente ed indirettamente, in Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (di seguito "MISE"). Il corrispettivo della transazione è stato pari a 85,6 milioni di Euro (pari a 3,5 Euro per azione), di cui 78,3 milioni di Euro (pari a 3,2 Euro per azione) pagati in data 29 luglio 2020 e 7,3 milioni di Euro (pari a 0,3 Euro per azione) pagati il 28 gennaio 2021.

MISE è la società concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione dell'Autostrada A7 Serravalle-Milano e delle Tangenziali Nord, Est e Ovest Milano (per complessivi 179 km di lunghezza) ai sensi della convenzione di concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007 (come modificata dall'atto aggiuntivo del 15 giugno 2016) tra MISE, in qualità di concessionario, e ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), in qualità di concedente.

Il 3 novembre 2020, FNM ha sottoscritto il contratto di compravendita con Regione Lombardia per l'acquisizione dell'intera partecipazione pari all'82,4% del capitale sociale di MISE detenuta da

Regione Lombardia stessa, per un corrispettivo complessivo di 519,2 milioni di euro (pari a 3,5 euro per azione). Il perfezionamento dell'operazione avvenuto in data 26 febbraio 2021, ha portato la partecipazione complessiva di FNM in MISE al 96% del capitale sociale, creando un gruppo strategico nel settore delle infrastrutture in Lombardia per la gestione del sistema di mobilità, che integra il trasporto ferroviario, il trasporto pubblico locale su gomma e l'infrastruttura autostradale. Da un lato, l'acquisizione di MISE permetterà a FNM di rafforzare la propria presenza in Lombardia e nelle aree di più elevata domanda di trasporto, dall'altro consentirà di diversificare i ricavi del Gruppo FNM, con un miglioramento del profilo reddituale ed una contestuale diversificazione del rischio regolatorio.

La partecipazione in MISE è consolidata integralmente nel Gruppo FNM a partire dal 26 febbraio 2021.

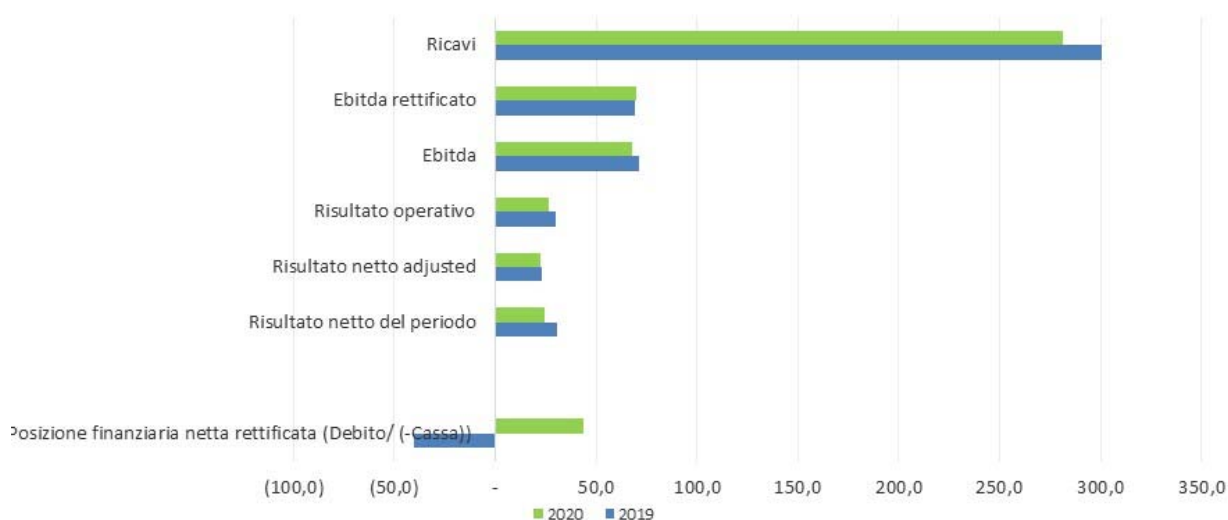
Si segnala che, in virtù della sottoscrizione e liberazione da parte di Regione Lombardia in data 26 febbraio 2021- contestualmente alla sottoscrizione del contratto di acquisto delle azioni di MISE da parte di FNM- di un aumento di capitale sociale di Autostrada Pedemontana Lombarda (di seguito "APL" - società concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico di Gaggiolo e delle opere connesse) per complessivi 350 milioni di Euro e della conseguente diluizione al 36,7% del capitale sociale della partecipazione detenuta da MISE in APL (precedentemente partecipata al 79,3% da MISE), APL è uscita dal perimetro di consolidamento di MISE.

Tra le proprie partecipate MISE annovera anche Milano Serravalle Engineering (partecipata al 100%) attiva nella progettazione, nonché il supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti infrastrutturali sulla rete autostradale.

## 4 INDICATORI SINTETICI DI RISULTATO

### 4.1 INDICATORI SINTETICI DI RISULTATO CONSOLIDATO GRUPPO FNM

Importi in milioni di Euro	2020	2019	Variazione	Variazione %
Ricavi	281,3	300,6	(19,3)	-6,4%
Ebitda rettificato	70,1	69,6	0,5	0,7%
Ebitda	68,2	71,0	(2,8)	-3,9%
Risultato operativo	26,4	30,3	(3,9)	-12,9%
Risultato Ante imposte	26,3	27,9	(1,6)	-5,7%
Risultato netto adjusted	22,7	22,9	(0,2)	-0,9%
Risultato netto del periodo	24,7	30,9	(6,2)	n.d.
Patrimonio netto (A)	477,1	454,3	22,8	5,0%
Posizione finanziaria netta (Cassa) (B)	40,2	(107,5)	147,7	-137,4%
Posizione finanziaria netta rettificata (Debito/ (-Cassa))	43,7	(39,9)	83,6	-209,5%
Capitale investito netto (A+B)	517,3	346,8	170,5	49,2%
Capitalizzazione di mercato al 31.12	247,9	303,1	(55,2)	-18,2%
Investimenti	173,3	194,1	(20,8)	-10,7%

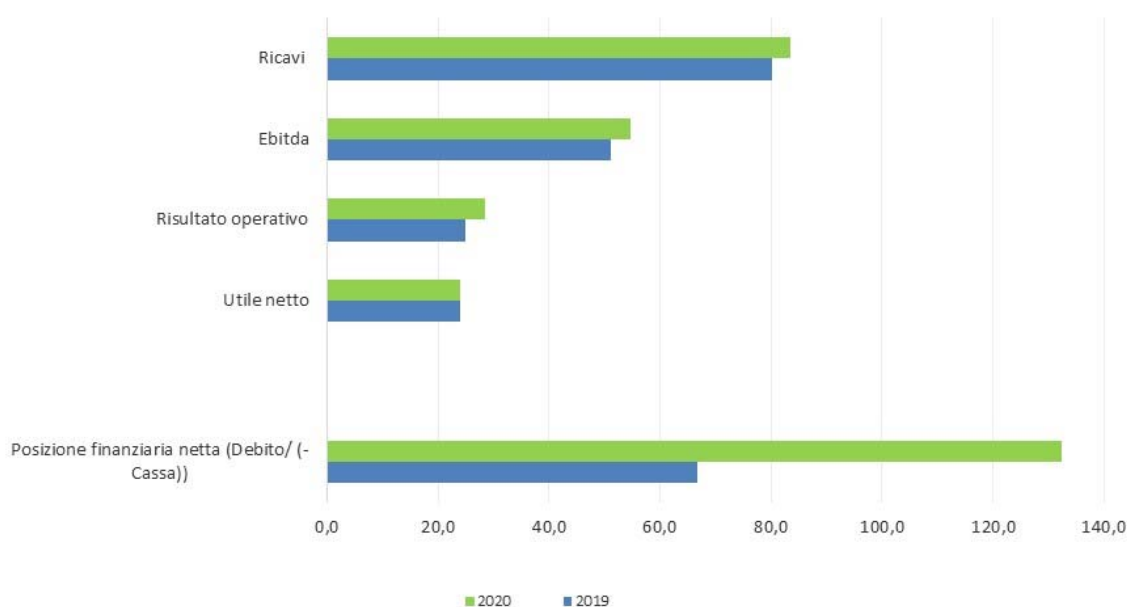


### Credit Ratings

Moody's	
Long term	Baa3
Outlook	stable
Data di assegnazione	25 gennaio 2021
Fitch	
Long term	BBB-
Outlook	stable
Data di assegnazione	10 novembre 2020

### 4.2 INDICATORI SINTETICI DI RISULTATO FNM S.P.A.

Importi in migliaia di euro	2020	2019	Variazione	Variazione %
Ricavi	83,5	80,2	3,3	4,1%
Ebitda	54,6	51,2	3,4	6,7%
Risultato operativo	28,5	25,0	3,5	14,0%
Utile netto	23,9	23,9	(0,0)	-0,2%
Patrimonio netto (A)	399,6	375,7	23,9	6,4%
(Posizione finanziaria netta)/Indebitamento finanziario netto (B)	132,3	66,6	65,7	98,6%
Capitale investito netto (A+B)	531,9	442,3	89,6	20,3%
Investimenti	64,6	11,0	53,6	487,3%



## 5 INFORMAZIONI PER GLI INVESTITORI

Le azioni ordinarie di FNM S.p.A. sono quotate alla Borsa Italiana dal 1926.

Il titolo FNM è presente negli indici:

- generici di Borsa Italiana: FTSE Italia *All Share* e FTSE Italia *Small Cap*;
- settoriali: FTSE Italia Servizi al Consumo e FTSE Italia Viaggi e Tempo Libero.

Mercato di Quotazione

MTA

Codice ISIN

IT0000060886

## I mercati finanziari nel 2020<sup>2</sup>

Il 2020 è stato dominato dall'emergenza sanitaria legata alla diffusione su scala planetaria del COVID-19 e dalla profonda contrazione economica che ne è seguita.

Nei primi mesi del 2020 gli effetti delle pesanti restrizioni adottate dai vari Paesi del mondo per arginare la pandemia dilagante (specialmente nel secondo trimestre) si sono riflessi, oltre che sull'attività produttiva globale, sul peggioramento delle prospettive di crescita. Ciò si è tradotto in una decisa caduta degli indici di Borsa, in un innalzamento della volatilità ed in un deterioramento delle condizioni di liquidità a livello mondiale.

L'allentamento delle pesanti misure di contenimento nei mesi estivi ha permesso un temporaneo recupero dell'attività economica globale, anche superiore alle aspettative. L'avvento della seconda ondata pandemica nel quarto trimestre ha determinato la necessità per i governi di adottare nuove restrizioni, che si sono tradotte in un nuovo rallentamento dell'economia mondiale. Sono però migliorate le prospettive di lungo periodo, grazie all'avvio delle campagne di vaccinazione in molti Paesi; rimangono tuttavia ancora incerti i tempi di distribuzione e somministrazione dei vaccini su larga scala, da cui dipenderanno significativamente gli effetti sul ciclo economico.

Nel periodo, un importante sostegno alle economie dei Paesi membri dell'Unione Europea è derivato dall'ampio pacchetto di interventi di politica monetaria espansiva adottato dalla BCE e dall'accordo sulla Next Generation EU raggiunto dal Consiglio Europeo a fine dicembre, che ha definito la dotazione di bilancio per il periodo 2021-2027 di 1.074074,3 miliardi di Euro (di cui 166 per il 2021). Si segnala che il 30 dicembre 2020 è stata firmata l'intesa sulle future relazioni tra Regno Unito ed Unione Europea che introduce nuove disposizioni in materia di commercio, sicurezza e *governance*. Nel nostro Paese, la diffusione dell'epidemia e le misure adottate per fronteggiarla hanno avuto significative ripercussioni sull'attività economica. Il PIL Italiano ha subito infatti una riduzione congiunturale del 5,5% e del 13% rispettivamente nel primo e secondo trimestre, per poi risalire del 15,9% nel terzo trimestre, recuperando solo in parte la contrazione segnata nella prima parte dell'anno. La stima della flessione del PIL nel quarto trimestre è stata invece pari a circa 3,5% sul periodo precedente, portando ad una contrazione sull'anno del 9,2% (-7,3% nell'UE). I settori più colpiti sono stati il commercio, il trasporto, l'alberghiero e la ristorazione, le attività professionali e i servizi ricreativi, culturali e di cura della persona. Sui dodici mesi, l'inflazione in Italia si è ridotta dello 0,3%, in linea con la media dei Paesi europei, trainata in particolare dalla riduzione dei prezzi dei servizi connessi con il turismo (in particolare quelli di trasporto), che hanno risentito in misura maggiore delle conseguenze della pandemia.

---

<sup>2</sup> Fonti: Borsa Italiana, Bollettino Economico 2 e 4/2020, 1/2021, Banca d'Italia, Factset



Le condizioni dei mercati finanziari in Italia, come quelle globali, sono state condizionate dall'evoluzione della pandemia e dalle sue ricadute sull'economia. In particolare, gli indici della Borsa italiana si sono ridotti sensibilmente nel primo trimestre, che ha registrato livelli di volatilità superiori ai massimi raggiunti durante la crisi finanziaria 2008-2009. A partire dalla fine di marzo, i corsi azionari sono parzialmente risaliti e la volatilità si è ridotta. Nella seconda metà dell'anno, le condizioni dei mercati finanziari in Italia, come quelle globali, sono state sospinte dall'ottimismo generato dagli annunci sull'efficacia dei vaccini, dall'ulteriore sostegno monetario e dal risolversi dell'incertezza legata alle elezioni presidenziali negli Stati Uniti. Le prospettive dei mercati finanziari restano tuttavia condizionate dai possibili scenari futuri sull'evoluzione della pandemia.

Analogo andamento ha subito il differenziale di rendimento dei Titoli di Stato italiani rispetto a quelli tedeschi: dapprima, lo spread si è sensibilmente ampliato, per poi ridursi su tutte le scadenze portandosi su livelli inferiori a quelli osservati prima della pandemia con volatilità pressoché stabile, grazie principalmente ad una riduzione del rischio Paese.

Complessivamente, il **mercato italiano** ha registrato una variazione al ribasso del **5,6%** da inizio 2020 (FTSE Italia *All Share*).

Nel medesimo periodo, il **titolo FNM** ha registrato una *performance* (-18,2%) inferiore rispetto all'indice di riferimento FTSE Italia Small Cap (-4,6%), relativo ai titoli italiani a piccola capitalizzazione, ma ben al di sopra del *trend* registrato dall'indice di settore italiano (FTSE Italia Servizi al Consumo -26,5%).

### **Andamento del titolo FNM nel 2020<sup>3</sup>**

Nel 2020, il **titolo FNM** ha registrato una flessione pari a **-18,2%** rispetto alla fine del 2019, con un prezzo medio pari a **0,54 Euro** (capitalizzazione media di borsa pari a **236,3 milioni** di Euro). A seguito delle ripercussioni della pandemia sull'economia, il prezzo del titolo FNM ha subito una riduzione significativa nella prima metà dell'anno (il prezzo medio del periodo marzo-luglio si è ridotto di oltre il 40% rispetto alla quotazione dei primi due mesi del 2020). Nei mesi successivi, il titolo ha parzialmente riguadagnato vigore in seguito all'annuncio dell'acquisizione di Milano Serravalle-Milano Tangenziali, oltre che dell'approvazione delle linee guida del piano strategico 2021-2025 (il prezzo medio del periodo agosto-dicembre è cresciuto del 27% rispetto alla quotazione media di marzo-luglio).

---

<sup>3</sup> Fonte: Factset



Il controvalore medio giornaliero di scambi sul Mercato MTA, gestito da Borsa Italiana, del titolo FNM è stato di 244 mila Euro (controvalore massimo registrato il 20 agosto 2020 pari a oltre 3,2 milioni di Euro). Gli scambi medi giornalieri del titolo sono stati pari a circa 409 mila azioni.

Nel periodo analizzato sono state scambiate un totale di 104,2 milioni di azioni, pari a circa il 24,0% del capitale sociale.

<b><u>Dati azionari e borsistici</u></b>	<b><u>Anno 2020</u></b>
Prezzo di chiusura del 30/12/2020 in Euro	0,57
Prezzo medio in Euro	0,54
Prezzo massimo in Euro (19/02/2020)	0,86
Prezzo minimo in Euro (17/03/2020)	0,35
Volume medio (migliaia)	408,8
Volume massimo (migliaia, 20/08/2020)	4.602,3
Volume minimo (migliaia, 22/07/2020)	36,12
Numero azioni ordinarie (milioni)	434,9
Capitalizzazione di Borsa media in Euro milioni	236,3
Capitalizzazione di Borsa al 30/12/2020 in Euro milioni	247,9

Fonte: FactSet

## Andamento del titolo FNM rispetto ai principali indici di riferimento nel 2020

### FNM S.p.A. vs. Peers

Indexed Price Performance



(Prezzo=100 al 30 dicembre 2019)

### Struttura azionaria

Al 31 dicembre 2020 il capitale sociale emesso risulta pari a 230.000.000,00 Euro, corrispondente a 434.902.568 azioni ordinarie senza indicazione del valore nominale.

### Composizione dell'azionariato

Alla stessa data, per quanto a conoscenza della Società sulla base delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art. 120 TUF e altre informazioni disponibili, la struttura azionaria della Società mostra le seguenti partecipazioni rilevanti.

<u>Azionisti</u>	<u>Partecipazione al 31/12/2020</u>
REGIONE LOMBARDIA	57,6%
FERROVIE DELLO STATO	14,7%

### Outlook 2021<sup>4</sup>

Le prospettive per i prossimi mesi rimangono strettamente dipendenti dall'evoluzione della pandemia, e delle misure adottate, da un lato per contrastare l'aumento dei contagi, dall'altro per mitigarne l'impatto sull'attività economica. Secondo le previsioni dell'OCSE diffuse in dicembre, il

<sup>4</sup> Fonte dati Bollettino Economico 1/2021, Banca d'Italia, Fitch, Moody's, Standars & Poor's

prodotto globale tornerebbe a espandersi del 4,2 per cento nel 2021, superando i livelli antecedenti la pandemia entro la fine dell'anno, grazie principalmente al contributo della Cina responsabile per oltre un terzo dell'espansione globale nel 2021.

In Italia, grazie all'avvio delle campagne di vaccinazione, le previsioni mostrano che l'epidemia possa tornare gradualmente sotto controllo nella prima parte del 2021, e che l'emergenza sanitaria venga completamente superata entro la fine del 2022. Le incertezze sui tempi di distribuzione e somministrazione dei vaccini su larga scala, continueranno tuttavia ad incidere sul ciclo economico. Gli effetti espansivi della politica monetaria europea, combinati con il supporto considerevole all'attività economica proveniente dalla politica di bilancio e dall'utilizzo dei fondi europei disponibili nell'ambito della NGEU, la conferma della ripresa degli scambi internazionali, nonché l'atteso miglioramento del quadro sanitario, permettono di stimare una ripresa significativa del prodotto interno lordo italiano a partire dalla primavera. Il PIL italiano è previsto in crescita del 3,5% nel 2021 e nei due anni successivi, tornando ai livelli precedenti la crisi pandemica nel corso del 2023, con un *trend* lievemente inferiore alla media UE nel 2021 e 2022. L'inflazione è attesa rimanere sotto all'1% nel 2021 e 2022, per incrementare a 1,1% nel 2023.

Sulla base delle considerazioni sopra esposte, le principali agenzie di rating Standard & Poors, Moody's e Fitch hanno attribuito all'Italia un *rating investment grade* (rispettivamente BBB, Baa3 e BBB-) con *outlook* stabile.

## 6 ANDAMENTO ECONOMICO E FINANZIARIO CONSOLIDATO

### 6.1 SINTESI DATI ECONOMICI

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato dell'esercizio, raffrontato con quello del 2019. Per completezza informativa occorre rilevare che nel seguente conto economico riclassificato le voci "costi per investimenti finanziati" e "contributi per investimenti finanziati", relativi esclusivamente a FERROVIENORD, nelle quali, in applicazione dell'IFRIC 12, sono rilevati gli importi degli investimenti finanziati effettuati nell'esercizio e i contributi ad essi corrispondenti, sono state esposte al netto nella voce "Altri ricavi e proventi".

Importi in milioni di Euro	2020	2019	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e prestazioni	258,8	279,2	(20,4)	-7,3%
Altri ricavi e proventi	22,5	21,4	1,1	5,1%
<b>TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI</b>	<b>281,3</b>	<b>300,6</b>	<b>(19,3)</b>	<b>-6,4%</b>
Costi operativi	(97,7)	(105,5)	7,8	-7,4%
Costi del personale	(113,5)	(125,5)	12,0	-9,6%
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO</b>	<b>70,1</b>	<b>69,6</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7%</b>
Proventi e Costi non ordinari	(1,9)	1,4	(3,3)	N.d.
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO</b>	<b>68,2</b>	<b>71,0</b>	<b>(2,8)</b>	<b>-3,9%</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(41,8)	(40,7)	(1,1)	2,7%
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>26,4</b>	<b>30,3</b>	<b>(3,9)</b>	<b>-12,9%</b>
Risultato gestione finanziaria	(0,1)	(2,4)	2,3	-95,8%
di cui plusvalenza cessione partecipazioni	1,0	-	1,0	n.d.
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>26,3</b>	<b>27,9</b>	<b>(1,6)</b>	<b>-5,7%</b>
Imposte sul reddito	(3,6)	(5,0)	1,4	-28,0%
<b>UTILE COMPLESSIVO RETTIFICATO</b>	<b>22,7</b>	<b>22,9</b>	<b>(0,2)</b>	<b>-0,9%</b>
Risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto	2,0	8,0	(6,0)	-75,0%
<b>UTILE COMPLESSIVO</b>	<b>24,7</b>	<b>30,9</b>	<b>(6,2)</b>	<b>-20,1%</b>
<b>UTILE ATTRIBUIBILE AGLI AZIONISTI DI MINORANZA</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>(0,1)</b>	<b>-16,7%</b>
<b>UTILE COMPLESSIVO DI GRUPPO</b>	<b>24,2</b>	<b>30,3</b>	<b>(6,1)</b>	<b>-20,1%</b>

I ricavi delle vendite e delle prestazioni presentano un decremento netto di 20,4 milioni di Euro, pari a circa il 7,3%, in ragione dei seguenti principali fattori:

- i ricavi dei servizi di trasporto diminuiscono per 23,5 milioni di Euro per le minori vendite, in relazione ai provvedimenti assunti a far data dal 24 febbraio per l'emergenza COVID-19, passando dai 46,4 milioni di Euro nel 2019 a 22,3 milioni di Euro nel 2020;
- i ricavi derivanti da contratti e contributi pubblici hanno evidenziato una crescita, pari a 4,8 milioni di Euro, rispetto all'esercizio comparativo principalmente per effetto della Legge 24 aprile 2020, n. 27 (art. 92 comma 4-bis)<sup>5</sup>, che ha previsto il riconoscimento dei corrispettivi del settore del

<sup>5</sup> "Al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e delle misure di contrasto alla diffusione del virus sui gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di trasporto scolastico, non possono essere applicate dai committenti dei predetti servizi, anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivo, né sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020..."

trasporto su gomma sulla base della programmazione contrattuale, nonostante la rimodulazione dell'offerta attuata a seguito dell'emergenza epidemiologica e dell'effetto economico delle misure compensative (pari a circa 4,1 milioni di Euro, a compensazione dei mancati ricavi da bigliettazione sopra esposti), introdotte dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto "Decreto Rilancio")<sup>6</sup> dalla Legge 13 ottobre 2020, n.126 (art. 44, cosiddetto "Decreto Agosto")<sup>7</sup> e dalla Legge 18 dicembre 2020, n.176 (art. 22<sup>ter</sup>, cosiddetto "Decreto Ristori Bis")<sup>8</sup>;

- i ricavi da locazione di materiale rotabile aumentano di 2,1 milioni di Euro principalmente in relazione al noleggio operativo di locomotori E494 a DB Cargo Italia e DE520 a Trenord.

Gli **altri ricavi e proventi** presentano un incremento netto di 1,1 milioni di Euro; rispetto all'esercizio 2019; le principali variazioni sono le seguenti:

- il recupero delle spese generali su investimenti finanziati dal Contratto di Programma aumenta per 0,7 milioni di Euro, in relazione ai maggiori investimenti finanziati per ammodernamento dell'infrastruttura effettuate rispetto all'esercizio comparativo;
- la vendita materiali di magazzino, riferita a cessioni di materiale obsoleto non più utilizzabile per attività di manutenzione, aumenta di 0,4 milioni di Euro.

Il **totale ricavi e altri proventi** presenta così complessivamente un calo del 6,4% ed è così suddiviso nelle tre aree di business:

---

6 "Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico a seguito degli effetti negativi derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio..."

7 "Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico e consentire l'erogazione di servizi di trasporto pubblico locale in conformità alle misure di contenimento della diffusione del COVID-19 di cui al decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, e al decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 luglio 2020, n. 74, la dotazione del fondo di cui al comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 400 milioni di euro per l'anno 2020. Tali risorse possono essere utilizzate, oltre che per le medesime finalità di cui al citato articolo 200, anche per il finanziamento, nel limite di 300 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico e delle Linee guida per il trasporto scolastico dedicato, ove i predetti servizi nel periodo precedente alla diffusione del COVID-19 abbiano avuto un riempimento superiore all'80 per cento della capacità..."

8 "All'articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole: "nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020" sono sostituite dalle seguenti: "nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021". 2. Per le finalità di cui al comma 1, la dotazione del fondo previsto dall'articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 390 milioni di euro per l'anno 2021. Tali risorse possono essere utilizzate, oltre che per le medesime finalità di cui al citato articolo 200, anche per il finanziamento, nel limite di 190 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti nell'anno 2021 per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento ove i predetti servizi nel periodo precedente alla diffusione del COVID-19 abbiano avuto un riempimento superiore a quello previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in vigore all'atto dell'emanazione del decreto di cui al comma 3..."

<i>Importi in milioni di Euro</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<i>Differenza</i>	<i>Diff. %</i>
Gestione infrastruttura ferroviaria	126,9	124,6	2,3	1,8%
Trasporto passeggeri su gomma	94,7	118,3	(23,6)	-19,9%
Rosco & Services	84,0	82,6	1,4	1,7%
Elisioni intercompany	(24,3)	(24,9)	0,6	-2,4%
<b>Totale</b>	<b>281,3</b>	<b>300,6</b>	<b>(19,3)</b>	<b>-6,4%</b>

I **costi operativi** presentano un decremento netto di 7,8 milioni di Euro (-7,4%), a causa dei seguenti principali motivi:

- decremento dei costi di gasolio e di manutenzione bus, rispettivamente pari a 4,5 milioni di Euro e 1,0 milioni di Euro, in relazione ai minori km percorsi a seguito della riduzione delle corse effettuate per effetto dell'emergenza sanitaria;
- decremento dei subaffidi a terzi, per 1,0 milioni di Euro;
- decremento delle spese per dipendenti, per 1,2 milioni di Euro;
- decremento delle spese commerciali e di provvigioni a terzi per 0,6 milioni di Euro, in relazioni alle minori vendite di titoli di viaggio effettuate nell'esercizio.

I **costi per il personale** presentano un decremento di 12,0 milioni di Euro (-9,6%), principalmente per effetto dell'utilizzo di ferie residue, di strumenti di supporto al reddito (Cassa Integrazione Guadagni e Fondo Trasporto Pubblico) e del minor ricorso a lavoratori temporanei, in relazione alla riduzione delle attività lavorative come conseguenza dell'emergenza COVID-19. Il costo del lavoro beneficia inoltre dei minori costi pari a 1 milione di Euro in relazione alla diminuzione dell'organico. In ragione della significativa riduzione dei costi, sopra descritta, il **marginale operativo lordo rettificato** (che esclude gli elementi non ordinari), pari a 70,1 milioni di Euro, è risultato in crescita del 0,5% evidenziando una performance migliore rispetto alla dinamica dei ricavi, per effetto del contenimento dei costi sopra citati ed è così suddiviso nelle tre aree di business:

<i>Importi in milioni di Euro</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<i>Differenza</i>	<i>Diff. %</i>
Gestione infrastruttura ferroviaria	5,8	4,1	1,7	41,5%
Trasporto passeggeri su gomma	10,0	13,2	(3,2)	-24,2%
Rosco & Services	54,3	52,3	2,0	3,8%
<b>Totale EBITDA rettificato</b>	<b>70,1</b>	<b>69,6</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7%</b>

I **costi non ordinari** sono pari a 1,9 milioni di Euro ed attribuibili a costi per progetti di sviluppo, mentre nell'esercizio precedente la voce esprimeva il valore netto tra una sopravvenienza attiva derivante dalla chiusura di un contenzioso e costi per progetti di sviluppo.



La voce **ammortamenti e svalutazioni** presenta un incremento netto di 1,1 milioni di Euro, per effetto della svalutazione di 2 casse TAF incidentate e non più utilizzabili per 0,5 milioni di Euro, oltre che per effetto della svalutazione dell'avviamento di La Linea S.p.A., pari a 2,0 milioni di Euro. Il **risultato operativo complessivo** è pari a 26,4 milioni di Euro, rispetto ai 30,3 milioni di Euro del 2019, con un decremento netto di 3,9 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Il **risultato complessivo della gestione finanziaria** nell'esercizio 2020 risulta negativo per 0,1 milioni di Euro rispetto ai -2,4 milioni di Euro del 2019, in particolare grazie alla plusvalenza per 1,0 milioni di Euro derivante dalla cessione della partecipazione detenuta in Locoitalia. Al netto di tale effetto gli oneri finanziari netti risultano comunque inferiori rispetto all'esercizio precedente per la plusvalenza rilevata alla chiusura del credito finanziario verso Finlombarda per la gestione della tesoreria, rimborsato nel mese di luglio, oltre che per minori interessi passivi.

Il **risultato ante imposte** risulta pari a 26,3 milioni di Euro, in calo dell'5,7% rispetto ai 27,9 milioni di Euro, dell'esercizio 2019.

Le **imposte sul reddito**, pari a 3,6 milioni di Euro, diminuiscono di 1,4 milioni di Euro rispetto l'esercizio 2019, in relazione al minor imponibile conseguito nel periodo, oltre che al beneficio derivante dalla non debenza del saldo IRAP 2019 e del I acconto IRAP 2020, come previsto dall'art. 24 del Decreto Rilancio (D.L. 34/2020). Il *tax rate* passa da 10,22% al 10,94%.

Il **risultato delle società valutate a Patrimonio netto** evidenzia un utile di 2,0 milioni di Euro, rispetto all'utile pari a 8,0 milioni di Euro del 2019, per effetto principalmente del risultato negativo della partecipata Trenord. La composizione della voce è di seguito illustrata:

Importi in migliaia di Euro	2020	2019	Differenza
Trenord Srl *	(3.796)	1.598	(5.394)
NORD ENERGIA SpA **	2.567	3.377	(810)
DB Cargo Italia Srl	1.813	1.722	91
Omnibus Partecipazioni Srl ***	1.052	1.192	(140)
NordCom SpA	283	460	(177)
Conam Srl	44	55	(11)
SeMS Srl in liquidazione	81	34	47
Fuorimuro Srl****	-	(391)	391
<b>Risultato società valutate a Patrimonio Netto</b>	<b>2.044</b>	<b>8.047</b>	<b>(6.003)</b>

\* include il risultato di TILO SA

\*\* include il risultato di CMC MeSta SA

\*\*\* include il risultato di ASF Autolinee Srl

\*\*\*\*Il risultato delle partecipazioni in Fuorimuro è azzerato per effetto della cessione avvenuta in data 10 marzo 2020, adeguata al *fair value* alla data del 31 dicembre 2019.

In particolare, il risultato della partecipata Trenord riflette i seguenti fattori:

- un calo dei ricavi del 15,5% (703,1 milioni dai 831,7 milioni di Euro del 2019) ascrivibile agli effetti della pandemia, che a partire da fine febbraio ha costretto le autorità a disporre una serie di limitazioni negli spostamenti delle persone e nell'utilizzo dei mezzi di trasporto, che,



dopo un periodo di allentamento nel periodo estivo, si sono nuovamente acuite nell'ultimo trimestre dell'anno, con una flessione particolarmente consistente in particolare nel segmento aeroportuale del servizio di Trenord. I ricavi, tuttavia, comprendono i benefici derivanti dalle misure compensative messe a disposizione dallo Stato agli Enti Committenti il servizio di Trasporto Pubblico Locale con i decreti Rilancio, Agosto e Ristori Bis, per un totale di 80,4 milioni di Euro.

- un calo del Margine Operativo Lordo che passa dai 202,1 milioni di Euro del 2019 a 153,3 milioni di Euro. La variazione rispetto al valore del 2019 è dovuta, per 128,6 milioni di Euro, alla riduzione dei ricavi operativi, compensati da minori costi operativi per 79,7 milioni di Euro. Tale contrazione dei costi è attribuibile per 24,9 milioni di Euro alla riduzione del costo del personale, in particolare delle componenti variabili del costo del lavoro, in funzione della minore produzione di servizio effettuata nei primi mesi post-pandemia e alla riduzione nel numero di risorse impiegate (-34 FTE) e per 54,8 milioni di Euro alla riduzione degli altri costi operativi, in particolare per effetto della diminuzione dei costi per il pedaggio (-16,9 milioni di Euro), le provvigioni passive (-8,2 milioni di Euro), i servizi sostitutivi (-4,8 milioni di Euro) e l'energia da trazione (-1,6 milioni di Euro).
- un risultato netto complessivo di -7,2 milioni di Euro, in calo di 10,8 milioni rispetto al 2019.

L'**utile complessivo** consolidato dell'esercizio 2020 ammonta a 24,7 milioni di Euro, in calo di 6,2 milioni di Euro, rispetto ai 30,9 milioni di Euro dell'esercizio 2019 (-20,1%), per gli effetti sopradescritti derivanti sostanzialmente dall'emergenza epidemiologica ed evidenziando una forte resilienza del Gruppo rispetto all'impatto della pandemia sia per la diversità esposizione al rischio operativo dei diversi settori di attività sia per le azioni implementate atte a contenere gli impatti negativi dell'emergenza.

## 6.2 SITUAZIONE PATRIMONIALE RICLASSIFICATA

Si riporta di seguito la situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata al 31 dicembre 2020, raffrontata con quella al 31 dicembre 2019.

Importi in milioni di Euro	31/12/2020	31/12/2019	Differenza
Rimanenze	8,7	8,9	(0,2)
Crediti commerciali	82,6	64,6	18,0
Altri crediti correnti	99,0	60,9	38,1
Debiti commerciali	(177,5)	(175,7)	(1,8)
Altri debiti correnti e fondi correnti	(70,7)	(91,0)	20,3
<b>Capitale Circolante Netto</b>	<b>(57,9)</b>	<b>(132,3)</b>	<b>74,4</b>
Immobilizzazioni	468,3	432,3	36,0
Partecipazioni	168,0	84,9	83,1
Crediti non correnti	24,2	21,6	2,6
Debiti non correnti	(24,4)	(28,2)	3,8
Fondi	(60,9)	(60,9)	0,0
Attività e passività destinate alla vendita	0,0	29,5	(29,5)
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>517,3</b>	<b>346,9</b>	<b>170,4</b>
<i>Mezzi propri</i>	<i>477,1</i>	<i>454,3</i>	<i>22,8</i>
<b>Posizione Finanziaria Netta Rettificata (Debito / -Cassa)</b>	<b>43,7</b>	<b>(39,9)</b>	<b>83,6</b>
Posizione Finanziaria Netta per investimenti finanziati (cassa)	(3,5)	(67,6)	64,1
<i>Posizione finanziaria netta complessiva (Debito / -Cassa)</i>	<i>40,2</i>	<i>(107,5)</i>	<i>147,7</i>
<b>TOTALE FONTI</b>	<b>517,3</b>	<b>346,8</b>	<b>170,5</b>

Il **capitale circolante netto** aumenta di 74,4 milioni di Euro per effetto delle seguenti variazioni:

- i **crediti commerciali** aumentano di 18,0 milioni di Euro, principalmente per effetto dell'allungamento dei tempi di incasso di crediti da parti correlate;
- gli **altri crediti correnti** aumentano per effetto dell'anticipo iscritto, pari a 31,8 milioni di Euro, in relazione all'avvio di una nuova commessa per il rinnovo del materiale rotabile con fondi finanziati, oltre che per i maggiori crediti per imposte dell'esercizio per i maggiori acconti pagati rispetto all'effettivo carico fiscale dell'esercizio per 2,7 milioni di Euro;
- i **debiti commerciali**, rimangono in linea con l'esercizio precedente. Nel periodo sono stati effettuati pagamenti verso i fornitori per investimenti con fondi finanziati e propri, rispettivamente per 184,7 milioni di Euro e per 13,4 milioni di Euro. Occorre evidenziare che gli investimenti pagati con fondi finanziati sono attribuibili per 133,1 milioni di Euro al rinnovo del materiale rotabile e quindi pagati con le disponibilità destinate da Regione Lombardia su fondi vincolati, esclusi dalla PFN Rettificata. Tali pagamenti sono compensati da investimenti effettuati nel periodo e non ancora pagati;
- gli **altri debiti correnti**, in diminuzione di 20,3 milioni di Euro, in relazione al pagamento della manutenzione ciclica a Trenord, parzialmente compensato dall'iscrizione del debito verso il Gruppo ASTM, pari a 7,3 milioni di Euro, relativo alla seconda *tranche* del corrispettivo pattuito per la quota del 13,6% del capitale sociale di MISE. Tale importo è stato pagato in data 28 gennaio 2021.

Le **partecipazioni** aumentano principalmente per effetto dell'acquisizione della partecipazione, pari al 13,6%, in MISE per un valore pari a 85,6 milioni di Euro, al netto del minor risultato apportato dalle società valutate con il metodo del patrimonio netto.

La voce **immobilizzazioni** comprende principalmente attività materiali per 443,3 milioni di Euro, di cui 334,7 milioni di Euro relativi a materiale rotabile, attività immateriali per 5,2 milioni di Euro, avviamento per 4,3 milioni di Euro e diritti d'uso per 15,5 milioni di Euro.

La variazione nelle **attività e passività destinate alla vendita**, che accoglieva i valori delle partecipazioni detenute in Locoitalia e Fuorimuro, riclassificate al 31 dicembre 2019 e valutate in conformità alle previsioni dell'IFRS 5, è conseguente alla cessione delle stesse avvenuta in data 10 marzo 2020.

I **fondi** includono i fondi non correnti relativi alla manutenzione ciclica e il trattamento di fine rapporto.

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione della posizione finanziaria netta del Gruppo al 31 dicembre 2020, confrontata con il 31 dicembre 2019.

Al fine di meglio rappresentare la capacità di generazione di cassa nonché la PFN di Gruppo, è stata calcolata una PFN rettificata che esclude gli effetti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12:

Importi in milioni di Euro	31/12/2020	31/12/2019	Differenza
Liquidità	(126,1)	(156,4)	30,3
Crediti finanziari correnti	(0,1)	(49,3)	49,2
Indebitamento finanziario corrente	101,2	94,3	6,9
<b>Posizione Finanziaria Corrente Netta (Debito / -Cassa)</b>	<b>(25,0)</b>	<b>(111,4)</b>	<b>86,4</b>
Indebitamento finanziario non corrente	68,7	71,5	(2,8)
<b>Posizione Finanziaria Netta Rettificata (Debito / -Cassa)</b>	<b>43,7</b>	<b>(39,9)</b>	<b>83,6</b>
Posizione Finanziaria Netta per investimenti finanziati (Debito / -Cassa)	(3,5)	(67,6)	64,1
<b>Posizione Finanziaria Netta (Debito / -Cassa)</b>	<b>40,2</b>	<b>(107,5)</b>	<b>147,7</b>

Al 31 dicembre 2020 la posizione finanziaria netta complessiva è negativa per 40,2 milioni di Euro, rispetto ad un saldo positivo di 107,5 milioni di Euro al 31 dicembre 2019. Isolando l'importo relativo agli investimenti finanziati (3,5 milioni di Euro), la Posizione Finanziaria Netta Rettificata è negativa per 43,7 milioni di Euro rispetto ad un saldo positivo di 39,9 milioni di Euro al 31 dicembre 2019, in

peggioramento di 83,6 milioni di Euro, principalmente a causa della somma pagata, in data 29 luglio 2020, per l'acquisto della partecipazione del 13,6% di MISE, pari a 78,3 milioni di Euro.

La **posizione finanziaria netta rettificata** riflette la movimentazione del *cash flow* nell'esercizio di riferimento:

<b>Importi in milioni di Euro</b>	<b>31/12/2020</b>	<b>31/12/2019</b>
Ebitda	68,2	71,0
CCN	(34,4)	11,8
Imposte pagate	(14,0)	(3,0)
Oneri/Proventi finanziari	(0,9)	(1,4)
<b>Free cash flow from operations</b>	<b>18,9</b>	<b>78,4</b>
Investimenti netti pagati	(64,9)	(35,2)
<b>Cash flow generation</b>	<b>(46,0)</b>	<b>43,2</b>
Dividendi incassati	4,7	5,8
Acquisto partecipazione	(78,7)	
Cessione Partecipazioni	32,1	-
<b>Free cash flow</b>	<b>(87,9)</b>	<b>49,0</b>
Dividendi erogati	-	(10,5)
<b>Cash flow</b>	<b>(87,9)</b>	<b>38,5</b>
<b>PFN Rettificata (Debito/-Cassa) INIZIALE 01/01/2020</b>	<b>(39,9)</b>	<b>7,5</b>
Cash flow generation	87,9	(38,5)
Variazione area di consolidamento	3,1	(3,9)
Effetto IFRS 16	(7,4)	-
Riclassifica credito finanziario Finlombarda		(5,0)
<b>Variazione complessiva PFN</b>	<b>83,6</b>	<b>(47,4)</b>
<b>PFN Rettificata (Debito/-Cassa) FINALE 31/12/2020</b>	<b>43,7</b>	<b>(39,9)</b>

Il **cash flow operativo** derivante dalla gestione reddituale è negativamente influenzato dalla variazione del capitale circolante netto, dovuta principalmente ai minori incassi di crediti commerciali verso parti correlate e al pagamento a Trenord della manutenzione ciclica dei treni effettuata; tali variazioni sono parzialmente compensate dal debito residuo per l'acquisto del 13,6% di MISE, pagato il 28 gennaio 2021. Il *cash flow* operativo include inoltre le uscite di cassa relative alle imposte pagate pari a 14 milioni di Euro e agli oneri finanziari pari a 0,9 milioni di Euro.

La variazione delle imposte pagate rispetto all'esercizio 2019 è da attribuirsi ai maggiori imponibili fiscali riferiti all'anno d'imposta 2019 che hanno comportato maggiori versamenti nel 2020, al pagamento della Robin Tax e all'avvenuto rimborso nel 2019 della maggior IRES assolta per il previgente regime di indeducibilità dell'IRAP sui costi del personale.

Nell'esercizio sono stati pagati investimenti per circa 64,9 milioni di Euro (a fronte di 35,2 milioni di Euro pagati nell'esercizio 2019), di cui 47,7 milioni di Euro relativi a investimenti del precedente esercizio e 17,2 milioni di Euro dell'esercizio in corso.

La **cash flow generation** dell'esercizio è dunque negativa per 46,0 milioni di Euro e deriva dalla gestione operativa e dagli investimenti pagati.

L'esercizio 2020 evidenzia un **cash flow** negativo pari a 87,9 milioni di Euro, rispetto ad un valore positivo di 38,5 milioni di Euro al 31 dicembre 2019, e risente, oltre che delle dinamiche del capitale circolante sopra citate, del pagamento delle imposte e degli investimenti, dell'uscita di cassa relativa all'acquisto della quota detenuta in MISE dal Gruppo ASTM, pari a 78,3 milioni di Euro, parzialmente compensata dagli incassi derivanti dalla cessione delle partecipazioni Locoitalia e Fuorimuro, pari a 32,1 milioni di Euro.

La posizione finanziaria netta rettificata riflette inoltre gli effetti derivanti dalla variazione del perimetro di consolidamento per la cessione della partecipazione in Locoitalia, a seguito della quale sono stati iscritti debiti finanziari per leasing per 3,1 milioni di Euro relativi ai contratti di noleggio delle locomotive E494 TRAXX DC locati da Locoitalia ad FNM.

In termini di composizione della posizione finanziaria netta si rileva che la **liquidità** diminuisce di 30,3 milioni di Euro, principalmente in relazione alla citata uscita di cassa relativa all'acquisto della quota detenuta in MISE dal Gruppo ASTM, pari a 78,3 milioni di Euro. Tale esborso è stato rifinanziato unitamente all'acquisto della quota di maggioranza, pari all'82,4% del capitale sociale, detenuta in MISE da Regione Lombardia tramite l'utilizzo di una linea di credito di 650 milioni di Euro a breve termine sottoscritta in data 28 gennaio 2021 con un *pool* di banche composto da Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas Italian Branch.

Tale uscita di cassa è parzialmente compensata dall'incasso dei 40 milioni di Euro del finanziamento BEI, sottoscritto in data 21 dicembre 2017 e non ancora utilizzato per il pagamento delle forniture del materiale rotabile per il servizio transfrontaliero.

I **crediti finanziari correnti** diminuiscono per effetto dell'incasso, avvenuto il 29 luglio 2020, del credito finanziario verso Finlombarda per il contratto di gestione speciale tesoreria, pari a 48 milioni di Euro, giunto a scadenza il 21 luglio 2020.

L'**indebitamento finanziario corrente** registra un decremento dovuto al rimborso, avvenuto in data 21 luglio 2020, del prestito obbligazionario denominato "FNM S.p.A. 2015 – 2020", pari a 58 milioni di Euro; tale decremento è compensato dalla variazione dall'iscrizione della quota corrente del debito finanziario verso BEI, pari a 8,2 milioni di Euro, e dalla riclassifica del debito finanziario relativo al *Term Loan Facility*, rimborsato anticipatamente in data 29 gennaio 2021. Si rilevano infine l'incremento del debito per *cash pooling* per 4,0 milioni di Euro e l'iscrizione di debiti finanziari per *leasing*, per 2,7 milioni di Euro.

L'**indebitamento finanziario non corrente** diminuisce per effetto della riclassifica del *Term Loan Facility* per 50 milioni di Euro, compensata dall'iscrizione dei debiti finanziari per *leasing* dovuta alla variazione dall'area di consolidamento e della quota non corrente del debito finanziario verso BEI, per 41,7 milioni di Euro.

Linee di finanziamento bancario esistenti alla data di approvazione del bilancio:

- Finanziamento FNM - Banca Europea degli Investimenti (BEI)

In data 21 dicembre 2017 il Consiglio di Amministrazione di FNM, al fine di garantire la copertura finanziaria dell'investimento di complessivi 95,1 milioni di Euro, relativo all'acquisto di 9 elettrotreni a 6 casse da utilizzare per lo sviluppo ed il potenziamento dei servizi transfrontalieri connessi all'apertura del tunnel di base del Monte Ceneri, aveva approvato la sottoscrizione di un contratto di prestito con BEI. Con la sottoscrizione del Contratto BEI si era impegnata a concedere a FNM risorse finanziarie per un importo massimo pari a Euro 50 milioni, ed in ogni caso non superiore al 50% del costo di acquisizione del materiale rotabile. Il finanziamento è stato interamente utilizzato nel corso del 2020. In particolare, in data 20 marzo 2020 è stata utilizzata la prima *tranche* per 10 milioni di Euro, e in data 12 ottobre 2020 la seconda *tranche*, per 40 milioni di Euro. La prima *tranche* del finanziamento prevede un tasso fisso dello 0,377%, con durata sei anni e piano di rimborso previsto in rate annuali costanti con prima scadenza 1° febbraio 2021. La seconda *tranche* del finanziamento prevede un tasso fisso dello 0,446%, con durata sei anni e piano di rimborso previsto in rate annuali costanti con prima scadenza 12 ottobre 2021.

In relazione agli impegni di FNM previsti dal contratto di finanziamento, in data 15 gennaio 2021 è stata inviata a BEI richiesta di consenso al completamento dell'operazione di acquisizione di MISE e di modifica delle soglie di rilevanza delle operazioni straordinarie consentite e dei *covenants* finanziari.

BEI ha concesso il proprio benestare all'operazione di acquisizione e ha così modificato, a decorrere dal 3 marzo 2021, i *covenants* finanziari, calcolati sul bilancio consolidato del Gruppo:

- o PFN/Patrimonio netto  $\leq 2,25$
- o PFN/EBITDA  $\leq 5,85$
- o EBITDA/Oneri finanziari  $\geq 5,77$

Alla data di chiusura del 31 dicembre 2020 tali *covenants* risultano rispettati.

- Finanziamento Bridge

Il pagamento del corrispettivo dovuto per l'acquisizione di MISE è stato finanziato attraverso la provvista derivante da un *unsecured facility* per un importo massimo pari a Euro 650.000.000,00 (Finanziamento Bridge), erogato ai sensi di un contratto di finanziamento sottoscritto in data 28 gennaio 2021 tra FNM, in qualità di prestatore, e le Banche Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas, Italian Branch. Il finanziamento è stato utilizzato in data 26 febbraio 2021 per Euro 620.000.000 e presenta i seguenti principali termini:

- (i) data di scadenza: sei mesi dalla data di sottoscrizione del contratto di finanziamento, fatto salvo per l'esercizio dell'opzione di estensione di cui al successivo punto (ii);
- (ii) possibilità di esercitare un'opzione di estensione della data di scadenza finale per due periodi di tre mesi ciascuno e purché, inter alia, (a) non siano in essere eventi rilevanti o non si verificano eventi rilevanti per effetto dell'esercizio dell'opzione di estensione, (b) FNM abbia fornito evidenza del pagamento delle commissioni relative all'esercizio dell'opzione di estensione, nonché (c) siano rispettate le ulteriori condizioni previste ai sensi del contratto di finanziamento;
- (iii) scopo: (a) finanziare, inter alia, il pagamento del prezzo dovuto a Regione Lombardia per l'acquisizione di MISE, nonché il rifinanziamento del prezzo già pagato e il pagamento del prezzo differito a favore di ASTM S.p.A., Autostrada dei Fiori S.p.A. e SATAP S.p.A. relativo alla partecipazione in MISE già acquisita da FNM in data 29 luglio 2020; (b) eventuale rifinanziamento di parte dell'indebitamento esistente in MISE; e (c) pagamento delle commissioni, dei costi e delle spese relativi all'acquisizione;
- (iv) rimborso: *bullet* alla data di scadenza;
- (v) *ranking*: pari passu, non assistito da garanzie reali o personali, ad eccezione di quanto eventualmente previsto ai sensi del contratto di finanziamento;
- (vi) interessi: variabili e pari alla somma tra EURIBOR e margine, con margine iniziale pari a 125 bps, soggetto ad incrementi trimestrali. I periodi di interessi potranno essere di tre o sei mesi;
- (vii) commissioni: calcolate e da corrispondersi secondo i termini e le condizioni previste nel contratto di finanziamento e nelle relative *fee letter*;
- (viii) casi di rimborso anticipato obbligatorio: in linea con la prassi di mercato per operazioni della specie, nonché nel caso di emissione di strumenti di equity, titoli obbligazionari o assunzione di indebitamento a medio-lungo termine, con applicazione di specifici *carve-out* previsti nel contratto di finanziamento;



(ix) dichiarazioni e garanzie, eventi rilevanti, obblighi generali: in linea con la prassi di mercato, ivi inclusi limiti alla cessione di beni, alla concessione di finanziamenti infragruppo nonché alle acquisizioni, soggette a *basket* e specifici *carve-out* previsti nel contratto di finanziamento;

(x) parametri finanziari: da verificarsi con riferimento al bilancio consolidato di Gruppo alle date di calcolo del 30 giugno e del 31 dicembre di ogni esercizio.

Grazie al recente ottenimento da parte di FNM del *rating investment grade* (BBB- da parte di Fitch e Baa3 da parte di Moody's, entrambi con *outlook* stabile), si prevede di rifinanziare il Finanziamento Bridge ridefinendo nel modo più efficiente la struttura finanziaria a medio lungo termine a supporto del futuro sviluppo strategico, anche attraverso l'accesso al mercato dei capitali.

Si segnala che in data 21 luglio 2020, il prestito obbligazionario denominato "FNM S.p.A. 2015 – 2020", emesso in data 21 luglio 2015 per 58 milioni di Euro ed interamente sottoscritto da Finlombarda S.p.A., è stato interamente rimborsato e con pari valuta è stata pagata la decima e ultima cedola semestrale relativa al periodo di godimento 21 gennaio 2020 – 21 luglio 2020. In relazione al contratto di gestione speciale di Tesoreria stipulato con Finlombarda, il rimborso del deposito di 48 milioni di Euro è avvenuto da parte di Finlombarda in data 29 luglio 2020. In data 25 settembre 2020 Finlombarda ha rimborsato le plusvalenze della gestione rilevate, pari a 379 migliaia di Euro.

Infine, in data 29 gennaio 2021 FNM ha estinto integralmente il finanziamento in *Pool* sottoscritto il 7 agosto 2018, in quanto non più coerente con la struttura finanziaria del Gruppo, rimborsando in via anticipata tutto l'ammontare utilizzato pari a 50 milioni di Euro.

### 6.3 INVESTIMENTI

Gli investimenti dell'esercizio ammontano globalmente a 173,3 milioni di Euro contro i 194,1 milioni di Euro dell'esercizio precedente.

In particolare:

- sono stati realizzati **investimenti con fondi pubblici** per un ammontare di 105,1 milioni di Euro (153,6 milioni di Euro nell'esercizio comparativo), che si riferiscono ad interventi di rinnovo del materiale rotabile per 69,7 milioni di Euro, e di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura per 35,4 milioni di Euro. Nel dettaglio tali interventi si riferiscono principalmente al rinnovo dell'armamento nelle tratte Saronno – Como, Bovisa – Seveso – Mariano Comense e Saronno Malnate, blocco automatico reversibile nella tratta Saronno – Como e Saronno Varese, alla riqualificazione e messa a standard della stazione di Borgo San Giovanni (Brescia), alla realizzazione



del sistema di supporto della condotta di rete; nonché al potenziamento della tratta ferroviaria Milano Affori – Varedo;

- sono stati effettuati **investimenti finanziati con mezzi propri** di competenza dell'esercizio 2020 per 68,2 milioni di Euro (40,4 milioni di Euro nel 2019) che si riferiscono principalmente all'immissione in servizio di 4 convogli TILO (38,0 milioni di Euro), 2 locomotive E744 Effishunter (3,8 milioni di Euro), 5 nuovi autobus urbani alimentati a metano (con relative dotazioni di bordo) (1,1 milioni di Euro), 3 nuovi autobus extraurbano alimentato a gasolio (0,7 milioni di Euro). Gli investimenti includono anche agli acconti pagati per la fornitura dei treni ad idrogeno (14,1 milioni di Euro), delle attività di revamping dei rotabili TAF (3,8 milioni di Euro) e di ulteriori 4 convogli TILO (1,9 milioni di Euro). Sono stati inoltre effettuati investimenti per 1,4 per lo sviluppo di moduli aggiuntivi del sistema applicativo SAP.

## 7 ANDAMENTO ECONOMICO SEGMENTI DI BUSINESS

Nella seguente tabella è rappresentato l'andamento economico dei segmenti di business consolidati nei due esercizi in esame, al lordo delle elisioni *intercompany*:

Importi in milioni di Euro	2020					2019				
	Gestione infrastruttura ferroviaria	Trasporto passeggeri su gomma	Rosco & Services	Elisioni	Totale	Gestione infrastruttura ferroviaria	Trasporto passeggeri su gomma	Rosco & Services	Elisioni	Totale
Ricavi verso terzi	118,5	88,5	71,7		278,7	116,9	111,7	70,2		298,8
Ricavi intercompany	5,8	6,2	12,3	(24,3)	.0	5,9	6,6	12,4	(24,9)	.0
Contributi per investimenti finanziati al netto dei costi	2,6				2,6	1,8				1,8
<b>Ricavi di settore</b>	<b>126,9</b>	<b>94,7</b>	<b>84,0</b>	<b>(24,3)</b>	<b>281,3</b>	<b>124,6</b>	<b>118,3</b>	<b>82,6</b>	<b>(24,9)</b>	<b>300,6</b>
<b>EBITDA rettificato</b>	<b>5,8</b>	<b>10,0</b>	<b>54,3</b>		<b>70,1</b>	<b>4,1</b>	<b>13,2</b>	<b>52,3</b>		<b>69,6</b>
<b>EBITDA rettificato%</b>	<b>8%</b>	<b>14%</b>	<b>77%</b>			<b>6%</b>	<b>19%</b>	<b>75%</b>		
<b>EBITDA</b>	<b>5,8</b>	<b>10,0</b>	<b>52,4</b>		<b>68,2</b>	<b>6,7</b>	<b>13,2</b>	<b>51,1</b>		<b>71,0</b>
<b>EBITDA %</b>	<b>9%</b>	<b>15%</b>	<b>77%</b>			<b>9%</b>	<b>19%</b>	<b>72%</b>		
<b>Risultato operativo</b>	<b>3,6</b>	<b>(1,7)</b>	<b>24,5</b>		<b>26,4</b>	<b>4,4</b>	<b>1,7</b>	<b>24,2</b>		<b>30,3</b>

### 7.1 GESTIONE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Nel *segment* "Gestione infrastruttura ferroviaria" vengono comprese le attività di gestione delle infrastrutture ferroviarie, rami Milano e Iseo - che si estendono su 330 km di rete e comprendono 120 stazioni -, in concessione, nonché le attività di progettazione e gestione terminalistica. Con Delibera della Giunta Regionale n. X/4823 del 15 febbraio 2016, Regione Lombardia ha disposto il rinnovo della Concessione a FERROVIENORD S.p.A. per la realizzazione, l'esercizio e la gestione della Rete Ferroviaria Regionale dal 18 marzo 2016 al 31 ottobre 2060.

L'Atto di concessione include attività di realizzazione, gestione, manutenzione dell'infrastruttura

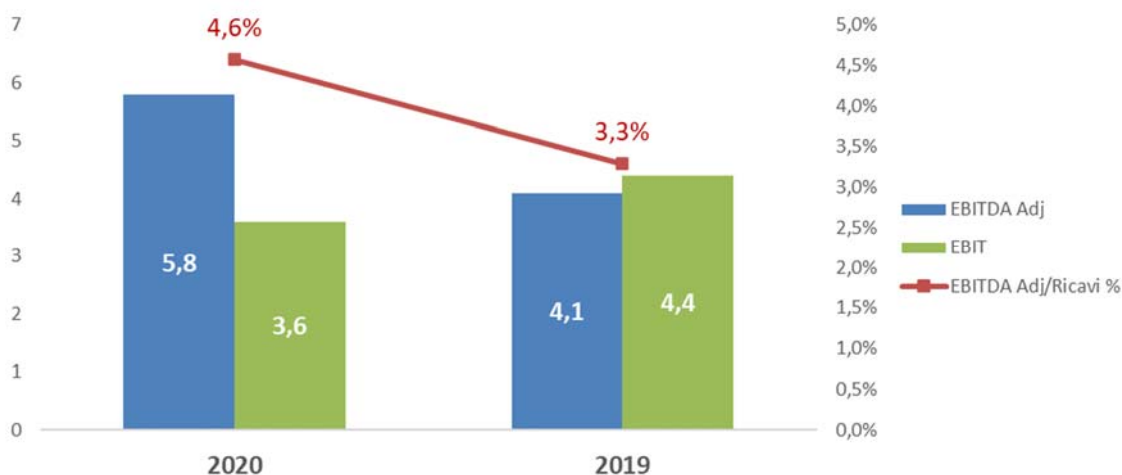
ferroviaria, il potenziamento e l'ammodernamento della rete, la gestione della circolazione, l'allocazione della capacità. Al concessionario spettano inoltre i compiti di acquisizione e gestione in via non esclusiva della flotta necessaria a svolgere i servizi ferroviari, la valorizzazione del patrimonio 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, come di seguito riportato.

L'attività è svolta dalla controllata FERROVIENORD, in sinergia con la controllata NORD\_ING, che segue l'implementazione delle opere di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria, dei lavori di potenziamento e delle attivazioni di nuovi impianti.

L'attività di gestione terminalistica è svolta dalla controllata Malpensa Intermodale che gestisce il terminal di Sacconago, nel comune di Busto Arsizio (VA), nonché dalla controllata Malpensa Distripark, che si occupa dello sviluppo immobiliare di aree terminalistiche.

<i>Importi in milioni di Euro</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>Diff.</b>	<b>Diff. %</b>
Contratti e contributi pubblici	100,5	99,6	0,9	0,9%
Noleggio materiale rotabile	9,3	8,5	0,8	9,4%
Altri ricavi	17,1	16,5	0,6	3,6%
<b>Totale Ricavi</b>	<b>126,9</b>	<b>124,6</b>	<b>2,3</b>	<b>1,8%</b>

<b>EBITDA Adj</b>	<b>5,8</b>	<b>4,1</b>	<b>1,7</b>	<b>41,5%</b>
<b>EBITDA Adj %</b>	<b>5%</b>	<b>3%</b>		
<b>EBIT</b>	<b>3,6</b>	<b>4,4</b>	<b>-0,8</b>	<b>-18,2%</b>



I ricavi del segmento si attestano a 126,9 milioni di Euro in crescita di 2,3 milioni di Euro (+ 1,8%) rispetto ai 124,6 milioni di Euro dell'esercizio precedente.

In particolare, i ricavi relativi ai contratti e contributi pubblici sono incrementati di 0,9 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente, prevalentemente grazie a maggiori proventi legati alle attività ed ai lavori sugli investimenti finanziati da Regione Lombardia, previsti dal Contratto di Programma, che hanno compensato una leggera riduzione del corrispettivo derivante dal Contratto di Servizio di gestione dell'infrastruttura a seguito della rimodulazione della programmazione ferroviaria e della riduzione del numero delle stazioni aperte al servizio viaggiatori, oltre che dal meccanismo di efficientamento previsto dal Contratto. I ricavi da noleggio materiale rotabile si incrementano di 0,8 milioni di Euro, in relazione all'entrata in esercizio di nuovo materiale rotabile.

Gli altri ricavi aumentano di 0,6 milioni di Euro per effetto della vendita di alcuni residui di magazzino e della crescita della gestione terminalistica, che genera ricavi per circa 1,2 milioni di Euro in più rispetto all'esercizio precedente.

L'incremento dell'EBITDA Rettificato del *segment*, di 1,7 milioni di Euro (da 4,1 a 6,2 milioni di Euro), tiene anche conto dei maggiori costi per attività di manutenzione eseguite in particolare durante il periodo del *lockdown*, nonché, di contro, di un minore costo del lavoro derivante dalla riduzione dell'organico medio (-14 unità) a parità di costo medio, oltre a maggiori costi per la gestione terminalistica a seguito dello sviluppo della stessa.

### **Contratto di Servizio per la gestione dell'infrastruttura**

FERROVIENORD ha sottoscritto in data 16 marzo 2016 con Regione Lombardia, il Contratto di Servizio per la Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria per il periodo 18 marzo 2016 – 31 dicembre 2022. Nel Contratto di Servizio le caratteristiche dei servizi e delle prestazioni offerte sono individuate – ai fini della definizione del corrispettivo – attraverso lo strumento del Catalogo, che articola le prestazioni del Concessionario in base ai seguenti ambiti:

- Servizi alle imprese ferroviarie: A. Circolazione e B. Manutenzione ordinaria dell'infrastruttura;
- Servizi ai cittadini: C. Servizi di stazione e di accessibilità al sistema e G. Valorizzazione del patrimonio storico;
- Servizi all'ente concedente: D. Acquisto e gestione della flotta regionale;
- Servizi interni: E. Ingegneria e Sviluppo Infrastruttura, Patrimonio, F. Funzioni specifiche del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria e H. Funzioni generali e amministrative.

Pertanto FERROVIENORD si impegna 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*).

Il corrispettivo – rispetto alla previsione del Contratto di Servizio precedente (corrispettivo unico a forfait) – è calcolato sulle diverse voci del catalogo dei servizi e prestazioni sulla base di elementi fisici quali la produzione effettiva (treni-km), l'estensione fisica della rete (km di binario), l'arco di servizio di presenziamento dei posti di circolazione, il numero e la tipologia delle stazioni in esercizio della rete.

È inoltre previsto un corrispettivo specifico per l'implementazione di un servizio di *car sharing* per incentivare la mobilità elettrica a basso impatto ambientale, che estende il perimetro delle attività in capo al Concessionario.

Il Contratto introduce, in forma innovativa, una progressiva riduzione (c.d. "*efficientamento*" del 2%) del corrispettivo previsto dal catalogo dei servizi e delle prestazioni, ad eccezione dei servizi connessi ai processi attinenti alla sicurezza (Circolazione, Gestione Flotta Regionale, Sicurezza Esercizio ed Accesso rete). Al riguardo è stato però previsto contrattualmente di destinare la quota risultante dall'efficientamento al programma di manutenzione straordinaria disciplinato nel Contratto di Programma.

Regione Lombardia ha approvato con DGR n. 7725 del 15 gennaio 2018 un aggiornamento del Contratto di Servizio recepito in data 14 febbraio 2018, dal Consiglio di Amministrazione di

FERROVIENORD.

Nel corso del 2020 è stato attivato con Regione un tavolo di lavoro per procedere all'aggiornamento del Contratto di Servizio in relazione alla previsione del pagamento diretto del pedaggio da parte di tutte le imprese ferroviarie a partire da dicembre 2021 per adeguarsi alle prescrizioni della Delibera n. 139/2019 di ART (Autorità Regolazione Trasporti).

### **Contratto di programma per gli investimenti sulla rete in concessione**

In data 28 luglio 2016 – a seguito della Delibera di Giunta Regionale n. X/5476 del 25 luglio 2016 – è stato sottoscritto il nuovo “*Contratto di Programma per gli investimenti e le manutenzioni straordinarie sulla rete ferroviaria regionale in concessione a FERROVIENORD S.p.A. tra Regione Lombardia e FERROVIENORD S.p.A. relativo al periodo 28/07/2016 - 31/12/2022*”. Il Contratto di Programma definisce:

1. gli interventi per il rinnovo, ampliamento e ammodernamento dell'infrastruttura e degli impianti tecnologici, ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura e del conseguimento di elevati livelli di sicurezza in coerenza con quanto stabilito dal Programma Regionale Mobilità e Trasporti – PRMT per un ammontare complessivo pari a 726 milioni di Euro;
2. gli interventi volti al mantenimento in efficienza della rete aventi carattere di straordinaria manutenzione secondo quanto previsto nel Contratto di Servizio del 16 marzo 2017 per un ammontare complessivo pari a 89,2 milioni di Euro.

La Regione Lombardia con DGR n. 7645 del 28 dicembre 2017 ha approvato un aggiornamento della programmazione, recepito in data 14 febbraio 2018 dal Consiglio di Amministrazione di FERROVIENORD, che prevede:

- l'introduzione di due nuove tabelle di interventi per la sicurezza del Ramo Milano e per l'intervento di potenziamento infrastrutturale legato alla realizzazione del collegamento ferroviario della stazione di Malpensa T2 con la linea RFI del Sempione;
- risorse finanziarie aggiuntive per circa 150 milioni di Euro;
- l'inserimento nella programmazione di importanti interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico, quali l'implementazione dei sistemi di sicurezza ferroviaria del ramo Milano e l'ammodernamento e potenziamento infrastrutturale del Nodo di Bovisa e la realizzazione del nuovo ACCM (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione),

Successivamente, Regione Lombardia, con DGR n. 383 del 23 luglio 2018 ha approvato un secondo aggiornamento che prevede in particolare la programmazione di nuove risorse finanziarie e la

conseguente individuazione di nuovi interventi, riconosciuti prioritari per la sicurezza ferroviaria e la regolarità ed il potenziamento del servizio:

Dal punto di vista delle risorse finanziarie si confermano complessivamente le risorse finanziarie programmate nel Contratto di Programma sottoscritto il 28 luglio 2016 e aggiornato il 28 dicembre 2017, alle quali si sono aggiunti 65 milioni di Euro. Inoltre, Regione Lombardia ha già previsto l'allocazione dell'importo di 40 milioni di Euro, disponibili a seguito della finalizzazione dell'Atto di Transazione con il Consorzio CONFEMI.

Con DGR n. XI/2054 del 31 luglio 2019 Regione Lombardia ha approvato il terzo aggiornamento ed in piena continuità con la pianificazione del luglio 2016, del dicembre 2017 e di luglio 2018 ha confermato la programmazione dei potenziamenti infrastrutturali, necessari per garantire lo sviluppo del servizio. Complessivamente si confermano le risorse finanziarie programmate nel CdP sottoscritto il 28 luglio 2016 e aggiornato il 28 dicembre 2017 e il 23 luglio 2019, alle quali si aggiungono 53,3 milioni di Euro di risorse regionali.

Infine, con **DGR n. XI-4010 del 14 dicembre 2020** Regione Lombardia ha approvato il quarto aggiornamento, che recepisce in particolare il cd. "*PIANO MARSHALL*" - *PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI PER LA RIPRESA ECONOMICA*, approvato da Regione Lombardia con DGR n. 3531 del 5 agosto 2020 e aggiornato con DGR n. 3749 del 30 ottobre 2020. Quest'ultimo prevede sull'orizzonte temporale 2021/2027 finanziamenti per FERROVIENORD per un totale di oltre 371 milioni di Euro per interventi infrastrutturali, che includono, tra l'altro, rinnovo impianti (SSE, TE, Armamento, Segnalamento (ACCM), TVCC e Tele-indicatori, Antincendio), implementazione applicazioni 5G, manutenzione predittiva, opere sostitutive di PL, installazione di grembiali sui PL intera rete, lo sviluppo del Polo tecnologico unità manutentive di Saronno e lo sviluppo del Terminal di Sacconago.

Le regole di gestione previste dal Contratto di Programma in merito alle procedure approvative ed alle modalità di erogazione delle risorse saranno pertanto estese ai progetti infrastrutturali del "*PIANO MARSHALL*".

È inoltre prevista la copertura finanziaria completa per il progetto del Collegamento del Terminal 2 di Malpensa con la Linea RFI del Sempione (per 211 milioni di euro a carico di Regione, Stato ed Unione Europea).

### **Fornitura materiale rotabile**

FERROVIENORD provvede per conto di Regione Lombardia all'acquisto, gestione, manutenzione e custodia del materiale rotabile ferroviario.

Con Delibera di Giunta Regionale del 24 luglio 2017 recante “PROGRAMMA DI ACQUISTO DI MATERIALE ROTABILE PER IL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE PER GLI ANNI 2017-2032 E INTEGRAZIONE DELLE FORNITURE DEL PROGRAMMA DI ACQUISTO DI MATERIALE ROTABILE DI CUI ALLA DGR N. X/4177 DEL 16/10/2015” Regione Lombardia ha deliberato di approvare il programma delle forniture di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017-2032 così articolato:

- n. 100 Elettromotrici ad alta capacità (EMU) di cui n. 60 a configurazione lunga e n. 40 a configurazione corta;
- n. 30 Automotrici diesel (DMU);
- n. 31 Elettromotrici a media capacità (EMU).

per un totale di 161 treni, autorizzando FERROVIENORD a provvedere all’acquisto, gestione, manutenzione e custodia del materiale rotabile ferroviario con l’obbligo per il concessionario di assegnarlo in uso alle imprese ferroviarie indicate da Regione Lombardia.

Il programma di fornitura del materiale rotabile trova copertura nell’importo complessivo di 1.607 milioni di Euro sul bilancio regionale 2017-2019 e sui bilanci degli esercizi 2020-2032, inclusivo degli oneri per il ricorso al mercato da parte di FERROVIENORD per l’anticipazione – rispetto alle disponibilità del bilancio regionale – delle risorse necessarie al rispetto delle condizioni contrattuali di pagamento delle forniture da completarsi entro il 2025 e degli oneri per spese generali di gestione commessa – previste per FERROVIENORD dal Contratto di Servizio – nella misura dell’1% dell’importo dei contratti di fornitura di treni.

FERROVIENORD – al fine di dare attuazione al mandato conferito dalla Regione Lombardia – ha affidato a FNM il mandato a espletare – anche in nome e per conto di FERROVIENORD – le necessarie procedure di gara utilizzando il “SISTEMA DI QUALIFICAZIONE PER FORNITURA E MANUTENZIONE DI MATERIALE ROTABILE FERROVIARIO”, adottato dalla stessa FNM. A tal fine è stato pubblicato sulla Gazzetta Unione Europea n. S149 del 5 agosto 2017 l’avviso con il quale – ai sensi dell’art. 134 comma 3 D. Lgs. N. 50/2016 – FERROVIENORD S.p.A. ha comunicato l’utilizzo del sistema di qualificazione delle imprese per la manutenzione di materiale rotabile, istituito da FNM S.p.A.

Lo stato di attuazione del programma al 31 dicembre 2020 risulta essere il seguente:

- **Fornitura dei convogli ad Alta Capacità**

Per la fornitura dei 100 convogli ad Alta Capacità (EMU) – a seguito della gara avviata in data 25 ottobre 2017 – in data 12 settembre 2018 è intervenuta:

- la sottoscrizione – da parte di FNM S.p.A. – dell’Accordo Quadro con Hitachi Rail Italy S.p.A. (“Hitachi”) della durata di 8 anni, avente ad oggetto la fornitura di 120 elettrotreni nuovi ad





Alta Capacità, bidirezionali, a composizione bloccata, a trazione elettrica 3kVc.c., nonché il servizio di manutenzione programmata di 1° livello e di manutenzione correttiva per atti vandalici ed eventi accidentali e la fornitura della scorta tecnica;

- la sottoscrizione – da parte di FERROVIENORD S.p.A. – del 1^ Contratto Applicativo con Hitachi per la fornitura di 30 Convogli in configurazione corta (4 casse) per un importo totale di 237,5 milioni di Euro.

Il programma contrattuale delle consegne prevedeva la consegna del primo treno nel mese di maggio 2020 ed a seguire la consegna di due treni ogni mese. L'emergenza COVID-19 ha determinato un ritardo nelle consegne dei treni da parte di Hitachi e nel rilascio dell'AISM (Autorizzazione Immissione Sul Mercato) da parte di ANSF.

Alla data del 31 dicembre 2020 sono stati consegnati 4 treni: in data 15 settembre 2020 i convogli n. 1 e 2 (ETR421.015 e ETR421.016), prodotti nello stabilimento di Pistoia; in data 4 dicembre 2020 il convoglio n. 3 (ETR421.017), primo prodotto nello stabilimento di Reggio Calabria e in data 29 dicembre 2020 il convoglio n. 4 (ETR421.014).

La consegna degli ulteriori 26 treni è prevista entro il mese di novembre 2021.

FERROVIENORD S.p.A. ha sottoscritto in data 23 novembre 2020 con Hitachi il 2^ Contratto Applicativo per la fornitura di 20 convogli a configurazione lunga (5 casse) per un importo totale di € 186.340.000,00. Le consegne sono previste a partire dal mese di dicembre 2021, in continuità rispetto al completamento delle consegne del primo contratto applicativo, con ultimazione nel mese di settembre 2022.

Per gli ulteriori 50 convogli (10 a configurazione corta e 40 a configurazione lunga) il 3^ contratto Applicativo per un importo di € 451.850.000,00 sarà sottoscritto da FERROVIENORD entro il mese di settembre 2021 (ovvero 1 anno prima della conclusione della fornitura del secondo contratto applicativo) in tempi compatibili con il completamento del programma entro il 2024.

- **Fornitura dei convogli Diesel**

Per la fornitura dei 30 convogli Diesel (DMU) – a seguito della gara avviata in data 16 novembre 2017 – in data 21 novembre 2018 è intervenuta:

- la sottoscrizione – da parte di FNM S.p.A. – dell'Accordo Quadro con Stadler Bussnang AG. della durata di 8 anni, avente ad oggetto la fornitura di 50 convogli ferroviari nuovi bidirezionali, a composizione bloccata, a trazione diesel-elettrica, nonché il servizio di manutenzione programmata di 1° livello e di manutenzione correttiva per atti vandalici ed eventi accidentali e la fornitura della scorta tecnica;
- la sottoscrizione – da parte di FERROVIENORD S.p.A. – del 1^ Contratto Applicativo con Stadler Bussnang AG per la fornitura di 30 Convogli per un importo di 191,9 milioni di Euro.



L'emergenza COVID-19 ha determinato un ritardo nell'avvio delle attività di produzione in Polonia da parte del fornitore, che ha proposto un piano aggiornato di messa a disposizione dei convogli, che prevede un iniziale ritardo di tre mesi sulla consegna dei primi tre treni (ora previsti a febbraio 2022 anziché a novembre 2021, dicembre 2021 e gennaio 2022) e un successivo recupero del ritardo con l'ultimazione anticipata delle consegne a maggio 2024.

- **Fornitura dei convogli a Media Capacità**

Per la fornitura dei 31 convogli a Media Capacità in data 14 novembre 2019 è avvenuta l'aggiudicazione da parte di FNM della gara ad Alstom Ferroviaria S.p.A. ("Alstom") a seguito del deposito in data 8 novembre 2019 da parte del Tribunale Amministrativo Regionale (TAR) per la Lombardia del dispositivo della sentenza sul ricorso R.G. n. 1032/2018, proposto da CAF S.A., con la quale, pronunciando definitivamente sul ricorso e sui motivi aggiunti, li respinge in ogni loro domanda, condannando il ricorrente al pagamento di tutte le spese. In data 20 novembre 2019 è intervenuta:

- la sottoscrizione - da parte di FNM S.p.A. - dell'Accordo Quadro con Alstom della durata di 8 anni, avente ad oggetto la fornitura di 61 elettrotreni nuovi a Media Capacità, bidirezionali, a composizione bloccata, a trazione elettrica 3kVc.c., nonché il servizio di manutenzione programmata di 1° livello e di manutenzione correttiva per atti vandalici ed eventi accidentali e la fornitura della scorta tecnica.
- la sottoscrizione - da parte di FERROVIENORD S.p.A. - del 1° Contratto Applicativo con Alstom per la fornitura di 31 Convogli per un importo totale di 193,8 milioni di Euro.

Il programma contrattuale delle consegne prevedeva la consegna del primo treno nel mese di marzo 2022 ed a seguire la consegna di un treno ogni mese. L'emergenza COVID-19 ha determinato un ritardo nell'avvio delle attività di produzione da parte del fornitore, che ha proposto un piano aggiornato di messa a disposizione dei convogli, che prevede un ritardo di due mesi (il primo convoglio è previsto a maggio 2022, anziché a marzo 2022) rispetto al quale Alstom ha definito un piano di recupero, in modo da completare le consegne nel mese di agosto 2024 anziché nel mese di settembre 2024, come da originario programma contrattuale.

A seguito dell'ulteriore ricorso, proposto da CAF S.A., avverso la sentenza n. 2439/19 del TAR Milano, il Consiglio di Stato con sentenza n. 04996/2020, pubblicata il 10 agosto 2020, si è definitivamente pronunciato sul ricorso in appello (RG n. 10034/2019) confermando la legittimità dell'esclusione di CAF dalla gara in oggetto e condannando la stessa ricorrente al pagamento delle spese di lite.

L'ulteriore giudizio promosso da CAF dinanzi al TAR Milano (RG n. 02626/2019) per l'annullamento del provvedimento di aggiudicazione in favore di Alstom della gara in oggetto e



sospeso in attesa della definizione del giudizio pendente davanti al Consiglio di Stato, è dichiarato è stato dichiarato estinto con il Decreto del Presidente del TAR Milano n. 11/2021, pubblicato in data 8 gennaio 2021.

Inoltre, con Delibera di Giunta Regionale n. XI/1619 in data 15 maggio 2019 Regione Lombardia ha deliberato di:

- a) approvare, ad integrazione del Programma di Acquisto Originario, il Programma di Acquisto Integrativo che si compone di:
- n. 10 convogli a media capacità della tipologia "Pop";
  - n. 5 convogli ad alta capacità della tipologia "Rock";
- con costi a carico delle economie derivate dall'affidamento delle prime due gare per i treni Alta Capacità ed i treni Diesel;
- b) autorizzare FERROVIENORD a provvedere all'acquisto, gestione, manutenzione e custodia, in aggiunta al materiale rotabile ferroviario oggetto del Programma di Acquisto Originario, anche del materiale rotabile ferroviario oggetto del Programma di Acquisto Integrativo, ai sensi del vigente Contratto di servizio, con l'obbligo per il concessionario di assegnarlo in uso alle imprese ferroviarie titolari del contratto di servizio con Regione Lombardia.

In data 1° luglio 2019 è stato quindi sottoscritto tra TRENITALIA, Alstom e FERROVIENORD l'atto di cessione del contratto di fornitura di n. 10 treni POP per un importo complessivo di 60,4 milioni di Euro. L'emergenza COVID-19 ha determinato un ritardo nelle consegne previste (luglio 2020), che sono state comunque completate nel mese di ottobre 2020.

In data 25 luglio 2019 è stato sottoscritto tra TRENITALIA, Hitachi Rail e FERROVIENORD l'atto di cessione del contratto di fornitura di n. 5 treni ROCK per un importo complessivo di 45,7 milioni di Euro. L'emergenza COVID-19 ha determinato un ritardo nelle consegne previste (marzo 2020), che sono state comunque completate nel mese di ottobre 2020.

In relazione alla strategia finanziaria, necessaria a coniugare l'esigenza temporale di acquisizione dei nuovi treni entro il 2025 con i flussi finanziari autorizzati con la Legge Regionale che verranno erogati durante gli esercizi 2017-2032, FERROVIENORD in data 31 maggio 2018 ha stipulato con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDP) un contratto di finanziamento finalizzato a soddisfare il connesso fabbisogno finanziario. Con la sottoscrizione del Contratto di Finanziamento, CDP si è impegnata a concedere a FERROVIENORD risorse finanziarie per un importo massimo pari a 650 milioni di Euro. Si precisa che la provvista per l'erogazione di tale importo verrà messa a disposizione di CDP da parte della Banca Europea per gli Investimenti. Le principali condizioni del contratto di finanziamento possono essere riassunte come segue:

- modalità di erogazione: erogazione, a partire dal 1° gennaio 2021, in *tranches* da parte di CDP, previa richiesta di utilizzo da parte di FERROVIENORD, ciascuna delle quali di importo non inferiore a Euro 30 milioni (o al minor importo del finanziamento disponibile). Ogni erogazione avverrà subordinatamente al soddisfacimento, da parte di FERROVIENORD, di alcune condizioni sospensive tra le quali, *inter alia*, la trasmissione del cronoprogramma relativo allo stato di avanzamento del programma di acquisto;
- modalità di rimborso: *amortizing*;
- termine di rimborso: tutti gli importi erogati dovranno essere rimborsati entro il 31 luglio 2032. Il rimborso degli importi avverrà, secondo il relativo piano di ammortamento, il 31 luglio di ogni anno a partire dal primo giorno tra (i) il 31 luglio 2026 e (ii) il 31 luglio dell'anno in cui è previsto il pagamento, da parte di Regione Lombardia a favore di FERROVIENORD, del primo credito a valere sulla convenzione attuativa del programma di acquisto;
- tasso di interesse: da determinarsi con riferimento a ciascun prestito erogato a valere sul contratto di finanziamento, sulla base del tasso di interesse applicato da BEI sugli importi resi disponibili a CDP, incrementato di un margine;
- impegni finanziari di FERROVIENORD: impegno a non assumere e a non mantenere indebitamento finanziario, salve le ipotesi di indebitamento finanziario consentito;
- altri impegni: *standard* per questa tipologia di operazioni, ivi incluse le clausole di *negative pledge* e le limitazioni poste all'importo dell'utile distribuibile, ferma restando la possibilità di trasferimenti di cassa a favore di FNM a valere sul contratto di c.d. *cash pooling* di gruppo;
- previsioni di rimborso anticipato: incluse nel Contratto di Finanziamento sulla base di quanto solitamente previsto dal mercato per questa tipologia di operazioni, connesse, *inter alia*, al mancato rispetto degli impegni da parte di FERROVIENORD nonché alle ipotesi di c.d. *change of control* relativamente a FERROVIENORD e FNM.

A garanzia delle obbligazioni derivanti dal finanziamento e sino alla concorrenza del 150% dell'importo massimo in linea capitale di quest'ultimo (975 milioni di Euro), FERROVIENORD ha costituito le seguenti garanzie in attuazione delle previsioni del finanziamento stesso: (a) un pegno su crediti in favore di CDP e BEI, costituito sui contributi destinati dalla Regione Lombardia a FERROVIENORD per finanziare fino ad un importo di 1.607 milioni di Euro il programma di acquisto di materiale rotabile di cui alle deliberazioni n. X/6932 del 24 luglio 2017 e DGR n. X/7643 del 28 dicembre 2017; e (b) un ulteriore pegno in favore degli stessi istituti finanziatori sui conti correnti aperti dalla Società in attuazione del contratto di finanziamento.

In data 11 luglio 2019 è stata sottoscritta tra FERROVIENORD e Regione Lombardia una convenzione di attuazione del Mandato, così come integrato – rispetto al Mandato Originario – dal

Mandato Integrativo, per l'implementazione del Programma di Acquisto, così come integrato – rispetto al Programma di Acquisto Originario – dal Programma di Acquisto Integrativo; in data 2 agosto 2019 è stato quindi stipulato tra FERROVIERNORD e Cassa Depositi e Prestiti l'atto modificativo del contratto di finanziamento sottoscritto in data 31 maggio 2018.

Con la Delibera di Giunta Regionale n. XI/3531 del 5 agosto 2020 "PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI PER LA RIPRESA ECONOMICA" (cd. "Piano Marshall") Regione Lombardia ha previsto nell'Allegato 3 un finanziamento di 351 Milioni di Euro per l'intervento "Acquisizione treni per potenziamento servizio su direttrice Milano/Sondrio/Tirano e Milano/Aeroporti". In particolare sono state individuate le seguenti tipologie di convogli da acquistare:

- 1) n. 10 Caravaggio Hitachi da destinare al servizio c.d. "Malpensa Express";
- 2) n. 20 Donizetti Alstom da accoppiare, da destinare al servizio c.d. "Valtellina";
- 3) n. 16 Caravaggio Hitachi da destinare al servizio c.d. "Orio al Serio".

con obiettivo di messa in servizio dei treni in tempo utile per le Olimpiadi Invernali di Milano – Cortina del 2026.

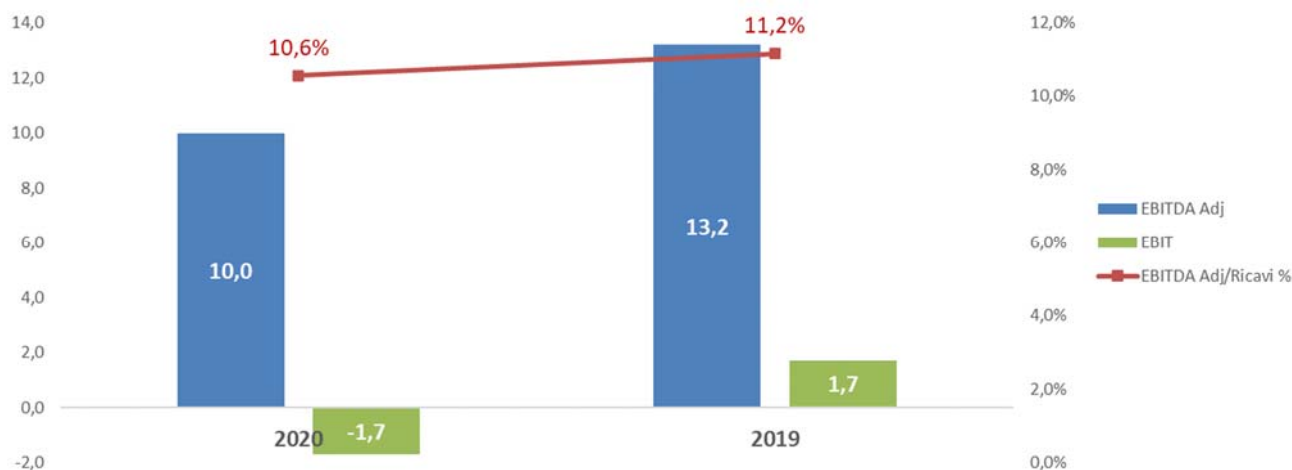
A seguito delle Delibere di mandato di Regione Lombardia si procederà alla sottoscrizione dei contratti applicativi a valere sugli Accordi Quadro di FNM con Alstom e Hitachi.

## 7.2 TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA

Il *segment* "Trasporto passeggeri su gomma" è stato particolarmente colpito dall'emergenza epidemiologica: i ricavi hanno registrato una diminuzione di 23,6 milioni di Euro (-19,9 %) da 118,3 a 94,7 milioni di Euro nel 2020.

<i>Importi in milioni di Euro</i>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>Diff.</b>	<b>Diff. %</b>
Contratti e contributi pubblici	47,6	46,4	1,2	2,6%
Servizi di trasporto	35,3	62,3	(27,0)	-43,3%
Altri ricavi	11,8	9,6	2,2	22,9%
<b>Totale Ricavi</b>	<b>94,7</b>	<b>118,3</b>	<b>(23,6)</b>	<b>-19,9%</b>

<b>EBITDA Adj</b>	<b>10</b>	<b>13,2</b>	<b>-3,2</b>	<b>-24,2%</b>
<b>EBITDA Adj %</b>	<b>11%</b>	<b>11%</b>		
<b>EBIT</b>	<b>-1,70</b>	<b>1,7</b>	<b>-3,4</b>	<b>ns</b>



In particolare:

- i ricavi derivanti da contratti e contributi pubblici hanno evidenziato una crescita del 2,6% rispetto all'anno precedente principalmente per effetto della Legge 24 aprile 2020, n. 27 (art. 92 comma 4-*bis*) che ha previsto il riconoscimento dei corrispettivi sulla base della programmazione contrattuale, nonostante la rimodulazione dell'offerta attuata a seguito dell'emergenza epidemiologica, e dell'effetto economico delle misure compensative (pari a circa 4,1 milioni di Euro, a compensazione dei mancati ricavi da bigliettazione) introdotte dalla Legge 17 Luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto "Decreto Rilancio"), dalla Legge 13 Ottobre 2020, n. 126 (art. 44, cosiddetto "Decreto Agosto") e dalla Legge 18 dicembre 2020 nr.176 (art. 22 ter, cosiddetto "Decreto Ristori bis");
- i ricavi derivanti dai servizi di trasporto e quindi relativi alla bigliettazione, ai servizi sostitutivi svolti da FNM A per conto di Trenord, alle attività in subaffido e al *car-sharing* di E-VAI, hanno registrato nell'esercizio una contrazione pari al 43,3% per effetto della rilevante riduzione della domanda di mobilità verificatasi a seguito dell'introduzione dei divieti di circolazione durante l'emergenza sanitaria e del persistere di una minore domanda di mobilità legata alla prosecuzione della pandemia anche nell'ultimo trimestre dell'anno;
- i ricavi residuali e relativi principalmente a contributi sull'acquisto di materiale rotabile, sono aumentati a 11,8 milioni di Euro (+22,9%).

Tutte le società di questo segmento hanno attivato molte azioni per contenere gli impatti negativi derivanti dall'emergenza attraverso la riduzione delle principali voci di costo; tali misure hanno consentito di ridurre l'impatto negativo del calo dei ricavi sull'EBITDA Rettificato che passa a 10,0 milioni di Euro nel 2020 da 13,2 milioni di Euro nell'esercizio precedente.

Il segmento include dinamiche e fenomeni differenti relativi ai diversi servizi offerti e alle differenti aree territoriali in cui operano le diverse società. In particolare:

- **FNM AUTOSERVIZI**, gestisce il Trasporto Pubblico Locale nelle province di Varese, Brescia e Como, svolgendo inoltre corse sostitutive di treno in relazione ai servizi ferroviari effettuati da Trenord.

In particolare, l'attività di TPL nelle province di Varese e Brescia è svolta in regime di concessione (prorogate rispettivamente al 30 aprile 2021 e al 31 dicembre 2021 ovvero alla data di presa in carico del servizio da parte del nuovo gestore), mentre quella in provincia di Como è regolata da contratto di servizio, con durata prorogata fino al 30 aprile 2021 ovvero alla data di presa in carico del servizio da parte del nuovo gestore.

Al 31 dicembre 2020, la flotta è costituita da 157 autobus (di cui il 48% di nuova generazione<sup>9</sup>) con un'età media di circa 12 anni.

Nell'esercizio in analisi la produzione di servizi di trasporto pubblico locale ha rilevato un calo del 23,2% (a 4,3 da 5,6 milioni bus-km dell'esercizio precedente) in tutte le province per effetto della revisione dell'offerta a partire dal 24 febbraio in ragione dell'emergenza sanitaria e del conseguente *lockdown* nazionale, a fronte di un calo del numero di viaggiatori di circa il 67% (a 1,4 da 4,3 milioni) rispetto all'esercizio precedente.

I ricavi derivanti dalla bigliettazione, pari a 6,8 milioni di Euro, hanno registrato una riduzione del 41,0% nel periodo. I ricavi complessivi, pari a 18,1 milioni di Euro, hanno invece subito una contrazione più contenuta del 19,3% grazie alla stabilità dei corrispettivi da Contratto di Servizio e agli effetti compensativi del "Decreto Rilancio", del "Decreto Agosto" e del "Decreto Ristori bis", pari a 0,7 milioni di Euro.

In relazione alle future scadenze delle gare per l'assegnazione dei servizi di TPL nelle province della Regione Lombardia, occorre rilevare che l'eventuale perdita dei servizi avrebbe un impatto rilevante sui ricavi dell'azienda, ma determinerebbe altresì una proporzionale riduzione dei costi, in quanto sulla base della legislazione vigente, l'azienda subentrante deve farsi carico del personale nonché dei mezzi dedicati al servizio, mentre i depositi di proprietà della controllata rimarrebbero in proprietà alla medesima, senza obblighi di trasferimento né vincoli di utilizzo in favore del subentrante.

- **Azienda Trasporti Verona**, opera essenzialmente nel settore del trasporto passeggeri su gomma nel territorio del comune e della provincia di Verona; la società è partecipata con quote paritetiche da FNM e dall'Azienda Mobilità Trasporti S.p.A..

---

<sup>9</sup> Motori Euro5, Euro6, EEV

Nel corso dell'esercizio 2020, la produzione ha rilevato un calo del 22% a 15,4 milioni di bus-km rispetto a 19,8 milioni di bus-km del 2019, a causa della revisione dell'offerta dal 24 febbraio. Anche il numero dei passeggeri trasportati ha subito una contrazione del 40%, passando a 44,1 milioni dai 73,4 milioni del 2019, con una riduzione sostanzialmente analoga sulle tratte urbane ed extraurbane. Le vendite di biglietti e carnet a clienti occasionali invece hanno subito una maggiore contrazione rispetto a quelle degli abbonamenti.

Anche in questo caso, i ricavi da traffico (vendita di biglietti e abbonamenti) sono diminuiti a 16,1 milioni di Euro da 33,2 milioni di Euro nel 2019 (-51%). I ricavi complessivi, per effetto dei maggiori corrispettivi da Contratto di Servizio e degli effetti compensativi del "Decreto Rilancio", del "Decreto Agosto" e del "Decreto Ristori bis" (pari a circa 3,4 milioni di Euro), hanno per contro visto un contenimento del calo a -18% (a 61,0 milioni di Euro da 74,7 milioni di Euro nel 2019).

Nel mese di dicembre 2017 è stato pubblicato il bando a procedura ristretta per la scelta del gestore del trasporto pubblico di Verona e provincia, essenzialmente relativo ai servizi attualmente forniti da ATV, che prevede l'assegnazione di due lotti (uno urbano con servizio aeroporto Catullo, l'altro extraurbano comprensivo del Comune di Legnago). La società in data 11 gennaio 2018 ha presentato ricorso al TAR avverso il bando di gara e la relativa delibera della Giunta Provinciale di Verona, contestando sia la tipologia di gara prevista dal bando sia l'articolazione della stessa in lotti. Si è ancora in attesa della fissazione della prima udienza.

A dicembre 2020 con delibera 131 del Presidente della Provincia di Verona è stato formulato l'indirizzo di proseguire il procedimento di sospensione della gara, iniziato a settembre 2020 con le delibere in tal senso del Comune di Verona e del Comune di Legnago. L'art.92 c.ter del DL 18/2020 ha infatti previsto la possibilità che tutte le procedure di affidamento in corso possano essere sospese sino ad un massimo di 12 mesi dal termine dell'emergenza. Le motivazioni citate nella delibera erano le incertezze legate agli scenari futuri del TPL veronese post COVID e quelle relative all'evoluzione del progetto per la realizzazione della filovia urbana del Comune di Verona. Si ritiene di conseguenza ragionevole prevedere una ripresa della procedura non prima di 12 mesi dal termine dell'emergenza.

Si ritiene che i tre attuali contratti di servizio (Comune di Verona, Comune di Legnago e Provincia di Verona), in scadenza al 31 dicembre 2021, verranno probabilmente ulteriormente prorogati, dato che le tempistiche della procedura di gara non potranno risolversi entro l'anno.





- **La Linea**, società attiva in Veneto nel settore del trasporto pubblico locale su gomma e del noleggio autobus con conducente, anche per il tramite delle società controllate (Martinibus) e/o partecipate.

I ricavi dei servizi in subaffido hanno mostrato una contrazione del 25% per effetto della significativa riduzione dell'offerta, in seguito alle limitazioni alla circolazione imposte dalle autorità competenti in tutti i bacini di competenza (Venezia, Padova, Verona e Belluno). Nell'esercizio sono infatti stati gestiti in subaffido 3,7 milioni di chilometri, a fronte dei 5,3 milioni di chilometri registrati nel 2019. Si segnala, inoltre, la sospensione dei servizi turistici in capo a Martinibus da fine febbraio.

Complessivamente, la flotta operante nella Regione Veneto al 31 dicembre 2020, è costituita da 529 autobus, di cui il 48% di nuova generazione<sup>10</sup>, con un'età media di 13,3 anni.

- il servizio di *sharing mobility* svolto da **E-VAI** con veicoli elettrici, mira a finalizzare il completamento della mobilità pubblica e in particolare ferroviaria, secondo modelli di business tradizionali, innovativi e sostenibili.

I ricavi, pari a 4,5 milioni di Euro, hanno rilevato un significativo decremento (-18,7%) rispetto all'esercizio precedente a causa della contrazione dei volumi delle attività di *car sharing Regional Electric*, in relazione agli eventi legati all'emergenza COVID-19. Questo servizio di *car sharing* ecologico lombardo è stato sottoscritto con FERROVIENORD nell'ambito dell'impegno della stessa con Regione Lombardia a fornire un servizio di *car sharing* "ecologico" a fronte dell'erogazione di un corrispettivo di 1,8 milioni di Euro, invariato rispetto all'esercizio precedente.

Nel corso dell'esercizio, è proseguita l'attività legata ai tre modelli di servizio attualmente esistenti che si rivolgono a utenti privati (servizio *Easy Station*), amministrazioni comunali (servizio *Public*) e alle aziende private (servizio *Corporate*) che, nonostante le difficoltà del periodo, globalmente hanno avuto uno sviluppo con l'attivazione di nuovi contratti. L'innovazione dei modelli di servizio gestiti, valutati anche come integrabili tra loro in un futuro abbastanza prossimo, è stata recepita anche dalla Comunità Europea: E-Vai, infatti, partecipa a due progetti europei, I-SharE LIFE e CarE-Service Horizon 2020, in relazione ai quali sono stati rilevati, nel periodo, contributi pari a 0,8 milioni di Euro.

---

<sup>10</sup> Motori Euro5, Euro6, EEV



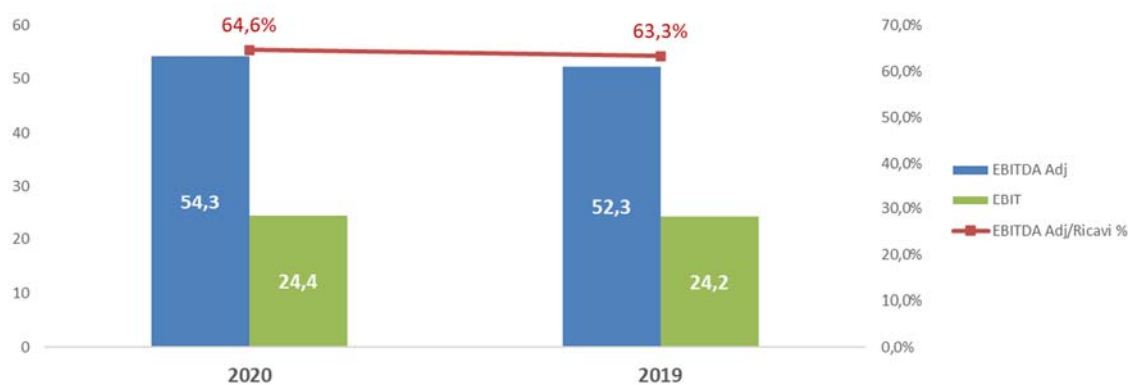
Al 31 dicembre 2020 la flotta è costituita da un totale di 242 veicoli (175 a dicembre 2019), di cui 50 dedicati al progetto *I-SharE LIFE*. Gli *E-Vai Point* sono 142 distribuiti su 79 comuni e dotati di 94 colonnine di ricarica. La presenza sul territorio è in aumento rispetto al 31 dicembre 2019, che vedeva la presenza di 112 *E-Vai Point* distribuiti su 59 comuni e dotati di 63 colonnine.

### 7.3 RO.S.CO & SERVICES

Il *segment* si riferisce ai settori di attività in cui FNM opera direttamente, e comprende l'attività di locazione di materiale rotabile alle partecipate operanti nel settore del TPL e del trasporto merci<sup>11</sup>.

Importi in milioni di Euro	2020	2019	Diff.	Diff. %
Noleggio materiale rotabile	56,9	55,8	1,1	2,0%
Altri ricavi	27,1	26,8	0,3	1,1%
<b>Totale Ricavi</b>	<b>84,0</b>	<b>82,6</b>	<b>1,4</b>	<b>1,7%</b>

<b>EBITDA Adj</b>	<b>54,3</b>	<b>52,3</b>	<b>2</b>	<b>3,8%</b>
<b>EBITDA Adj %</b>	<b>65%</b>	<b>63%</b>		
<b>EBIT</b>	<b>24,4</b>	<b>24,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,8%</b>



Le tipologie di ricavi incluse afferiscono a:

- locazione di materiale rotabile, in primo luogo a Trenord, per 56,9 milioni di Euro contro i 55,8 milioni di Euro nel 2019, in aumento del 2,0%, per effetto del noleggio operativo dei locomotori DE 520 e dei convogli TILO a Trenord e di 4 locomotive E494 ETRAXX DC a DB Cargo Italia, tale da compensare il venir meno dei ricavi di Locoitalia ceduta nel 2020. Tali maggiori ricavi compensano l'assenza dei ricavi pubblicitari, pari a 0,9 milioni di Euro

<sup>11</sup> Si rammenta che i risultati includono la controllata Locoitalia, ceduta in data 10 marzo 2020, ed inclusa nel perimetro di consolidamento al 31 dicembre 2019.

nel 2019, oltre che del provento di 0,5 milioni di Euro contabilizzato nel 2019 per la cessione del contratto di acquisto di 5 convogli Stadler;

- altri ricavi - pari a 27,1 milioni di Euro rispetto ai 26,8 milioni del 2019 - che comprendono:
  - o servizi amministrativi, ovvero la gestione mediante contratti di *service* con le società partecipate delle attività *corporate* centralizzate, quali in particolare: organizzazione ed erogazione dei servizi di contabilità, amministrazione del personale, gestione delle risorse umane, segreteria societaria, attività e consulenza legale, tesoreria, pianificazione e controllo, ICT (*Information & Communication Technology*), acquisti, gare e appalti, comunicazione, servizi generali; i ricavi di competenza, integralmente attribuibili a rapporti infragruppo, sono stati pari a 20,3 milioni di Euro contro i 20,2 milioni di Euro dell'esercizio 2019;
  - o gestione immobiliare, relativa ai canoni di locazione degli immobili di proprietà, quali il palazzo di Piazzale 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 Comasco. 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 1,3 milioni di Euro, rispetto a 1,5 milioni di Euro registrati nel 2019;
  - o l'incasso di un indennizzo assicurativo pari a 1,3 milioni di Euro nel 2020.

L'incremento di EBITDA Rettificato del *segment* a 54,3 da 52,3 milioni di Euro è principalmente attribuibile al contenimento del costo del personale, parzialmente compensato da maggiori costi per prestazioni di servizi.

Nell'ambito del segmento Ro.S.Co in cui opera la Capogruppo, si colloca la principale società a controllo congiunto, operante il servizio di Trasporto Pubblico Locale su ferro in Lombardia, Trenord, di cui di seguito si riportano i principali risultati economico-patrimoniali dell'esercizio 2020.

### ***Trenord***

Trenord è il principale operatore di trasporto ferroviario di passeggeri in Lombardia, che gestisce circa il 25% del trasporto pubblico locale in Italia, incluso il trasporto passeggeri suburbano e regionale, il collegamento aeroportuale Malpensa Express, il Passante Milanese e il servizio transfrontaliero Lombardia – Canton Ticino attraverso TILO. Il servizio ferroviario è gestito in virtù di un Contratto di Servizio con Regione Lombardia relativo al periodo 2015-2020, prorogato alle medesime condizioni per tutto il 2021 come previsto dalla Legge regionale n. 26 - Legge di stabilità 2021-2023 – (art. 2 comma 8) del 28 dicembre 2020. Al momento è in fase di negoziazione il rinnovo

del Contratto di Servizio per il periodo 2022-2031. La società gestisce inoltre i servizi ferroviari internazionali sulle direttrici del Brennero e di Tarvisio in collaborazione con Deutsche Bahn e Österreichische Bundes Bahn.

Trenord opera su una rete di circa 2.000 km distribuita su 40 direttrici e 61 linee di competenza di due gestori (FERROVIENORD del Gruppo FNM e RFI del Gruppo FS) e gestisce una flotta di oltre 400 convogli locati da FNM e TRENITALIA, o messi a disposizione, per il tramite di FERROVIENORD, da Regione Lombardia.

Nel corso del 2020 sono stati immessi in servizio i primi nuovi treni dei 176 derivanti dagli investimenti operati da Regione Lombardia, in particolare:

- 5 treni Rock ETR 521
- 10 treni “Donizetti” ETR 103/104
- 2 treni “Caravaggio” ETR 421.

A causa del *lockdown* e della generale riduzione della capacità produttiva delle imprese costruttrici, le consegne sono avvenute con ritardi medi di 4 mesi ed a fine 2020 i nuovi treni in servizio sono in quantità inferiore (-12 convogli) rispetto a quelli previsti originariamente.

Si è pertanto reso necessario il mantenimento in servizio di una parte dei rotabili più vecchi, per i quali era prevista la dismissione nel corso del 2020.

#### *Andamento del servizio*

L'attività svolta dalla partecipata Trenord è stata impattata significativamente dalle misure di contenimento del contagio e quindi dalla revisione dell'offerta attuata a partire dal 24 febbraio, a seguito dell'inizio dell'emergenza COVID-19, e rimodulata in forma differente nei successivi mesi in relazione all'evoluzione delle misure di limitazione della mobilità e all'esigenza di garantire il distanziamento sociale rendendo disponibile il maggior numero di posti possibile per ciascuna linea. La produzione nel 2020 ha subito un decremento del 16,6%, con 35,6 milioni treni-Km effettuati nell'esercizio rispetto ai 42,7 milioni del 2019, a cui corrisponde una contrazione di circa il 55% dei viaggiatori a 93 milioni da 214 milioni del 2019.

Complessivamente, l'esercizio 2020 ha visto un miglioramento delle performance operative, che tuttavia non sono da considerarsi comparabili a quelle del 2019 per via della ridotta congestione delle linee, delle minori interferenze con i treni dei servizi a lunga percorrenza e alta velocità, nonché alle cancellazioni di treni per effetto dell'adattamento alle varie fasi della pandemia:

- la puntualità a 5' percepita dal cliente (nessuna causa esclusa) si attesta all'84,6% (+3,8% rispetto al 2019);

- le soppressioni (escluse causa di forza maggiore) si attestano a 31,7 soppressioni di treni al giorno, in riduzione rispetto alle 35,7 soppressioni nel 2019.

### Sintesi dei dati economici

Importi in milioni di Euro	12 mesi 2020	12 mesi 2019	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e prestazioni	611,8	824,0	(212,2)	-26%
Altri ricavi e proventi	91,3	7,7	83,6	ns
<b>TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI</b>	<b>703,1</b>	<b>831,7</b>	<b>(128,6)</b>	<b>-15%</b>
Costi operativi	(299,7)	(354,6)	54,9	-15%
Costi del personale	(250,1)	(275,0)	24,9	-9%
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO</b>	<b>153,3</b>	<b>202,1</b>	<b>(48,8)</b>	<b>-40%</b>
Ammortamenti e accantonamenti	(186,3)	(192,2)	5,9	-3%
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>(33,0)</b>	<b>9,9</b>	<b>(42,9)</b>	<b>ns</b>
Risultato gestione finanziaria	(1,7)	(2,9)	1,2	-41%
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>(34,7)</b>	<b>7,0</b>	<b>(41,7)</b>	<b>ns</b>
Imposte sul reddito	27,7	(3,3)	31,0	ns
<b>UTILE COMPLESSIVO</b>	<b>(7,0)</b>	<b>3,7</b>	<b>(10,7)</b>	<b>ns</b>

Complessivamente, nell'esercizio 2020 i **ricavi** si sono attestati a **703,1** milioni di Euro in diminuzione del 15,5% rispetto all'esercizio precedente (al netto di circa **6,4** milioni di euro di penali su Contratto di Servizio; nel 2019 le penali verso la Regione Lombardia erano state pari a circa **5,1** milioni di Euro):

- I ricavi da **traffico ferroviario** sono pari a 154,8 milioni di Euro con un decremento di 197,8 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente. Tale diminuzione è dovuta principalmente alla riduzione del volume dei passeggeri trasportati a causa del diffondersi del COVID-19 a partire da fine febbraio e delle diverse limitazioni alla circolazione delle persone e all'utilizzo dei mezzi di trasporto imposte dalle autorità competenti. Dopo un periodo di allentamento nel periodo estivo, le restrizioni si sono nuovamente acuite nell'ultimo trimestre dell'anno. La situazione ha inciso in maniera particolarmente consistente sul segmento aeroportuale.
- I ricavi da **Contratto di Servizio** sono pari a 439,5 milioni di Euro, in diminuzione rispetto al 2019 di 6,0 milioni di Euro. Le variazioni principali si riferiscono a minori penali e detrazioni (per 5,1 milioni di Euro) e minori corrispettivi per accesso rete (-10,1 milioni di Euro), in funzione della minore produzione effettuata per effetto del COVID-19.
- Il valore degli **altri ricavi** è pari a 108,8 milioni di Euro, in aumento di 75,2 milioni di Euro rispetto al 2019, principalmente grazie alle risorse integrative messe a disposizione dallo Stato agli Enti Committenti il servizio di Trasporto Pubblico Locale con i decreti Rilancio, Agosto e Ristori bis per un totale di 80,4 milioni di Euro. A questi si aggiungono altri ricavi per 28,4 milioni di Euro (in diminuzione di 5,2 milioni di Euro) relativi principalmente ai ricavi di

servizio per il ramo media-lunga percorrenza ed ai ricavi per service realizzati nei confronti di Trenitalia.

Il costo del personale si è ridotto a 250,1 milioni di Euro da 275,0 milioni di Euro nel 2019, a causa delle minori componenti variabili del costo del lavoro, in funzione della minore produzione di servizio effettuata nei primi mesi post-pandemia e della riduzione nel numero di risorse impiegate (-34 FTE). Gli altri costi operativi sono in diminuzione rispetto all'esercizio precedente (-54,9 milioni di Euro), principalmente per minori costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (-13,1) nonché per minori servizi effettuati, e sono attribuibili in particolare a minori costi di pedaggio ed energia (-18,5 milioni di Euro), minori provvigioni passive (-8,2 milioni di Euro), minori servizi sostitutivi del treno (-4,8 milioni di Euro).

Il **Margine Operativo Lordo (EBITDA)** è pari a **153,3** milioni di Euro, in riduzione di 48,8 milioni di Euro rispetto al 2019, in virtù di quanto descritto sopra.

Gli ammortamenti delle immobilizzazioni sono pari a 186,3 milioni di Euro (192,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2019) e riguardano principalmente l'ammortamento del materiale rotabile in locazione nonché l'ammortamento della manutenzione ciclica sui materiali conferiti e noleggiati.

Il **Risultato Operativo** si attesta su un valore negativo di **33,0** milioni di Euro, in diminuzione rispetto al valore dell'esercizio precedente (9,9 milioni di Euro).

Il **risultato della gestione finanziaria** registra un valore di -1,7 milioni di Euro rispetto a -2,9 milioni di Euro nel 2019, per minori interessi passivi su debiti finanziari relativi a beni in leasing.

Il **Risultato ante imposte** è negativo per 34,7 milioni di Euro, rispetto al valore positivo di 7 milioni di Euro del 2019.

La voce **imposte sul reddito** è positiva per 27,7 milioni di Euro, rispetto al valore negativo di 3,3 milioni di Euro dell'esercizio 2019, per via dell'iscrizione nella voce "Attività per imposte anticipate" delle perdite fiscali IRES dell'esercizio 2020, che la Società valuta con ragionevole certezza di poter recuperare negli esercizi futuri.

L'esercizio 2020 ha registrato un **Risultato Netto** negativo complessivo di **7,0** milioni di Euro, in diminuzione di 10,7 milioni rispetto all'utile registrato nel 2019, pari a 3,7 milioni di Euro.

Nella tabella che segue viene riportato lo **Stato Patrimoniale** riclassificato al 31 dicembre 2020 raffrontato con il 31 dicembre 2019:

<b>Importi in migliaia di euro</b>	<b>31/12/2020</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>Differenza</b>
Rimanenze	112,1	104,5	7,6
Crediti commerciali	92,0	176,3	(84,3)
Debiti commerciali	(238,3)	(233,8)	(4,5)
Altre Attività Nette Correnti	(53,2)	(66,7)	13,5
<b>Capitale Circolante Netto</b>	<b>(87,4)</b>	<b>(19,7)</b>	<b>(67,7)</b>
Capitale immobilizzato netto	344,6	306,4	38,2
Altre Attività Nette non correnti	54,5	28,5	26,0
Fondi rischi ed oneri	(58,2)	(69,2)	11,0
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>253,5</b>	<b>246,0</b>	<b>7,5</b>
Mezzi propri	86,9	94,4	(7,5)
Indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta)	166,6	151,6	15,0
<b>TOTALE FONTI</b>	<b>253,5</b>	<b>246,0</b>	<b>7,5</b>

### Capitale Investito Netto

Il Capitale Circolante Netto Gestionale è negativo per 87,5 milioni di Euro, registrando un decremento di 67,8 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2019 principalmente derivante dalla riduzione dei crediti commerciali, in particolar modo verso parti correlate, e, in misura minore, dall'incremento dei debiti commerciali. Queste variazioni sono parzialmente compensate dall'aumento delle rimanenze e dalla riduzione delle altre attività nette correnti, determinato soprattutto dalla diminuzione dei debiti verso il personale per competenze ancora da liquidare e da minori risconti passivi, in conseguenza dei minori acquisti di abbonamenti da parte della clientela.

Il Capitale Immobilizzato Netto si incrementa di 38,3 milioni di Euro per l'iscrizione della proroga di contratti di *leasing* esistenti conseguenti alla proroga del Contratto di Servizio.

Il valore dei Beni di terzi in uso, si riferisce principalmente per 150,7 milioni di Euro al materiale rotabile e per 21,4 milioni di Euro ai fabbricati.

Oltre ai Beni di terzi in uso, la voce comprende:

- le immobilizzazioni materiali, pari a 161 milioni di Euro che riguardano principalmente per 126,8 milioni di Euro il valore residuo del materiale rotabile in uso. Gli investimenti dell'esercizio ammontano a 51,7 milioni di Euro e sono prevalentemente connessi alla manutenzione ciclica sul materiale rotabile;
- le immobilizzazioni immateriali, pari a 8,4 milioni di Euro;
- le partecipazioni pari a 1,9 milioni di Euro, che sono riferite principalmente alla controllata Tilo S.p.A., e – in minima parte – alle collegate Consorzio SBE e Consorzio Elio Scarl.

Le Altre attività nette non correnti aumentano di 26,0 milioni di Euro per effetto di maggiori imposte anticipate.

### Posizione Finanziaria Netta

L'indebitamento finanziario netto ammonta a 166,6 milioni di Euro con un incremento rispetto al 2019 di 15 milioni di Euro, essenzialmente dovuto all'applicazione del principio contabile IFRS 16, che ha comportato l'iscrizione di un debito finanziario a fronte dell'iscrizione nel Capitale immobilizzato netto del valore del bene oggetto di leasing, sia operativo che finanziario. Al netto dell'applicazione dell'IFRS 16, la posizione finanziaria netta dell'esercizio 2020 risulterebbe a credito di 46,9 milioni di Euro.

La tabella che segue illustra la composizione della Posizione Finanziaria Netta della società:

Importi in milioni di Euro	31/12/2020	31/12/2019	Differenza
Liquidità	(201,9)	(22,2)	(179,7)
Indebitamento finanziario corrente	310,1	173,8	136,3
<b>Indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta) corrente</b>	<b>108,2</b>	<b>151,6</b>	<b>(43,4)</b>
Indebitamento finanziario non corrente	58,4	-	58,4
<b>Indebitamento finanziario netto/(Posizione finanziaria netta)</b>	<b>166,6</b>	<b>151,6</b>	<b>15,0</b>

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

### 8.1 SINTESI DEI DATI ECONOMICI

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato dell'esercizio, raffrontato con quello dell'esercizio 2019, con indicazione degli scostamenti in valore assoluto ed in percentuale.

Importi in milioni di Euro	2020	2019	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e prestazioni	78,0	76,5	1,5	1,9%
Altri ricavi e proventi	5,5	3,7	1,8	48,0%
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>83,5</b>	<b>80,2</b>	<b>3,3</b>	<b>4,1%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>54,6</b>	<b>51,2</b>	<b>3,4</b>	<b>6,7%</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>28,5</b>	<b>25,0</b>	<b>3,5</b>	<b>14,0%</b>
<b>UTILE COMPLESSIVO</b>	<b>23,9</b>	<b>23,9</b>	<b>(0,0)</b>	<b>-0,2%</b>

I ricavi delle vendite e delle prestazioni aumentano rispetto al 2019 di 1,5 milioni di Euro; per effetto del noleggio operativo di 4 nuove locomotive E494 ETRAXX DC a DB Cargo Italia, nonché dei locomotori DE 520 e dei nuovi convogli TILO a Trenord. Tali maggiori ricavi compensano l'assenza dei ricavi pubblicitari, pari a 0,9 milioni di Euro, sulla rete *Digital Signage*, gestita direttamente dalla controllata FERROVIENORD, dal 1° dicembre 2019; nonché il provento contabilizzato nel 2019 per la cessione del contratto di acquisto di 5 convogli Stadler, pari a 0,5 milioni di Euro.

Gli **altri ricavi e proventi** ammontano a 5,5 milioni di Euro rispetto ai 2,9 milioni di Euro del 2019, l'incremento è principalmente attribuibile all'incasso di un indennizzo assicurativo pari a 1,3 milioni di Euro.

I **costi esterni operativi** diminuiscono di 0,1 milioni di Euro, passando da 14,2 milioni di Euro a 14,3.

I **costi del personale** ammontano a 14,6 milioni di Euro, in diminuzione di 0,3 milioni di Euro rispetto ai 14,9 milioni di Euro del 2019 principalmente in relazione ai minori importi erogati a fronte della risoluzione anticipata del rapporto di lavoro e al minor numero medio (-7 unità).

Il risultato dell'**Ebitda**, che passa da 51,2 milioni di Euro a 54,6 milioni di Euro, presenta un incremento del 6,7% per effetto dell'incremento dei ricavi.

Gli **ammortamenti e accantonamenti** diminuiscono di 0,1 milioni di Euro rispetto al 2019.

Il **risultato operativo**, determinato dall'effetto combinato degli andamenti delle categorie di ricavo e costo precedentemente commentati, risulta pari a 28,5 milioni di Euro rispetto ai 25,0 milioni di Euro dell'esercizio 2019, con un miglioramento di 3,5 milioni di Euro, pari al 14%.

Il **risultato della gestione finanziaria** ammonta a 1,9 milioni di Euro, in riduzione di 2,8 milioni di Euro rispetto ai 4,7 milioni di Euro del 2019; in relazione ai minori dividendi, pari a 4,7 milioni di Euro rispetto ai 6,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2019; tale effetto è parzialmente compensato dai minori oneri finanziari, pari a 2,4 milioni di Euro rispetto ai 3,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2019. Le svalutazioni delle partecipazioni, pari a 2,3 milioni di Euro, si riferiscono a La Linea, E-Vai e ATV, a seguito dell'*impairment test* effettuato; nell'esercizio precedente l'importo, pari a 0,4 milioni di Euro, era relativo alla svalutazione della partecipazioni in Fuorimuro.

Il **risultato ante imposte** risulta pari a 30,3 milioni di Euro rispetto ai 29,7 dell'esercizio 2019.

Le **imposte sul reddito**, pari a 6,5 milioni di Euro, aumentano per effetto del maggior imponibile fiscale.

L'**utile dell'esercizio** ammonta a 23,9 milioni di Euro, in linea rispetto al risultato di 23,9 milioni di Euro conseguito nell'esercizio 2019.

## 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 milioni di Euro	31/12/2020	31/12/2019	Differenza
Crediti correnti	62,1	43,0	19,1
Debiti correnti	(97,6)	(37,9)	(59,7)
<b>Capitale Circolante Netto</b>	<b>(35,5)</b>	<b>5,1</b>	<b>(40,6)</b>
Immobilizzazioni	388,2	344,9	43,3
Partecipazioni	181,4	97,0	84,4
Crediti non correnti	7,8	7,2	0,6
Fondi e debiti non correnti	(10,0)	(11,9)	1,9
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>531,9</b>	<b>442,3</b>	<b>89,6</b>
<i>Mezzi propri</i>	399,6	375,7	23,9
<i>Posizione finanziaria netta (Debito / -Cassa)</i>	132,3	66,6	65,7
<b>TOTALE FONTI</b>	<b>531,9</b>	<b>442,3</b>	<b>89,6</b>

La Società gestisce la liquidità delle altre società del Gruppo in *cash pooling*; pertanto, a fronte di disponibilità su depositi bancari pari a 101,3 milioni di Euro, FNM ha crediti in c/c di corrispondenza per 0,2 milioni di Euro (0,3 milioni di Euro al 31 dicembre 2019) e debiti in c/c di corrispondenza per 125,2 milioni di Euro (166,0 milioni di Euro al 31 dicembre 2019).

Come evidenziato nel rendiconto finanziario, cui si rimanda, le attività operative hanno generato liquidità per 24,1 milioni di Euro, le attività d'investimento hanno assorbito risorse finanziarie per 9,4 milioni di Euro, le attività destinate alla vendita hanno generato liquidità per 3,6 milioni di Euro, mentre l'attività di finanziamento ha assorbito liquidità in misura pari a 52,9 milioni di Euro.

## 9 QUADRO NORMATIVO TPL

Si ricorda che, per effetto del Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2016 – che ha individuato le reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 (*“Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”*) – a far data dal 15 settembre 2016 (data di pubblicazione del D.M. sulla GURI) si applica alla rete FERROVIENORD – Ramo Milano (tratte Milano – Saronno; Milano Bovisa – Erba – Asso; Saronno – Como; Saronno – Varese – Laveno; Saronno – Novara; Saronno – Seregno; Seveso – Camnago; Busto Arsizio/Vanzaghella – Malpensa Aeroporto/Terminal 2) il Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 *“Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie”* e, pertanto, FERROVIENORD è soggetta all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), cessando ogni competenza in materia di sicurezza

ferroviaria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

FERROVIENORD – a seguito di istanza del 14 marzo 2017 per il rilascio dell’Autorizzazione di Sicurezza – ha ottenuto in data 17 aprile 2018 il rilascio dell’Autorizzazione di Sicurezza n. IT2120180001 da parte di ANSF.

Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 02 agosto 2019 ha individuato - ai sensi dell'art. 2, comma 4, del Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50 "*Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 Maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie*" - la Linea Brescia Iseo Edolo (Ramo Iseo) tra le reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, soggette all'applicazione delle discipline definite dai Decreti ANSF n. 1/2019 e n. 3/2019 con conseguente cessazione di ogni competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Si riportano di seguito gli aggiornamenti in merito all’evoluzione legislativa nazionale riguardante il settore TPL (Trasporto Pubblico Locale).

La Legge 24 aprile 2020, n. 27 (art. 92 comma 4-bis) ha previsto il riconoscimento dei corrispettivi sulla base della programmazione contrattuale, nonostante la rimodulazione dell’offerta attuata a seguito dell’emergenza epidemiologica.

Inoltre, a parziale compensazione dei mancati introiti da bigliettazione, l’articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 ha istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di Euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

La dotazione del fondo è stata poi incrementata di 400 milioni di Euro per lo stesso 2020 ad opera dell’art. 44, comma 1 del decreto-legge n.104/2020. Tale disposizione ha inoltre previsto la possibilità di utilizzare le maggiori risorse stanziata, nel limite di 300 milioni di Euro, per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale destinato anche a studenti.

Con il successivo art. 27 del D.L. 149/2020 (Ristori bis) convertito in legge con Legge 176/2020 art 22-ter è stato ampliato fino al 31 gennaio 2021, il periodo di riferimento in relazione al quale le imprese possono usufruire del Fondo per le aziende di trasporto pubblico locale per i minori ricavi tariffari realizzati nel periodo di emergenza COVID-19, inoltre la dotazione del Fondo è stata incrementata di ulteriori 390 milioni di Euro, dei quali una quota fino a 190 milioni di Euro per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, anche destinato a studenti. Pertanto, dei 390 milioni di Euro aggiuntivi stanziati per il 2021, 200 milioni di Euro sono destinati

al ristoro dei minori ricavi delle aziende di TPL già individuate dall'art. 200, comma 1 del citato decreto-legge n. 34/2020 e 190 milioni di Euro per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale.

Infine, con l'articolo 1, comma 816, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio 2021), sono stati previsti ulteriori 200 milioni di Euro per l'anno 2021, al fine di consentire l'erogazione di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale.

A fronte di tali stanziamenti, al 31 dicembre 2020 a compensazione dei minori ricavi da traffico sono stati erogati ristori per un ammontare complessivo di Euro 937.173.181,00. La ripartizione, come sopra indicato è avvenuta sulla base della media dei ricavi dichiarati nei monitoraggi dell'Osservatorio TPL relativi agli esercizi 2019/2018.

A completamento del quadro normativo connesso all'emergenza epidemiologica COVID-19 riguardante il Trasporto Pubblico Locale, si evidenzia che l'art. 4 – ter del già citato Decreto Legge 17 marzo 2020 n. 18 (Legge di conversione n. 27 del 24 aprile 2020) stabilisce che “Fino al termine delle misure di contenimento del virus COVID-19, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, possono essere sospese, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza; restano escluse le procedure di evidenza pubblica relative ai servizi di trasporto pubblico locale già definite con l'aggiudicazione alla data del 23 febbraio 2020”.

## 10 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Nello svolgimento delle proprie attività, il Gruppo è esposto 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. ha predisposto e 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 sia 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 gestione del 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.

Nel corso dell'esercizio e nell'ambito delle periodiche attività di *risk assessment* condotte da FNM – con il supporto del *Risk Manager* – ha definito valori-soglia di rischio, parametrati e proporzionati all'attività e alle dimensioni delle singole società controllate appartenenti al Gruppo, il cui superamento non è ritenuto compatibile con il *risk appetite* dell'Emittente. Gli scenari di rischio così identificati si qualificano come "*top-risk*", a fronte dei quali il *management* di FNM dispone piani di mitigazione per ricondurre i valori di rischio entro limiti coerenti ai valori-soglia identificati.

Nel corso del 2020 è stata inoltre aggiornata l'attività di *risk assessment* annuale dei rischi aziendali ed approvato il piano di *Risk Assessment 2020* in data 26 ottobre 2020. L'attività è attualmente in fase di finalizzazione ed è stata condotta in continuità ed integrazione con le analisi precedenti, a seguito di approvazione del *Risk Committee*, con l'obiettivo di:

- garantire una migliore comprensione dei rischi a cui è esposto il Gruppo e, conseguentemente, della potenziale materialità degli stessi sui risultati economico finanziari;
- 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 riferimento utilizzata per la gestione dei rischi è l'UNI ISO 31000:2010.

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 35) e al Bilancio Consolidato (Nota 46).

## 10.1 PRINCIPALI RISCHI

### **Incertezza del quadro normativo e regolamentare**

Il Gruppo FNM opera prevalentemente nel settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL) ferroviario e 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 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. La scadenza è stata prorogata al 31 dicembre 2021, per effetto della Legge Regionale 28 dicembre 2020, n. 26, art. 2.

In data 15 febbraio 2016 è intervenuto, invece, il rinnovo al 31 ottobre 2060 della concessione in capo a FERROVIENORD, in data 16 marzo 2016 è stato sottoscritto il nuovo Contratto di Servizio, con durata dal 18 marzo 2016 al 31 dicembre 2022, in capo alla medesima società, mentre in data 28 luglio 2016 è stato sottoscritto il nuovo Contratto di Programma, con durata dal 28 luglio 2016 al 31 dicembre 2022, secondo quanto già descritto precedentemente al paragrafo 3.1 “Gestione infrastruttura ferroviaria”.

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 aprile 2021 e 31 dicembre 2021 ovvero alla data di presa in carico del servizio da parte del nuovo gestore (per la sola FNM Autoservizi S.p.A.) e del Contratto di Servizio per la provincia di Como al 30 aprile 2021 ovvero alla data di presa in carico del servizio da parte del nuovo gestore (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.

Medesime considerazioni valgono con riferimento all’attività di TPL su gomma svolta da ATV S.r.l. a Verona e provincia, con contratto in scadenza a giugno 2019, prorogato al 31 dicembre 2021.

### **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 dai



competenti organi di vigilanza.

Il mancato adempimento delle regolamentazioni in essere, oltre ad esporre il Gruppo al rischio di contenziosi, può determinare la perdita di reputazione nei 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 ha incrementato notevolmente il livello di sicurezza garantito.

Anche la progressiva disponibilità del nuovo materiale rotabile tecnologicamente più avanzato di quello ad oggi in uso concorrerà all'ulteriore incremento della sicurezza della circolazione.

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.

FERROVIENORD, nell'ambito dei propri programmi di evoluzione tecnologica dei sistemi di Security, Safety e di assistenza ai viaggiatori, nel 2020 ha aggiudicato:

- la gara per il “*Rinnovo degli impianti di videosorveglianza*” nelle aree di stazione e nelle aree sensibili di pertinenza;
- la gara per la “*Fornitura, installazione e commissioning di una Piattaforma software Integrata di Supervisione (PIS) per il controllo delle stazioni di FERROVIENORD*”.

#### **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, come descritto al successivo paragrafo 14 "Personale dipendente: numeri, costi e formazione", 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 connessi alla pandemia da COVID-19**

La diffusione su scala nazionale o regionale di emergenze epidemiologiche o pandemiche che colpiscono la popolazione (i.e. COVID-19) può determinare, oltre a un deterioramento del quadro macroeconomico, rallentamenti nell'attività dell'impresa, derivanti da provvedimenti emanati da autorità nazionali e regionali, da indisponibilità di personale, da difficoltà incontrate dalla clientela nella fruizione dei servizi di mobilità collettiva, da discontinuità nella catena di fornitura, con impatti negativi sui risultati delle società del Gruppo.

Le società del Gruppo si sono dotate di processi e procedure che supportano l'identificazione, la gestione e il monitoraggio degli eventi con potenziali impatti significativi sulle risorse e sul business dell'impresa. A tal fine è stato predisposto un protocollo aziendale relativo alle misure preventive finalizzate al contrasto ed al contenimento della diffusione del COVID-19.

Le società del Gruppo, in particolare del settore operativo trasporto passeggeri automobilistico e su rotaia, si sono impegnate nel garantire una pronta risposta alla minaccia pandemica da COVID-19 con l'obiettivo di indirizzare alcuni aspetti durante la situazione pandemica e, nei mesi successivi, di definire le modalità di ripresa del servizio.

Tali processi sono volti a massimizzare la tempestività e l'efficacia delle azioni intraprese al fine di offrire un valore aggiunto agli *stakeholder*, cercando di limitare l'impatto di eventi avversi che potrebbero generare la discontinuità del servizio di trasporto e conseguenti disagi ai viaggiatori, tutelando al contempo gli interessi e la sicurezza dei clienti, dipendenti, soci e partner.



Inoltre il Gruppo è soggetto ad altri rischi specifici dei singoli settori operativi come di seguito descritto:

## **10.2 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 già descritto nell'ambito del commento alla attività de *segment*, non presenta particolari aree di rischio, 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.

## **10.3 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 delle partecipate FNM Autoservizi, ATV, La Linea e ASF Autolinee, in quanto il gasolio rappresenta un fattore produttivo fondamentale; nel contesto di incertezza presentato nel precedente paragrafo "Principali rischi – 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.

## **10.4 RISCHI TIPICI DELLE SOCIETÀ PARTECIPATE IN *JOINT VENTURE* E COLLEGATE**

Nell'ambito del *segment Ro.S.Co & Services* si rilevano i seguenti rischi afferenti le società partecipate in *joint venture* e collegate:

### **10.4.1 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 alle tariffe 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 rispetto alle tariffe internazionali.



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 ad un effettivo miglioramento della qualità del servizio.

Una quota significativa dei ricavi derivanti dal Trasporto Passeggeri su rotaia è rappresentata da biglietti e 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 ha garantito, per il 2019, con ricavi da biglietti e abbonamenti, una copertura dei costi operativi pari a oltre il 46% dei costi. Per l'anno 2020 le limitazioni imposte alla circolazione delle persone hanno ridotto tale percentuale sotto il 23%. La partecipata, comunque, prosegue nel percorso di continuo efficientamento dei propri processi produttivi.

#### **Rischio di evasione tariffaria**

L'evasione tariffaria rappresenta per Trenord un rischio di redditività rilevante che, anche alla luce di alcune situazioni specifiche di degrado sociale, diventa significativo.

Per affrontare tale rischio, Trenord ha effettuato anche nel corso del 2020 una serie di attività di controllo, sia a bordo delle principali direttrici che a terra. Sono state inoltre effettuate verifiche specifiche sulle tratte maggiormente a rischio, con interventi mirati in specifiche fasce orarie oltre che sulle tratte caratterizzate da maggior affluenza. È stato implementato altresì un piano commerciale per gli abbonamenti, mentre è proseguito al contempo lo sviluppo del progetto sul Sistema di Bigliettazione Magnetico Elettronica (SBME).

Inoltre si è confermata e intensificata l'attività di vigilanza a bordo treno sulle direttrici ritenute più critiche servite da Trenord sul territorio della Regione, con personale abilitato con certificato di addetto alla sicurezza sussidiaria.

#### **Rischio di evoluzione del traffico**

I ricavi da mercato sono influenzati dalla variazione della domanda del servizio ferroviario in termini di volumi su alcune o tutte le tratte servite e dalla tipologia di passeggeri, anche in considerazione dell'evoluzione del contesto economico.

Trenord ha potenziato ulteriormente, nel corso del 2020, il proprio processo di monitoraggio continuo, in termini di affluenza e andamento del traffico, con un livello di dettaglio per direttrice, evento, stagionalità, fascia oraria, e sta progettando un complesso e articolato sistema di

monitoraggio, non solo della domanda di trasporto ferroviario, ma di tutti i flussi della mobilità complessiva, non solo per rispondere agli effetti della pandemia ma, in ottica strategica, per avere uno strumento in grado di dare indicazioni concrete sulle dinamiche della domanda, in modo da fornire un servizio adeguato e funzionale alle esigenze della domanda effettiva. È evidente che i rischi connessi al protrarsi della pandemia sono certamente a tutt'oggi fattori di dirimente rilevanza rispetto alla evoluzione del traffico ferroviario.

#### **Rischio di ritardo adeguamento flotta**

Al fine migliorare la qualità del servizio è stato avviato, da Regione Lombardia, un piano di investimenti finalizzato a rinnovare la flotta dei rotabili in esercizio. Nell'ambito dei continui incrementi di produzione richiesti, è quanto mai fondamentale monitorare il piano per lo sviluppo e l'entrata in esercizio del nuovo materiale rotabile, al fine di evitare ripercussioni sulla qualità del servizio offerto in caso di ritardi nelle consegne da parte dei costruttori.

Trenord monitora il piano di rinnovo dei rotabili, la rispondenza dei nuovi rotabili in consegna alle specifiche funzionali contrattuali ed eventuali ritardi di consegna. Nel corso del 2020, il rallentamento nel piano di consegna dei nuovi rotabili, dovuto alla diffusione della pandemia all'interno della catena di fornitura, è stato prontamente identificato da parte della società, che ha messo in atto un piano specifico per le manutenzioni straordinarie da effettuare sui convogli in dismissione per aumentarne la disponibilità. Ad oggi, la pianificazione della produzione è tale da utilizzare il materiale rotabile disponibile e mantenuto con conseguente mitigazione del rischio in esame.

### **10.4.2 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 sulle attività svolte da DB Cargo. 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.

### **10.4.3 ALTRE ATTIVITA'**

#### **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, in relazione alla decisione parziale del Tribunale Amministrativo Federale svizzero di luglio 2017, che non si è ancora espresso sulla previsione di riduzione della capacità di cui alla decisione del dicembre 2014 di ElCom, giova ricordare che in caso di una decisione in merito sfavorevole a NORD ENERGIA, la riduzione stessa non accompagnata da un prolungamento della concessione determinerebbe una diminuzione della futura redditività del Gruppo.

## **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 aggiuntivi rispetto a quelli già riflessi nei bilanci separato e consolidato al 31 dicembre 2020.

### **FERROVIENORD**

Con riferimento allo stato dei contenziosi attivi con il fornitore Cogel S.p.A. in liquidazione, di cui si era data menzione nella relazione sulla gestione al bilancio chiuso al 31 dicembre 2019, si segnala che è proseguita 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 0,7 milioni di Euro.

Il giudizio 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 e al pagamento dell'assicurazione nel contratto di Busto pari a Euro 63.194). 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. La sentenza è stata appellata da FERROVIENORD e in data 1° febbraio 2018 è stata

pubblicata la decisione n. 534/2018 della Corte d'Appello: a Cogel è stato confermato il diritto al valore delle opere, così come già disposto in primo grado, ma diversamente dal Tribunale, la Corte d'Appello ha quantificato la somma spettante in quella risultante dal verbale di consistenza dei lavori per un valore di Euro 8.398.737,40 (e non in Euro 7.468.694,96, misura richiesta da Cogel). La Corte d'Appello ha riformato la sentenza del Tribunale nella parte in cui non aveva tenuto conto del fatto che gran parte del valore delle opere eseguite al momento della risoluzione erano state già pagate da FERROVIENORD per l'importo di Euro 7.087.783,68. La Corte ha quindi condannato FERROVIENORD a versare a Cogel il residuo del valore delle opere, ammontante ad Euro 1.310.953,72 e non ad Euro 7.468.694,96 come invece disposto dal Tribunale. La Corte ha inoltre confermato la sentenza di primo grado nella parte in cui ha condannato Cogel al pagamento della penale di Affori e l'assicurazione di Busto Arsizio. Infine FERROVIENORD, in solido con Cogel, dovrà pagare le spese legali in favore di Generali Italia S.p.A., nella misura complessiva di Euro 25.560,00 oltre accessori di legge e rimborso forfettario.

La sentenza della Corte d'Appello è stata impugnata da Generali Italia S.p.A. che ha chiesto la condanna di FERROVIENORD in solido con Cogel o in via esclusiva alla restituzione dell'importo di Euro 680.406,91 oltre interessi e rivalutazione (pari all'importo già pagato a titolo di garanzia fideiussoria). Successivamente, anche Cogel ha impugnato la stessa sentenza chiedendo il riconoscimento degli interessi moratori ai sensi del D.Lgs. 231/2002 per un importo di Euro 963.369 (in aggiunta agli interessi legali già riconosciuti in secondo grado a suo favore). FERROVIENORD ha resistito in giudizio e a sua volta ha impugnato la sentenza di secondo grado, tra l'altro, nella parte in cui ha respinto la domanda di risarcimento del danno quantificato in Euro 3.332.154,54. In data 15 luglio 2020 si è tenuta l'udienza in Camera di Consiglio, all'esito della quale la Suprema Corte ha deciso di fissare l'udienza pubblica stante la complessità della causa. L'eventuale accoglimento delle domande formulate nei confronti di FERROVIENORD comporterebbe un esborso pari a circa Euro 1.644.045,90. Il rischio di causa è classificabile come possibile.

Con riferimento al contratto d'appalto integrato per la riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno, sottoscritto con l'ATI Salcef S.p.A. e Acmar S.p.A., FERROVIENORD è stata citata in giudizio innanzi al Tribunale Civile di Milano per la condanna, previo accertamento della legittimità delle riserve iscritte nel corso dell'esecuzione dell'appalto, al pagamento di Euro 17.171.841,03 o di quello che verrà accertato anche con valutazione equitativa del giudice, oltre rivalutazione e interessi. All'ultima udienza del 14 gennaio 2020 è stata disposta CTU. Il deposito dell'elaborato peritale, previsto inizialmente per il 21.12.2020, è stato prorogato al 30 giugno 2021. La prossima udienza è fissata in data 13 luglio 2021.

Con quattro distinti ricorsi, 46 lavoratori di un appaltatore hanno presentato domanda giudiziale per la condanna di FERROVIENORD (in qualità di obbligata in solido) al versamento in favore dell'INPS complessivamente di Euro 205.658.

Avendo dichiarato la propria incompetenza territoriale in ragione della residenza dei ricorrenti, le cause sono state riassunte innanzi ai vari tribunali di residenza dei lavoratori. Attualmente sono aperti tredici giudizi che si trovano in fasi diverse: in primo grado quattro processi sono ancora pendenti, mentre nove giudizi sono stati decisi con condanna di FERROVIENORD in solido con Lucentissima, fermo il beneficio di preventiva escussione nei confronti della Lucentissima; FERROVIENORD ha presentato ricorso in appello per la riforma di nove sentenze di primo grado e presenterà ricorso per le altre due sentenze (nel termine del 30 dicembre 2020). I giudizi di appello si sono già conclusi con sentenze che, ferma l'obbligazione in solido tra FERROVIENORD e La Lucentissima, hanno ridotto in parte gli importi riconosciuti ai lavoratori.

### **Accessi e verifiche fiscali**

Con riferimento al contenzioso instaurato con l'Agenzia delle Dogane, in relazione all'appello proposto dall'Agenzia delle Dogane di Como per la riforma della sentenza n. 155/2016 della Commissione Tributaria Provinciale di Como, favorevole a FERROVIENORD, depositata il 20 aprile 2016, dopo diversi rinvii era stata fissata per il 13 giugno 2019 l'udienza di trattazione della vertenza in oggetto avanti la Commissione Tributaria Regionale.

All'udienza del 13 giugno 2019 è stato accordato un nuovo rinvio al fine di proseguire nel contraddittorio con l'Ufficio.

In occasione della predetta udienza, è stato nuovamente chiesto un rinvio della trattazione della vertenza, rinviata, dapprima, al 12 dicembre 2019 e, in quella sede, rinviata a nuovo ruolo.

Nel corso delle prospettate interlocuzioni volte a definire stragiudizialmente la vicenda, anche in considerazione della recente nota prot. 12243/RU del 6 marzo 2019, ove la Direzione Centrale Legislazione e Procedure Doganali ha sancito che "possa essere considerato idoneo l'assolvimento da parte dell'importatore mediante autofatturazione (c.d. *reverse charge* o inversione contabile) dell'Iva relativa alle royalties sui beni importati", si è concordato di verificare l'integrale ed effettivo versamento, da parte di FERROVIENORD, dell'Iva mediante *reverse charge*, dunque, l'integrale assolvimento del debito tributario.

A tal fine, la Società ha fornito all'Ufficio la documentazione necessaria per poter effettuare una riconciliazione tra le fatture emesse dal fornitore (la Società elvetica Stadler Bussnang AG) e le corrispondenti autofatture emesse da FERROVIENORD.

Stante l'esito positivo di tale riconciliazione, FERROVIENORD ha presentato all'Ufficio delle Dogane di Como istanza per l'annullamento in autotutela dell'avviso di accertamento suppletivo e di rettifica prot. ASP RU 15537/14 e dell'atto di irrogazione di sanzioni amministrative prot. ASP. RU 15550/14, al fine di investire della vicenda la Direzione Regionale dell'Agenzia delle Dogane e la Direzione Centrale.

Nonostante i diversi tentativi volti a raggiungere un componimento della vicenda, ad oggi non è stato possibile addivenire a una soluzione stragiudiziale della vicenda, sicché si proseguirà nel contenzioso pendente avanti alla Commissione Tributaria Regionale di Milano.

Benché le argomentazioni poste dalla Società a fondamento delle proprie ragioni, ed espresse sia in sede di atti giudiziali sia, da ultimo, in sede di istanza di annullamento in autotutela, trovino riscontro nella giurisprudenza comunitaria e nazionale, non è dato prevedere come si orienteranno i giudici regionali, nell'ipotesi in cui la causa dovesse essere trattenuta in decisione. Pertanto, si ritiene opportuno, in via prudenziale, mantenere iscritto in bilancio il fondo rischi stanziato nei precedenti esercizi.

Tenuto conto dell'incertezza connessa ai successivi gradi di giudizio, si ritiene opportuno mantenere iscritto in bilancio il fondo rischi stanziato nei precedenti esercizi, pari a 3,7 milioni di Euro.

## **12 ATTIVITA' IMMOBILIARE**

Il Gruppo FNM detiene al 31 dicembre 2020 la proprietà di alcune aree in prossimità di stazioni ferroviarie e dei diritti edificatori correlati, tra cui le principali si riferiscono all'area di Milano Bovisa, Saronno e Milano Affori. Si fornisce di seguito un'informativa delle principali iniziative perseguite dal Gruppo volte alla valorizzazione di tali aree.

FNM, FERROVIENORD e Trenord si sono impegnate in "FILI", un progetto innovativo di riqualificazione dei principali centri di connessione di FERROVIENORD. Sull'asse Milano-Malpensa è previsto il più grande progetto di rigenerazione urbana ed extraurbana in Europa: un corridoio per le Olimpiadi di Milano Cortina 2026, con nuovi scenari urbani verdi, moderni ed alta visibilità, collega con un inedito viaggio tecnologico e ambientale Milano Cadorna, Milano Bovisa, Saronno, Busto Arsizio e Malpensa.

Per la parte urbana sarà di fondamentale importanza la realizzazione di una "foresta sintetica", 72.000 m<sup>2</sup>, da Milano Cadorna fino alla stazione Domodossola.

Un programma di riqualificazione urbanistica e ambientale a Busto Arsizio prevederà la ricollocazione di parcheggi in un edificio multipiano consentendo di destinare ampie superfici a verde attrezzato per attività collettive permettendo la connessione tra il nord e il sud della città.

Per la parte extraurbana, è stata avviata una collaborazione con la Fondazione Lombardia per l'Ambiente per la mappatura delle pertinenze ferroviarie e non, per un progetto di riforestazione di tutta l'area del triangolo industriale lombardo tra Milano, Varese e Como.

Il progetto non si concentrerà esclusivamente su interventi di forestazione o di realizzazione di fasce arboree e arbustive in aree incolte, ma riguarderà anche interventi *nature-based* da attuare nelle stazioni (aree di pertinenza e di prossimità) finalizzati a migliorare il *comfort* degli utenti del servizio ferroviario, nonché la più generale resilienza ambientale, senza ridurre la funzione di interscambio modale. Infine, come descritto a pagina 70, nel progetto di riqualificazione dei principali centri di connessione di FERROVIENORD è prevista una pista superciclabile dalla stazione di Cadorna all'aeroporto di Malpensa di 72,7 km.

Inoltre, il progetto include interventi di FERROVIENORD per la riqualificazione del Nodo Bovisa e di forte impatto urbanistico a Saronno, come di seguito dettagliatamente rappresentato.

#### MILANO BOVISA

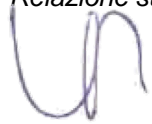
Nel mese di marzo 2018 FERROVIENORD, dando attuazione alla previsione dell'aggiornamento del Contratto di Programma sottoscritto il 28 luglio 2016 con Regione Lombardia, ha presentato alla stessa Regione lo studio di fattibilità delle opere di ammodernamento e potenziamento del nodo di Bovisa, che prevede la posa di quattro nuovi binari e una serie di interventi da operare sull'impianto al fine di migliorarne la potenzialità e la flessibilità e di consentire l'estensione di alcuni servizi ferroviari esistenti e l'attestamento di due nuove linee suburbane.

Con il ricevimento dello studio di fattibilità, ed in considerazione della valenza trasportistica ed urbanistica del comparto, Regione Lombardia si è fatta promotrice dell'apertura di un tavolo tecnico tra i principali attori coinvolti nell'ambito degli interventi sul nodo di Bovisa, tra i quali i settori Trasporti e Urbanistica del Comune di Milano e Metropolitana Milanese.

Nel corso degli incontri tenutisi nei mesi successivi presso Regione Lombardia sono, quindi, emersi gli indirizzi progettuali e gli obiettivi che i diversi soggetti intendono promuovere nell'ambito del nodo di Bovisa, tra i quali, per FNM e FERROVIENORD, anche la possibilità di sviluppo ed attuazione delle volumetrie, da destinare a propri uffici, generate dalle aree di propria competenza.

Nel contempo, il 1° giugno 2018 il Comune di Milano ha messo a disposizione, pubblicandoli sul proprio Albo Pretorio *on line*, i documenti previsti nell'ambito del procedimento per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) relativa agli atti di revisione del Piano di Governo del Territorio (PGT) vigente.

A fronte della pubblicazione della documentazione di aggiornamento del PGT, FNM e FERROVIENORD hanno presentato congiuntamente, nel mese di luglio, osservazioni di carattere sia





tecnico, relativo agli sviluppi del servizio ferroviario ed all'ampliamento della stazione di Bovisa, sia urbanistico, concentrando la propria attenzione sulla determinazione della capacità edificatoria attribuita al nuovo comparto "Nodi di interscambio" di cui le aree del Gruppo fanno parte.

Sono, quindi, stati programmati incontri tra FNM/FERROVIENORD e il Comune di Milano per l'individuazione di un percorso congiunto per lo sviluppo urbanistico del nodo di Bovisa, che coinvolga anche Regione Lombardia per quanto attiene gli aspetti trasportistici legati in particolare all'infrastruttura ferroviaria. Il Piano di Governo del Territorio (PGT), approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 34 del 14 ottobre 2019, inserisce una quota di aree di FERROVIENORD all'interno del perimetro di uno dei cosiddetti "Nodi di Interscambio", per i quali il Piano individua una disciplina specifica in ragione del ruolo strategico attribuito alla funzione di interscambio e della necessità di promuovere interventi di riqualificazione del sistema degli spazi pubblici e, nel caso specifico del Nodo di Bovisa, delle aree di trasformazione presenti nei pressi della stazione e del rilevato ferroviario. Le aree di competenza di FERROVIENORD hanno ottenuto nel PGT il riconoscimento di un indice di edificabilità di 0,35/mq.

A seguito dei Consigli di Amministrazione di FNM (del 28 novembre 2019) e di FERROVIENORD (del 2 dicembre 2019) sono stati formalizzati in data 2 dicembre 2019 gli accordi regolativi della *partnership* tra FERROVIENORD e Comune per la partecipazione al bando "Reinventing Cities", parte del più ampio progetto di riqualificazione delle aree FNM e FERROVIENORD, cosiddetto FILI, relativo al Nodo di Interscambio di Bovisa, iniziativa delle città del gruppo C40 per perseguire politiche di contenimento delle emissioni di carbonio. Bovisa è un *hub* strategico caratterizzato da un'elevata accessibilità e sarà infatti oggetto di valorizzazione infrastrutturale e rigenerazione urbana. In data 18 dicembre 2019 è stata definita la scheda SSR di partecipazione al bando, poi pubblicata in data 20 dicembre 2019, contenente il prezzo a base d'asta dei diritti volumetrici e di superficie generati dalle aree di proprietà.

Nel corso del 2020, FERROVIENORD ha preso parte attiva ai tavoli di lavoro con il Comune di Milano per formulare le risposte ai quesiti e predisporre la documentazione per la seconda fase del bando di gara. Il 5 giugno u.s. sono pervenute le candidature e si è insediata la Commissione Giudicatrice paritetica FERROVIENORD/Comune di Milano.

Nel mese di settembre 2020 è stato pubblicato il Regolamento della seconda fase; la *deadline* per la presentazione delle proposte finali da parte dei quattro offerenti selezionati è fissato all'8 febbraio 2021 e la proclamazione dei vincitori alla fine del mese di aprile 2021.



## 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.

Con due successive note del 25 febbraio e del 23 aprile 2015, indirizzate a Regione Lombardia, l'Amministrazione comunale uscente ha richiesto e quindi sollecitato nuovamente la promozione di uno specifico Accordo di Programma di interesse regionale per la "*riqualificazione delle stazioni FNM in Comune di Saronno e delle Aree Dismesse ubicate fra via Milano e via Varese*". Detta iniziativa non ha tuttavia ricevuto alcun riscontro da parte dell'Amministrazione regionale.

Nel corso del 2016 sono ripresi i contatti con la nuova Amministrazione Comunale, al fine di verificare la possibilità di dare anticipata attuazione alla riqualificazione dell'area dell'ex edificio B.

Luini, unitamente ad interventi di urbanizzazione volti al miglioramento ed incremento delle potenzialità di accessibilità e di interscambio della stazione ferroviaria di Saronno.

In tale contesto FERROVIENORD, avvalendosi del supporto tecnico della partecipata NORD\_ING, ha avviato una serie di attività finalizzate alla valutazione di un possibile riassetto più ampio del comparto, comprensivo della razionalizzazione delle proprie strutture direzionali e operative presso l'area di deposito di Saronno. In particolare, è stata predisposta la documentazione necessaria all'indizione di un concorso di idee con lo scopo di individuare una proposta ideativa appropriata per la razionalizzazione delle strutture e delle funzioni insediate presso l'area logistica e la stazione di Saronno Centro, attraverso la ristrutturazione, il recupero e la valorizzazione di alcuni fabbricati esistenti, da mantenere, e la demolizione e costruzione di nuovi edifici. Detta documentazione è stata presentata, per condivisione ed in via informale, all'Amministrazione Comunale in data 2 novembre 2017 senza ricevere, peraltro, alcun riscontro.

FERROVIENORD, pertanto, nel corso del 2019, ha approfondito diverse ipotesi progettuali di riorganizzazione e riqualificazione degli spazi esistenti in relazione alle necessità operative e funzionali dei propri reparti.

In tale prospettiva si sono svolti numerosi incontri sul piano tecnico e politico con il Comune di Saronno, scaturiti nella predisposizione – con il contributo anche del Politecnico di Milano - di un progetto di riorganizzazione generale con riflessi sulla funzionalità e accessibilità anche ciclopedonale alla stazione ferroviaria.

Poiché la realizzazione del progetto richiede la modifica del PGT del Comune di Saronno, oggi difforme, è stato predisposto, come richiesto anche da Regione Lombardia, un Protocollo d'Intesa per vincolare le parti ai fini dell'attivazione delle procedure di cui all'art. 19 della L.R. n. 9/2001. Il testo finale del Protocollo d'Intesa, che recepisce anche le opzioni del Comune, è stato ufficializzato in data 4 dicembre 2019, ma l'Amministrazione Comunale allora in carica non aveva dato alcun riscontro ufficiale. In data 18 febbraio 2021 la nuova Amministrazione Comunale ha emesso Delibera n. 3 del 18 febbraio 2021 del Consiglio Comunale recante "Atto di indirizzo per gli interventi di riqualificazione della stazione ferroviaria Saronno Centro e di riorganizzazione del polo infrastrutturale tecnologico – manutentivo. L'obiettivo è quello di raggiungere alti standard di funzionalità e sicurezza e migliorare l'accessibilità e la viabilità attraverso un ridisegno urbano fra cui la ricollocazione del Museo delle Industrie e del Lavoro Saronnese, il *restyling* del fabbricato viaggiatori della stazione e del suo sottopasso, la realizzazione di percorsi ciclopedonali.

## MILANO AFFORI

Le aree interessate dal progetto sono di circa 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. 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 il contratto di compravendita con la società GDF SYSTEM S.r.l. 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.

In data 26 ottobre 2016, con scrittura privata n. 16276/6A, FNM, FERROVIENORD e GDF SYSTEM hanno sottoscritto un definitivo accordo transattivo al fine di evitare qualsivoglia contenzioso e chiarire i reciproci diritti e doveri su alcune controverse questioni interpretative degli obblighi nascenti dall'atto di vendita e dai successivi atti modificativi ed in particolare relativamente al pagamento dei costi derivanti dalla bonifica delle aree, alla cancellazione del patto di riservato dominio sul Lotto di Residenza Convenzionata B, alla modalità dei pagamenti successivi a tale svincolo, alla realizzazione del parcheggio di interscambio interrato, al detensionamento dei tiranti provvisori della stazione metropolitana ed, infine, allo spostamento della sede CTE e dei relativi obblighi convenzionali connessi.

In particolare, con la sottoscrizione dell'atto transattivo di cui sopra, FNM, FERROVIENORD e GDF hanno concordato di attivarsi nei confronti del Comune di Milano per la modifica dell'art. 6 dell'atto ricognitivo, al fine di prevedere l'affidamento da parte di FERROVIENORD a GDF, in qualità di *general contractor*, ai sensi dell'art. 20 del nuovo Codice degli Appalti, della realizzazione del parcheggio di interscambio, con l'integrale sostituzione di GDF a FERROVIENORD in relazione ai relativi obblighi convenzionali verso il Comune stesso.

Tuttavia, con successiva nota del 6 luglio 2017, GDF ha manifestato alcune sostanziali riserve in merito alla possibilità di poter applicare l'articolo 20 sopra richiamato per l'affidamento alla stessa GDF dei lavori di realizzazione dell'opera in qualità di *general contractor*. Pertanto, ottenuto da parte del Comune di Milano in data 25 maggio 2017 il Permesso di Costruire, FERROVIENORD ha proceduto con l'indizione della gara di appalto per l'affidamento congiunto della progettazione

esecutiva e dell'esecuzione dei lavori di realizzazione del parcheggio interrato così come previsto nell'art. 6 dell'Atto ricognitivo e specificativo del 26 giugno 2014.

La procedura di gara per l'affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell'esecuzione lavori si è conclusa con l'aggiudicazione alla società Paolo Beltrami Costruzioni S.p.A. ed il relativo contratto di appalto è stato sottoscritto in data 18 luglio 2018.

Nel corso del 2019 l'Appaltatore ha sviluppato la progettazione esecutiva e, in data 15 aprile 2019 hanno avuto inizio i lavori del parcheggio.

Nel contempo, le interlocuzioni intercorse tra GDF System e gli Uffici comunali relative alla opportunità di non realizzare la struttura sovrappassante la sede ferroviaria sono scaturite nella sottoscrizione, da parte di GDF System, di un atto unilaterale d'obbligo nei confronti del Comune di Milano in forza del quale la stessa si è vincolata a realizzare opere alternative.

Pertanto, considerato altresì il tempo trascorso dalla stipula dell'Atto Ricognitivo, il Comune, FNM e GDF System hanno convenuto la necessità di attivare un tavolo di coordinamento finalizzato alla predisposizione di tutti i documenti finalizzati alla stipula di un nuovo atto di aggiornamento recante la modifica e/o la riformulazione di taluni obblighi convenzionali.

Nel corso del 2020 sono proseguite sia le attività di realizzazione del parcheggio interrato, sia le attività del tavolo di coordinamento con il Comune nell'ambito del quale è in fase di trattazione la proposta formulata al Comune di estendere a FERROVENORD la concessione in uso dell'area del mercato settimanale soprastante al parcheggio stesso al fine di aumentarne la redditività.

#### **GARBAGNATE MILANESE**

Le aree interessate dal progetto sono di circa 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 FNM e la Parrocchia dei Santi Eusebio e Maccabei, hanno 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, in modo che la proprietà di ciascun soggetto attuatore coincida con le aree sulle quali il piano prevede l’edificazione delle quote di competenza.

A tal fine, 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.

Tuttavia, a seguito del protrarsi della crisi del mercato immobiliare che ha reso difficoltoso l’avvio di trattative per la vendita delle aree, FNM e la Parrocchia dei Santi Eusebio e Maccabei, con nota congiunta del 27 ottobre 2016, hanno chiesto al Comune di Garbagnate Milanese la proroga per un periodo minimo di due anni di tutti i termini di cui all’art. 3 della Convenzione Attuativa del PII.

Nel mese di febbraio 2018 la Parrocchia dei Santi Eusebio e Maccabei ha presentato al Comune una ipotesi di proposta preliminare di variante parziale di Piano che andava nell’ottica di rivedere eventualmente anche in riduzione le volumetrie previste dal Piano. Tuttavia, anche questa ipotesi non si è concretizzata. Nel corso del 2019 si sono tenuti alcuni incontri con l’Amministrazione Comunale finalizzati a ricercare possibili soluzioni attuative, ad oggi rimaste senza esiti concreti.

Nel corso del 2020 sono stati svolti alcuni incontri con un Operatore Immobiliare che ha manifestato, a livello informale, il proprio interessamento per l’acquisto dell’area. Anche l’Amministrazione Comunale e il Partner privato, Parrocchia dei Santi Eusebio e Maccabei, sono motivati ad individuare una strategia comune finalizzata alla vendita delle aree di proprietà. Da fine 2020 tuttavia, l’Operatore non ha più ripreso i contatti.

## **13 PERSONALE DIPENDENTE: NUMERI, COSTI E FORMAZIONE**

### **13.1 NUMERI E COSTI**

Il dato medio relativo ai dipendenti delle società del Gruppo nell’anno 2020 si attesta a 2.230 unità, in calo rispetto al dato medio di 2.268 fatto registrare nell’anno 2019 (-1,7%).

In particolare, la Capogruppo FNM evidenzia un numero medio di dipendenti pari a 186 rispetto ai 193 dell’esercizio precedente (-3%).



## 13.2 RELAZIONI INDUSTRIALI

Nell'anno 2020, in continuità con quanto avvenuto nel precedente anno, si è avuta una significativa interlocuzione con le Organizzazioni Sindacali, per le società del Gruppo FNM.

L'emergenza venutasi a creare dalla diffusione del virus COVID-19 e le conseguenze misure atte a limitarne la diffusione hanno comportato una pronta ridefinizione delle modalità di svolgimento delle attività lavorative in un'ottica di tutela della salute.

Gli impiegati della società FNM avevano già un accordo che prevedeva la possibilità di effettuare una giornata di prestazione lavorativa fuori dai locali di lavoro (lavoro agile/*smart working*), mentre per gli impiegati delle società FERROVIENORD e NORD\_Ing era in corso la fase di sperimentazione di tale modalità operativa.

Nel mese di marzo 2020 a seguito di disposizioni della Direzione Risorse Umane e Welfare, dopo confronto con le OO.SS., si è proceduto, in conformità con le normative nazionali e regionali, ad estendere lo *smart working* oltre i limiti contrattuali, permettendo a tutte le risorse del Gruppo, che svolgono mansioni impiegatizie, di lavorare da casa senza necessità di presenziare negli uffici. Nei mesi seguenti si è proceduto ad alternare periodi di completo ricorso alle prestazioni di lavoro agile ad altri di progressivo e parziale ritorno ad attività lavorative in presenza presso i locali aziendali, in base all'evoluzione della diffusione dell'epidemia e delle conseguenti disposizioni normative, e delle valutazioni di natura organizzativa in capo dalle diverse Direzioni aziendali.

In particolare, con l'obiettivo di tutelare la salute dei lavoratori, il Gruppo, oltre ad aver incentivato fin dall'inizio dell'emergenza sanitaria lo svolgimento dell'attività lavorativa in *smart working*, ha inoltre attivato una copertura assicurativa straordinaria per la gestione di un'eventuale infezione da Coronavirus per tutti i propri dipendenti, sottoscrivendo una polizza integrativa in grado di coprire le spese legate ad un eventuale ricovero e alla successiva fase di recupero.

Nel mese di settembre 2020 è stato sottoscritto un accordo con le OO.SS. che, sulla base dell'esperienza maturata nel corso dell'anno, ha ridefinito l'organizzazione della prestazione lavorativa per il personale impiegatizio, con particolare riguardo ad orari di lavoro, flessibilità della prestazione, ricorso allo *smart working*. Tale accordo rafforza una modalità organizzativa e gestionale focalizzata su un approccio lavorativo fondato su obiettivi e risultati, invece che sulla durata della prestazione lavorativa.

L'emergenza legata alla diffusione del virus COVID-19 ha inoltre comportato una risposta organizzativa anche per i settori Circolazione e Manutenzione di FERROVIENORD. Per il settore Circolazione si è provveduto alla riattivazione delle sedi periferiche in modo da consentire un maggior distanziamento degli agenti, oltre ad una revisione nelle turnazioni, tesa a limitare i contatti tra gli agenti nelle sedi di lavoro, mentre per il settore Manutenzione è stata rivista la composizione

delle squadre e dei turni del personale operaio, sempre in un'ottica di attenzione al contenimento dei rischi di contagio.

In generale per tutti i dipendenti del Gruppo si è proceduto ad interventi coerenti con le disposizioni nazionali e regionali, quali distribuzione mascherine, misurazione temperatura, dotazioni di igienizzanti. Le società sono inoltre intervenute per potenziare le dotazioni tecnologiche ed informatiche che hanno permesso ad un numero sempre maggiore di dipendenti di operare fuori dai locali aziendali.

Per la società FNM Autoservizi, la contrazione della domanda, legata alla sospensione dei servizi scolastici, ha comportato nella primavera 2020 una riduzione dei turni per il personale operativo che è stata gestita con una più ampia fruizione delle ferie e con il ricorso al Fondo di Solidarietà TPL a rotazione per il personale. Nel mese di maggio 2020 per tale società è stato sottoscritto un accordo con le OO.SS. che ha disciplinato il tema della retribuzione nelle giornate di ferie, che ha così evitato l'apertura di un contenzioso con i dipendenti sul tema.

Per la società E-Vai la contrazione delle attività dovuta all'emergenza COVID-19, ha portato all'implementazione di un orario multiperiodale per gestire i periodi di più forte contrazione delle attività.

Le attività formative hanno impegnato i dipendenti delle aziende del Gruppo di seguito individuate per un totale di 2.647 giornate.

Inoltre, nel corso dell'esercizio è proseguita l'adesione al progetto MaaM "*Maternity as a Master*", un programma innovativo di formazione che pone al centro il tema e l'importanza della genitorialità in azienda.

#### **14 ATTIVITA' DI RICERCA E DI SVILUPPO**

Per la natura dell'attività svolta, nel corso del 2020 il Gruppo ha svolto le seguenti attività:

- E-Vai con 2 progetti europei: il progetto denominato I-SharE LIFE (all'interno del programma europeo LIFE) guidato da FNM, ed il progetto Car E-Service (all'interno del programma europeo Horizon 2020), guidato dal CNR con partner nazionali (es. FCA) e internazionali. Tali attività hanno consentito di recuperare risorse attraverso credito di imposta secondo le esistenti normative inerenti a Industria 4.0;
- è proseguita l'operatività della Convenzione Quadro per attività di collaborazione scientifica e di supporto ai processi di innovazione tra il Gruppo FNM e la Fondazione Politecnico di Milano con l'obiettivo di sviluppare iniziative congiunte di formazione e ricerca in ambiti quali: sistemi





elettrici ed efficienza energetica; attività manutentive e diagnostica avanzata; ingegneria ferroviaria; pianificazione urbanistica in relazione alle infrastrutture e ai sistemi di trasporto; materiale rotabile; sistemi innovativi per il controllo e la sicurezza delle stazioni.

## 15 DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA

Il Consiglio di Amministrazione, in data odierna, approverà la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (“DNF”) redatta ai sensi del D. Lgs. n. 254/2016. La DNF illustra le attività del Gruppo, il suo andamento, i risultati e l’impatto prodotto con riferimento ai temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani e alla lotta contro la corruzione attiva e passiva.

Nella DNF FNM rendiconta le proprie performance di sostenibilità in accordo ai “*GRI Sustainability Reporting Standards*”; nel 2020 la DNF è stata strutturata ispirandosi ai principi del Report Integrato. La prima parte del documento illustra come la strategia, la governance, le performance e le prospettive dell’organizzazione consentono di creare valore nel breve, medio e lungo periodo nel contesto in cui essa opera. La seconda parte è focalizzata sulla presentazione dei capitali, le “risorse” materiali e immateriali che sono incrementate, ridotte o trasformate dall’attività e dagli output dell’organizzazione, e che determinano la creazione di valore. I principali capitali (Capitale Economico-Finanziario, Capitale Produttivo e Intellettuale, Capitale Umano, Capitale Naturale, Capitale Sociale e Relazionale) sono correlati al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs). I capitali hanno contribuito al percorso di raggiungimento di 10 SDGs previsti dall’Agenda 2030.

In aggiunta, a partire dal 2020 e in continuità col percorso intrapreso, FNM ha deciso di individuare e quantificare gli impatti che sono generati attraverso la propria attività non solo dal punto di vista economico, ma anche dal punto di vista ambientale e sociale. Pertanto, al fine di fornire una rappresentazione completa del valore generato, FNM ha deciso di utilizzare la metodologia del *True Value* di KPMG, per misurare il “vero valore” che il Gruppo restituisce alla collettività.

Nel corso del 2020 il valore generato dal Gruppo FNM ammonta a circa 2 miliardi di euro, considerando sia gli impatti diretti generati, ma anche quelli indiretti; circa il 65% è attribuibile agli impatti economici diretti e indiretti.

La Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario 2020 è contenuta in una relazione distinta dalla Relazione sulla Gestione, pubblicata congiuntamente a quest’ultima e disponibile sul sito Internet della Società.



## 16 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 società controllate, ai sensi di quanto previsto dalle disposizioni normative attualmente vigenti e dagli accordi societari con i *partners*.

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 improntato 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 e di Comportamento del Gruppo FNM.

Formano parte integrante del sistema di governo societario le seguenti procedure:

- le Linee di Indirizzo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi;
- la Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate;
- il Regolamento per la gestione interna e la comunicazione al pubblico di documenti e informazioni riguardanti FNM S.p.A. e l'istituzione, la gestione e la tenuta del registro delle persone che vi hanno accesso;
- il Codice di comportamento per l'identificazione dei soggetti *Internal Dealing* e per la comunicazione delle operazioni effettuate dai medesimi "Codice *Internal Dealing*";
- il Codice Etico e di Comportamento del Gruppo FNM;
- il Modello di Organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001;
- il Regolamento del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari;
- il Regolamento Assembleare.

In data 18 luglio 2019, FNM ha approvato l'aggiornamento del Regolamento del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, allineandone il contenuto alle variazioni intervenute nella propria struttura organizzativa nonché prevedendo l'affidamento dei test 262 anche a consulenti esterni, oltre che alla Funzione *Internal Audit*.

Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato da FNM ai sensi del D.Lgs. 231/2001 è stato aggiornato il 26 settembre 2019, integrandolo con le fattispecie di reato-presupposto e le modifiche organizzative *medio tempore* intervenute.

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 predetta Relazione è consultabile sul sito della Società all'indirizzo [www.fnmgroup.it](http://www.fnmgroup.it) (sezione Governance).

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, il Codice Etico e di Comportamento del Gruppo FNM che ne costituisce parte integrante e la Politica Anticorruzione FNM. Nella sua versione attuale il Modello è stato aggiornato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 26 settembre 2019. 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 Confindustria e 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 da due Dottori Commercialisti esterni alla Società, da un Avvocato penalista, esterno alla Società – nominato altresì 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.

L'Organismo di Vigilanza, nel vigilare sull'effettiva attuazione del Modello, è dotato di poteri e doveri che esercita nel rispetto delle norme di legge e dei diritti individuali dei lavoratori e dei soggetti interessati.

## **17 RAPPORTI DI FNM S.p.A. CON PARTI CORRELATE**

Le operazioni effettuate con parti correlate del Gruppo non sono qualificabili né come atipiche né come inusuali, rientrando nella normale attività della Società. Tali operazioni sono effettuate nell'interesse della Società e del Gruppo a normali condizioni di mercato.

Si rinvia alle Note 47 al bilancio consolidato e 34 al bilancio separato, per ulteriori informazioni in merito ai rapporti intrattenuti con parti correlate.

Le informazioni relative ai compensi degli Amministratori, Sindaci e dirigenti con responsabilità strategiche sono contenute nella Relazione annuale sulla Remunerazione redatta ai sensi dell'art. 123-ter del D. Lgs. 58/98 (TUF) e successive modifiche e integrazioni.

La "Procedura operazioni con parti correlate" è disponibile sul sito internet della Società ([www.fnmgroup.it](http://www.fnmgroup.it) – sezione Governance – documenti e procedure).

## **18 STRUMENTI FINANZIARI**

Si precisa che nel corso dell'esercizio e alla data del 31 dicembre 2020 la Società e il Gruppo non hanno utilizzato strumenti finanziari derivati.

## **19 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* approvato in data 22 novembre 2018, 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.

## **20 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NELL'ESERCIZIO**

### **Finalizzate le cessioni delle partecipazioni in Locoitalia e Fuorimuro**

**10 marzo 2020:** FNM S.p.A. ha sottoscritto i contratti di cessione delle partecipazioni detenute in:

- Locoitalia S.r.l. (51%), società consolidata integralmente attiva nel noleggio di materiale rotabile per il trasporto merci: l'operazione di cessione a Tenor delle quote detenute da FNM è stata perfezionata successivamente alla finalizzazione della scissione parziale e proporzionale della società in Locolettriche S.r.l., le cui quote detenute da FNM sono state cedute a Railpool GmbH, per un *equity value* complessivo di 6,0 milioni di Euro. La quota di competenza di FNM è pari a 3,0 milioni di Euro;
- Fuorimuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l. (49%), società consolidata ad equity attiva nel trasporto ferroviario merci e concessionaria per le manovre ferroviarie all'interno del porto di Genova, a Tenor S.r.l. per un corrispettivo della quota detenuta pari a 0,5 milioni di Euro.

Tali operazioni hanno consentito di registrare complessivamente un miglioramento della Posizione Finanziaria Netta di Gruppo pari a circa 30,8 milioni di Euro (incluso la posizione finanziaria netta di Locoitalia) e una plusvalenza economica a livello consolidato pari a 1,0 milioni di Euro derivante dalla cessione della partecipazione in Locoitalia.

### **L'Assemblea degli Azionisti approva il bilancio 2019**

**27 maggio 2020:** l'Assemblea degli Azionisti ha approvato la proposta di bilancio separato della Controllante, ha esaminato il bilancio consolidato del Gruppo FNM al 31 dicembre 2019 e ha deliberato la non distribuzione del dividendo e quindi di destinare l'utile dell'esercizio 2019 come segue:

- Euro 1.195.648 a riserva legale;
- Euro 9.567.856 ad utili portati a nuovo;

- Euro 13.149.461 a riserva straordinaria.

L'Assemblea ha inoltre approvato la Relazione sulla politica in materia di remunerazione e sui compensi corrisposti ed ha autorizzato l'acquisto e la disposizione di azioni proprie.

### **Rimborsato interamente il prestito obbligazionario “FNM S.p.A. 2015 – 2020”**

**21 luglio 2020:** il prestito obbligazionario denominato “FNM S.p.A. 2015 – 2020”, emesso in data 21 luglio 2015 per 58 milioni di Euro ed interamente sottoscritto da Finlombarda S.p.A., è stato interamente rimborsato. Con pari valuta è stata pagata la decima e ultima cedola semestrale pari ad Euro 342.484,20 relativa al periodo di godimento 21 gennaio 2020 – 21 luglio 2020. In relazione al contratto di gestione speciale di Tesoreria stipulato con Finlombarda, il rimborso del deposito di 48 milioni di Euro è avvenuto da parte di Finlombarda in data 29 luglio 2020. Nel mese di settembre Finlombarda ha liquidato ad FNM gli interessi maturati nel corso dell'anno 2020.

### **Costituita la società FNMPAY**

**7 ottobre 2020:** è stata costituita la società FNMPAY società per azioni - interamente posseduta da FNM - la quale, previo ottenimento della necessaria autorizzazione della Banca d'Italia, presterà il servizio di convenzionamento di operazioni di pagamento di cui all'art. 1, comma 2, lett. h)-septies.1), numero 5) del D.Lgs. 385/1993.

La società svolgerà un ruolo attivo nella gestione dell'accettazione dei pagamenti tramite POS (fisico e virtuale) da parte delle società del Gruppo FNM, che attualmente affidano tale attività a società terze.

Ci si attende che la società, subordinatamente all'ottenimento della suddetta autorizzazione della Banca d'Italia, possa avviare la propria attività nel corso del 2021.

### **Acquisizione di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A.**

**28 luglio 2020:** il Consiglio della Regione Lombardia, socio controllante della Società, in sede di legge di assestamento del bilancio regionale 2020, ha autorizzato (i) la cessione in favore di FNM (l'“Operazione”) dell'intera partecipazione detenuta da Regione Lombardia in Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (“MISE”), pari all'82,4% del capitale sociale e, per l'effetto, l'accettazione della proposta di acquisto formulata dalla stessa FNM, e (ii) la ricapitalizzazione di Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (“APL”), attraverso la sottoscrizione di un aumento capitale per un importo fino a Euro 350 milioni.

**29 luglio 2020:** è stato sottoscritto ed eseguito il contratto di acquisto della quota azionaria detenuta in MISE, direttamente ed indirettamente, da ASTM, pari al 13,6% del capitale sociale<sup>12</sup>, per un corrispettivo di 85,6 milioni di Euro (pari a 3,5 Euro per azione).

Il prezzo convenuto è stato corrisposto per cassa per un importo di 3,2 Euro per azione (78,3 milioni di Euro) nella stessa data, avvalendosi della liquidità e delle linee bancarie disponibili, mentre il restante 0,3 Euro per azione (7,3 milioni di Euro) è stato versato nel mese di gennaio 2021.

**30 luglio 2020:** la Giunta della Regione Lombardia ha deliberato di accettare (i) la proposta presentata dalla Capogruppo relativa all'acquisto dell'intera partecipazione detenuta da Regione Lombardia in Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A., pari all'82,4% del capitale sociale; e (ii) la proposta di accordo di esclusiva contenente l'impegno a definire i termini e le condizioni contrattuali entro quattro mesi dalla data.

**3 novembre 2020:** la Società ha sottoscritto il contratto di compravendita con Regione Lombardia, che disciplina i termini e le condizioni di un'operazione finalizzata alla creazione di un gruppo strategico nel settore delle infrastrutture in Lombardia.

In particolare, l'operazione prevede l'acquisto da parte di FNM dell'intera partecipazione, pari all'82,4% del capitale sociale, in Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (MISE) detenuta da Regione Lombardia, per un corrispettivo complessivo di 519,2 milioni di Euro (pari a 3,5 Euro per azione). Regione Lombardia ha altresì assunto l'impegno a sottoscrivere e liberare, contestualmente all'esecuzione del contratto di compravendita della partecipazione in MISE, le azioni di Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (APL), rivenienti dall'aumento di capitale a pagamento, in via inscindibile, per nominali 350 milioni di Euro, deliberato in data 28 febbraio 2020 dall'assemblea degli azionisti di APL eventualmente rimaste inoperte. Alla data di esecuzione del contratto di compravendita della partecipazione in MISE, APL uscirà dunque dal perimetro di consolidamento di MISE.

L'esecuzione del contratto di compravendita è sospensivamente condizionata all'avveramento (ovvero, a seconda dei casi, alla loro rinuncia secondo i termini e le condizioni di cui al contratto) di alcune condizioni sospensive, tra cui l'ottenimento delle autorizzazioni necessarie in relazione all'operazione ai sensi della normativa *antitrust* e della cd. normativa *golden power* (ove applicabile ai sensi di legge), nonché dell'autorizzazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi della convenzione di cui MISE è parte.

---

<sup>12</sup> La partecipazione complessiva oggetto di acquisizione è detenuta da ASTM S.p.A. per il 10,704%, Autostrada Dei Fiori S.p.A. per il 2,884% e SATAP S.p.A. per lo 0,007% del capitale sociale.

**10 novembre 2020:** è stato pubblicato il “Documento informativo relativo all’operazione di maggiore rilevanza con Parti correlate” in quanto l’operazione di acquisizione della partecipazione sopradescritta si configura quale operazione di “maggiore rilevanza” tra parti correlate, ai sensi dell’articolo 8, comma 1, del Regolamento Consob OPC e dell’articolo 4.3 della Procedura OPC, in quanto tutti gli indici di rilevanza di cui all’Allegato 3 al Regolamento Consob OPC e all’articolo 2 della Procedura OPC risultano superiori al 5%.

L’operazione è realizzata con parti correlate ai sensi dell’articolo 2 dell’Allegato 1 del regolamento adottato dalla Consob con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010, come successivamente modificato e integrato (Regolamento Consob OPC), e dell’articolo 2 della procedura in materia di operazioni con parti correlate adottata da FNM (Procedura OPC), in quanto Regione Lombardia detiene una partecipazione nel capitale sociale di FNM rappresentativa del 57,57% del capitale sociale e dei diritti di voto di FNM e, pertanto, esercita il controllo di diritto su FNM ai sensi degli articoli 93 del D. Lgs. n. 58/98 e 2359, comma 1, n. 1, del Codice civile.

FNM ha attivato i presidi e le misure previste dall’articolo 8 del Regolamento Consob OPC e dall’articolo 4.3 della Procedura OPC relativamente alle operazioni con parti correlate di “maggiore rilevanza”. In particolare, il Consiglio di Amministrazione di FNM ha approvato l’operazione in data 26 ottobre 2020, previo rilascio, sempre in pari data, di un motivato parere favorevole da parte del Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate sull’interesse della Società al compimento dell’operazione, nonché sulla convenienza e correttezza sostanziale delle relative condizioni.

La congruità dal punto di vista finanziario del prezzo di acquisto è stata attestata da Lazard S.r.l., che ha supportato il Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate in qualità di esperto indipendente non correlato non avente, neppure indirettamente, alcun interesse nell’operazione, che ha rilasciato, come consentito dal Regolamento Consob OPC e dalla Procedura OPC, in data 26 ottobre 2020, apposito parere.

### **Fitch Ratings attribuisce un *issuer default rating* BBB- con *outlook* stabile**

**10 novembre 2020:** Fitch Ratings ha assegnato a FNM un *rating Investment Grade* BBB- con *outlook* stabile. L’agenzia nel corso dell’analisi ha sottolineato la stabilità dei ricavi e la resilienza del modello di business, a cui contribuirà la componente autostradale con la recente acquisizione di Milano Serravalle Milano Tangenziali, in corso di finalizzazione. L’agenzia ha altresì considerato rilevanti i contratti di servizio e di programma in essere tra le società del Gruppo e gli enti concedenti (tra cui Regione Lombardia) e ha sottolineato il ruolo centrale nel sistema del trasporto regionale lombardo del Gruppo FNM.



L'assegnazione del rating permetterà a FNM di ottimizzare la propria struttura finanziaria, anche diversificando le fonti di finanziamento, con *inter alia* il possibile accesso al mercato dei capitali.

### **Approvazione delle linee guida del Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo**

**25 novembre 2020:** Il Consiglio di Amministrazione di FNM ha approvato le Linee Guida del Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM (il “Piano”). La progettazione del Piano si inserisce nel contesto post-COVID, che riflette cambiamenti significativi nella fruizione dei servizi di mobilità. In tale contesto saranno pesati in modo diverso il sistema delle relazioni sociali e le modalità di fruizione delle stesse, la qualità della vita e l'utilizzo individuale del tempo. Il compito del Gruppo FNM nei prossimi anni sarà quindi leggere la realtà, investigando il «perché» e il «come» persone, città e imprese si muovono per anticipare e offrire le migliori soluzioni in termini di nuovi modelli di mobilità. In questa logica, la sostenibilità sarà un importante driver da considerare per ogni azione del Gruppo. Il Piano ridefinisce la *vision* del Gruppo – “Migliorare la vita delle persone, delle città e delle imprese, sviluppando connessioni e rispondendo alle esigenze di mobilità” – e la *mission* del Gruppo – “Sviluppare una piattaforma integrata di servizi di mobilità, costruita secondo criteri di sostenibilità ambientale ed economica, che metta a sistema e connetta (fisicamente e digitalmente) attrattori, nodi urbani e reti di trasporto, per creare valore sociale e favorire la produttività del territorio”. Il Piano configura il Gruppo come un operatore integrato della mobilità sostenibile, assicurando il posizionamento di FNM quale Gruppo guidato da principi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance (ESG) nella definizione dei processi aziendali e nella definizione del portafoglio degli investimenti di Gruppo. Per la prima volta il Piano del Gruppo offre una visione strategica integrata per la conduzione sostenibile del business, progettando contestualmente la dimensione industriale e la dimensione della sostenibilità.

Il Piano è costruito sulla base di quattro pilastri strategici: mobilità, infrastrutture, flotte e persone/comunità, abilitati da quattro elementi comuni trasversali ovvero innovazione e data management, efficienza energetica e riduzione delle emissioni, governance, etica e cultura della sostenibilità e attrazione, valorizzazione e benessere dei lavoratori.

Le previsioni del Piano consentiranno di generare valore per la collettività con riferimento agli *Sustainable Development Goals* (gli “SDGs”) 3 (Salute e benessere), 8 (Lavoro dignitoso e crescita economica), 9 (Industria, innovazione e infrastrutture), 11 (Città e comunità sostenibili), 12 (Consumo e Produzione Responsabili), 13 (Agire per il clima), 15 (La vita sulla terra), 16 (Pace, giustizia e istituzioni Forti) e 17 (Partnership per gli obiettivi).



Il Piano prevede investimenti complessivi preliminarmente stimati fino a 1 miliardo di euro, oltre all'investimento relativo all'acquisizione della partecipazione in MISE. Gli investimenti saranno meglio declinati in sede di finalizzazione del piano strategico 2021-2025, anche in relazione al relativo fabbisogno di finanziamento. Il piano strategico 2021-2025 complessivo, comprensivo anche degli sviluppi economico-finanziari per il quinquennio, sarà finalizzato nel corso dei prossimi mesi.

### **Treni a idrogeno e progetto H2iseO**

**25 novembre:** nell'ambito del piano investimenti sopra richiamato, il Consiglio di Amministrazione di FNM ha approvato:

- un investimento relativo alla fornitura di 6 elettrotreni prodotti da Alstom con alimentazione a idrogeno, con opzione per la fornitura di ulteriori 8 elettrotreni della stessa tipologia, per un importo preliminarmente stimato in oltre 160 milioni di Euro, da utilizzarsi nell'ambito del Progetto H2iseO;
- un investimento, per un importo preliminarmente individuato in circa 49 milioni di euro, relativo alla fornitura – da aggiudicare con procedura di gara - di 7 elettrotreni con alimentazione a pantografo e batteria, con opzione per la fornitura di ulteriori 20 elettrotreni della stessa tipologia, per un importo aggiuntivo pari a circa 140 milioni di Euro.

Per tali treni, con consegna prevista a partire dal 2023, si prevede la locazione a Trenord.

È stata inoltre avviata l'analisi per la fattibilità degli impianti di produzione dell'idrogeno necessari per attivare il servizio ferroviario, tramite l'utilizzo dei treni sopra indicati, lungo la linea della Valcamonica (linea Brescia-Edolo, gestita da FERROVIENORD) che diventa così la prima *Hydrogen Valley* italiana (Progetto H2iseO).

**2 dicembre 2020 - accordo per la produzione di idrogeno green:** A2A e FNM hanno siglato un Memorandum d'intesa per lo studio e l'individuazione della migliore modalità di produzione e fornitura di idrogeno verde, derivante da fonti rinnovabili e dal recupero di materia, per alimentare i nuovi treni nell'ambito del progetto H2iseO.

**29 dicembre 2020 - accordo per la mobilità a idrogeno verde in Lombardia:** FNM, A2A e Snam hanno firmato un memorandum d'intesa finalizzato a studiare, ciascuna per le proprie competenze, modalità di fornitura e rifornimento di idrogeno da fonti rinnovabili e dal recupero di materia per alimentare i nuovi treni della linea Brescia-Iseo-Edolo.

### **Sottoscritto e versato aumento di capitale per il 24,7% di BusForFun.com srl**

**26 novembre 2020:** FNM entra nel capitale sociale di BusForFun.com ("BusForFun"), *startup* innovativa attiva nel settore delle tecnologie per il turismo ed il *commuting*, con il 24,7% delle quote

con un investimento di 0,5 milioni di euro, per sostenerne lo sviluppo nel mercato italiano ed in quello internazionale. FNM diventa il partner industriale di riferimento di una delle startup italiane più promettenti dell'ambito *mobility*, affiancandola nello sviluppare soluzioni innovative capaci di rispondere alle nuove esigenze di mobilità, sia alle persone (B2C) che alle aziende (B2B), proponendosi anche insieme quali *mobility* partner delle aziende. Questa operazione permette a FNM di avviare la strada dell'Open Innovation nel mondo dei servizi digitali integrati di mobilità, tramite una startup già affermata nel proprio settore e capace di raggiungere importanti traguardi.

## 21 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

### **Moody's attribuisce un issuer rating Baa3 con outlook stabile**

25 gennaio 2021: FNM ottiene un *long term issuer rating* Baa3 da Moody's, che tiene conto delle prospettive di business della società in seguito all'acquisizione di Milano Serravalle – Milano Tangenziali (MISE) e della sua politica finanziaria equilibrata.

Il rating Baa3 di FNM incorpora l'incremento di un *notch* per riflettere il forte legame con Regione Lombardia, il suo azionista di maggioranza.

L'ottenimento da parte di FNM del *rating investment grade* di Fitch Ratings (BBB- con *outlook* stabile) e Moody's (Baa3 con *outlook* stabile) offre alla società la possibilità di definire nel modo più efficiente la propria struttura finanziaria a medio lungo termine a supporto del futuro sviluppo strategico, anche attraverso l'accesso al mercato dei capitali.

### **FNM ed Enel Green Power firmano intesa per sviluppo mobilità a idrogeno**

**1 febbraio 2021:** Sottoscritto il protocollo d'intesa firmato da FNM ed Enel Green Power con l'obiettivo di studiare, individuare e proporre le migliori soluzioni di fornitura di idrogeno verde – prodotto usando esclusivamente energia rinnovabile - per la mobilità ferroviaria in Lombardia, nell'ambito del progetto H2IseO.

### **Perfezionata l'acquisizione dell'82,4% di Milano Serravalle-Milano Tangenziali**

**26 febbraio 2021:** FNM ha perfezionato l'acquisizione dell'82,4% del capitale sociale di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (MISE)<sup>13</sup> da Regione Lombardia in esecuzione del contratto di compravendita sottoscritto e comunicato al mercato il 3 novembre 2020. In considerazione della

---

<sup>13</sup> Società concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione dell'Autostrada A7 Serravalle-Milano e delle Tangenziali Nord, Est e Ovest Milano ai sensi della convenzione di concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007 (come modificata dall'atto aggiuntivo del 15 giugno 2016) tra MISE, in qualità di concessionario, e ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), in qualità di concedente..

partecipazione del 13,6% del capitale sociale già acquisita da FNM il 29 luglio 2020<sup>14</sup>, FNM detiene una partecipazione rappresentativa del 96% del capitale sociale di MISE.

L'acquisizione permetterà ad FNM di rafforzare la propria presenza in Lombardia e nelle aree di più elevata domanda di trasporto, di diversificare il rischio regolatorio e di migliorare il profilo reddituale del Gruppo.

L'acquisizione si è perfezionata a seguito del soddisfacimento delle condizioni sospensive previste nel contratto di compravendita, tra cui l'ottenimento dell'autorizzazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi della convenzione di concessione di cui MISE è parte.

Contestualmente al perfezionamento dell'acquisizione, Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (APL) – società concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico di Gaggiolo e delle opere connesse – è uscita dal perimetro di consolidamento di MISE per effetto della sottoscrizione e liberazione alla stessa data da parte di Regione Lombardia di un aumento di capitale sociale di APL per complessivi 350 milioni di Euro e della conseguente diluizione al 36,7% del capitale sociale della partecipazione detenuta da MISE in APL<sup>15</sup>.

Il corrispettivo per l'acquisizione della partecipazione in MISE, pari a 519,2 milioni di euro (ovvero 3,5 euro per azione), è stato integralmente regolato per cassa, facendo ricorso ad una linea di credito a breve termine sottoscritta in data 28 gennaio 2021 con un *pool* di banche composto da Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas Italian Branch, in qualità di enti finanziatori. Il finanziamento, per un ammontare massimo di 650 milioni di Euro e utilizzato per 620 milioni di Euro, non è assistito da garanzie e dovrà essere rimborsato in un'unica soluzione al massimo entro il mese di gennaio 2022. Il tasso di interesse è pari all'EURIBOR maggiorato di un margine, in linea con le attuali condizioni di mercato.

Contestualmente alla sottoscrizione della suddetta linea di credito a breve termine, in data 29 gennaio 2020 FNM ha estinto integralmente il finanziamento sottoscritto il 7 agosto 2018, in quanto non più coerente con la struttura finanziaria del Gruppo, rimborsando in via anticipata tutto l'ammontare utilizzato pari a 50 milioni di Euro.

MISE sarà consolidata integralmente nel bilancio FNM a partire dal 26 febbraio 2021.

**12 marzo 2021:** emissione documento informativo relativo all'operazione redatto ai sensi dell'art. 71, comma 1 del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 (come successivamente integrato e modificato).

<sup>14</sup> Tale partecipazione è stata ceduta a FNM da ASTM S.p.A. e ulteriori società controllate dalla stessa.

<sup>15</sup> Precedentemente partecipata al 79,3% da MISE.



## 22 PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

I recenti sviluppi della pandemia COVID-19, la diffusione delle nuove varianti e le incertezze sulla tempistica delle vaccinazioni, limitano la visibilità sui prossimi mesi ed impongono di continuare ad assumere un atteggiamento prudente per il 2021, specialmente con riferimento al settore del trasporto pubblico locale.

In particolare, si prevede che i ricavi da traffico del segmento del trasporto passeggeri su gomma continueranno ad essere penalizzati dalla debolezza della domanda dovuta alle limitazioni agli spostamenti conseguenti ai *lockdown*, che potranno essere di volta in volta previsti in funzione dell'evoluzione dell'emergenza epidemiologica. Di contro, si ipotizza una riduzione della produzione inferiore a quella che ha caratterizzato in particolare il primo semestre 2020 con, pertanto, una minore riduzione dei costi operativi diretti. Sulla base delle misure governative di sostegno ad oggi note, i ricavi e la marginalità del segmento sono dunque attesi in contrazione rispetto ad uno scenario pre-pandemico ed al 2020, esercizio che ha goduto di importanti misure compensative da parte del Governo. L'introduzione di ulteriori ristori mitigherebbe gli effetti negativi sui ricavi e sulla marginalità derivanti dalla pandemia.

Le attività di noleggio di materiale rotabile e di gestione dell'infrastruttura ferroviaria rimarranno invece meno esposte agli effetti dell'emergenza epidemiologica; tuttavia, anche nel 2021, i ricavi pubblicitari e i ricavi legati alle locazioni commerciali degli immobili potrebbero subire riduzioni rispetto ad uno scenario pre-pandemico.

Anche per il 2021, tutte le società continueranno a mettere in atto azioni per contenere gli impatti negativi dell'emergenza, attraverso la riduzione delle principali voci di costo.

Alla luce di tali riflessioni, a parità di perimetro con il 2020, è ragionevole ritenere che i ricavi del Gruppo saranno in linea rispetto al 2020, mentre, di contro, si prevede una riduzione dell'EBITDA che, in assenza di addizionali misure governative di sostegno, si stima subisca una contrazione di oltre il 20% rispetto al 2020.

Il 2021 sarà tuttavia un anno di svolta per il Gruppo FNM: l'acquisizione del 96% di MISE sancisce la trasformazione del Gruppo in un operatore integrato di mobilità attraverso il trasporto ferroviario, il trasporto pubblico locale su gomma e l'infrastruttura autostradale.

Il consolidamento integrale di MISE, a partire dal 26 febbraio 2021, determinerà una crescita significativa della consistenza patrimoniale del Gruppo FNM e delle sue performance economiche, che beneficeranno di ricavi maggiormente diversificati e di un miglioramento del profilo reddituale, con la contestuale diversificazione del rischio regolatorio.

Pertanto, includendo MISE nel perimetro di consolidamento del Gruppo FNM dal 26 febbraio 2021, si prevede che, rispetto al 2020, nel 2021 i ricavi incrementeranno di circa il 70% mentre l'EBITDA rettificato è atteso raddoppiare, con un effetto positivo sul rapporto EBITDA Rettificato/Ricavi che è atteso incrementare di circa 7 punti percentuali.

Anche nel caso della gestione dell'infrastruttura autostradale, l'attuale situazione epidemiologica impone di effettuare previsioni conservative sulla domanda di mobilità autostradale, che tuttavia nel 2021 è prevista in lieve crescita rispetto al 2020, anche in considerazione della maggiore resilienza del trasporto merci e alla più veloce ripresa del traffico automobilistico nei periodi di allentamento delle misure anti-contagio, come dimostrato nel 2020. D'altra parte, si evidenzia che, allo stato attuale, come nel 2020, anche nel 2021 non sono previste misure governative a sostegno della contrazione dei ricavi per minore traffico autostradale rispetto al periodo pre COVID-19.

Allo stato attuale, il confronto a perimetro omogeneo (ovvero considerando MISE consolidata in FNM per tutto il 2020 e tutto il 2021), evidenzia per il 2021 ricavi in linea rispetto al 2020 e un EBITDA in lieve crescita (*low single digit*). Il rapporto EBITDA Rettificato/Ricavi è atteso rimanere costante.

Dal punto di vista finanziario, il pagamento del prezzo di acquisizione (pari a complessivi 604 milioni di Euro – di cui 78,3 milioni di Euro già pagati nel 2020), combinato con il consolidamento della posizione finanziaria netta di MISE e gli investimenti previsti per il rinnovo delle flotte determineranno un aumento dell'indebitamento del Gruppo, che a sua volta si tradurrà in un incremento del rapporto PFN Rettificata / EBITDA Rettificato, compatibile con i parametri previsti per gli attuali livelli di rating (Baa3 da Moody's e BBB- da Fitch, entrambi con *outlook* positivo) ed i *covenants* finanziari previsti dai contratti di finanziamento in essere.

Ad oggi, il Gruppo dispone di un *liquidity headroom* pari a circa 90 milioni di Euro di linee *uncommitted*, che assicurano un adeguato margine di flessibilità finanziaria.

Nel corso dell'anno la Società si riserva la possibilità di definire nel modo più efficiente la propria struttura finanziaria a medio lungo termine a supporto del futuro sviluppo strategico, anche attraverso l'accesso al mercato dei capitali.

Per Trenord - valutata secondo il metodo del patrimonio netto – il 2021 si presenta, al momento, molto simile al 2020. Il permanere dell'attuale situazione di continua variabilità delle condizioni complessive generali, per quanto complessa e difficile, porta ad ipotizzare un recupero progressivo dei volumi in un orizzonte di alcuni anni. La partecipata continua a monitorare costantemente tutti i



principali KPI, riguardanti l'andamento del servizio, delle frequentazioni, degli incassi e del rapporto costo-ricavi.

Milano, 18 marzo 2021



Il Consiglio di Amministrazione



## GLOSSARIO DEI TERMINI E DEGLI INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE UTILIZZATI

Nel presente documento, in aggiunta agli schemi e indicatori finanziari convenzionali previsti dagli IFRS, vengono presentati alcuni schemi riclassificati e alcuni indicatori alternativi di performance al fine di consentire una migliore valutazione dell'andamento della gestione economico-finanziaria del Gruppo. Tali schemi e indicatori non devono essere considerati sostitutivi di quelli convenzionali previsti dagli IFRS. Per tali grandezze vengono fornite in conformità con le indicazioni contenute nella Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006, nella comunicazione Consob n. 0092543 del 3 dicembre 2015 nonché degli orientamenti ESMA 2015/1415 in materia di indicatori alternativi di performance (“*Non GAAP Measures*”) le descrizioni dei criteri adottati nella loro predisposizione e le apposite annotazioni di rinvio alle voci contenute nei prospetti obbligatori.

In particolare, tra gli indicatori alternativi utilizzati, si segnalano:

**EBITDA o margine operativo lordo:** rappresenta il risultato netto dell'esercizio prima delle imposte sul reddito, degli altri proventi e oneri finanziari, degli ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni. Il Gruppo fornisce altresì indicazione dell'incidenza del MOL (o EBITDA) sulle vendite nette. Il calcolo del MOL (o EBITDA) effettuato dal Gruppo permette di comparare i risultati operativi con quelli di altre imprese, escludendo eventuali effetti derivanti da componenti finanziarie, fiscali e dagli ammortamenti, i quali possono variare da società a società per ragioni non correlate alla generale performance operativa.

**EBITDA %:** rappresenta la percentuale dell'EBITDA sui ricavi totali.

**EBITDA Rettificato o margine operativo lordo rettificato:** è rappresentato dal margine operativo lordo come sopra identificato escludendo oneri e proventi di natura non ordinaria quali:

- (i) proventi ed oneri derivanti da operazioni di ristrutturazione, riorganizzazione e di business *combination*;
- (ii) proventi ed oneri non direttamente riferiti allo svolgimento ordinario del business chiaramente identificati;
- (iii) oltre ad eventuali proventi ed oneri derivanti da eventi ed operazioni significative non ordinari come

definiti dalla comunicazione Consob DEM6064293 del 28/07/2006.

Con riferimento al margine operativo lordo rettificato del 2020 sono stati esclusi rispetto al margine operativo lordo le seguenti componenti:

- a) oneri non ordinari derivanti da progetti di sviluppo pari a 1,9 milioni di Euro.

Con riferimento al margine operativo lordo rettificato del 2019 sono stati esclusi rispetto al margine operativo lordo le seguenti componenti:

- a) sopravvenienze attive straordinarie derivanti dalla chiusura di un contenzioso con terzi per 2,6 milioni di Euro;
- b) oneri non ordinari derivanti da progetti di sviluppo pari a 1,2 milioni di Euro.

**EBITDA Rettificato %:** rappresenta la percentuale dell'EBITDA Rettificato sui ricavi totali.

**EBIT o risultato operativo:** rappresenta il risultato netto dell'esercizio prima del risultato derivante da attività in dismissione/dismesse, delle imposte sul reddito, dei proventi e oneri finanziari e del risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto.

**Capitale Circolante Netto:** include le attività correnti (con l'esclusione delle Disponibilità liquide e mezzi equivalenti e delle Attività finanziarie correnti incluse nella Posizione finanziaria netta), e le passività correnti (con l'esclusione delle passività finanziarie correnti incluse nella Posizione finanziaria netta).

**Capitale Investito Netto:** è pari alla somma algebrica di Capitale Fisso, che include le attività non correnti e le passività non correnti (con l'esclusione delle passività finanziarie non correnti incluse nella Posizione Finanziaria netta) e del Capitale Circolante netto.

**PFN (Posizione Finanziaria Netta):** include le disponibilità liquide e mezzi equivalenti, le attività finanziarie correnti e le passività finanziarie correnti.

**PFN Rettificata:** è rappresentata dalla Posizione Finanziaria Netta come sopra identificata escludendo gli impatti della tempistica degli incassi dei contributi sugli investimenti finanziati per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario e dei relativi pagamenti effettuati nei confronti dei fornitori, contabilizzati secondo quanto richiesto dall'IFRIC 12.



***Bilancio Consolidato***  
***dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020***

- ***Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata***
- ***Conto Economico Consolidato***
- ***Altre componenti di Conto Economico Complessivo Consolidato***
- ***Patrimonio Netto consolidato***
- ***Rendiconto finanziario consolidato***
- ***Note al Bilancio Consolidato***

un



## SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA AL 31.12.2020

Importi in migliaia di Euro	Note	31/12/2020	31/12/2019
<b>ATTIVO</b>			
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>			
Attività Materiali	6	443.340	409.864
Attività Immateriali	7	5.139	7.156
Avviamento	8	4.353	6.358
Diritto d'uso	9	15.489	8.879
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	10	76.733	79.429
Partecipazioni in altre imprese	10	91.313	5.472
Crediti Finanziari	11	2	2
di cui: verso Parti Correlate	11	0	0
Crediti Finanziari valutati al Fair Value a conto economico	12	0	0
di cui: verso Parti Correlate	12	0	0
Attività per imposte anticipate	14	24.015	21.543
Crediti per imposte	18	0	0
Altri Crediti	17	213	82
<b>TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>660.597</b>	<b>538.785</b>
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>			
Rimanenze	15	8.702	8.910
Crediti Commerciali	16	82.640	64.619
di cui: verso Parti Correlate	16	65.052	45.227
Altri Crediti	17	95.834	60.612
di cui: verso Parti Correlate	17	14.686	11.275
Crediti per imposte	18	2.968	280
Crediti Finanziari	11	115	40.997
di cui: verso Parti Correlate	11	115	997
Crediti Finanziari valutati al Fair Value a conto economico	12	0	48.352
di cui: verso Parti Correlate	12	0	48.352
Crediti per investimenti finanziati	13	41.511	59.096
di cui: verso Parti Correlate	13	39.514	57.099
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	19	253.344	228.723
<b>TOTALE ATTIVITA' CORRENTI</b>		<b>485.114</b>	<b>511.589</b>
Attività destinate alla vendita	20		35.239
<b>TOTALE ATTIVO</b>		<b>1.145.711</b>	<b>1.085.613</b>
<b>PASSIVO</b>			
Capitale sociale		230.000	230.000
Altre riserve		7.788	7.788
Riserva di utili indivisi		203.387	172.970
Riserva di utili/(perdite) attuariali		(7.661)	(7.545)
Riserva di traduzione		105	96
Utile/(perdita) dell'esercizio		24.185	30.281
<b>PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO</b>		<b>457.804</b>	<b>433.590</b>
<b>PATRIMONIO NETTO DI TERZI</b>		<b>19.304</b>	<b>20.711</b>
<b>PATRIMONIO NETTO TOTALE</b>	<b>21</b>	<b>477.108</b>	<b>454.301</b>
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>			
Debiti verso banche	22	42.441	49.780
Debiti Finanziari	23	13.706	9.184
di cui: verso Parti Correlate	23	2	2
Debiti per investimenti finanziati	24	12.581	12.581
di cui: verso Parti Correlate	24	6.079	6.079
Altre passività	26	24.357	27.550
di cui: verso Parti Correlate	26	10.156	12.253
Passività per imposte differite	14	0	692
Fondi rischi e oneri	27	39.722	36.977
Trattamento di fine rapporto	28	21.201	23.931
<b>TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>154.008</b>	<b>160.695</b>
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>			
Debiti verso banche	22	58.619	304
Debiti Finanziari	23	42.542	94.053
di cui: verso Parti Correlate	23	32.278	86.573
Debiti per investimenti finanziati	24	165.208	103.818
di cui: verso Parti Correlate	24	165.208	103.818
Debiti verso fornitori	29	177.538	175.746
di cui: verso Parti Correlate	29	3.948	3.930
Debiti per imposte	30	87	3.181
Debiti tributari	30	3.315	3.775
Altre passività	31	46.049	65.180
di cui: verso Parti Correlate	31	12.740	35.762
Fondi rischi e oneri	27	21.237	18.856
<b>TOTALE PASSIVITA' CORRENTI</b>		<b>514.595</b>	<b>464.913</b>
Passività connesse ad attività destinate alla vendita	20	0	5.704
<b>TOT. PASSIVITA' e PATRIMONIO NETTO</b>		<b>1.145.711</b>	<b>1.085.613</b>

## CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO DELL'ESERCIZIO 2020

Importi in migliaia di Euro	Note	2020	2019
Ricavi delle vendite e prestazioni	32	243.748	268.359
	di cui: verso Parti Correlate	32	176.622
Contributi	33	15.023	10.850
	di cui: verso Parti Correlate	33	8.469
Contributi per investimenti finanziati	34	38.023	40.986
	di cui: verso Parti Correlate	34	38.023
Altri proventi	35	19.873	22.138
	di cui: verso Parti Correlate	35	7.642
	di cui: non ricorrenti	35	-
<b>TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI</b>		<b>316.667</b>	<b>342.333</b>
Mat.prima, materiali di consumo e merci utilizzate	36	(18.881)	(21.794)
Costi per servizi	37	(65.599)	(72.468)
	di cui: verso Parti Correlate	37	(8.159)
	di cui: Non Ricorrenti	37	(1.908)
Costi per il personale	38	(113.463)	(125.467)
Ammortamenti e svalutazioni	39	(41.752)	(40.739)
Altri costi operativi	40	(15.150)	(12.429)
	di cui: verso Parti Correlate	40	(101)
Costi per investimenti finanziati	34	(35.445)	(39.141)
<b>TOTALE COSTI</b>		<b>(290.290)</b>	<b>(312.038)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>26.377</b>	<b>30.295</b>
Proventi finanziari	41	2.607	1.792
	di cui: verso Parti Correlate	41	756
Oneri finanziari	42	(2.670)	(4.269)
	di cui: verso Parti Correlate	42	(384)
<b>RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA</b>		<b>(63)</b>	<b>(2.477)</b>
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	45	2.044	8.047
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>		<b>28.358</b>	<b>35.865</b>
Imposte sul reddito	43	(3.673)	(4.975)
<b>UTILE/ (PERDITA) NETTO DELL'ESERCIZIO DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'</b>		<b>24.685</b>	<b>30.890</b>
UTILE NETTO DA OPERAZIONI DISCONTINUE	44	-	-
<b>UTILE/ (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>		<b>24.685</b>	<b>30.890</b>
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti di MINORANZA		500	609
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti della Controllante		24.185	30.281
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti di MINORANZA per operazioni discontinue		-	-
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti della Controllante per operazioni discontinue		-	-
<b>Utile per azione attribuibile agli azionisti del gruppo</b>			
Utile per azione base (unità di euro)	46	0,06	0,07
Utile per azione diluito (unità di euro)	46	0,06	0,07
<b>Utile per azione attribuibile agli azionisti del gruppo per operazioni discontinue</b>			
Utile per azione base (unità di euro)		-	-
Utile per azione diluito (unità di euro)		-	-

## ALTRE COMPONENTI DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO DELL'ESERCIZIO 2020

Importi in migliaia di Euro	Note	2020	2019
<b>UTILE / (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>		<b>24.685</b>	<b>30.890</b>
<b>Altre componenti delle società consolidate con il metodo integrale</b>			
Utile/(Perdita) attuariale TFR	28	152	(1.275)
Effetto fiscale	14	(43)	357
<b>Totale componenti che non saranno successivamente riclassificati nel risultato d'esercizio</b>		<b>109</b>	<b>(918)</b>
<b>Totale componenti che saranno successivamente riclassificati nel risultato d'esercizio</b>		<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Totale società consolidate con il metodo integrale</b>		<b>109</b>	<b>(918)</b>
<b>Altre componenti delle società consolidate con il metodo del patrimonio netto</b>			
Utile/(Perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto		(318)	(534)
Effetto fiscale		89	154
<b>Totale componenti che non saranno successivamente riclassificati nel risultato d'esercizio</b>	<b>10</b>	<b>(229)</b>	<b>(380)</b>
Utili/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere		9	32
<b>Totale componenti che saranno successivamente riclassificati nel risultato d'esercizio</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>32</b>
<b>Totale società consolidate con il metodo del patrimonio netto</b>		<b>(220)</b>	<b>(348)</b>
<b>Totale altre componenti di conto economico complessivo</b>	<b>48</b>	<b>(111)</b>	<b>(1.266)</b>
<b>TOTALE UTILE / (PERDITA) COMPLESSIVO</b>		<b>24.574</b>	<b>29.624</b>
Utile/ (Perdita) complessivo attribuibile agli Azionisti di minoranza		496	382
Utile/ (Perdita) complessivo attribuibile agli Azionisti della Controllante		24.078	29.242

## PROSPETTO DEI MOVIMENTI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

Importi in migliaia di euro	Capitale sociale	Altre riserve	Utili/Perdite Indivisi	Riserva utili/perdite attuariali	Riserva di traduzione	Utili/Perdite dell'esercizio	Patrimonio netto di gruppo	Patrimonio netto di terzi	Totale Patrimonio netto
<b>Saldo 01.01.2019</b>	<b>230.000</b>	<b>7.788</b>	<b>154.333</b>	<b>(6.474)</b>	<b>64</b>	<b>28.477</b>	<b>414.188</b>	<b>20.983</b>	<b>435.171</b>
<b>Totale Utile Complessivo</b>				<b>(1.071)</b>	<b>32</b>	<b>30.281</b>	<b>29.242</b>	<b>382</b>	<b>29.624</b>
Destinazione utile 2018			28.477			(28.477)	-		-
Distribuzione dividendi			(9.785)				(9.785)	(750)	(10.535)
Variazione perimetro di consolidamento			(55)				(55)	96	41
<b>Saldo 31.12.2019</b>	<b>230.000</b>	<b>7.788</b>	<b>172.970</b>	<b>(7.545)</b>	<b>96</b>	<b>30.281</b>	<b>433.590</b>	<b>20.711</b>	<b>454.301</b>
<b>Totale Utile Complessivo</b>				<b>(116)</b>	<b>9</b>	<b>24.185</b>	<b>24.078</b>	<b>496</b>	<b>24.574</b>
Destinazione utile 2019			30.281			(30.281)	-		-
Variazione perimetro di consolidamento			136				136	(1.903)	(1.767)
<b>Saldo 31.12.2020</b>	<b>230.000</b>	<b>7.788</b>	<b>203.387</b>	<b>(7.661)</b>	<b>105</b>	<b>24.185</b>	<b>457.804</b>	<b>19.304</b>	<b>477.108</b>
Note	21	21	21	48	48	21	21	21	21

## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Importi in migliaia di Euro	Note	31/12/2020	31/12/2019
<b>Flusso di cassa derivante da attività operative</b>		<b>Totale</b>	<b>Totale</b>
Risultato dell'esercizio		24.685	30.890
Imposte sul reddito	43	3.673	4.975
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	45	(2.044)	(8.047)
Ammortamenti del periodo delle attività immateriali	7	3.622	3.733
Ammortamenti del periodo delle attività materiali	6	31.870	34.890
Ammortamento Diritto d'uso	9	3.808	2.116
Impairment attività immateriali e materiali	8	2.452	-
Accantonamento fondo rischi ed oneri	27	15.777	16.086
Rilasci fondo rischi ed oneri	27	(613)	(748)
Accantonamento fondo svalutazione crediti	16	126	403
Accantonamento fondo obsolescenza magazzino	15	464	-
Rilasci fondo svalutazione crediti	16	-	(142)
Plusvalenze da cessione di attività materiali	35	(243)	(50)
Plusvalenze da cessione di attività destinate alla vendita	35	(1.014)	-
Contributi in conto capitale di competenza del periodo	33	(3.597)	(3.671)
Interessi attivi	41	(1.593)	(1.792)
Interessi passivi	42	2.670	4.269
Proventi diversi non monetari	35		(3.402)
<b>Flusso di cassa da attività reddituale</b>		<b>80.043</b>	<b>79.510</b>
Variazione netta del fondo T.F.R.	28	(2.695)	(2.469)
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	16	-	(22)
Variazione netta del fondo rischi ed oneri	27	(1.903)	(931)
(Incremento)/Decremento dei crediti commerciali	16	(18.147)	4.461
(Incremento)/Decremento delle rimanenze	15	(256)	(1.943)
(Incremento)/Decremento degli altri crediti	17	(2.102)	2.708
Incremento/(Decremento) dei debiti commerciali	29	685	821
Incremento/(Decremento) delle altre passività	31	(36.051)	861
Pagamento imposte		(12.130)	(3.147)
<b>Totale flusso di cassa da attività operative</b>		<b>7.444</b>	<b>79.849</b>
<b>Flusso di cassa da/(per) per attività di investimento</b>			
Investimenti in attività immateriali	7	(1.605)	(1.823)
Investimenti in attività materiali di proprietà	6	(66.268)	(38.633)
Incremento dei debiti verso fornitori per investimenti	29	32.866	26.263
Investimento in materiale rotabile finanziato al netto dei contributi incassati		15.269	50.953
Incremento dei crediti per investimenti finanziati	13	(36.373)	(46.559)
Decremento dei crediti finanziari per investimenti finanziati - incassi ricevuti	13	35.598	26.804
Valore di cessione di attività materiali		945	119
Investimenti in Partecipazioni	10	(78.993)	(113)
Altre variazioni nelle partecipazioni	10	315	-
Dividendi distribuiti dalle partecipate valutate con il metodo del patrimonio netto	10	4.696	5.840
Altre variazioni nei crediti finanziari	11	(114)	17
Incasso interessi attivi		1.479	1.775
Rimborso dei crediti per leasing finanziari	11	996	1.933
Variazione dei crediti finanziari da attività cedute		(3.464)	-
Incasso da cessione attività destinate alla vendita	20	32.124	-
Incasso credito finanziario per la Gestione Liquidità	12	48.000	-
Incasso deposito vincolato	11	40.000	-
<b>Totale flusso di cassa da attività di investimento</b>		<b>25.471</b>	<b>26.576</b>
<b>Flusso di cassa da/(per) attività di finanziamento</b>			
Rimborso dei debiti per leasing finanziari	23	(2.964)	(3.030)
Interessi pagati		(1.533)	(2.004)
Incremento/ (Decremento) dei debiti verso banche	22	50.802	(431)
Interessi su prestito obbligazionario pagati	23	(682)	(733)
Rimborso prestito obbligazionario	23	(58.000)	-
Incremento altre passività finanziarie	23	4.083	3.020
Dividendi erogati ad azionisti FNM	21	-	(9.785)
Dividendi erogati a terzi	21	-	(750)
<b>Totale flusso di cassa per attività di finanziamento</b>		<b>(8.294)</b>	<b>(13.713)</b>
<b>Liquidità generata (+) / assorbita (-)</b>		<b>24.621</b>	<b>92.712</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	19	228.723	137.316
IFRS 5	19	-	(1.305)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	19	253.344	228.723
<b>Liquidità generata (+) / assorbita (-)</b>		<b>24.621</b>	<b>92.712</b>

## FNM S.p.A.

Sede in Piazzale Cadorna 14 – 20123 Milano  
Capitale sociale Euro 230.000.000,00 i.v.

### NOTE AL BILANCIO CONSOLIDATO dell'esercizio chiuso il 31.12.2020

#### NOTA 1 INFORMAZIONI GENERALI

##### ATTIVITÀ DEL GRUPPO

Le società appartenenti al Gruppo FNM (di seguito il “Gruppo”) svolgono la propria attività prevalentemente nella gestione dell’infrastruttura ferroviaria e nel settore del trasporto passeggeri su gomma (inclusa la mobilità sostenibile) e la gestione delle attività di Ro.Sco e attività centrali svolte dalla società FNM (di seguito anche la “Capogruppo” o “FNM”); in particolare, nella Relazione sulla Gestione, al paragrafo 7 “Andamento economico segmenti di *business*” sono analizzate, le attività svolte dal Gruppo. Si rimanda alla Nota 5 per una più dettagliata analisi dell’effetto sulla informativa per *segment* della valutazione attraverso il “metodo del patrimonio netto” di partecipazioni a controllo congiunto operanti in particolare nel settore del trasporto passeggeri su rotaia, dell’energia (consistente nella gestione dell’elettrodotto Mendrisio – Cagno), del trasporto merci su rotaia e dell’*information & communication technology*.

La società Capogruppo FNM S.p.A., domiciliata in P.le Cadorna, 14 – MILANO è quotata al mercato Standard Classe 1 di Milano (ISIN IT0000060886).

##### FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Il presente Bilancio Consolidato è redatto in conformità a quanto disposto dalla CONSOB con Delibera n. 11971/1999 e successive modifiche, tra cui in particolare quelle introdotte dalle Delibere n. 14990 del 14 aprile 2005 e n. 15519 del 27 luglio 2006, contiene i prospetti contabili e le note relative alla Società, elaborati adottando i principi contabili internazionali IFRS emessi dallo IASB (*International Accounting Standards Boards*) e adottati dall’Unione Europea. Per IFRS si intendono tutti gli “*International Financial Reporting Standards*”, tutti gli “*International Accounting Standards*” (IAS), tutte le interpretazioni dell’“*International Financial Reporting Standards Interpretations Committee*” (IFRS IC, già IFRIC), precedentemente denominate “*Standards Interpretations Committee*” (SIC). In particolare si rileva che gli IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento.

Il presente Bilancio Consolidato è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli Amministratori hanno verificato l’insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o di altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità del Gruppo di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro. I rischi e le incertezze relative al *business* sono descritti nelle sezioni dedicate della Relazione sulla Gestione. La descrizione di come il Gruppo gestisce i rischi finanziari, tra i quali quello di liquidità e di capitale, è contenuta nella Nota 49 “Gestione dei rischi”.

Il presente progetto di bilancio è stato autorizzato alla pubblicazione dal Consiglio di Amministrazione in occasione della riunione del 18 marzo 2021.

## SCHEMI DI BILANCIO

Gli schemi di bilancio adottati hanno le seguenti caratteristiche:

- a) nella Situazione Patrimoniale – Finanziaria Consolidata le attività e passività sono esposte suddividendole tra le poste correnti e non correnti; un'attività/passività è classificata come corrente quando soddisfa uno dei seguenti criteri:
  - ci si aspetta che sia realizzata/estinta o si prevede che sia venduta o utilizzata nel normale ciclo operativo o
  - sia posseduta principalmente per essere negoziata oppure
  - si prevede che si realizzi/estingua entro 12 mesi dalla data di chiusura del bilancio.In mancanza di tutte e tre le condizioni, le attività/passività sono classificate come non correnti.
- b) nel Conto Economico Consolidato i componenti positivi e negativi del reddito sono esposti per natura;
- c) nelle Altre Componenti del Conto Economico Complessivo Consolidato sono evidenziate tutte le variazioni degli Altri utili (perdite) complessivi, intervenute nell'esercizio, generate da transazioni diverse da quelle poste in essere con gli Azionisti e sulla base di specifici principi contabili IAS/IFRS. Tali variazioni sono rappresentate in un prospetto separato rispetto al Conto Economico Consolidato. Le variazioni degli Altri utili (perdite) complessivi consolidati sono esposte al netto degli effetti fiscali correlati identificando separatamente, ai sensi dello IAS 1R in vigore dall'1° gennaio 2013, le componenti che sono destinate a riversarsi nel conto economico in esercizi successivi e quelle per le quali non è previsto alcun riversamento al conto economico. Inoltre, come previsto dall'emendamento allo IAS 1 – *Disclosure Initiative*, applicabile a partire dagli esercizi che avranno inizio il 1° gennaio 2016 (Nota 2 “Principi contabili e criteri di valutazione”), la quota di *Other Comprehensive Income* (“OCI”) di società collegate e *joint venture* consolidate con il metodo del patrimonio netto è presentata in aggregato in una singola voce, a sua volta suddivisa tra componenti suscettibili di future riclassifiche a conto economico o meno;
- d) il Prospetto dei Movimenti del Patrimonio Netto Consolidato, così come richiesto dai principi contabili internazionali, fornisce evidenza separata del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto Economico Consolidato, ma imputata direttamente agli Altri utili (perdite) complessivi consolidati sulla base di specifici principi contabili IAS/IFRS, nonché delle operazioni con Azionisti nella loro qualità di Azionisti;
- e) il Rendiconto Finanziario Consolidato è redatto applicando il metodo indiretto.

Con riferimento alla delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006, nello schema di situazione patrimoniale – finanziaria consolidata e del conto economico consolidato, considerata la loro significatività, sono stati indicati separatamente i rapporti con parti correlate. Sempre con riferimento alla menzionata delibera, nello schema del conto economico consolidato sono stati indicati separatamente quei proventi ed oneri derivanti da operazioni non ricorrenti o da fatti che non si ripetono frequentemente nel consueto svolgimento dell'attività; l'identificazione delle operazioni non ricorrenti è effettuata nella Nota 51 “Eventi ed operazioni significative non ricorrenti”, con criteri gestionali interni in assenza di norme di riferimento e potrebbe quindi differire da quella adottata da altri Emittenti o operatori del settore.

In riferimento, infine, all'informativa richiesta dall'IFRS 8, si segnala che lo schema primario è costituito dai segmenti operativi “Gestione Infrastrutture” e “Trasporto persone su gomma (inclusivo della Mobilità Sostenibile)” e “Ro.S.Co. & Services” (Nota 5 “Informativa di settore”).



## NOTA 2 PRINCIPI CONTABILI E CRITERI DI VALUTAZIONE

Nella redazione del presente Bilancio Consolidato sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di valutazione adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2019, integrati da quanto descritto al paragrafo “Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicati dal 1° gennaio 2020”.

Il Bilancio Consolidato del Gruppo FNM è stato predisposto valutando al costo tutte le poste di bilancio ad eccezione delle attività e passività classificate come “Attività destinate alla vendita” e “Passività connesse alle attività destinate alla vendita” per le quali, se attendibilmente misurabile, è stato utilizzato il “*fair value*” rappresentato dal valore di presumibile realizzo.

Le aree che hanno richiesto un maggior grado di discrezionalità e lo sviluppo di significative assunzioni e stime, sono state riportate nella Nota 4 “Poste soggette a significative assunzioni e stime”.

Tutte gli importi del Bilancio Consolidato sono in migliaia di Euro, salvo diversa indicazione.

### PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS APPLICATI DAL 1° GENNAIO 2020

I seguenti principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS sono stati applicati per la prima volta dal Gruppo a partire dal 1° gennaio 2020:

- In data 31 ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato il documento “*Definition of Material (Amendments to IAS 1 and IAS 8)*”. Il documento ha introdotto una modifica nella definizione di “rilevante” contenuta nei principi IAS 1 – *Presentation of Financial Statements* e IAS 8 – *Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors*. Tale emendamento ha l’obiettivo di rendere più specifica la definizione di “rilevante” e introdotto il concetto di “*obscured information*” accanto ai concetti di informazione omessa o errata già presenti nei due principi oggetto di modifica. L’emendamento chiarisce che un’informazione è “*obscured*” qualora sia stata descritta in modo tale da produrre per i primari lettori di un bilancio un effetto simile a quello che si sarebbe prodotto qualora tale informazione fosse stata omessa o errata.

L’adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul Bilancio Consolidato del Gruppo.

- In data 29 marzo 2018, lo IASB ha pubblicato un emendamento al “*References to the Conceptual Framework in IFRS Standards*”. L’emendamento è efficace per i periodi che iniziano il 1° gennaio 2020 o successivamente, ma è consentita un’applicazione anticipata. Il *Conceptual Framework* definisce i concetti fondamentali per l’informativa finanziaria e guida il Consiglio nello sviluppo degli standard IFRS. Il documento aiuta a garantire che gli Standard siano concettualmente coerenti e che transazioni simili siano trattate allo stesso modo, in modo da fornire informazioni utili a investitori, finanziatori e altri creditori. Il *Conceptual Framework* supporta le aziende nello sviluppo di principi contabili quando nessuno standard IFRS è applicabile ad una particolare transazione e, più in generale, aiuta le parti interessate a comprendere ed interpretare gli Standard.

L’adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul Bilancio Consolidato del Gruppo.

- Lo IASB, in data 26 settembre 2019, ha pubblicato l'emendamento denominato "Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7: Interest Rate Benchmark Reform". Lo stesso modifica l'IFRS 9 - *Financial Instruments* e lo IAS 39 - *Financial Instruments: Recognition and Measurement* oltre che l'IFRS 7 - *Financial Instruments: Disclosures*. In particolare, l'emendamento modifica alcuni dei requisiti richiesti per l'applicazione dell'*hedge accounting*, prevedendo deroghe temporanee agli stessi, al fine di mitigare l'impatto derivante dall'incertezza della riforma dell'IBOR sui flussi di cassa futuri nel periodo precedente il suo completamento. L'emendamento impone inoltre alle società di fornire in bilancio ulteriori informazioni in merito alle loro relazioni di copertura che sono direttamente interessate dalle incertezze generate dalla riforma e a cui applicano le suddette deroghe.  
L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul Bilancio Consolidato del Gruppo.
- In data 22 ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato il documento "Definition of a Business (Amendments to IFRS 3)". Il documento fornisce alcuni chiarimenti in merito alla definizione di business ai fini della corretta applicazione del principio IFRS 3. In particolare, l'emendamento chiarisce che mentre un *business* solitamente produce un *output*, la presenza di un *output* non è strettamente necessaria per individuare un *business* in presenza di un insieme integrato di attività/processi e beni. Tuttavia, per soddisfare la definizione di *business*, un insieme integrato di attività/processi e beni deve includere, come minimo, un *input* e un processo sostanziale che assieme contribuiscono in modo significativo alla capacità di creare un *output*. A tal fine, lo IASB ha sostituito il termine "capacità di creare output" con "capacità di contribuire alla creazione di output" per chiarire che un *business* può esistere anche senza la presenza di tutti gli input e processi necessari per creare un output.  
L'emendamento ha inoltre introdotto un test ("*concentration test*"), opzionale, che permette di escludere la presenza di un business se il prezzo corrisposto è sostanzialmente riferibile ad una singola attività o gruppo di attività. Le modifiche si applicano a tutte le *business combination* e acquisizioni di attività successive al 1° gennaio 2020, ma è consentita un'applicazione anticipata.  
L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul Bilancio Consolidato del Gruppo.
- In data 28 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato "Covid-19 Related Rent Concessions (Amendment to IFRS 16)". Il documento prevede per i locatari la facoltà di contabilizzare le riduzioni dei canoni connesse al Covid-19 senza dover valutare, tramite l'analisi dei contratti, se è rispettata la definizione di *lease modification* dell'IFRS 16. Pertanto i locatari che applicano tale facoltà potranno contabilizzare gli effetti delle riduzioni dei canoni di affitto direttamente a conto economico alla data di efficacia della riduzione. Tale modifica si applica ai bilanci aventi inizio al 1° giugno 2020 ma è possibile avvalersi della possibilità di applicare in via anticipata tale modifica al 1° gennaio 2020. L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul Bilancio Consolidato del Gruppo.

**PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS e IFRIC OMOLOGATI DALL'UNIONE EUROPEA, NON OBBLIGATORIAMENTE APPLICABILI E NON ADOTTATI IN VIA ANTICIPATA DAL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2020**

- In data 28 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Extension of the Temporary Exemption from Applying IFRS 9 (Amendments to IFRS 4)*”. Le modifiche permettono di estendere l’esonero temporanea dall’applicazione dell’IFRS 9 fino al 1° gennaio 2023 per le assicurazioni. Tali modifiche entreranno in vigore il 1° gennaio 2021. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel Bilancio Consolidato del Gruppo dall’adozione di tale emendamento.
- In data 27 agosto 2020 lo IASB ha pubblicato, alla luce della riforma sui tassi di interesse interbancari quale l’IBOR, il documento “*Interest Rate Benchmark Reform—Phase 2*” che contiene emendamenti ai seguenti standard:
  - IFRS 9 *Financial Instruments*;
  - IAS 39 *Financial Instruments: Recognition and Measurement*;
  - IFRS 7 *Financial Instruments: Disclosures*;
  - IFRS 4 *Insurance Contracts*; e
  - IFRS 16 *Leases*.

Tutte le modifiche entreranno in vigore il 1° gennaio 2021. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel Bilancio Consolidato del Gruppo dall’adozione di tale emendamento.

## PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS NON ANCORA OMOLOGATI DALL’UNIONE EUROPEA

Alla data di riferimento del presente Bilancio Consolidato gli organi competenti dell’Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l’adozione degli emendamenti e dei principi sotto descritti.

- In data 18 maggio 2017 lo IASB ha pubblicato il principio IFRS 17 – *Insurance Contracts* che è destinato a sostituire il principio IFRS 4 – *Insurance Contracts*. L’obiettivo del nuovo principio è quello di garantire che un’entità fornisca informazioni pertinenti che rappresentano fedelmente i diritti e gli obblighi derivanti dai contratti assicurativi emessi. Lo IASB ha sviluppato lo standard per eliminare incongruenze e debolezze delle politiche contabili esistenti, fornendo un quadro unico *principle-based* per tenere conto di tutti i tipi di contratti di assicurazione, inclusi i contratti di riassicurazione che un assicuratore detiene. Il nuovo principio prevede inoltre dei requisiti di presentazione e di informativa per migliorare la comparabilità tra le entità appartenenti a questo settore. Il nuovo principio misura un contratto assicurativo sulla base di un *General Model* o una versione semplificata di questo, chiamato *Premium Allocation Approach* (“PAA”). Le principali caratteristiche del *General Model* sono:
  - le stime e le ipotesi dei futuri flussi di cassa sono sempre quelle correnti;
  - la misurazione riflette il valore temporale del denaro;
  - le stime prevedono un utilizzo estensivo di informazioni osservabili sul mercato;
  - esiste una misurazione corrente ed esplicita del rischio;
  - il profitto atteso è differito e aggregato in gruppi di contratti assicurativi al momento della rilevazione iniziale; e,
  - il profitto atteso è rilevato nel periodo di copertura contrattuale tenendo conto delle rettifiche derivanti da variazioni delle ipotesi relative ai flussi finanziari relativi a ciascun gruppo di contratti.

L’approccio PAA prevede la misurazione della passività per la copertura residua di un gruppo di contratti di assicurazione a condizione che, al momento del riconoscimento

iniziale, l'entità preveda che tale passività rappresenti ragionevolmente un'approssimazione del General Model. I contratti con un periodo di copertura di un anno o meno sono automaticamente idonei per l'approccio PAA. Le semplificazioni derivanti dall'applicazione del metodo PAA non si applicano alla valutazione delle passività per i *claims* in essere, che sono misurati con il *General Model*. Tuttavia, non è necessario attualizzare quei flussi di cassa se ci si attende che il saldo da pagare o incassare avverrà entro un anno dalla data in cui è avvenuto il *claim*.

L'entità deve applicare il nuovo principio ai contratti di assicurazione emessi, inclusi i contratti di riassicurazione emessi, ai contratti di riassicurazione detenuti e anche ai contratti di investimento con una *discretionary participation feature* (DPF).

Il principio si applica a partire dal 1° gennaio 2023 ma è consentita un'applicazione anticipata, solo per le entità che applicano l'IFRS 9 – *Financial Instruments* e l'IFRS 15 – *Revenue from Contracts with Customers*. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel Bilancio Consolidato del Gruppo dall'adozione di questo principio.

- In data 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current*”. Il documento ha l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività a breve o lungo termine. Le modifiche entrano in vigore dal 1° gennaio 2023; è comunque consentita un'applicazione anticipata. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel Bilancio Consolidato del Gruppo dall'adozione di tale emendamento.
- In data 14 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato i seguenti emendamenti denominati:
  - *Amendments to IFRS 3 Business Combinations*: le modifiche hanno lo scopo di aggiornare il riferimento presente nell'IFRS 3 al *Conceptual Framework* nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni del principio IFRS 3.
  - *Amendments to IAS 16 Property, Plant and Equipment*: le modifiche hanno lo scopo di non consentire di dedurre dal costo delle attività materiali l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti nella fase di test dell'attività stessa. Tali ricavi di vendita e i relativi costi saranno pertanto rilevati nel conto economico.
  - *Amendments to IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets*: l'emendamento chiarisce che nella stima sull'eventuale onerosità di un contratto si devono considerare tutti i costi direttamente imputabili al contratto. Di conseguenza, la valutazione sull'eventuale onerosità di un contratto include non solo i costi incrementali (come, ad esempio, il costo del materiale diretto impiegato nella lavorazione), ma anche tutti i costi che l'impresa non può evitare in quanto ha stipulato il contratto (come, ad esempio, la quota del costo del personale e dell'ammortamento dei macchinari impiegati per l'adempimento del contratto).
  - *Annual Improvements 2018-2020*: le modifiche sono state apportate all'IFRS 1 *First-time Adoption of International Financial Reporting Standards*, all'IFRS 9 *Financial Instruments*, allo IAS 41 *Agriculture* e agli *Illustrative Examples dell'IFRS 16 Leases*.

Tutte le modifiche entreranno in vigore il 1° gennaio 2022. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel Bilancio Consolidato del Gruppo dall'adozione di tali emendamenti.

- In data 12 febbraio 2021, l'*International Accounting Standards Board* (IASB) ha pubblicato alcune modifiche agli standard IFRS: *Disclosure of Accounting Policies—Amendments to*

*IAS 1 and IFRS Practice Statement 2, Definition of Accounting Estimates—Amendments to IAS 8.* Le modifiche sono volte a migliorare la *disclosure* sulle *accounting policy* in modo da fornire informazioni più utili agli investitori e agli altri utilizzatori primari del bilancio nonché ad aiutare le società a distinguere i cambiamenti nelle stime contabili dai cambiamenti di *accounting policy*.

Tutte le modifiche entreranno in vigore il 1° gennaio 2022. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel Bilancio Consolidato del Gruppo dall'adozione di tali emendamenti

## NOTA 3 AREA E PRINCIPI DI CONSOLIDAMENTO

### Principi di consolidamento

L'area di consolidamento include il bilancio al 31 dicembre 2020 di FNM S.p.A. e delle sue controllate.

Come riportato al paragrafo 3 della Relazione sulla Gestione, il perimetro del Gruppo è variato rispetto al 31 dicembre 2019 per quanto di seguito descritto:

- in data 10 marzo 2020, FNM S.p.A. ha sottoscritto i contratti di cessione delle partecipazioni detenute in Locoitalia S.r.l. (51%), società consolidata integralmente attiva nel noleggio di materiale rotabile per il trasporto merci, e FuoriMuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l. (49%), società consolidata con il metodo del patrimonio netto, attiva nel trasporto ferroviario merci e concessionaria per le manovre ferroviarie all'interno del porto di Genova; al 31 dicembre 2019 le attività e le passività relative erano già state riclassificate nelle voci "Attività destinate alla vendita" e "Passività connesse ad attività destinate alla vendita" e valutate in conformità alle previsioni dell'IFRS 5;
- in data 10 giugno 2020, FNM S.p.A. ha ceduto a FERROVIENORD S.p.A. le quote detenute in NORD\_ING S.r.l., corrispondenti al 10% del capitale sociale della società; pertanto, a partire da tale data, la società NORD\_ING S.r.l. è interamente controllata da FERROVIENORD S.p.A.;
- in data 7 ottobre 2020 è stata costituita la società FNMPAY S.p.A. - interamente posseduta da FNM - la quale, previo ottenimento della necessaria autorizzazione della Banca d'Italia, presterà il servizio di convenzionamento di operazioni di pagamento di cui all'art. 1, comma 2, lett. h)-septies.1), numero 5) del D.Lgs. 385/1993. La controllata svolgerà un ruolo attivo nella gestione dell'accettazione dei pagamenti tramite POS (fisico e virtuale) da parte delle società del Gruppo FNM, che attualmente affidano tale attività a società terze, nonché di talune società esterne al Gruppo operanti nel settore dei trasporti, con focus prevalente nelle regioni del Nord Italia e della mobilità condivisa a livello nazionale. Ci si attende che la società, subordinatamente all'ottenimento della suddetta autorizzazione della Banca d'Italia, possa avviare la propria attività nel corso del 2021;
- in data 29 luglio 2020, è stato sottoscritto ed eseguito il contratto di acquisto della quota azionaria detenuta in Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (di seguito "MISE"), direttamente ed indirettamente, da ASTM, pari al 13,6% del capitale sociale, per un corrispettivo di 85,6 milioni di Euro (pari a 3,5 Euro per azione), di cui 78,3 milioni di Euro (pari a 3,2 Euro per azione) pagati in data 29 luglio 2020 e 7,3 milioni di Euro (pari a 0,3 Euro per azione) pagati in data 28 gennaio 2021.

MISE è la società concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione dell'Autostrada A7 Serravalle-Milano e delle Tangenziali Nord, Est e Ovest di Milano ai sensi della convenzione di concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007 (come



modificata dall'atto aggiuntivo del 15 giugno 2016) tra MISE, in qualità di concessionario, e ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), in qualità di concedente.

Inoltre, in data 3 novembre 2020, FNM ha sottoscritto con Regione Lombardia il contratto di compravendita per l'acquisto dell'intera partecipazione detenuta da Regione Lombardia in MISE, pari all'82,4% del capitale sociale, per un corrispettivo complessivo di 519,2 milioni di Euro (pari a 3,5 Euro per azione).

In data 26 febbraio 2021, in esecuzione del contratto di compravendita, è stata perfezionata l'acquisizione dell'82,4% del capitale sociale di MISE da Regione Lombardia.

L'acquisizione si è perfezionata a seguito del soddisfacimento delle condizioni sospensive previste nel contratto di compravendita, tra cui l'ottenimento del nullaosta da parte dell'Autorità Antitrust competente e dell'autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi della concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007 tra MISE e ANAS S.p.A. (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

Contestualmente al perfezionamento dell'acquisizione, Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (APL) – società concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico di Gaggiolo e delle opere connesse – è uscita dal perimetro di consolidamento di MISE per effetto della sottoscrizione e liberazione, in medesima data, da parte di Regione Lombardia di un aumento di capitale sociale di APL per complessivi 350 milioni di Euro e della conseguente diluizione al 36,66% del capitale sociale della partecipazione detenuta da MISE in APL, precedentemente partecipata al 79,29%

In considerazione della partecipazione del 13,6% del capitale sociale di MISE già acquisita da FNM il 29 luglio 2020, ed iscritta tra le partecipazioni in altre imprese al 31 dicembre 2020, ad esito dell'operazione perfezionatasi il 26 febbraio 2021, FNM è venuta a detenere quindi una partecipazione rappresentativa del 96% del capitale sociale di MISE. Pertanto dal 26 febbraio 2021 MISE sarà consolidata integralmente nel Bilancio Consolidato del Gruppo FNM sul quale si determineranno effetti significativi come rappresentato nel Documento informativo redatto ai sensi dell'articolo 71, comma 1, e in conformità allo schema n. 3 di cui all'Allegato 3B del Regolamento approvato dalla Consob con delibera n. 11971 del 14 maggio 1999, come successivamente modificato e integrato, pubblicato sul sito internet <https://www.fnmgroupp.it/it/operazioni-straordinarie>, cui si rinvia.

Si espongono di seguito gli importi rilevati per ogni classe significativa di attività acquisite e passività assunte nell'acquisita con riferimento al bilancio al 31 dicembre 2020, rettificato per omogeneizzarlo ai principi contabili IAS/IFRS<sup>1</sup>:

---

<sup>1</sup> I valori riportati derivano da un'attività preliminare di omogeneizzazione dei principi contabili e dei criteri di classificazione adottati da Milano Serravalle – Milano Tangenziale S.p.A. a quelli IAS/IFRS adottati dal Gruppo FNM. Non è possibile escludere che ulteriori differenze potranno emergere in futuro quando la suddetta attività preliminare di omogeneizzazione sarà stata finalizzata.

Importi in migliaia di Euro	Mi-Se IAS (1) 31/12/20
<b><u>ATTIVO</u></b>	
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>	
Attività Materiali	2.117
Attività Immateriali	476.493
Diritto d'uso	14.312
Partecipazioni	78.021
Partecipazioni in altre imprese	18.939
Crediti Finanziari	58.548
Crediti per imposte	26
Imposte Anticipate	6.505
Altri Crediti	96
<b>TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>655.057</b>
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>	
Rimanenze	1.378
Crediti Commerciali	39.757
Altri Crediti	12.421
Crediti per imposte	2.666
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	152.521
<b>TOTALE ATTIVITA' CORRENTI</b>	<b>208.743</b>
Attività destinate alla vendita	
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>863.800</b>

Importi in migliaia di Euro	Mi-Se IAS (1) 31/12/20
<b><u>PASSIVO</u></b>	
<b>PATRIMONIO NETTO TOTALE</b>	<b>386.213</b>
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>	
Debiti verso banche	210.483
Debiti Finanziari	25.791
Fondi rischi e oneri	112.060
Trattamento di fine rapporto	7.749
<b>TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>356.083</b>
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>	
Debiti verso banche	47.414
Debiti Finanziari	9.810
Debiti verso fornitori	43.238
Debiti per imposte	935
Altre passività	20.107
<b>TOTALE PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>121.504</b>
<b>TOT. PASSIVITA' e PATRIMONIO NETTO</b>	<b>863.800</b>

Importi in migliaia di Euro	Mi-Se IAS (1) 2020
Ricavi delle vendite e prestazioni	187.419
Contributi per investimenti finanziati	51.572
Altri proventi	12.970
<b>TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI</b>	<b>251.961</b>
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>(226.716)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>25.245</b>
<b>RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA</b>	<b>(9.920)</b>
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	12.705
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>28.030</b>
Imposte sul reddito	(12.391)
<b>UTILE / (PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>15.639</b>



La realizzazione dell'operazione sopra descritta, oltre a consentire la diversificazione dei ricavi del Gruppo FNM ed un miglioramento del suo profilo reddituale, creerà il primo polo infrastrutturale in Lombardia basato su una gestione integrata della mobilità ferroviaria e stradale, con conseguente ottimizzazione dei flussi, potenziamento della mobilità sostenibile e sviluppo di economie di scala nell'ambito degli investimenti in tecnologie e innovazione.

- In data 18 novembre 2020, a seguito della chiusura della fase liquidatoria SeMS S.r.l. in liquidazione ha cessato la propria attività.
- In data 26 novembre 2020 FNM ha acquisito il 24,7% delle quote del capitale sociale di BusForFun.com ("BusForFun"), startup innovativa attiva nel settore delle tecnologie per il turismo ed il *commuting*, con un investimento di 492 migliaia di Euro, per sostenerne lo sviluppo nel mercato italiano ed in quello internazionale.

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.

I bilanci delle società consolidate sono quelli predisposti dai Consigli di Amministrazione per l'approvazione da parte delle Assemblee degli Azionisti opportunamente rettificati per adeguarli agli IAS/IFRS e ai criteri di Gruppo.

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

Tale metodo consiste nell'assunzione delle attività, delle passività, dei costi e dei ricavi nel loro ammontare complessivo (prescindendo dall'entità della partecipazione detenuta) e nella attribuzione a soci di minoranza, in apposite voci del Bilancio Consolidato, della quota del patrimonio netto e del risultato dell'esercizio di loro pertinenza.

Le operazioni infragruppo e gli utili non realizzati tra società del Gruppo sono eliminate.

Le perdite non realizzate sono anch'esse eliminate a meno che la transazione sia evidenza di una perdita di valore dell'attività.

Per quanto concerne la modalità di valutazione delle società a controllo congiunto si ricorda che FNM S.p.A., nella redazione dell'informativa finanziaria consolidata, valuta le partecipate a controllo congiunto Trenord S.r.l. (e la partecipata TILO S.A.), NordCom S.p.A., NORD ENERGIA S.p.A. (e la controllata CMC MeSta S.A.) e Omnibus Partecipazioni S.r.l. con il "metodo del patrimonio netto".

Le società collegate DB Cargo Italia S.r.l. (già DB Schenker Rail Italia S.r.l.) e BusForFun.com sono state parimenti valutate applicando il "metodo del patrimonio netto".

Si considerano partecipazioni a controllo congiunto (*joint venture*) gli investimenti nelle società per le quali il Gruppo esercita il controllo congiuntamente con un altro investitore. Nelle società a controllo congiunto le attività sono sviluppate con un *partner* specializzato con il quale ne sono condivise le decisioni finanziarie sulle attività rilevanti, anche con il supporto di patti parasociali e dello statuto che rendono paritetico il controllo delle partecipate, anche nel caso in cui FNM detenga la maggioranza dei diritti di voto, come nel caso delle partecipate NordCom S.p.A. e NORD ENERGIA S.p.A..

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”. 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 45.

Si rimanda all’Allegato 1 per informazioni circa l’elenco delle società incluse nell’area di consolidamento, la loro sede legale, le percentuali di possesso, la natura del controllo e il metodo di consolidamento adottato.

### **Aggregazioni aziendali**

Le aggregazioni aziendali sono rilevate secondo il metodo dell’acquisizione (*acquisition method*). Secondo tale metodo il corrispettivo trasferito in un’aggregazione aziendale è valutato al *fair value*, calcolato come la somma dei *fair value* delle attività trasferite e delle passività assunte dal Gruppo alla data di acquisizione e degli strumenti di capitale emessi in cambio del controllo dell’impresa acquisita. Gli oneri accessori alla transazione sono rilevati nel conto economico nel momento in cui sono sostenuti.

Alla data di acquisizione, le attività identificabili acquisite e le passività assunte sono rilevate al *fair value* alla data di acquisizione; costituiscono un’eccezione le seguenti poste, che sono invece valutate secondo il loro principio di riferimento:

- imposte differite attive e passive;
- attività e passività per benefici ai dipendenti;
- passività o strumenti di capitale relativi a pagamenti basati su azioni dell’impresa acquisita o pagamenti basati su azioni relativi al Gruppo emessi in sostituzione di contratti dell’impresa acquisita;
- attività destinate alla vendita e attività e passività discontinue.

Il *goodwill* è determinato come l’eccedenza tra la somma dei corrispettivi trasferiti nell’aggregazione aziendale, del valore del patrimonio netto di pertinenza di interessenze di terzi e del *fair value* dell’eventuale partecipazione precedentemente detenuta nell’impresa acquisita rispetto al *fair value* delle attività nette acquisite e passività assunte alla data di acquisizione. Se il valore delle attività nette acquisite e passività assunte alla data di acquisizione eccede la somma dei corrispettivi trasferiti, del valore del patrimonio netto di pertinenza di interessenze di terzi e del *fair value* dell’eventuale partecipazione precedentemente detenuta nell’impresa acquisita, tale eccedenza è rilevata immediatamente nel conto economico come provento derivante dalla transazione conclusa.

Le quote del patrimonio netto di interessenza di terzi, alla data di acquisizione, possono essere valutate al *fair value* oppure al pro-quota del valore delle attività nette riconosciute per l’impresa acquisita. La scelta del metodo di valutazione è effettuata transazione per transazione.

Nel caso di acquisizione per fasi di una società controllata, l’IFRS 3 (2008) stabilisce che si realizza un’aggregazione aziendale solo nel momento in cui è acquisito il controllo e che, in questo momento, tutte le attività nette identificabili della società acquisita devono essere valutate al *fair value*; le interessenze di pertinenza di terzi devono essere valutate sulla base del loro *fair value* oppure sulla base della quota proporzionale del *fair value* delle attività nette identificabili della società acquisita (metodo già consentito dalla precedente versione dell’IFRS 3).

In un’acquisizione per fasi del controllo di una partecipata, la partecipazione precedentemente detenuta, deve essere trattata come se fosse stata venduta e riacquisita alla data in cui si acquisisce il controllo. Tale partecipazione deve pertanto essere valutata al suo *fair value* alla data di “cessione” e gli utili e le perdite conseguenti a tale valutazione devono essere rilevati nel conto economico.

## **OPERAZIONI UNDER COMMON CONTROL**

Una aggregazione aziendale che coinvolge imprese o aziende sotto comune controllo (operazione *under common control*) è una aggregazione in cui tutte le imprese o aziende sono, in ultimo, controllate dallo stesso soggetto o dagli stessi soggetti sia prima sia dopo l'aggregazione aziendale ed il controllo non è di natura temporanea.

Nel caso sia dimostrata la significativa influenza sui flussi di cassa futuri dopo il trasferimento del complesso delle parti interessate, queste operazioni sono trattate secondo quanto descritto al punto "aggregazioni aziendali". Nel caso, invece, in cui ciò non sia dimostrabile, tali operazioni sono rilevate secondo il principio della continuità dei valori.

In particolare, i criteri di rilevazione contabile, in applicazione del principio della continuità dei valori, rientranti nell'ambito di quanto indicato nel principio IAS 8.10, coerentemente con la prassi internazionale e gli orientamenti della professione contabile italiana in tema di *business combination under common control*, prevedono che l'acquirente rilevi le attività acquisite in base ai loro valori contabili storici determinati secondo la base del costo. Ove i valori di trasferimento siano superiori a quelli storici, l'eccedenza viene stornata rettificando in diminuzione il patrimonio netto dell'impresa acquirente, con apposito addebito di una riserva.

## **ATTIVITÀ MATERIALI**

Le attività materiali sono principalmente composte da:

- a) terreni;
- b) fabbricati;
- c) impianti e macchinario;
- d) materiale rotabile (treni, autobus).

Le attività materiali possono essere di proprietà e possono essere finanziate da contributi o da specifici fondi pubblici.

I beni di proprietà sono iscritti al costo d'acquisizione o di produzione comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione. Il costo è ridotto degli ammortamenti, ad eccezione dei terreni che non sono ammortizzati, e delle svalutazioni. Qualora finanziati da contributi pubblici, il loro valore viene esposto al lordo del contributo stesso che è rilevato alla voce "Altre passività" secondo i criteri indicati nel principio contabile "Contributi pubblici".

Gli ammortamenti sono calcolati linearmente attraverso percentuali che riflettono il deterioramento economico e tecnico del bene. Gli ammortamenti sono computati nel momento in cui il bene è disponibile per l'uso secondo le intenzioni della Direzione.

Le parti significative delle attività materiali che hanno differenti vite utili sono contabilizzate separatamente e ammortizzate sulla base della loro vita utile.

Le vite utili e i valori residui sono rivisti annualmente in occasione della chiusura del bilancio.

Le vite utili utilizzate sono le seguenti:

Fabbricati: 50 anni

Impianti e Macchinario: 4 -16 anni

Materiale rotabile (Treni): 15 - 25 anni

Materiale rotabile (Autobus): 4 - 15 anni

Se risulta una perdita di valore, l'attività materiale viene corrispondentemente svalutata secondo i criteri indicati nel successivo principio "perdita di valore di attività immateriali e materiali e partecipazioni".

## ATTIVITÀ IMMOBILIARI

Le attività immobiliari, vale a dire le attività detenute al fine di conseguire canoni di locazione o per l'apprezzamento del loro valore, si riferiscono principalmente ai negozi presso la stazione di Milano Cadorna.

Conformemente a quanto previsto dallo IAS 40, il Gruppo ha optato per la valutazione di tali attività al costo, al netto di ammortamenti e svalutazioni, analogamente al trattamento delle immobilizzazioni materiali e, vista la loro limitata significatività, non sono esposte in una linea separata dell'attivo patrimoniale rispetto alle "Attività materiali".

## DIRITTO D'USO

Il principio contabile ha introdotto una nuova definizione di *leasing* basata sul controllo del bene sottostante, ovvero il diritto di utilizzare un bene identificato e di ottenerne sostanzialmente tutti i benefici economici mediante la direzione dell'uso del bene stesso, per un periodo di tempo in cambio di un corrispettivo.

L'IFRS 16 prevede un unico modello di contabilizzazione dei contratti di *leasing* in base al quale il locatario è tenuto a rilevare, come attività, il diritto di utilizzo del bene in *leasing* ("Diritto d'uso") in contropartita ad una passività rappresentativa dell'obbligazione finanziaria ("Passività finanziarie per beni in leasing") determinata mediante l'attualizzazione dei pagamenti per canoni minimi garantiti futuri in essere, eliminando quindi da parte del locatario (*leasing* passivi) la distinzione contabile tra *leasing* operativi e finanziari, come invece precedentemente richiesto dallo IAS 17.

Il principio contabile IFRS 16 è efficace per il Gruppo a partire dal 1° gennaio 2019. Il Gruppo si è avvalso della facoltà di adottare l'IFRS 16 con l'approccio retrospettivo modificato; pertanto, in sede di prima applicazione, il Gruppo ha rilevato l'effetto cumulato derivante dall'applicazione del principio nel patrimonio netto al 1° gennaio 2019, senza rideterminare i comparativi dell'anno precedente.

### *Modello contabile per il locatario*

Il Gruppo rileva nella situazione patrimoniale-finanziaria le attività per il diritto d'uso e le passività finanziarie per beni in *leasing* per la maggior parte dei *leasing*, fatta eccezione per beni in *leasing* di modesto valore ("*low value*"), ossia aventi un valore a nuovo inferiore a 5.000 Euro. Pertanto, il Gruppo rileva i pagamenti dovuti per il *leasing* relativi ai predetti *leasing* come costo con un criterio a quote costanti lungo la durata del *leasing*.

Alla data di decorrenza del *leasing*, il Gruppo rileva l'attività per il diritto d'uso e la passività finanziaria per beni in *leasing*.

L'attività per il diritto d'uso viene inizialmente valutata al costo, e successivamente al costo al netto dell'ammortamento e delle perdite per riduzione di valore cumulati, e rettificata al fine di riflettere le rivalutazioni della passività del *leasing*.

Il Gruppo valuta la passività finanziaria per beni in *leasing* al valore attuale dei pagamenti dovuti per i *leasing* non versati alla data di decorrenza, attualizzandoli utilizzando il tasso di interesse implicito del *leasing*. Laddove non è possibile determinare tale tasso con facilità, il Gruppo utilizza il tasso di finanziamento marginale. Generalmente, il Gruppo utilizza il tasso di finanziamento marginale quale tasso di sconto. La passività finanziaria per beni in *leasing* viene successivamente incrementata degli interessi che maturano su detta passività e diminuita dei pagamenti dovuti per il *leasing* effettuati ed è rivalutata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il *leasing* derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che il Gruppo prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando il Gruppo modifica la sua

valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, di proroga o risoluzione.

#### *Modello contabile per il locatore*

Il Gruppo concede in *sub-leasing* verso terze parti il diritto d'uso di alcuni beni in *leasing* per una durata prevalentemente coincidente con quella del contratto principale. I principi contabili applicabili al Gruppo nel ruolo di locatore non si discostano da quelli previsti dal previgente IAS 17. Tuttavia, quando il Gruppo agisce in qualità di locatore intermedio, i *sub-leasing* vengono classificati facendo riferimento all'attività per il diritto di utilizzo derivante dal *leasing* principale, piuttosto che all'attività sottostante.

### **ATTIVITÀ IMMATERIALI**

Sono iscritti tra le attività immateriali i costi, inclusivi degli oneri accessori, sostenuti per l'acquisizione di risorse prive di consistenza fisica a condizione che il loro ammontare sia quantificabile in modo attendibile ed il bene sia chiaramente identificabile e controllato dal Gruppo. Sono iscritti al costo di acquisto o di produzione inclusivo degli oneri accessori ed assoggettate ad ammortamento in base al loro periodo di utilità futura.

Se risulta una perdita di valore, l'attività immateriale viene corrispondentemente svalutata secondo i criteri indicati nel successivo principio "Perdite di valore di attività immateriali e materiali e partecipazioni".

I beni gratuitamente devolvibili sono beni che al termine della concessione devono essere gratuitamente devoluti allo Stato. Tali beni sono parzialmente o totalmente finanziati dallo Stato e vengono iscritti ad un valore corrispondente al costo sostenuto dal Gruppo. Nell'ipotesi di finanziamento totale, il valore netto di iscrizione di tali beni è pari a zero. Per i beni interamente finanziati di recente acquisizione, l'ente finanziatore mantiene la proprietà legale del bene; quelli meno recenti sono acquisiti al patrimonio del Gruppo. La prima iscrizione, nel caso in cui siano in realizzazione beni finanziati, coincide con il momento in cui la documentazione ad essi relativa viene resa disponibile. I beni gratuitamente devolvibili sono ammortizzati ripartendo il costo, determinato secondo il criterio precedentemente illustrato, sulla base della minore tra la durata della concessione e la vita utile del bene.

I costi per l'acquisto delle licenze *software*, congiuntamente agli oneri accessori, sono capitalizzati e ammortizzati sulla base delle vite utili attese rappresentate dalla durata della licenza (5 anni). L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile per l'uso secondo le intenzioni della Direzione.

Le altre attività immateriali sono ammortizzate sulla base della loro vita utile residua. Le vite utili sono principalmente stimate in cinque anni.

### **PARTECIPAZIONI**

Si considerano partecipazioni a controllo congiunto (*joint venture*) gli investimenti nelle società per le quali il Gruppo esercita il controllo congiuntamente con un altro investitore. Nelle società a controllo congiunto (individuate nell'Allegato 1 alle presenti note) le attività sono sviluppate con un *partner* specializzato con il quale ne sono condivise le decisioni finanziarie sulle attività rilevanti, anche con il supporto di patti parasociali che rendono paritetico il controllo delle partecipate, anche nel caso in cui FNM detenga la maggioranza dei diritti di voto. Si rimanda alla Relazione sulla Gestione paragrafo 3, "Struttura e settori di attività del Gruppo", per l'analisi specifica delle attività svolte dalle società "a controllo congiunto".

Le partecipazioni in società collegate sono gli investimenti in cui il Gruppo esercita influenza significativa.

Gli investimenti in *joint ventures* e in società collegate sono valutati utilizzando il metodo del patrimonio netto e rilevate inizialmente al costo. Le partecipazioni comprendono l'avviamento identificato al momento dell'acquisizione, al netto delle eventuali perdite di valore cumulate. Il Bilancio Consolidato comprende la quota di pertinenza degli utili o delle perdite delle partecipate rilevate secondo il metodo del patrimonio netto, al netto delle rettifiche necessarie per allineare i principi contabili, a partire dalla data in cui ha inizio l'influenza notevole o il controllo congiunto fino alla data in cui detta influenza o controllo cessano.

I risultati economici delle società a controllo congiunto e collegate sono pertanto recepiti nel conto economico consolidato alla voce “Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto”. 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 45.

Le partecipazioni in altre imprese sono classificate, ai fini della loro valutazione, come attività finanziarie al “*fair value*” con contropartita a conto economico.

I risultati economici e le attività e passività delle imprese collegate e a controllo congiunto sono rilevati nel Bilancio Consolidato utilizzando il metodo del patrimonio netto.

### **CREDITI FINANZIARI NON CORRENTI E CORRENTI**

I crediti e i finanziamenti sono inizialmente iscritti al loro *fair value*, che corrisponde al valore nominale. Successivamente sono valutati al costo ammortizzato sulla base del tasso effettivo di rendimento originario dell'attività finanziaria. Le attività finanziarie sono cancellate dalla situazione patrimoniale – finanziaria quando è stato trasferito il diritto contrattuale a ricevere flussi di cassa e l’entità non detiene più il controllo su tali attività finanziarie.

I crediti e i finanziamenti iscritti tra le attività correnti sono contabilizzati al valore nominale poiché il valore attuale non si discosterebbe significativamente. Ad ogni chiusura di bilancio il Gruppo valuta la recuperabilità di tali crediti tenendo conto dei flussi di cassa futuri attesi.

### **IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE**

Le imposte anticipate e differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee tassabili esistenti tra il valore di bilancio di attività e passività e il loro valore fiscale e sono classificate tra le attività e le passività non correnti.

Le imposte anticipate sono contabilizzate solo nella misura in cui sia probabile l’esistenza di adeguati imponibili fiscali futuri a fronte dei quali utilizzare tale saldo attivo.

Il valore delle imposte anticipate riportabile in bilancio è oggetto di una verifica annuale.

Quando i risultati sono rilevati direttamente a patrimonio netto, in particolare nelle riserve “utili (perdite) attuariali” e “utili(perdite) da conversione dei bilanci di imprese estere”, le imposte correnti, le attività per imposte anticipate e/o le passività per imposte differite sono anch’esse imputate direttamente al patrimonio netto.

Le imposte anticipate e differite vengono determinate in base alle aliquote fiscali che ci si attende verranno applicate nel periodo in cui tali differimenti si realizzeranno, considerando le aliquote in vigore o quelle di nota successiva emanazione.

### **CREDITI COMMERCIALI**

Sono rilevati al loro valore nominale, che viene opportunamente rettificato per allinearli a quello di presumibile realizzo.



## RIMANENZE DI MAGAZZINO

Le rimanenze di magazzino, costituite principalmente da ricambi, sono valutate al minore tra costo di acquisto/produzione e valore netto di presumibile realizzo desumibile dall'andamento del mercato. Il costo è determinato applicando il metodo del costo medio ponderato.

Le rimanenze sono oggetto di svalutazione quando il valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato è minore del relativo valore contabile. Le scorte obsolete e di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro possibilità di utilizzo o di realizzo.

## DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti includono la cassa contanti e i depositi a vista e sono valutati al valore nominale. Perché un investimento possa essere considerato come disponibilità liquida equivalente esso deve essere prontamente convertibile in un ammontare noto di denaro e deve essere soggetto a un irrilevante rischio di variazione del valore.

In relazione all'applicazione dell'IFRS 9, basato sul modello delle perdite attese (*expected losses*), il Gruppo considera le perdite attese lungo la vita dell'attività finanziaria ad ogni data di riferimento del bilancio.

## ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA

Secondo quanto previsto dall'IFRS 5 "Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate", le attività non correnti il cui valore contabile verrà recuperato principalmente con un'operazione di vendita anziché con l'uso continuativo, se presenti i requisiti previsti dallo specifico principio, sono classificate come possedute per la vendita e valutate al minore tra il valore contabile e il *fair value*, al netto dei costi di vendita. Dalla data in cui tali attività sono classificate nella categoria delle attività non correnti possedute per la vendita, i relativi ammortamenti sono sospesi. Le passività connesse a tali attività sono classificate alla voce "Passività relative ad attività destinate alla vendita" mentre il risultato economico afferente tali attività è rilevato nella voce "Altri proventi" del Conto Economico Consolidato.

## FINANZIAMENTI E PRESTITI OBBLIGAZIONARI

I finanziamenti e i prestiti obbligazionari sono riconosciuti inizialmente al costo rappresentato dal *fair value* del valore ricevuto al netto degli oneri accessori di acquisizione.

Dopo tale rilevazione iniziale i finanziamenti e i prestiti obbligazionari vengono rilevati con il criterio del costo ammortizzato calcolato tramite l'applicazione del tasso d'interesse effettivo.

Il costo ammortizzato è calcolato tenendo conto dei costi di emissione e di ogni eventuale sconto o premio previsti al momento della regolazione.

## BENEFICI AI DIPENDENTI

I benefici a dipendenti erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro sono costituiti principalmente dal trattamento di fine rapporto.

La legge 27 dicembre 2006, n. 296 ("Legge Finanziaria 2007") e successivi Decreti e Regolamenti emanati nei primi mesi del 2007 hanno introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito alla destinazione del proprio TFR maturando.

Ciò comporta, ai fini IFRS, un differente trattamento contabile, che viene di seguito specificato:

- a) Quote TFR maturande dal 1° gennaio 2007: si tratta di un piano a contribuzione definita sia nel caso di opzione per la previdenza complementare, sia nel caso di destinazione al Fondo di Tesoreria presso l'INPS. Il trattamento contabile è quindi assimilato a quello in essere per i versamenti contributivi di altra natura.
- b) Fondo TFR maturato al 31 dicembre 2006: rimane un piano a benefici definiti con la conseguente necessità di effettuare conteggi attuariali, effettuati da attuari indipendenti, che



dovranno escludere la componente relativa agli incrementi salariali futuri. La differenza risultante dal nuovo calcolo rispetto al precedente è stata trattata come un “*curtailment*” secondo quanto definito dal paragrafo 109 dello IAS 19 e di conseguenza contabilizzata a conto economico nel primo semestre 2007. La passività è iscritta in bilancio al valore attuale dell’obbligazione del Gruppo sulla base di ipotesi attuariali attraverso l’utilizzo del cosiddetto “*projected unit credit method*”. Gli utili e le perdite attuariali derivanti dai cambiamenti delle ipotesi e delle variazioni tra i dati consuntivati e quelli ipotizzati sono riconosciuti al conto economico complessivo in una specifica riserva di patrimonio netto denominata “Riserva utili/perdite attuariali”. Il valore attuale dell’obbligazione è determinato attraverso l’attualizzazione dei flussi di cassa futuri ad un tasso d’interesse che ha come riferimento il tasso *Euroswap* (rating AA sia con riferimento all’esercizio 2014 che a quello comparativo) con durata media finanziaria pari alla durata media finanziaria per le prestazioni della collettività in esame.

### FONDI PER RISCHI E ONERI

I fondi per rischi e oneri comprendono gli accantonamenti derivanti da obbligazioni attuali (legali o implicite) derivanti da un evento passato, per l’adempimento delle quali è probabile che si renderà necessario un impiego di risorse, il cui ammontare può essere stimato in maniera attendibile.

Qualora le attese d’impiego di risorse vadano oltre l’esercizio successivo l’obbligazione è iscritta al valore attuale determinato attraverso l’attualizzazione dei flussi futuri attesi scontati ad un tasso che tenga anche conto del costo del denaro e del rischio della passività.

Non si procede invece ad alcun stanziamento a fronte di rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile. In questa evenienza si procede a darne menzione nell’apposita sezione informativa su impegni e rischi e non si procede ad alcun stanziamento.

### DEBITI FINANZIARI E COMMERCIALI

I debiti sono inizialmente iscritti al *fair value*, successivamente valutati al costo ammortizzato, che, generalmente, corrisponde al valore nominale.

Le passività finanziarie sono cancellate dalla situazione patrimoniale – finanziaria quando, e solo quando, queste vengono estinte ovvero quando l’obbligazione specifica del contratto è adempiuta o cancellata oppure scaduta.

### RICAVI

I ricavi per prestazioni di servizi sono riconosciuti al momento dell’effettuazione della prestazione.

Le principali fonti di ricavo sono le seguenti:

- a) ricavi da trasporto: si riferiscono ai ricavi derivanti dalla bigliettazione e abbonamenti per il trasporto passeggeri su gomma. Essi sono riconosciuti al Conto Economico Consolidato in base al periodo di validità del titolo di viaggio.
- b) contratto di Servizio Gestione Infrastruttura: i corrispettivi riguardanti il “Contratto di Gestione Infrastruttura”, erogati dalla Regione Lombardia per il mantenimento in esercizio delle linee in concessione, sono riconosciuti al Conto Economico Consolidato per competenza.
- c) canoni per locazione operativa di materiale rotabile;
- d) corrispettivi per i servizi amministrativi erogati centralmente a società del Gruppo non consolidate integralmente: gestione contabilità e redazione bilanci, elaborazione paghe, gestione della tesoreria centralizzata e dei servizi informatici connessi a SAP e coordinamento dell’attività di comunicazione;
- e) canoni di locazione: si riferiscono alla locazione di immobili civili commerciali di proprietà del Gruppo;
- f) proventi finanziari inerenti a contratti di *leasing* finanziario. Si tratta di locazioni finanziarie di locomotive a società del Gruppo non consolidate integralmente.

Tutti i ricavi dalla lettera c) alla lettera f) sono rilevati per competenza.

### **CONTRIBUTI PUBBLICI**

I contributi pubblici sono registrati quando vi è la ragionevole certezza che gli stessi possano essere ricevuti. Tale momento coincide con la delibera formale degli enti pubblici eroganti.

I contributi relativi all'acquisto di attività materiali, erogati da Regione Lombardia o da terzi (altri enti pubblici), sono iscritti nella voce "Altre Passività" tra le partite non correnti e correnti e rilasciate al Conto Economico Consolidato linearmente sulla base della vita utile attesa delle attività a cui si riferiscono.

### **CONTRIBUTI SU INVESTIMENTI FINANZIATI**

Il contratto di gestione dell'infrastruttura ferroviaria in capo alla controllata FERROVIENORD S.p.A., in applicazione dell'IFRIC 12, a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010 è rilevato nel Bilancio Consolidato secondo il modello dell'attività finanziaria.

In particolare, secondo quanto previsto dall'IFRIC 12, il modello dell'attività finanziaria è applicabile alla fattispecie in quanto l'operatore FERROVIENORD S.p.A. ha il diritto incondizionato a ricevere flussi di cassa garantiti contrattualmente dal soggetto garante dell'investimento - ovvero Regione Lombardia - a prescindere dall'effettivo utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Tali flussi di cassa corrispondono ai costi sostenuti per la gestione del contratto. Conseguentemente, l'operatore non deve iscrivere tra le proprie attività l'infrastruttura o, più in generale, il bene finanziato, ma deve iscrivere nel conto economico dell'esercizio i costi relativi all'investimento effettuato secondo quanto previsto dallo IFRS 15 e, tra i ricavi, i contributi corrispondenti agli investimenti effettuati secondo la percentuale di completamento degli stessi. La quota di tali contributi non ancora incassata alla data di bilancio è iscritta tra i crediti finanziari a breve termine.

Di conseguenza, sono state rilevate le voci "Contributi per investimenti finanziati" e "Costi per investimenti finanziati" per ammontari corrispondenti e determinati secondo quanto previsto dallo IFRS 15. La quota di tali contributi non ancora incassata alla data di bilancio è iscritta tra i crediti finanziari.

Si segnala inoltre che, sempre in applicazione dell'IFRIC 12, i beni gratuitamente devolvibili non sono più rilevati tra le attività materiali ma sono classificati tra le attività immateriali.

Per l'informativa in merito agli aspetti dell'accordo dei servizi dati in concessione si rinvia a quanto illustrato al paragrafo 7.1 "Gestione Infrastruttura ferroviaria" della Relazione sulla Gestione.

### **PERDITE DI VALORE DI ATTIVITÀ MATERIALI, IMMATERIALI E PARTECIPAZIONI**

Le attività non correnti includono – tra le altre - gli immobili, il materiale rotabile, le attività immateriali, le partecipazioni e i crediti finanziari. La Direzione rivede periodicamente il valore contabile delle attività non correnti detenute ed utilizzate e delle attività che devono essere dismesse, quando fatti e circostanze richiedono tale revisione.

Tale attività è svolta per il tramite del confronto tra il valore di carico dell'attività ed il maggior valore tra il *fair value*, al netto dei costi di vendita, ed il valore d'uso della stessa. In assenza di valori di mercato ritenuti rappresentativi del reale valore dell'investimento, vengono utilizzati metodi di stima e modelli valutativi basati su dati ed assunzioni ragionevoli e sostenibili, basate sull'esperienza storica e sulle aspettative future di mercato e sulle variazioni prevedibili del contesto normativo specifico. Il valore d'uso è determinato utilizzando le stime dei flussi di cassa attesi dall'utilizzo o dalla vendita del bene, approvati dagli organi competenti e basate su proiezioni che non superano l'arco temporale quinquennale e tassi di sconto per il calcolo del valore attuale, riferiti a condizioni di mercato.

Quando il valore contabile di un'attività non corrente ha subito una perdita di valore, il Gruppo rileva una svalutazione per il valore dell'eccedenza tra il valore contabile del bene ed il suo valore

recuperabile attraverso l'uso o la vendita dello stesso, determinata con riferimento ai più recenti piani del Gruppo, ed iscritta alla voce "Ammortamenti e svalutazioni".

Per attività non soggette ad ammortamento, e per le attività immateriali non ancora disponibili per l'utilizzo, l'*impairment test* è effettuato con frequenza annuale, indipendentemente dalla presenza di specifici indicatori.

Qualora una svalutazione effettuata precedentemente non avesse più ragione di essere mantenuta, il valore contabile, fatta eccezione per il *goodwill*, viene ripristinato a quello nuovo derivante dalla stima, con il limite che tale valore non ecceda il valore netto di carico che l'attività avrebbe avuto se non fosse stata effettuata alcuna svalutazione. Anche il ripristino di valore viene registrato a Conto Economico.

## **PROVENTI ED ONERI DA CESSIONE DI PARTECIPAZIONI**

Le operazioni di cessione di partecipazioni di controllo che non determinino la perdita del controllo della partecipata ceduta determinano la rilevazione della differenza tra il valore di iscrizione delle attività consolidate nette afferenti la partecipazione ceduta e il corrispettivo della cessione direttamente rilevato nel patrimonio netto consolidato; per contro, le operazioni di cessione di partecipazioni di controllo che determinino la perdita del controllo della partecipata ceduta determinano la rilevazione della differenza tra il valore di iscrizione delle attività consolidate nette afferenti la partecipazione ceduta e il corrispettivo della cessione nel conto economico dell'esercizio.

## **DIVIDENDI**

I ricavi per dividendi sono registrati quando sorge il diritto all'incasso che normalmente corrisponde alla delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

I dividendi deliberati sono riconosciuti come debito verso gli Azionisti al momento della delibera di distribuzione.

## **PROVENTI ED ONERI FINANZIARI**

I proventi finanziari e gli oneri finanziari sono rilevati a Conto Economico Consolidato nel corso dell'esercizio in cui sono maturati o sostenuti, secondo il principio della competenza.

## **IMPOSTE CORRENTI**

Le imposte correnti vengono iscritte e determinate sulla base di una realistica stima del reddito imponibile in conformità alle vigenti normative fiscali di paese e tenendo conto delle esenzioni applicabili e dei crediti di imposta eventualmente spettanti.

## **CONSOLIDATO FISCALE**

La Capogruppo ha rinnovato l'opzione per il Consolidato Fiscale Nazionale per il triennio 2019 - 2021 (art. 117, c.1 TUIR) al quale aderiscono parimenti le società controllate da FNM ai sensi dell'art. 2359 c.c. Tale disciplina consente di concentrare in capo a FNM S.p.A. tutti gli obblighi relativi ai versamenti periodici e far sì che eventuali posizioni creditorie possano compensare quelle debitorie di altre società del Gruppo. Le società controllate procedono alla determinazione dell'imposta e i versamenti all'Erario sono effettuati esclusivamente da FNM S.p.A. Al momento della liquidazione le società trasferiscono il proprio credito/debito IRES registrando il credito/debito verso la Capogruppo, che a sua volta registra il credito/debito IRES trasferito dalle controllate e il debito/credito verso le stesse, procedendo al versamento o all'incasso.

## **IVA DI GRUPPO**

La Capogruppo ha aderito all'opzione prevista dall'art. 73 c. 3 D.P.R. 633/72 relativa all'IVA di Gruppo. Tale disciplina consente di concentrare in capo a FNM S.p.A., in quanto controllante ai sensi del citato art. 73 c. 3, tutti gli obblighi relativi ai versamenti periodici all'Erario e far sì che

eventuali posizioni creditorie possano compensare quelle debitorie di altre società del Gruppo. Le società controllate procedono alla liquidazione periodica dell'IVA e i versamenti sono effettuati esclusivamente da FNM S.p.A. Al momento della liquidazione le società trasferiscono il proprio credito/debito IVA registrando il credito/debito verso la Capogruppo, che a sua volta registra il credito/debito IVA trasferito dalle controllate e il debito/credito verso le stesse, procedendo al versamento o all'incasso.

### **RISULTATO PER AZIONE**

Il risultato base per azione viene calcolato dividendo il risultato netto dell'esercizio attribuibile agli Azionisti possessori di azioni ordinarie della Capogruppo per il numero medio ponderato di azioni ordinarie in circolazione nel periodo, escludendo le azioni proprie.

### **RISULTATO PER AZIONE DILUITO**

Il risultato per azione diluito viene determinato attraverso la rettifica della media ponderata delle azioni in circolazione per tener conto di tutte le azioni ordinarie potenziali aventi effetto diluitivo.

### **CONVERSIONE DELLE POSTE IN VALUTA ESTERA**

#### **Moneta funzionale**

Le società del Gruppo predispongono il loro bilancio in accordo alla moneta di conto utilizzata nei singoli paesi. La valuta funzionale della Capogruppo è l'Euro che rappresenta la valuta di presentazione del Bilancio Consolidato.

#### **Transazioni e rilevazioni contabili**

Le transazioni effettuate in valuta estera vengono inizialmente rilevate al tasso di cambio della data della transazione.

Alla data di chiusura del bilancio le attività e passività monetarie denominate in valuta estera vengono riconvertite in base al tasso di cambio vigente a tale data.

Le poste non monetarie valutate al costo storico in valuta estera sono convertite utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data dell'operazione.

Le poste non monetarie iscritte al *fair value* sono convertite utilizzando il tasso di cambio alla data di determinazione del valore.

### **NOTA 4 POSTE SOGGETTE A SIGNIFICATIVE ASSUNZIONI E STIME**

La redazione del Bilancio Consolidato e delle relative note richiede da parte della Direzione l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori delle attività e delle passività di bilancio e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data di bilancio. Le stime e le assunzioni utilizzate sono basate sull'esperienza e su altri fattori considerati rilevanti. I risultati che si consuntiveranno potrebbero pertanto differire da tali stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione a esse apportate sono riflesse a Conto Economico Consolidato nell'esercizio, in cui avviene la revisione di stima se la revisione stessa ha effetti solo su tale esercizio, o anche negli esercizi successivi, se la revisione ha effetti sia sull'esercizio corrente, sia su quelli futuri.

Di seguito sono riepilogati i processi critici di valutazione e le assunzioni chiave utilizzate dalla Direzione nel processo di applicazione dei principi contabili riguardo al futuro e che possono avere effetti significativi sui valori rilevati nel Bilancio Consolidato o per i quali esiste il rischio che possano emergere rettifiche al valore contabile delle attività e passività nell'esercizio successivo a quello di riferimento del Bilancio Consolidato.

### Fondo svalutazione dei crediti

Il fondo svalutazione crediti riflette la stima della Direzione circa le perdite relative al portafoglio di crediti.

La stima del fondo svalutazione crediti è basata sulle perdite attese da parte del Gruppo, determinate in funzione dell'esperienza passata per crediti simili, degli scaduti correnti e storici, delle perdite e degli incassi, dell'attento monitoraggio della qualità del credito e delle proiezioni circa le condizioni economiche e di mercato, in questo supportati da pareri dei consulenti legali che rappresentano il Gruppo nelle fasi precontenziose e contenziose.

### Svalutazione del magazzino

La svalutazione del magazzino è un processo estimativo soggetto all'incertezza della determinazione del valore di sostituzione delle componenti di materiale rotabile e di materiale consumabile che varia nel tempo e secondo le condizioni di mercato.

### Valore recuperabile delle attività materiali, immateriali e delle partecipazioni

Le attività non correnti includono i terreni, gli immobili, impianti e macchinari ed altri beni e le attività immateriali, nonché le partecipazioni. La Direzione, come anticipato nel principio contabile "Perdita di valore di attività immateriali, materiali e partecipazioni in altre imprese", rivede periodicamente il valore contabile delle attività non correnti detenute e utilizzate e delle attività che devono essere dismesse, quando fatti e circostanze richiedono tale revisione. Tale attività è svolta utilizzando le stime dei flussi di cassa attesi e adeguati tassi di sconto per il calcolo del valore attuale ed è quindi basata su un insieme di assunzioni ipotetiche relative ad eventi futuri ed azioni degli organi amministrativi del Gruppo che non necessariamente potrebbero verificarsi nei termini e nei tempi previsti.

### Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Il Gruppo rileva le imposte correnti e differite/anticipate in funzione della normativa vigente. La rilevazione delle imposte richiede l'uso di stime e di assunzioni in ordine alle modalità con le quali interpretare, in relazione alle operazioni condotte nel corso dell'esercizio, le norme applicabili ed il loro effetto sulla fiscalità dell'impresa. Inoltre, la rilevazione di imposte anticipate/differite richiede l'uso di stime in ordine alla stima dei redditi imponibili prospettici e alla loro evoluzione oltre che alle aliquote di imposta effettivamente applicabili. Tali attività vengono svolte mediante analisi delle transazioni intercorse e dei loro profili fiscali, anche mediante il supporto, ove necessario, di consulenti esterni per le varie tematiche affrontate e tramite simulazioni circa i redditi prospettici ed analisi di sensitività degli stessi.

### Piani a benefici definiti

Il Trattamento di Fine Rapporto (TFR) è classificabile come un piano a benefici definiti per la parte maturata fino al 31 dicembre 2006. La Direzione utilizza diverse assunzioni statistiche e fattori valutativi con l'obiettivo di anticipare gli eventi futuri per il calcolo degli oneri, delle passività e delle attività relative a tali piani. Le assunzioni riguardano il tasso di sconto e i tassi dei futuri incrementi retributivi. Inoltre, anche gli attuari consulenti del Gruppo utilizzano fattori soggettivi, come per esempio i tassi relativi alla mortalità e alle dimissioni.

### Passività potenziali e fondi rischi

Il Gruppo è soggetto a cause legali e fiscali che possono derivare da problematiche complesse e difficili, che sono soggette a un diverso grado di incertezza, inclusi i fatti e le circostanze inerenti a ciascuna causa, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili.

Stante le incertezze inerenti tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che potrebbe derivare da tali controversie.

Conseguentemente, la Direzione, sentito il parere dei propri consulenti ed esperti in materia legale e fiscale, accerta una passività a fronte di tali contenziosi quando ritiene probabile che si verificherà un esborso finanziario e quando l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle note di bilancio.

#### Misure compensative mancati ricavi da traffico

A parziale compensazione dei mancati introiti da bigliettazione, l'articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77, ha istituito, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, un fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di Euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

La dotazione del fondo è stata poi incrementata di 400 milioni di Euro per lo stesso 2020 ad opera dell'art. 44, comma 1 del decreto-legge n.104/2020. Tale disposizione ha inoltre previsto la possibilità di utilizzare le maggiori risorse stanziata, nel limite di 300 milioni di Euro, per il finanziamento di servizi aggiuntivi di Trasporto Pubblico Locale e regionale destinato anche a studenti.

Con il successivo art. 27 del D.L. 149/2020 (Ristori Bis) convertito in Legge con legge 176 del 2020 art. 22-ter è stato ampliato fino al 31 gennaio 2021, il periodo di riferimento in relazione al quale le imprese possono usufruire del Fondo per le aziende di Trasporto Pubblico Locale per i minori ricavi tariffari realizzati nel periodo di emergenza COVID-19, inoltre la dotazione del Fondo è stata incrementata di ulteriori 390 milioni di Euro, dei quali una quota fino a 190 milioni per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, anche destinato a studenti. Pertanto, dei 390 milioni di Euro aggiuntivi stanziati per il 2021, 200 milioni di Euro sono destinati al ristoro dei minori ricavi delle aziende di Trasporto Pubblico Locale già individuate dall'art. 200, comma 1 del citato decreto-legge n. 34/2020 e 190 milioni di Euro per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale.

Infine, con l'articolo 1, comma 816, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio 2021), sono stati previsti ulteriori 200 milioni di Euro per l'anno 2021, al fine di consentire l'erogazione di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale.

A fronte di tali stanziamenti, al 31 dicembre 2020 a compensazione dei minori ricavi da traffico sono stati erogati ristori per un ammontare complessivo di Euro 937.173.181. La ripartizione, come sopra indicato è avvenuta sulla base della media dei ricavi dichiarati nei monitoraggi dell'Osservatorio TPL, relativi agli esercizi 2019/2018.

Ad oggi non si è ancora a conoscenza dei criteri e tempi della ripartizione definitiva delle risorse, sono pertanto stati contabilizzati i contributi spettanti tenendo conto del limite della cosiddetta "sovracompensazione" prevista dalla legge, in linea con le informazioni disponibili alla data di redazione del bilancio. L'importo di tali contributi rilevato nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2020 risulta pari a 4,1 milioni di Euro.

## **NOTA 5 INFORMATIVA DI SETTORE**

Con riferimento ai segmenti di business del Gruppo, sono individuabili i seguenti tre settori di attività:

- gestione della infrastruttura ferroviaria: comprende le attività di manutenzione, progettazione e realizzazione di nuovi impianti effettuate sull'infrastruttura ferroviaria



ottenuta in concessione dalla Regione Lombardia. Il corrispettivo per lo svolgimento di tale attività è definito nel “Contratto di Servizio” mentre il “Contratto di Programma” regola gli investimenti finalizzati all’ammodernamento e al potenziamento della rete, entrambi stipulati con Regione Lombardia nel 2016 ed integrati successivamente. Dal 2019, il segmento include inoltre l’attività di gestione terminalistica;

- trasporto passeggeri su gomma: si riferisce al servizio di Trasporto Pubblico Locale svolto con flotte di autobus di proprietà in tre province della Lombardia (Varese, Como e Brescia), del Veneto e nella città di Verona, oltre che ai servizi di *car sharing* elettrico in Lombardia. Nell’ambito di tali attività, il Gruppo ha conseguito ricavi derivanti dalla vendita dei biglietti, da corrispettivi per subaffidamenti, da contributi regionali per le attività svolte nelle province di Varese e Brescia e da corrispettivi per il contratto di servizio nella città e nella provincia di Verona, ed in provincia di Como, nonché da accordi con amministrazioni comunali e aziende private per quanto riguarda il business del *car-sharing*;
- noleggio di materiale rotabile e gestione dei servizi centralizzati (Rosco & Services): la Capogruppo FNM svolge attività di (i) locazione di materiale rotabile con una flotta di proprietà di 63 treni e 26 locomotive, alle partecipate operanti nel settore del TPL e del trasporto merci, (ii) erogazione di servizi amministrativi alle proprie controllate ed (iii) gestione del patrimonio immobiliare del Gruppo. Afferiscono inoltre a tale segmento i settori di attività delle partecipate in *joint venture*, la cui modalità di valutazione è quella del “metodo del patrimonio netto”, concorrendo al risultato netto di esercizio alla voce “Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto”, la più rilevante delle quali è relativa all’attività di “Trasporto Passeggeri su rotaia” nell’ambito del Trasporto Pubblico Locale realizzato dalla partecipata a controllo congiunto Trenord S.r.l. in Regione Lombardia. Nell’ambito di questa attività il Gruppo ha conseguito sia ricavi derivanti dal Contratto di Servizio stipulato con la Regione Lombardia per l’espletamento del servizio di trasporto, sia ricavi derivanti da bigliettazione.

Le seguenti tabelle presentano i dati economici e patrimoniali del Gruppo in relazione ai tre settori di attività sopra descritti.



2020	Gestione infrastruttura ferroviaria	Trasporto passeggeri su gomma	Rosco & Services	Elisioni	Totale da operazioni in continuità
Ricavi verso terzi	118.547	88.518	71.579		278.644
Vendite intersegmento	5.827	6.156	12.292	(24.275)	
Contributi per investimenti finanziati	38.023				38.023
<b>Ricavi di settore</b>	<b>162.397</b>	<b>94.674</b>	<b>83.871</b>	<b>(24.275)</b>	<b>316.667</b>
Costi verso terzi	(106.923)	(90.198)	(57.724)		(254.845)
Acquisti intersegmento	(16.345)	(6.204)	(1.726)	24.275	
Costi per investimenti finanziati	(35.445)				(35.445)
<b>Costi di settore</b>	<b>(158.713)</b>	<b>(96.402)</b>	<b>(59.450)</b>	<b>24.275</b>	<b>(290.290)</b>
<b>Risultato operativo</b>	<b>3.684</b>	<b>(1.728)</b>	<b>24.421</b>		<b>26.377</b>
<b>Risultato gestione finanziaria</b>	<b>80</b>	<b>(64)</b>	<b>(79)</b>		<b>(63)</b>
<b>Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto</b>					<b>2.044</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>					<b>28.358</b>
<b>Imposte</b>					<b>(3.673)</b>
<b>Risultato dell'esercizio da operazioni in continuità</b>					<b>24.685</b>
<b>Risultato da operazioni discontinue</b>					
<b>Risultato netto dell'esercizio</b>					<b>24.685</b>

31/12/2020	Gestione infrastruttura ferroviaria	Trasporto passeggeri su gomma	Rosco & Services	Altri	Totale
Attività di settore	299.177	124.366	698.153		1.121.696
Attività destinate alla vendita					
Attività per imposte sul reddito				24.015	24.015
Totale attività di gruppo non allocate				24.015	24.015
<b>Totale attività</b>					<b>1.145.711</b>
Passività di settore	362.421	63.402	242.691		668.514
Passività per imposte differite					
Passività per imposte sul reddito				89	89
Altre passività non allocate				477.108	477.108
Totale passività di gruppo non allocate				477.197	477.197
<b>Totale passività</b>					<b>1.145.711</b>

2019	Gestione infrastruttura ferroviaria	Trasporto passeggeri su gomma	Rosco & Services	Elisioni	Totale da operazioni in continuità
Ricavi verso terzi	119.415	111.676	70.256		<b>301.347</b>
Vendite intersegmento	5.858	6.596	12.412	(24.866)	
Contributi per investimenti finanziati	40.986				<b>40.986</b>
<b>Ricavi di settore</b>	<b>166.259</b>	<b>118.272</b>	<b>82.668</b>	<b>(24.866)</b>	<b>342.333</b>
Costi verso terzi	(106.648)	(110.200)	(56.050)		<b>(272.898)</b>
Acquisti intersegmento	(16.151)	(6.374)	(2.341)	24.866	
Costi per investimenti finanziati	(39.140)				<b>(39.140)</b>
<b>Costi di settore</b>	<b>(161.939)</b>	<b>(116.574)</b>	<b>(58.391)</b>	<b>24.866</b>	<b>(312.038)</b>
<b>Risultato operativo</b>	<b>4.320</b>	<b>1.698</b>	<b>24.277</b>		<b>30.295</b>
<b>Risultato gestione finanziaria</b>	<b>155</b>	<b>(226)</b>	<b>(2.406)</b>		<b>(2.477)</b>
<b>Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto</b>					<b>8.047</b>
<b>Risultato prima delle imposte</b>					<b>35.865</b>
<b>Imposte</b>					<b>(4.975)</b>
<b>Risultato dell'esercizio da operazioni in continuità</b>					<b>30.890</b>
<b>Risultato da operazioni discontinue</b>					
<b>Risultato netto dell'esercizio</b>					<b>30.890</b>

31/12/2019	Gestione infrastruttura ferroviaria	Trasporto passeggeri su gomma	Rosco & Services	Altri	Totale
Attività di settore	264.045	134.372	630.415		1.028.832
Attività destinate alla vendita			35.239		35.239
Attività per imposte sul reddito				21.543	21.543
Totale attività di gruppo non allocate				<b>21.542</b>	<b>21.542</b>
<b>Totale attività</b>					<b>1.085.613</b>
Passività di settore	370.491	69.721	187.227		627.439
Passività per imposte differite				692	692
Passività per imposte sul reddito				3.181	3.181
Altre passività non allocate				454.301	454.301
Totale passività di gruppo non allocate				<b>458.174</b>	<b>458.174</b>
<b>Totale passività</b>					<b>1.085.613</b>

L'analisi per natura dei ricavi e costi, proventi ed oneri, afferenti ai settori il cui contributo al risultato consolidato è rilevato alla voce "Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto", è esposta nella Nota 45 a cui si rimanda.

Si rinvia al paragrafo 7. "Andamento economico segmenti di Business" della Relazione sulla Gestione per l'analisi di dettaglio sull'andamento dei ricavi e costi dei segmenti del Gruppo.

Le transazioni tra i settori sono concluse a normali condizioni di mercato.

**SITUAZIONE PATRIMONIALE****NOTA 6 ATTIVITÀ MATERIALI**

Al 1° gennaio 2019 le attività materiali, al netto dei relativi fondi di ammortamento e dei fondi di finanziamento, risultavano costituite come segue:

Descrizione	01.01.2019		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Terreni e fabbricati	51.876	(16.303)	35.573
Impianti e macchinario	185.553	(141.930)	43.623
Attrezzature industriali e commerciali	10.777	(9.502)	1.275
Altri beni	580.764	(235.798)	344.966
Immobilizzazioni in corso e acconti	11.917		11.917
<b>Totale attività materiali</b>	<b>840.887</b>	<b>(403.533)</b>	<b>437.354</b>

La movimentazione avutasi nel corso del 2019 è di seguito illustrata:

Descrizione	Terreni e fabbricati	Impianti e Macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni	Immobiliz. in corso e acconti	Totale
<b>Valore netto al 01.01.2019</b>	<b>35.573</b>	<b>43.623</b>	<b>1.275</b>	<b>344.966</b>	<b>11.917</b>	<b>437.354</b>
Investimenti finanziati con mezzi propri	395	5.721	194	19.151	13.172	38.633
Trasferimenti valore lordo	705	954	3	4.621	(6.283)	
Dismissioni: Alienazione Lorde	(220)	(6.560)		(120)		(6.900)
Dismissioni: Utilizzi Fondo Ammortamento	4	6.503		120		6.627
Quote di Ammortamento	(977)	(7.227)	(375)	(26.311)		(34.890)
Ifis 5 - Locoitalia: Costo storico				(32.442)	(1.913)	(34.355)
Ifis 5 - Locoitalia: Fondo				3.395		3.395
<b>Valore netto al 31.12.2019</b>	<b>35.480</b>	<b>43.014</b>	<b>1.097</b>	<b>313.380</b>	<b>16.893</b>	<b>409.864</b>

Al 31 dicembre 2019 le attività materiali, al netto dei relativi fondi di ammortamento e dei fondi di finanziamento, risultavano costituite come segue:

Descrizione	31.12.2019		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Terreni e fabbricati	52.756	(17.276)	35.480
Impianti e macchinario	185.668	(142.654)	43.014
Attrezzature industriali e commerciali	10.974	(9.877)	1.097
Altri beni	571.974	(258.594)	313.380
Immobilizzazioni in corso e acconti	16.893		16.893
<b>Totale attività materiali</b>	<b>838.265</b>	<b>(428.401)</b>	<b>409.864</b>

La movimentazione avutasi nel corso del 2020 è di seguito illustrata:

Descrizione	Terreni e fabbricati	Impianti e Macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni	Immobiliz. in corso e acconti	Totale
<b>Valore netto al 01.01.2020</b>	<b>35.480</b>	<b>43.014</b>	<b>1.097</b>	<b>313.380</b>	<b>16.893</b>	<b>409.864</b>
Investimenti finanziati con mezzi propri	31	1.364	587	43.277	21.009	66.268
Trasferimenti valore lordo	8	1.812	16	4.226	(6.062)	
Dismissioni: Alienazione Lorde	(288)	(3.311)		(77)	(70)	(3.746)
Dismissioni: Utilizzi Fondo Ammortamento		2.920		77		2.997
Quote di Ammortamento	(975)	(7.077)	(377)	(23.164)		(31.593)
Svalutazione delle attività materiali				(450)		(450)
<b>Valore netto al 31.12.2020</b>	<b>34.256</b>	<b>38.722</b>	<b>1.323</b>	<b>337.269</b>	<b>31.770</b>	<b>443.340</b>

Al 31 dicembre 2020 le attività materiali, al netto dei relativi fondi di ammortamento e dei fondi di finanziamento, risultano costituite come segue:

Descrizione	31.12.2020		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Terreni e fabbricati	52.507	(18.251)	34.256
Impianti e macchinario	185.533	(146.811)	38.722
Attrezzature industriali e commerciali	11.577	(10.254)	1.323
Altri beni	619.400	(282.131)	337.269
Immobilizzazioni in corso e acconti	31.770		31.770
<b>Totale attività materiali</b>	<b>900.787</b>	<b>(457.447)</b>	<b>443.340</b>

### Terreni e fabbricati

La voce “Terreni e fabbricati” include principalmente il valore netto residuo dei seguenti immobili:

- 8.577 migliaia di Euro per immobile relativo alla stazione di Milano Cadorna;
- 6.642 migliaia di Euro per terreni siti nel Comune di Saronno;
- 4.730 migliaia di Euro per Terminal Sacconago;
- 2.381 migliaia di Euro per immobili siti nel Comune di Saronno;
- 4.692 migliaia di Euro per terreni ed immobili siti nel Comune di Mestre;
- 1.597 migliaia di Euro per terreni e immobili siti nel Comune di Tradate;
- 1.587 migliaia di Euro per terreni siti nel Comune di Garbagnate Milanese;
- 871 migliaia di Euro per box auto siti nel Comune di Milano;
- 697 migliaia di Euro per immobili siti nel Comune d’Iseo.

### Impianti e macchinario

La voce “Impianti e macchinario” include principalmente il valore netto residuo dei seguenti beni:

- 35.387 migliaia di Euro per autobus;
- 3.335 migliaia di Euro per impianti e macchinari utilizzati per le attività di manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria.

I principali incrementi della voce “Impianti e macchinario” (1.364 migliaia di Euro) riguardano principalmente l’acquisto di:

- 3 autobus extraurbani alimentati a gasolio per 701 migliaia di Euro; a seguito dell’immatricolazione di 2 autobus, avvenuta nel mese di febbraio 2020, sono stati trasferiti alla voce in esame dalla voce “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli acconti per 2 autobus versati nell’esercizio precedente, per un importo pari a 476 migliaia di Euro;
- 5 autobus urbani alimentati a metano e relative dotazioni di bordo per 329 migliaia di Euro, a seguito dell’immatricolazione degli stessi avvenuta nel mese di gennaio 2020, sono stati trasferiti alla voce in esame dalla voce “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli acconti per un autobus versati nell’esercizio precedente, per un importo pari a 947 migliaia di Euro;
- rifacimento di impianti elettrici e di condizionamento presso alcuni depositi e uffici per 216 migliaia di Euro; sono stati inoltre trasferiti i costi, sostenuti in esercizi precedenti, relativi agli impianti elettrici per 144 migliaia di Euro;

La quota di ammortamento del periodo non include 276 migliaia di Euro relative agli ammortamenti Locoitalia, riclassificati nelle attività destinate alla vendita, ceduta in data 10 marzo 2020.

Le dismissioni sono interamente attribuibili ad un autocarrello utilizzato per la manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria incidentato e non più utilizzabile, oltre alla rottamazione di autobus non più utilizzabili totalmente ammortizzati.

Le altre variazioni sono rappresentate dalle quote di ammortamento di competenza.

### Attrezzature industriali e commerciali

La voce “Attrezzature industriali e commerciali” si incrementa principalmente per l’acquisizione di attrezzature utilizzate per la manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria, per 498 migliaia di Euro. Le altre variazioni sono rappresentate dalle quote di ammortamento di competenza.

### Altri beni

Gli Altri beni si riferiscono principalmente a materiale rotabile (per 334.657 migliaia di Euro), automezzi, arredi e beni concessi in locazione operativa.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, l’investimento dell’esercizio, pari a 42.996 migliaia di Euro, riguarda:

- per 38.034 migliaia di Euro, 4 rotabili FLIRT TILO; a seguito dell’immissione in servizio, sono stati trasferiti alla categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell’esercizio precedente, pari a 4.226 migliaia di Euro; i quattro rotabili sono locati a Trenord;
- per 3.788 migliaia di Euro, 2 locomotive E744 EffiShunter; le locomotive sono noleggiate a DB Cargo Italia;
- per 1.174 migliaia di Euro, il riscatto di 8 locomotive DE520 noleggiate a DB Cargo Italia e a Trenord.

Gli altri incrementi sono principalmente attribuibili a mobili e arredi per gli uffici delle società del Gruppo e per le stazioni dell’intera rete aziendale.

La svalutazione riguarda 2 casse TAF incidentate e non più utilizzabili per 450 migliaia di Euro.

### Immobilizzazioni in corso e acconti

L’incremento della voce, per 21.009 migliaia di Euro, sono attribuibili agli acconti pagati per l’acquisto di 6 elettrotreni alimentati ad idrogeno (14.160 migliaia di Euro), 5 rotabili FLIRT TILO (1.057 migliaia di Euro), 2 locomotive E744 EffiShunter (842 migliaia di Euro) e 3 autobus elettrici Yutong (638 migliaia di Euro), ai costi sostenuti per le attività di revamping dei rotabili TAF (3.770 migliaia di Euro) e DE520 (307 migliaia di Euro), alla realizzazione del parcheggio adiacente alla stazione di Milano Affori (143 migliaia di Euro), ai costi iniziali inerenti il nuovo sistema di bigliettazione elettronica nei bacini di Como, Varese e Brescia (74 migliaia di Euro), nonché all’ammodernamento dell’immobile sito in Milano Cadorna (62 migliaia di Euro).

I trasferimenti si riferiscono a quanto commentato alle voci precedenti.

Qualora le attività materiali fossero state contabilizzate al netto dei relativi contributi in conto capitale, rispettivamente rilevati alle voci “Altre passività non correnti” (Nota 26) e “Altre passività correnti” (Nota 31) l’effetto sul bilancio al 31 dicembre 2020 sarebbe stato il seguente:

31.12.20	Valore di bilancio	Contributo	Valore al netto del contributo
Terreni e fabbricati	34.256	(5.904)	28.352
Impianti e macchinario	38.722	(16.897)	21.825
Attrezzature industriali e commerciali	1.323		1.323
Altri beni	337.269	(2.329)	334.940
Immobilizzazioni in corso e acconti	31.770		31.770
<b>Totale attività materiali</b>	<b>443.340</b>	<b>(25.130)</b>	<b>418.210</b>

### Impairment Test

Con riferimento al materiale rotabile, la Direzione non ha identificato indicatori che determinino la necessità di attivare il test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione

di tali attività materiali trattandosi di beni principalmente destinati all'espletamento del trasporto pubblico locale attraverso contratti di leasing in vigore.

Con riferimento alla verifica di recuperabilità del valore delle altre immobilizzazioni materiali, si evidenzia che l'impatto del COVID-19 sull'operatività e sull'andamento economico di alcune CGU coincidenti con alcune società partecipate operanti nel settore del trasporto passeggeri su gomma e su rotaia, ha costituito un trigger event, che ai sensi dello IAS 36 ha richiesto la verifica della recuperabilità del valore di carico delle suddette CGU.

Infatti i divieti alla mobilità e alla circolazione, nonché la chiusura dell'attività scolastica, previsti dalle disposizioni emanate, hanno generato una significativa riduzione della domanda di trasporto e conseguentemente dei ricavi da traffico. Gli effetti economici sull'anno in corso sono stati attenuati dalle Leggi emanate al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico. Inoltre, tutte le società del Gruppo, incluse le partecipate non controllate, hanno attivato azioni per contenere gli impatti negativi dell'emergenza, attraverso la riduzione delle principali voci di costo.

In tale contesto, gli Amministratori, anche con il supporto di un esperto indipendente, hanno sottoposto a test di *impairment* tutte le CGU coincidenti con le società controllate operanti nel trasporto su gomma e la partecipazione a controllo congiunto in Trenord S.r.l.

Di seguito e nelle Note 8 si riporta l'informativa riguardante i test di *impairment* condotti sulle CGU riguardanti il trasporto passeggeri su gomma. Per quanto riguarda l'*impairment test* su Trenord si veda la Nota 10.

#### *FNM Autoservizi S.p.A.*

La controllata opera attualmente in qualità di concessionaria di quote dei servizi di trasporto pubblico su gomma nelle province di Varese e Brescia, e in qualità di titolare in A.T.I. con ASF Autolinee del Contratto di Servizio in provincia di Como, oltre che come operatore di supporto a Trenord per attività di "sostitutive treno".

E' stato determinato il valore d'uso mediante l'applicazione di due scenari alternativi con differenti probabilità di accadimento.

I flussi di cassa futuri attesi utilizzati in tale analisi sono desunti dal piano pluriennale 2021-2024 approvato dal CdA della società in data 26 febbraio 2021.

Tale piano prevede che il servizio di trasporto pubblico locale oggi operato nei bacini di Varese, Como e Brescia sarà oggetto di affidamento tramite gara di prossima pubblicazione; si assume che il servizio possa essere affidato ai nuovi gestori in tutti i bacini a partire dal 1° gennaio 2025.

Si assume che il Gruppo FNM, qualora nuovo aggiudicatario del servizio a partire dal 2025, operi tali servizi tramite una nuova società (NewCo.) e non tramite FNM Autoservizi, che cesserà l'operatività il 31 dicembre 2024 e verrà successivamente liquidata.

Sulla base di tali flussi è stata elaborata un'analisi multi-scenario che poggia sulla manifestazione di due eventi, che muovono dalla gara per l'aggiudicazione dei servizi di TPL nei bacini di Varese, Como e Brescia. Gli eventi riguardano pertanto l'aggiudicazione o meno della gara e configurano rispettivamente due scenari:

- FNMA si aggiudica la gara; è pertanto prevista la costituzione di una NewCo che opererà come soggetto aggiudicatario della gara la cessazione dell'attività di FNMA a termine del 2024, con la successiva liquidazione del capitale investito nel 2025;
- la gara non viene bandita e, quindi, FNMA prosegue l'attività sino a fine piano (2030); in tale ipotesi FNMA rimpiazzerà la flotta in essere con autobus a metano.

L'orizzonte temporale di previsione esplicita del primo scenario va dal 2021 al 2024, con la cessazione dell'attività a fine 2024 e successiva liquidazione del capitale investito nel 2025. Per il secondo scenario l'orizzonte di previsione esplicita arriva al 2030 con liquidazione del capitale investito al 2031.

In considerazione della futura indizione di gara, gli Amministratori della Società, nell'esecuzione dell'*impairment test*, hanno attribuito una probabilità di realizzazione significativamente più elevata al primo scenario.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 6,32% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di società quotate del settore. Per il periodo oltre l'orizzonte di piano è previsto un tasso di crescita nullo.

Dall'esercizio condotto ne è risultato un valore in uso inferiore al valore di carico e conseguentemente gli Amministratori, anche con il supporto di esperti indipendenti, hanno provveduto a stimare il *fair value* della CGU che è risultato superiore al valore di carico senza dunque evidenziare perdite di valore.

#### *ATV S.r.l.*

Per quanto riguarda l'esercizio di *impairment* predisposto dagli Amministratori si rimanda alla successiva Nota 8 Avviamento.

#### *La Linea S.p.A.*

Per quanto riguarda l'esercizio di *impairment* predisposto dagli Amministratori si rimanda alla successiva Nota 8 Avviamento.

#### *E-Vai S.r.l.*

Il valore recuperabile del Capitale Investito Netto, considerato come valore d'uso, è stato determinato utilizzando i flussi di cassa futuri attesi desunti dal piano pluriennale approvato in data 25 febbraio 2021 dagli Amministratori della partecipata per il periodo 2021-2030 che includono ipotesi di sviluppo degli attuali servizi:

- car sharing tradizionale (modello 1.0);
- servizi di noleggio per comunità (modello 2.0);
- servizi di noleggio per pendolari e imprese (modello 3.0);
- servizi di noleggio corporate (modello 4.0).

La valutazione non è stata determinata su un'analisi multi-scenario, in quanto la controllata non opera mediante contratti di Servizio, che implicano la partecipazione o meno a gare di servizio di Trasporto Pubblico Locale.

Il *terminal value* stimato è stato calcolato proiettando un flusso di EBITDA medio 2023-2025, per contenere gli effetti della crescita prevista in arco piano.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 6,70% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di società quotate del settore. Per il periodo oltre l'orizzonte di piano è previsto un tasso di crescita nullo.

L'*impairment test* sviluppato secondo le metodologie sopra indicate non ha evidenziato perdite di valore in quanto il valore recuperabile della CGU risulta superiore al relativo *carrying amount*.



## Contributi per investimenti finanziati

L'adozione dell'IFRIC 12 ha comportato 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 IFRS 15, nei costi dell'esercizio. Per i commenti rispetto a tale voce si rinvia alla Nota 34.

## NOTA 7 ATTIVITÀ IMMATERIALI

Al 1° gennaio 2019 le attività immateriali risultavano così costituite:

Descrizione	01.01.2019		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	2.296		2.296
Altre	27.599	(20.948)	6.651
Beni devolvibili	46.140	(46.021)	119
Marchi			
<b>Totale attività immateriali</b>	<b>76.035</b>	<b>(66.969)</b>	<b>9.066</b>

La movimentazione dell'esercizio 2019 è stata la seguente:

Descrizione	Immobiliz. in corso e acconti	Altre	Beni devolvibili	Totale
<b>Valore Netto al 01.01.2019</b>	<b>2.296</b>	<b>6.651</b>	<b>119</b>	<b>9.066</b>
Acquisizioni	762	1.061		1.823
Trasferimenti	(2.128)	2.128		
Quote di Ammortamento		(3.731)	(2)	(3.733)
<b>Valore netto al 31.12.2019</b>	<b>930</b>	<b>6.109</b>	<b>117</b>	<b>7.156</b>

Al 31 dicembre 2019 le attività immateriali risultavano pertanto costituite come segue:

Descrizione	31.12.2019		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Immobilizzazioni in corso e acconti	930		930
Altre	30.788	(24.679)	6.109
Beni devolvibili	46.140	(46.023)	117
<b>Totale attività immateriali</b>	<b>77.858</b>	<b>(70.702)</b>	<b>7.156</b>

La movimentazione dell'esercizio 2020 è stata la seguente:

Descrizione	Immobiliz. in corso e acconti	Altre	Beni devolvibili	Totale
<b>Valore Netto al 01.01.2020</b>	<b>930</b>	<b>6.109</b>	<b>117</b>	<b>7.156</b>
Acquisizioni	705	900		1.605
Trasferimenti	(499)	499		
Quote di Ammortamento		(3.620)	(2)	(3.622)
<b>Valore netto al 31.12.2020</b>	<b>1.136</b>	<b>3.888</b>	<b>115</b>	<b>5.139</b>

Al 31 dicembre 2020 le attività immateriali risultano pertanto costituite come segue:

Descrizione	31.12.2020		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.136		1.136
Altre	32.187	(28.299)	3.888
Beni devolvibili	46.140	(46.025)	115
<b>Totale attività immateriali</b>	<b>79.463</b>	<b>(74.324)</b>	<b>5.139</b>

### Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli incrementi della voce “Immobilizzazioni in corso e acconti”, pari a 705 migliaia di Euro, si riferiscono principalmente all’attività di *upgrade* del modulo BW SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 286 migliaia di Euro, all’attivazione di moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP HR, per 116 migliaia di Euro, alle implementazioni di moduli aggiuntivi SAP che FNM utilizza nell’ambito del *service* amministrativo per 162 migliaia di Euro e, infine, all’estensione del sistema applicativo SAP a tre società del Gruppo per 85 migliaia di Euro.

Si evidenzia che nel corso dell’esercizio, essendosi completate le attività di progetto, con l’avvenuta messa a disposizione dei moduli implementati, sono stati trasferiti dalla categoria in esame alla voce “Altre” i costi sostenuti nell’esercizio 2019 in relazione a moduli aggiuntivi di SAP che FNM utilizza nell’ambito del *service* amministrativo, per 124 migliaia di Euro, alla creazione della nuova piattaforma intranet, per 96 migliaia di Euro, al *software* gestionale SAP gestito da FNM e utilizzato da Trenord, per 68 migliaia di Euro, all’attivazione di moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP HR, per 63 migliaia di Euro, e dei moduli di riconciliazione saldi *intercompany* e consolidamento, per 62 migliaia di Euro, nonché ad attività progettuali relative a strumenti di *cyber security* per 56 migliaia di Euro.

Nel complesso, le immobilizzazioni in corso e acconti al 31 dicembre 2020 si riferiscono principalmente all’attività di *upgrade* del modulo BW SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 435 migliaia di Euro, a moduli aggiuntivi di SAP che FNM utilizza nell’ambito del *service* amministrativo per 140 migliaia di Euro, a moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP HR per 128 migliaia di Euro, alla migrazione alla piattaforma *G-Suite* per 88 migliaia di Euro, all’estensione del sistema applicativo SAP a tre società del Gruppo per 85 migliaia di Euro, alle attività relative a strumenti di *identity assessment* per 73 migliaia di Euro, allo sviluppo del *software* utilizzato da FNM per la gestione degli enti aziendali per 45 migliaia di Euro nonché al *software* gestionale SAP gestito da FNM e utilizzato da Trenord per 28 migliaia di Euro.

### Altre immobilizzazioni

Gli incrementi dell’esercizio (900 migliaia di Euro) sono principalmente attribuibili ai moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP, gestito da FNM e utilizzato da Trenord S.r.l., per 201 migliaia di Euro, all’attivazione dei moduli SAP per riconciliazione dei saldi *intercompany* e consolidamento, per 181 migliaia di Euro, a moduli aggiuntivi di SAP che FNM utilizza nell’ambito del *service* amministrativo, per 130 migliaia di Euro, e allo sviluppo del *software* gestionale per la gestione della circolazione ferroviaria, per 79 migliaia di Euro, all’implementazione dell’applicativo *Servicenow* per 77 migliaia di Euro.

I trasferimenti si riferiscono a quanto commentato alla voce “Immobilizzazioni in corso e acconti”.

Nell’esercizio si è concluso l’ammortamento del *fair value* dell’*intangible* relativo al Contratto di Servizio risultante dalle attività di *purchase price allocation* effettuate a seguito dell’acquisizione della partecipazione in ATV, secondo quanto definito dallo IFRS 3 (*revised*) e dallo IAS 38.

**Beni devolvibili**

Si ricorda come l'applicazione dell'IFRIC 12, implichi che i beni gratuitamente devolvibili (rappresentati dalle linee ferroviarie devolvibili al termine della concessione su cui viene esercitato il servizio di trasporto) sono classificati nella voce "Attività immateriali".

La quota di ammortamento, pari a 3 migliaia di Euro, viene calcolata in funzione della durata della concessione, rinnovata nell'esercizio 2016 fino al 31 ottobre 2060.

La Direzione non ha identificato indicatori che determinino la necessità di attivare il test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione delle attività immateriali.

**NOTA 8 AVVIAMENTO**

L'avviamento iscritto è relativo alle controllate di seguito indicate e nell'esercizio ha subito la seguente movimentazione:

Descrizione	01.01.20	Variazioni 2020			31.12.2020
		Incrementi	(Svalutazioni)	Riclassifiche	
Locoitalia S.r.l.	5			(5)	
Azienda Trasporti Verona S.r.l.	3.627				3.627
La Linea S.p.A.	2.726		(2.000)		726
<b>Totale Avviamento</b>	<b>6.358</b>		<b>(2.000)</b>	<b>(5)</b>	<b>4.353</b>

Per quanto riguarda l'avviamento di ATV, a seguito delle attività di *purchase price allocation* effettuate in occasione dell'acquisizione della partecipazione (2 maggio 2017), secondo quanto definito dallo IFRS 3 (*revised*) e dallo IAS 38 è stato iscritto un importo di 5.501 comprensivo del valore di avviamento iscritto per la controllata La Linea 80. L'avviamento è stato svalutato nell'esercizio 2018, per 1.874 migliaia di Euro, a seguito dell'*impairment test*.

L'avviamento iscritto per la controllata La Linea deriva dalla differenza tra il prezzo pagato e il *fair value* delle attività nette acquisite, a seguito delle attività di *purchase price allocation* alla data di acquisizione della partecipazione (1° gennaio 2018).

Anche per l'esercizio 2020 gli Amministratori hanno sviluppato un *test di impairment*, realizzato con il supporto di un esperto indipendente, al fine di verificare la recuperabilità del valore di carico delle CGU a cui è stato allocato l'avviamento, coincidenti con le partecipazioni sopra elencate.

***Impairment Test*****Avviamento ATV**

A.T.V. S.r.l., in qualità di affidataria, svolge i servizi di trasporto pubblico su gomma urbano nei comuni di Verona e Legnago ed extraurbano in tutta la relativa provincia.

La scadenza del contratto di servizio in vigore, originariamente prevista per il 30 giugno 2019, è stata prorogata fino al 31 dicembre 2021. In precedenza, il consiglio provinciale di Verona, in data 6 dicembre 2017, ha approvato il bando a procedura ristretta per la scelta del gestore ed entro la scadenza prevista a maggio 2018, ATV ha presentato la proposta per la manifestazione di interesse a partecipare alla gara pubblica di affidamento del servizio del trasporto pubblico locale (TPL) per una durata dell'appalto di 7 anni, con possibilità di rinnovo per ulteriori due anni. Tuttavia, con delibera 131 del Presidente della Provincia di Verona, a dicembre 2020, è stato formulato l'indirizzo di proseguire il procedimento di sospensione della gara, iniziato a settembre 2020 con le delibere in tal senso del Comune di Verona e del Comune di Legnago. L'art. 92 comma ter del DL 18/2020 ha infatti previsto la possibilità che tutte le procedure di affidamento in corso possano essere sospese sino ad un massimo di 12 mesi dal termine dell'emergenza. Le motivazioni citate

nella delibera sono le incertezze legate agli scenari futuri del TPL veronese post COVID-19 e quelle relative all'evoluzione del progetto per la realizzazione della filovia urbana del Comune di Verona.

In tale contesto, il valore recuperabile della partecipazione, considerato come valore d'uso, è stato determinato mediante l'applicazione di un'analisi di due scenari con differenti probabilità di accadimento, basati su assunzioni relative all'aggiudicazione della gara per il contratto di servizio e all'economicità del bando di gara.

I flussi di cassa futuri attesi utilizzati in tale analisi sono desunti dal piano pluriennale per il periodo 2021-2030, (periodo corrispondente a dieci anni in ipotesi di aggiudicazione della gara), approvato in data 5 marzo 2021 dagli Amministratori della controllata. Tale piano include ipotesi di evoluzione dei ricavi e dei costi sulla base degli andamenti storici. Le previsioni economico-finanziarie contenute nel piano predisposto dal management di ATV e prese a riferimento per l'esercizio dell'*impairment test* prevedono l'ipotesi di aggiudicazione del servizio tramite gara ad ATV a partire dal 2025 sulla base di un perimetro di servizi più ristretto rispetto a quello attualmente erogato da ATV per effetto dell'ipotizzata attivazione del servizio filoviario gestito da altro operatore. Si ipotizza l'aggiudicazione di entrambi i lotti della gara, in virtù del ricorso al TAR, presentato da ATV in data 11 gennaio 2018, avverso il bando di gara e la relativa delibera della Giunta Provinciale di Verona, che contesta sia la tipologia di gara prevista dal bando sia l'articolazione della stessa in lotti. Si è ancora in attesa della fissazione della prima udienza.

Tra le assunzioni di tale piano, oltre a quanto sopra esposto, gli Amministratori di ATV hanno considerato:

- i) un incremento tariffario medio pari al 10% nell'anno 2022 applicato a tutti i ricavi da traffico,
- ii) ritorno a volumi di ricavo da traffico pre pandemia nel 2023;
- iii) incremento della domanda pari all'1% medio annuo;
- iv) dal 2025, produzione e corrispettivo base coerente con quanto ad oggi previsto dalla procedura di gara.

Come anticipato, l'esercizio di *impairment* è stato determinato mediante l'applicazione di due scenari alternativi, con differenti probabilità di accadimento.

In particolare, nel primo scenario, dato l'orientamento dei nuovi target dei bandi di gara, che avvantaggiano gli operatori che effettuano investimenti in autobus ecosostenibili (al momento più onerosi a parità di contribuzione pubblica) le condizioni del bando potrebbero essere non economicamente convenienti, in quanto il contratto di servizio non consentirebbe di remunerare adeguatamente tali elevati investimenti. In questo caso ATV, in assenza di rivisitazione delle condizioni economiche del bando di gara o di una più elevata contribuzione pubblica agli investimenti in autobus ad emissioni ridotte, non parteciperebbe alla gara ed opererebbe sino all'avvio del servizio da parte del nuovo affidatario previsto per 1° gennaio 2025; tale ipotesi prevederebbe conseguentemente la liquidazione della società nel 2025.

Nel secondo scenario si prevede che, date le condizioni di gara effettivamente non convenienti, la gara vada deserta e, sino a quando la stazione appaltante non avrà bandito una nuova gara, ATV proseguirebbe la propria attività di TPL sino a fine piano (2030) e quindi successivamente liquidata. Questo scenario ha previsto la predisposizione di un piano di investimenti che esclude quelli in autobus ecosostenibili che ATV avrebbe dovuto sostenere per partecipare alla gara e che ripristina condizioni di operatività che non prevedono l'attivazione della filovia.

In considerazione della non economicità della gara gli Amministratori di FNM, nell'esecuzione dell'*impairment test*, hanno attribuito una probabilità di realizzazione significativamente più elevata al primo scenario.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 6,32% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di comparabili del settore.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata ha evidenziato un valore recuperabile, attraverso la configurazione del valore d'uso, pari ad Euro 17.064 migliaia e garantendo una *cover* di 1.129 migliaia di Euro. Si segnala che il variare delle percentuali di accadimento dei due scenari garantisce una *cover*.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC. Di seguito riportiamo la variazione della *cover* in milioni di Euro che si avrebbe al variare di tale parametro:

Sensitivity Analysis al WACC				
WACC				
5,32%	5,82%	6,32%	6,82%	7,32%
2,145	1,625	1,125	0,645	0,175

Il WACC di *break even* che conduce ad un valore di *cover* pari a zero risulta pari a 7,32%.

#### Avviamento La Linea

La Linea S.p.A. opera attualmente come subaffidataria di servizi di TPL nei bacini di Verona, Padova e Venezia, e svolge, tramite la controllata Martinibus, servizio di trasporto turistico nell'area di Venezia.

Il valore recuperabile della CGU, considerato come valore d'uso, è stato determinato mediante l'applicazione di due scenari alternativi, con medesima probabilità di accadimento.

I flussi di cassa futuri attesi utilizzati in tale analisi sono desunti dal piano pluriennale approvato in data 2 marzo 2021 dagli amministratori della partecipata per il periodo 2021-2030. Tale piano prevede diverse assunzioni di aggiudicazione o modifica dei servizi nei bacini di attuale competenza, ossia nei bacini di Belluno, Padova, Venezia e Verona.

La ripresa dei volumi di produzione pre pandemia nel 2022, ad eccezione dei servizi di trasporto turistico svolti dalla controllata MartiniBus per i quali è atteso un progressivo ritorno a tali livelli nel 2024.

Ai fini dell'esercizio di impairment, stante l'incertezza connessa con l'esito della gara per il servizio di trasporto pubblico di Venezia (cui hanno partecipato La Linea ed un altro operatore concorrente), è stato considerato un secondo scenario che non prevede l'aggiudicazione della gara di cui al punto a), con una conseguente riduzione sia dei flussi operativi connessa al minor perimetro di attività sia dei flussi di investimento previsti nello scenario di aggiudicazione della suddetta gara.

Infine, per la stima del valore d'uso si è considerato per entrambi gli scenari un periodo di previsione di cinque anni (2021-2025) con stima del *terminal value* nel 2026.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 6,32% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di comparabili del settore.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata ha evidenziato valore recuperabile, attraverso la configurazione del valore d'uso, pari a 6.141 migliaia di Euro e conseguentemente un *impairment loss* dell'avviamento pari a 2.000 migliaia di Euro.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value* di tale CGU non si discosti significativamente dal valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività sia considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC che di un tasso di crescita *g-rate* nel calcolo del valore terminale. Di seguito riportiamo le svalutazioni in milioni di Euro che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate						
		WACC				
		5,32%	5,82%	6,32%	6,82%	7,32%
g rate	-1,00%	(1,64)	(2,03)	(2,37)	(2,66)	(2,92)
	-0,50%	(1,38)	(1,82)	(2,20)	(2,52)	(2,80)
	0,00%	(1,07)	(1,58)	(2,00)	(2,36)	(2,67)
	0,50%	(0,71)	(1,29)	(1,77)	(2,17)	(2,52)
	1,00%	(0,25)	(0,94)	(1,49)	(1,95)	(2,34)

Affinché non si abbia un *impairment loss* andrebbe considerato un WACC non superiore al 4,57% e un *g-rate* almeno pari al +2,44%.

## NOTA 9 DIRITTO D'USO

Al 1° gennaio 2019 la voce “Diritto d'uso” rilevata a seguito dell'adozione del principio contabile IFRS 16 risultava così costituita:

Descrizione	01.01.2019		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	68		68
Diritto d'uso fabbricati	7.178		7.178
Diritto d'uso impianti e macchinari	277		277
Diritto d'uso altri beni	521		521
<b>Totale diritto d'uso</b>	<b>8.044</b>		<b>8.044</b>

La movimentazione dell'esercizio 2019 è stata la seguente:

Descrizione	Diritto d'uso software	Diritto d'uso fabbricati	Diritto d'uso impianti e macchinari	Diritto d'uso altri beni	Totale
<b>Valore Netto al 01.01.2019</b>	<b>68</b>	<b>7.178</b>	<b>277</b>	<b>521</b>	<b>8.044</b>
Acquisizioni		290	2.055	598	2.943
Modifiche Canone		13			13
Quote di Ammortamento	(38)	(1.255)	(311)	(512)	(2.116)
Ifis 5 - Locoitalia: Costo storico				(8)	(8)
Ifis 5 - Locoitalia: Fondo				3	3
<b>Valore netto al 31.12.2019</b>	<b>30</b>	<b>6.226</b>	<b>2.021</b>	<b>602</b>	<b>8.879</b>

Al 31 dicembre 2019 la voce “Diritto d'uso” risultava pertanto costituita come segue:

Descrizione	31.12.2019		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	68	(38)	30
Diritto d'uso fabbricati	7.481	(1.255)	6.226
Diritto d'uso impianti e macchinari	2.332	(311)	2.021
Diritto d'uso altri beni	1.111	(509)	602
<b>Totale diritto d'uso</b>	<b>10.992</b>	<b>(2.113)</b>	<b>8.879</b>

La movimentazione dell'esercizio 2020 è stata la seguente:

Descrizione	Diritto d'uso software	Diritto d'uso fabbricati	Diritto d'uso impianti e macchinari	Diritto d'uso altri beni	Totale
<b>Valore Netto al 01.01.2020</b>	<b>30</b>	<b>6.213</b>	<b>2.021</b>	<b>615</b>	<b>8.879</b>
Acquisizioni	96	125	2.049	5.067	7.337
Quote di Ammortamento	(33)	(1.287)	(855)	(1.633)	(3.808)
Chiusura contratti Costo Storico	(51)			(475)	(526)
Chiusura contratti Fondo	51			475	526
Variazione perimetro di consolidamento Costo Storico				3.167	3.167
Variazione perimetro di consolidamento Fondo Ammortamento				(86)	(86)
<b>Valore netto al 31.12.2020</b>	<b>93</b>	<b>5.051</b>	<b>3.215</b>	<b>7.130</b>	<b>15.489</b>

Al 31 dicembre 2020 la voce "Diritto d'uso" risulta pertanto costituita come segue:

Descrizione	31.12.2020		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	113	(20)	93
Diritto d'uso fabbricati	7.606	(2.542)	5.064
Diritto d'uso impianti e macchinari	4.381	(1.166)	3.215
Diritto d'uso altri beni	8.870	(1.753)	7.117
<b>Totale diritto d'uso</b>	<b>20.970</b>	<b>(5.481)</b>	<b>15.489</b>

La voce "Diritto d'uso fabbricati" è principalmente attribuibile alle sedi locate dalla controllata ATV per lo svolgimento della propria attività operativa.

La voce "Diritto d'uso impianti e macchinari" è principalmente attribuibile alle autovetture noleggiate dalla controllata E-Vai per lo svolgimento delle attività di *car sharing*; l'incremento dell'esercizio è attribuibile alla consegna di tali autovetture.

La voce "Diritto d'uso Altri beni" comprende la locazione di 4 locomotive Bombardier E494 TRAXX DC, oltre alle autovetture aziendali. L'incremento dell'esercizio, per 4.907 migliaia di Euro è attribuibile alla proroga della durata contrattuale del contratto citato di 3 esercizi, oltre l'immissione in servizio di una locomotiva.

I canoni di locazione che sono stati rilevati a conto economico in quanto aventi per oggetto beni di modico valore o riferibili a contratti con scadenza entro i 12 mesi sono di seguito riportati:

Canoni di locazione per beni <i>low value</i> e contratti <i>short term</i>	beni <i>low value</i>	contratti <i>short term</i>
Canoni per postazioni di lavoro e altri dispositivi	397	-
Canoni di locazione auto	-	96
Altri canoni	27	105
<b>Totale a Conto economico</b>	<b>424</b>	<b>201</b>

I proventi derivanti da sub-leasing di attività consistenti nel diritto d'uso sono interamente attribuibili alla locazione a DB Cargo di 4 locomotive Bombardier E494 TRAXX DC per un importo pari a 1.543 migliaia di Euro.

## NOTA 10 PARTECIPAZIONI



Si riporta di seguito la movimentazione delle partecipazioni intervenuta nell'esercizio 2020:

Descrizione	01.01.2020 Valore a Bilancio	Variazioni				31.12.2020 Valore a Bilancio
		Incrementi Decrementi	Risultato dell'esercizio	Riserva di traduzione	Riserva di utili/(perdite) attuariali	
<b>Partecipazioni in imprese a controllo congiunto:</b>						
Trenord Srl	43.266		(3.796)	9	(204)	39.275
NordCom SpA	7.518		282		(5)	7.795
Nord Energia SpA	13.239	(3.796)	2.568		4	12.015
SeMS Srl in liquidazione	148	(229)	81			
Omnibus Partecipazioni Srl	6.244	(900)	1.052			6.396
FuoriMuro Servizi Portuali e Ferroviari Srl						
Conam S.r.l.	176		44		(1)	219
<b>Totale partecipazioni in imprese a controllo congiunto</b>	<b>70.591</b>	<b>(4.925)</b>	<b>231</b>	<b>9</b>	<b>(206)</b>	<b>65.700</b>
<b>Partecipazioni in imprese collegate:</b>						
DB Cargo Italia S.r.l.	8.487		1.813		(23)	10.277
Autotrasporti Pasqualini S.r.l.	181					181
Servizi Trasporti Interregionali S.p.A.	170	(87)				83
Busforfun.com Srl		492				492
<b>Totale partecipazioni in imprese collegate</b>	<b>8.838</b>	<b>405</b>	<b>1.813</b>		<b>(23)</b>	<b>11.033</b>
<b>Totale partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto</b>	<b>79.429</b>	<b>(4.520)</b>	<b>2.044</b>	<b>9</b>	<b>(229)</b>	<b>76.733</b>
<b>Altre partecipazioni:</b>						
Consorzio ELIO	4					4
ATAP	2					2
STECAV	2					2
Milano Serravalle - Milano Tangenziale S.p.A.		85.841				85.841
Azienda Trasporti Veneto Orientale S.p.A.	5.272					5.272
Fondazione ATV	99					99
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca	40					40
Fap SpA	39					39
Cosmo Scarl	7					7
Trasporti Brescia Nord	3					3
Sviluppo Artigiano	2					2
Imprese Artigiane Soc. Coop.	2					2
<b>Totale partecipazioni in altre imprese</b>	<b>5.472</b>	<b>85.841</b>				<b>91.313</b>
<b>Totale partecipazioni</b>	<b>84.901</b>	<b>81.321</b>	<b>2.044</b>	<b>9</b>	<b>(229)</b>	<b>168.046</b>

Con riferimento alla componente di variazioni dell'esercizio denominata "Riserva di utili/perdite attuariali", si tratta dell'effetto sulla valutazione con il "metodo del patrimonio netto" della variazione degli utili e perdite attuariali rilevati, nei bilanci delle partecipate, direttamente nel Conto Economico Complessivo in applicazione dello IAS 19 (Nota 45).

Di seguito vengono commentate le principali variazioni intervenute nell'esercizio, diverse dalla rilevazione del contributo al Bilancio Consolidato determinato dalla realizzazione del risultato dell'esercizio e dalla sopra menzionata componente "Riserva di utili/perdite attuariali":

#### *Trenord S.r.l.*

La voce "Riserva di traduzione", positiva per 9 migliaia di Euro, deriva dalla conversione in Euro del bilancio della partecipata TILO SA, che redige il proprio bilancio utilizzando quale moneta di conto il franco svizzero.

La conversione è stata effettuata applicando per le voci del conto economico il cambio medio dell'esercizio 2020 (pari a 1,07031) e per le attività e passività il cambio a pronti alla data del 31 dicembre 2019 (1,08002).

L'impatto del COVID-19 sull'operatività e sull'andamento economico della partecipata ha costituito un *trigger event*, che ai sensi dello IAS 36, ha richiesto la verifica della recuperabilità del valore di carico della partecipazione.

Il test di *impairment* è stato sviluppato utilizzando le proiezioni economico-finanziarie per il periodo 2021-2031 approvate dal CdA di Trenord in data 15 febbraio 2021.

Poiché l'attuale situazione di continua variabilità e incertezza sulle condizioni complessive generali oltre a quelle specifiche del settore di attività di Trenord a seguito della pandemia da COVID-19 rendono molto difficoltoso lo sviluppo di previsioni a medio lungo termine, fortemente condizionate dagli effetti della ripresa *post* pandemia, il management di Trenord ha sviluppato tre scenari differenti per le proiezioni 2021-2031 che si basano su due elementi di contesto, ossia (i) la proroga del Contratto di Servizio in vigore fino al 31 dicembre 2021 e (ii) l'affidamento a Trenord del nuovo Contratto di Servizio a decorrere dal 1° gennaio 2022 ovvero fino al 31 dicembre 2031. Tali ipotesi alla base del piano sono coerenti con quanto previsto dalla Legge Regionale n. 26 del 28 dicembre 2020, che ha disposto la proroga del vigente Contratto di Servizio per l'anno 2021 e che ha rettificato l'avviso di pre-informazione di affidamento diretto a Trenord del nuovo contratto di servizio per 10 anni, comunicando che il suddetto termine di 10 anni avrà decorrenza dal 1° gennaio 2022.

Si riportano inoltre le seguenti assunzioni alla base delle proiezioni economiche approvate dagli Amministratori di Trenord:

1. Domanda viaggiatori e dei ricavi da traffico: le stime per gli anni 2021-2022-2023 sono sviluppate a partire dal modello utilizzato per il monitoraggio della domanda rilevato nel 2020 e basato sulla classificazione dei clienti per diversi *cluster* di comportamento. Per gli anni successivi è stata ipotizzata una curva di ripresa dei viaggiatori trasportati con ipotesi di ritorno a livelli 2019
2. Corrispettivi da Contratto di Servizio: per l'anno 2021 il corrispettivo da contratto di servizio è stato stimato sulla base di quanto previsto dal contratto in vigore 2015-2021 con e senza misure compensative, quest'ultime ipotizzate con modalità analoghe a quanto accaduto per l'anno 2020. Per il periodo 2022-2031 il nuovo contratto di servizio prevederà ricavi da corrispettivo mediante definizione e calcolo del modello del Piano Economico Finanziario Regolatorio previsto dalla normativa di riferimento e dalla Delibera ART n.154/2019.
3. Altri elementi (Piano di Esercizio, costi operativi, investimenti, ecc...) sono stati sviluppati stabili nel tempo, indicizzati all'inflazione e agli adeguamenti contrattuali, senza ulteriori effetti incrementali e/o di espansione, in linea con quanto previsto dallo IAS 36.

In ragione dell'avviso di pre-informazione relativo all'affidamento a Trenord così come confermato anche dalla Legge Regionale n. 26 del 28 dicembre 2020, non è stato considerato uno scenario alternativo di mancata aggiudicazione della gara, bensì un unico scenario di aggiudicazione della gara coerentemente alle proiezioni approvate dagli Amministratori di Trenord.

Con riferimento invece al periodo oltre l'orizzonte di piano, è stato considerato un unico scenario di *going concern* con stima del *terminal value* sulla base di un flusso di EBITDA pari alla media degli anni 2021-2031 ed un EBIT ottenuto sottraendo dall'EBITDA medio gli ammortamenti, assunti pari agli investimenti. È stato considerato un solo scenario ai fini dell'esercizio di *impairment* in considerazione dell'attuale posizionamento di mercato della partecipata nel contesto economico di riferimento ed alla luce della complessità del servizio gestito che rendono, remota l'eventualità che si manifesti una cessazione del servizio al 2031.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 7,30% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di società quotate del settore. Per il periodo oltre l'orizzonte di piano è prudenzialmente previsto un tasso di crescita nullo.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata non ha evidenziato *impairment losses*.

È stata effettuata analisi di sensitività sia considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC che di un tasso di crescita *g-rate* nel calcolo del valore terminale.

Di seguito riportiamo le svalutazioni in milioni di Euro (con segno negativo) che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di TRENORD						
		WACC				
		7,30%	7,80%	8,30%	8,80%	9,30%
g rate	-1,0%	9,80	4,10	- 1,20	- 6,00	- 10,40
	-0,5%	11,80	5,70	0,20	- 4,80	- 9,40
	0,0%	14,00	7,60	1,80	- 3,50	- 8,30
	0,5%	16,50	9,70	3,50	- 2,00	- 7,00
	1,0%	19,50	12,10	5,50	- 0,30	- 5,60

Il WACC di *break even* che conduce ad un valore di *cover* pari a zero risulta pari a 8,47% e un *g-rate* del -4,99%.

Inoltre, come mero ulteriore esercizio di *sensitivity*, gli Amministratori hanno predisposto un esercizio di *impairment* ipotizzando, in sede di determinazione del *terminal value*, due differenti scenari cui è stata attribuita equa probabilità: *i*) un primo scenario di continuazione del servizio in *perpetuity* coerentemente con l'ipotesi base sopra descritta; *ii*) la mancata riassegnazione del contratto di servizio al termine del 2031 e la conseguente liquidazione del capitale investito operativo a fine piano a valore di libro così come previsto dalla normativa vigente.

Anche in presenza di questo scenario di *sensitivity* non si evidenziano *impairment losses*.

Si evidenzia inoltre che il Socio si è impegnato a supportare patrimonialmente e finanziariamente la partecipata.

#### NORD ENERGIA S.p.A.

Il decremento della partecipazione, pari a 3.796 migliaia di Euro, è determinato dalla distribuzione del dividendo, effettuata nel 2020, come approvato dall'Assemblea della partecipata, a valere sul risultato dell'esercizio 2019.

#### SeMS S.r.l. in liquidazione

Il decremento della partecipazione, pari a 229 migliaia di Euro, è determinato dalla distribuzione del capitale sociale residuo derivante dal piano di riparto finale elaborato dai liquidatori in sede di bilancio finale di liquidazione alla data del 30 giugno 2020.

#### Omnibus Partecipazioni S.r.l.

Una partecipazione del 49,037% di ASF Autolinee è detenuta dal Gruppo FNM tramite Omnibus Partecipazioni S.r.l. (partecipata in *joint venture* da FNM per il 50%) per il 49% e tramite FERROVIENORD S.p.A. per lo 0,037%; poiché ASF Autolinee è l'unico *asset* detenuto da Omnibus Partecipazioni S.r.l., il Gruppo FNM possiede il 24,537% di ASF Autolinee che risulta pertanto iscritto complessivamente per 6.396 migliaia di Euro nella situazione patrimoniale – finanziaria consolidata al 31 dicembre 2020.

Il decremento della partecipazione, pari a 900 migliaia di Euro, è determinato dalla distribuzione del dividendo, effettuata nel 2020, come approvato dall'Assemblea della partecipata, a valere sul risultato dell'esercizio 2019.

#### BusForFun.com S.r.l.

Come anticipato alla Nota 3, in data 26 novembre 2020 FNM ha acquisito, con un investimento di 492 migliaia di Euro, il 24,7% delle quote del capitale sociale di BusForFun.com (“BusForFun”), startup innovativa attiva nel settore delle tecnologie per il turismo ed il *commuting*.

#### Milano Serravalle - Milano Tangenziale S.p.A.

Come rappresentato in Nota 3, in data 29 luglio 2020, è stato sottoscritto ed eseguito il contratto di acquisto della quota azionaria detenuta MISE, direttamente ed indirettamente, da ASTM, pari al 13,6% del capitale sociale, per un corrispettivo di 85,6 milioni di Euro (pari a 3,5 Euro per azione), di cui 78,3 milioni di Euro (pari a 3,2 Euro per azione) pagati in data 29 luglio 2020 e 7,3 milioni di Euro (pari a 0,3 Euro per azione) pagati in data 28 gennaio 2021.

MISE è la società concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione dell’Autostrada A7 Serravalle-Milano e delle Tangenziali Nord, Est e Ovest di Milano ai sensi della convenzione di concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007 (come modificata dall’atto aggiuntivo del 15 giugno 2016) tra MISE, in qualità di concessionario, e ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), in qualità di concedente.

Inoltre, in data 3 novembre 2020, FNM ha sottoscritto con Regione Lombardia il contratto di compravendita per l’acquisto dell’intera partecipazione detenuta da Regione Lombardia in MISE, pari all’82,4% del capitale sociale, per un corrispettivo complessivo di 519,2 milioni di Euro (pari a 3,5 Euro per azione).

In data 26 febbraio 2021, in esecuzione del contratto di compravendita, è stata perfezionata l’acquisizione dell’82,4% del capitale sociale di MISE da Regione Lombardia.

In considerazione della partecipazione del 13,6% del capitale sociale già acquisita da FNM il 29 luglio 2020, ed iscritta tra le partecipazioni in altre imprese al 31 dicembre 2020, ad esito del perfezionamento dell’operazione, FNM detiene quindi una partecipazione rappresentativa del 96% del capitale sociale di MISE. Dal 26 febbraio 2021 quindi MISE sarà consolidata integralmente nel Bilancio Consolidato del Gruppo FNM sul quale si determineranno effetti significativi sinteticamente rappresentati alla Nota 3, cui si rinvia.

## NOTA 11 CREDITI FINANZIARI CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione di tale posta può rappresentarsi come segue:

Descrizione	31.12.2020		
	Non correnti	Correnti	Totale
Depositi vincolati			-
Altri	2		2
<b>Crediti finanziari</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>2</b>
Crediti finanziari per interessi verso parti correlate (MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		161 (46)	161 (46)
<b>Crediti finanziari verso parti correlate (Nota 47)</b>	<b>-</b>	<b>115</b>	<b>115</b>
<b>Totale</b>	<b>2</b>	<b>115</b>	<b>117</b>

Descrizione	31.12.2019		
	Non correnti	Correnti	Totale
Depositi vincolati		40.000	40.000
Altri	2		2
<b>Crediti finanziari</b>	<b>2</b>	<b>40.000</b>	<b>40.002</b>
Crediti leasing finanziari		996	996
Crediti finanziari per interessi verso parti correlate (MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		47 (46)	47 (46)
<b>Crediti finanziari verso parti correlate (Nota 47)</b>	<b>-</b>	<b>997</b>	<b>997</b>
<b>Totale</b>	<b>2</b>	<b>40.997</b>	<b>40.999</b>

A seguito della sottoscrizione dell'accordo transattivo tra FERROVIENORD e CONFEMI, in data 18 aprile 2019 è stata incassata la somma pattuita pari a 40.000 migliaia di Euro. A fronte dell'incasso ricevuto, in accordo con Regione Lombardia, l'importo è stato trasferito in un "Deposito vincolato" a 12 mesi, in previsione dell'utilizzo a partire dall'esercizio 2020 per interventi di ammodernamento dell'infrastruttura.

Il deposito vincolato è stato costituito in data 16 maggio 2019, fruttifero di interessi al tasso nominale annuo dello 0,18%. A scadenza del suddetto deposito, in data 27 maggio 2020 è stato sottoscritto un nuovo *time deposit* al tasso annuo dello 0,50%, scaduto in data 27 novembre 2020 e riclassificato quindi nelle disponibilità liquide. Il deposito non è stato rilevato in considerazione dell'avviso delle commesse finanziate a cui le somme sono destinate. Le somme svincolate potranno essere utilizzate previa autorizzazione da parte di Regione Lombardia.

Nel corso dell'esercizio 2020 sono state completamente incassate le quote dei contratti attivi di *leasing* finanziario iscritti al 31 dicembre 2019. I contratti avevano per oggetto locomotive locate a società partecipate appartenenti al Gruppo FNM.

Vengono di seguito riportati i tassi effettivi di rendimento dei crediti:

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
Deposito vincolato	0,18% - 0,50%	0,18%
Crediti leasing finanziari	3,73% - 6,85%	2,27% - 13,10%

## NOTA 12 CREDITI FINANZIARI VALUTATI AL FAIR VALUE CORRENTI E NON CORRENTI

Il "Credito finanziario verso Finlombarda – Contratto di Gestione speciale tesoreria" è stato totalmente rimborsato in data 29 luglio 2020 (48.352 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019), in relazione al raggiungimento della scadenza contrattuale avvenuta in data 21 luglio 2020.

La voce era relativa all'affidamento a Finlombarda S.p.A. delle eccedenze di cassa rilevate a seguito dell'emissione del prestito obbligazionario, intervenuta nell'esercizio 2015 per l'ammontare di 58.000 migliaia di Euro. Il credito includeva inoltre la quota di interessi attivi maturati per 352 migliaia di Euro.

Il credito era classificato nella categoria delle attività finanziarie al *fair value* rilevato a conto economico in quanto i flussi finanziari non erano rappresentati unicamente da pagamenti del capitale e dell'interesse sull'importo del capitale da restituire.

## NOTA 13 CREDITI PER INVESTIMENTI FINANZIATI

In applicazione dell'IFRIC 12, in tale voce è stata iscritta la quota di contributi, corrispondenti agli investimenti effettuati misurati secondo la percentuale di completamento, non ancora incassata alla data di bilancio.

Nella tabella seguente si fornisce la movimentazione di tale posta nell'esercizio in esame:

Descrizione	Importo
<b>Crediti per investimenti finanziati 01.01.2020</b>	<b>59.096</b>
Contributi incassati nell'esercizio	(52.203)
Utilizzo anticipi	(827)
Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati Infrastruttura (Nota 34)	35.445
<b>Crediti per investimenti finanziati 31.12.2020</b>	<b>41.511</b>

I citati crediti finanziari, sono inclusi nella posizione finanziaria netta predisposta sulla base della Comunicazione CONSOB n. 6064293 del 28 luglio 2006 (Nota 22).

La voce risulta così composta al 31 dicembre 2020 e 2019:

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati Infrastruttura	41.511	38.079
Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati Materiale Rotabile		21.017
<b>Crediti per investimenti finanziati</b>	<b>41.511</b>	<b>59.096</b>

## NOTA 14 IMPOSTE ANTICIPATE ED IMPOSTE DIFFERITE

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Imposte anticipate	25.499	23.320	2.179
Imposte differite	(1.484)	(1.777)	293
<b>Saldo di bilancio</b>	<b>24.015</b>	<b>21.543</b>	<b>2.472</b>

Il movimento delle imposte anticipate nette è di seguito dettagliato:

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
<b>Saldo inizio anno</b>	<b>21.543</b>	<b>16.106</b>	<b>5.437</b>
Imputate a conto economico	2.548	5.348	(2.800)
Imputate a patrimonio	(43)	358	(401)
IFRS 5 Locoitalia	(33)	(269)	236
<b>Saldo fine anno</b>	<b>24.015</b>	<b>21.543</b>	<b>2.472</b>

Le imposte anticipate e differite si sono generate principalmente per differenze temporanee su elementi di reddito di futura deducibilità o imponibilità fiscale e su altre rettifiche per l'applicazione dei principi contabili internazionali ai bilanci delle partecipate.

La natura delle differenze temporanee che hanno generato imposte anticipate e differite è riassunta di seguito:

Imposte anticipate 2019	Saldo 01.01.2019	Variazione perimetro consolidamento	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Saldo 31.12.2019
Plusvalenze patrimoniali	562	36			598
Ammortamenti ed accantonamenti in deducibili	11.406	4.130		(180)	15.356
Immobilizz. Immateriali	414	(152)		(3)	259
TFR	507	36	358		901
Svalutazioni Crediti	776	73			849
Imm.Mat.Rivalut. e Ammort.	4.763	623		(38)	5.348
Leasing finanziari	1.417	(142)		(1.266)	9
<b>Totale</b>	<b>19.845</b>	<b>4.604</b>	<b>358</b>	<b>(1.487)</b>	<b>23.320</b>

Imposte anticipate 2020	Saldo 01.01.2020	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Variazione IFRS 5	Saldo 31.12.2020
Plusvalenze patrimoniali	598	(1)	-		597
Ammortamenti ed accantonamenti deducibili	15.356	1.231	-		16.587
Immobilizz. Immateriali	259	(105)	-		154
TFR	901	(83)	(43)		775
Svalutazioni Crediti	849	37	-		886
Imm.Mat.Rivalut. e Ammort.	5.348	603	-		5.951
Leasing	9	33	-	(33)	9
Perdite fiscali		540	-	-	540
<b>Totale</b>	<b>23.320</b>	<b>2.255</b>	<b>(43)</b>	<b>(33)</b>	<b>25.499</b>

Imposte differite 2019	Saldo 01.01.2019	Variazione perimetro consolidamento	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Saldo 31.12.2019
Plusvalenze patrimoniali	220	(64)			156
Immobilizzazioni	3.519	(680)		(1.218)	1.621
<b>Totale</b>	<b>3.739</b>	<b>(744)</b>	<b>-</b>	<b>(1.218)</b>	<b>1.777</b>

Imposte differite 2020	Saldo 01.01.2020	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Variazione IFRS 5	Saldo 31.12.2020
Plusvalenze patrimoniali	156	(79)			77
Immobilizzazioni	1.621	(214)			1.407
<b>Totale</b>	<b>1.777</b>	<b>(293)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.484</b>

L'iscrizione delle imposte anticipate al patrimonio netto è connessa alla rilevazione degli utili e perdite attuariali in apposita riserva di patrimonio netto sia con riferimento al trattamento di fine rapporto delle società consolidate integralmente che di quelle consolidate con il metodo del patrimonio netto (Nota 10) per le quali la variazione dell'utile/perdita attuariale costituisce una variazione del valore di carico della partecipazione differente dal contributo al Conto Economico Consolidato.

Si riporta di seguito il dettaglio delle passività per imposte differite iscritte sull'*Intangibles* rilevato in sede di PPA dell'iscrizione della partecipazione in ATV.

Imposte differite passive 2020	Saldo 31.12.2019	Imputate a conto economico	Saldo 31.12.2020
Intangibles da PPA	(692)	692	-
<b>Totale</b>	<b>(692)</b>	<b>692</b>	<b>-</b>

Si rimanda alla Nota 4 "Poste soggette a significative assunzioni e stime" per le considerazioni sui processi estimativi della imponibilità futura del Gruppo da cui dipende il riconoscimento delle imposte anticipate. Nel contesto di specie, sulla base dei risultati storici e delle aspettative di imponibilità, si ritiene che ragionevolmente il Gruppo possa realizzare le attività per imposte anticipate iscritte al 31 dicembre 2020.

## NOTA 15 RIMANENZE

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame:



Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
Materiale d'armamento	5.890	6.007
Ricambi Autobus	3.120	3.063
Ricambi per linee di contatto, apparati, centrali e telefoni	2.059	1.818
Gasolio e lubrificanti	456	373
Altri materiali ausiliari	506	532
(MENO): Fondo svalutazione magazzino	(3.329)	(2.883)
<b>Totale</b>	<b>8.702</b>	<b>8.910</b>

La voce in esame risulta sostanzialmente allineata rispetto al precedente esercizio.

A seguito di un'analisi puntuale degli indici di rotazione dei materiali, è stato ritenuto necessario integrare il fondo svalutazione magazzino relativo al materiale obsoleto per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.

## NOTA 16 CREDITI COMMERCIALI

Descrizione	Correnti	
	31.12.2020	31.12.2019
Crediti verso clienti - lordi	20.392	22.336
(MENO) Fondo svalutazione crediti	(2.707)	(2.846)
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	(98)	(98)
<b>Crediti commerciali verso terzi</b>	<b>17.587</b>	<b>19.392</b>
Crediti verso parti correlate - lordi	65.122	45.296
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	(69)	(69)
<b>Crediti commerciali verso parti correlate (Nota 47)</b>	<b>65.053</b>	<b>45.227</b>
<b>Totale</b>	<b>82.640</b>	<b>64.619</b>

### Crediti commerciali verso terzi

La variazione della voce "Crediti commerciali verso terzi" è principalmente legata alla riduzione dei servizi di trasporto su gomma effettuati in Veneto per effetto dell'emergenza COVID-19, pari a 652 migliaia di Euro, e per minori fatture da emettere in relazione al contratto di servizio automobilistico della Provincia e del Comune di Verona, pari a 1.065 migliaia di Euro.

Il *fair value* dei crediti, ottenuto adeguandone il valore nominale tramite il fondo svalutazione crediti (appostato per stimare il rischio di inesigibilità delle posizioni creditorie in essere a ciascuna data di riferimento) approssima il valore di iscrizione degli stessi al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019.

Si segnala, con riferimento all'IFRS 9, che la stima del rischio di esigibilità dei crediti è stata effettuata, come in esercizi precedenti, tenendo conto del rischio generico di inesigibilità dei crediti non scaduti alla data di riferimento, desumibile dalla esperienza storica.

### Crediti commerciali verso parti correlate

L'incremento dei crediti commerciali verso parti correlate lordi, pari a 19.826 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2020, è principalmente determinato dal maggior credito verso Trenord, per 21.670 migliaia di Euro, in relazione ad un allungamento delle tempistiche di incasso rispetto all'esercizio precedente, parzialmente compensato dai minori crediti vantati verso Regione Lombardia, per 985 migliaia di Euro e verso Consorzio Elio per il servizio di corse sostitutive, per 626 migliaia di Euro.

## NOTA 17 ALTRI CREDITI CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione di tale posta può rappresentarsi come segue:

Descrizione	31.12.2020		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati		51.726	51.726
Crediti tributari		9.051	9.051
Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura		8.348	8.348
Crediti verso Impi oneri malattia		2.485	2.485
Crediti per contributi		709	709
Crediti verso lo Stato per contributi		102	102
Credito per anticipo contrattuale		70	70
Crediti diversi	213	9.326	9.539
(MENO) Fondo svalutazione crediti		(633)	(633)
(MENO) Fondo Impairment IFRS 9		(36)	(36)
<b>Altri crediti verso terzi</b>	<b>213</b>	<b>81.148</b>	<b>81.361</b>
Crediti verso parti correlate		14.723	14.723
(MENO) Fondo Impairment IFRS 9		(37)	(37)
<b>Altri crediti verso parti correlate (Nota 47)</b>		<b>14.686</b>	<b>14.686</b>
<b>Totale</b>	<b>213</b>	<b>95.834</b>	<b>96.047</b>

Descrizione	31.12.2019		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati		19.885	19.885
Crediti tributari		9.000	9.000
Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura		7.419	7.419
Credito per anticipo contrattuale		3.405	3.405
Crediti per contributi acquisto autobus		1.909	1.909
Crediti verso Impi oneri malattia		1.908	1.908
Crediti verso lo Stato per contributi		102	102
Crediti diversi	82	6.052	6.134
(MENO) Fondo svalutazione crediti		(307)	(307)
(MENO) Fondo Impairment IFRS 9		(36)	(36)
<b>Altri crediti verso terzi</b>	<b>82</b>	<b>49.337</b>	<b>49.419</b>
Crediti verso parti correlate		11.312	11.312
(MENO) Fondo Impairment IFRS 9		(37)	(37)
<b>Altri crediti verso parti correlate (Nota 47)</b>		<b>11.275</b>	<b>11.275</b>
<b>Totale</b>	<b>82</b>	<b>60.612</b>	<b>60.694</b>

## Altri crediti – terzi

La voce “Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati”, pari a 51.726 migliaia di Euro, è interamente attribuibile alla quota di anticipo sui SAL delle commesse relative al “Programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032”.

L’incremento del periodo, pari a 31.841 migliaia di Euro, è relativo all’avvio di una nuova commessa, oltre che al raggiungimento di una *milestone* contrattuale relativa alla flotta CARAVAGGIO, al netto degli utilizzi del periodo. La quota di avanzamento delle commesse maturata in relazione alla percentuale di completamento dell’esercizio è pari a 69.686 migliaia di Euro.

I crediti tributari correnti si riferiscono principalmente a crediti IVA già richiesta a rimborso per 7.223 migliaia di Euro (7.223 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019), a crediti per IVA da utilizzare in compensazione per 272 migliaia di Euro (130 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019), nonché ai crediti vantati verso l’amministrazione finanziaria per il rimborso accisa sui carburanti per autotrazione per 1.282 migliaia di Euro (1.532 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019).

Per quanto riguarda il credito IVA già richiesto a rimborso si precisa che lo stesso si riferisce alle richieste di rimborso presentate dalla Società in data 27 aprile 2017 per il primo trimestre 2017, per 1.723 migliaia di Euro, ed in data 24 aprile 2018 con la Dichiarazione IVA relativa al periodo di imposta 2017, per 5.500 migliaia di Euro.

La voce “Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura”, pari a 8.348 migliaia di Euro, è interamente attribuibile alla quota di anticipo sui SAL delle commesse relative alla manutenzione dell’Infrastruttura in Concessione.

La voce crediti verso INPS, pari a 2.485 migliaia di Euro (1.908 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019), è attribuibile ai crediti verso enti previdenziali ed aumenta principalmente in relazione al recupero di costi sostenuti per l'erogazione dei trattamenti di malattia a dipendenti.

I crediti per contributi per acquisto autobus sono relativi agli importi da ricevere dalla Provincia di Verona sugli acquisti di autobus effettuati da ATV.

I crediti verso lo Stato per contributi riguardano contributi per investimenti da erogarsi a copertura delle spese sostenute dal Gruppo in relazione ad interventi di ammodernamento dell'infrastruttura.

La voce "Credito per anticipo contrattuale" è relativa al credito vantato a seguito dell'applicazione di penali su un contratto di fornitura di materiale rotabile, che verrà utilizzato in compensazione con la fornitura di scorta tecnica relativa al materiale rotabile acquistato.

#### Crediti diversi

La voce "Crediti diversi correnti" include:

- 1.218 migliaia di Euro (1.751 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019) quali anticipi a fornitori;
- 1.064 migliaia di Euro (1.031 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019) quali risconti per premi assicurativi.

#### Altri crediti – parti correlate

I crediti verso parti correlate si riferiscono prevalentemente a crediti per prestazioni erogate a partecipate in *joint ventures*, che rimangono sostanzialmente invariati rispetto al precedente esercizio, oltre che ai crediti di natura tributaria, in particolare accolgono le poste derivanti dall'IVA di Gruppo per 1.986 migliaia di Euro (1.825 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019).

Il *fair value* dei crediti approssima il valore di iscrizione degli stessi al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019.

## NOTA 18 CREDITI PER IMPOSTE CORRENTI E NON CORRENTI

Descrizione	31.12.2020		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti per imposte		2.968	2.968

Descrizione	31.12.2019		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti per imposte		280	280

La voce comprende i crediti verso l'Erario per IRES e IRAP, pari rispettivamente a 2.571 migliaia di Euro e 397 migliaia di Euro (rispettivamente 100 migliaia di Euro e 180 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019).

## NOTA 19 DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame.

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
Depositi bancari e postali (MENO) Impairment IFRS 9	253.983 (693)	229.358 (693)
Denaro e valori in cassa	54	58
<b>Totale</b>	<b>253.344</b>	<b>228.723</b>

Il Gruppo FNM gestisce le disponibilità liquide, sui saldi attivi e passivi, mediante il *cash pooling*: giornalmente i saldi creditori e debitori dei conti correnti bancari delle singole società, ad eccezione delle società ATV e La Linea (inclusiva della sua controllata Martini Bus), vengono trasferiti sui conti correnti della capogruppo FNM, che provvede contestualmente ad accreditare/addebitare il conto corrente di corrispondenza delle singole società controllate. Nel primo semestre 2021 anche le controllate La Linea e Martini Bus adotteranno il *cash pooling*.

Pertanto, a fronte di disponibilità su depositi bancari pari a 253.983 migliaia di Euro, dei debiti verso banche correnti per a 8.619 migliaia di Euro e non correnti per 92.441 migliaia di Euro (Nota 22), il Gruppo ha debiti in c/c di corrispondenza – comprensivi di interessi – per 37.246 migliaia di Euro (33.258 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019), come di seguito rappresentati:

Debiti in conto corrente di corrispondenza	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Nord Energia	20.188	18.009	2.179
NordCom	10.231	9.552	679
Trenord	13	48	(35)
Enti aziendali	6.814	5.287	1.527
Sens		362	(362)
<b>Totale (Nota 23)</b>	<b>37.246</b>	<b>33.258</b>	<b>3.988</b>

Su tali conti correnti di corrispondenza vengono riconosciuti interessi attivi e passivi a tassi di mercato (Nota 23).

In data 31 maggio 2018 la controllata FERROVIENORD ha sottoscritto con Cassa Depositi e Prestiti un contratto di finanziamento per sostenere il programma regionale di acquisto treni; tale contratto prevede che i contributi erogati da Regione Lombardia successivamente alla sottoscrizione, vengano accreditati su un conto corrente specifico, oggetto di pegno a favore di CDP e Banca Europea degli Investimenti. Il saldo di tale conto corrente al 31 dicembre 2020 ammonta a 87.099 migliaia di Euro (72.364 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019).

Inoltre, a seguito della scadenza del deposito vincolato “CONFEMI” (Nota 11), sono stati incassati 40.000 migliaia di Euro. Tali somme potranno essere utilizzate previa autorizzazione da parte di Regione Lombardia.

La variazione della voce è meglio analizzata per natura di componente nel rendiconto finanziario.

In relazione all'applicazione dell'IFRS 9, basato sul modello delle perdite attese (*expected losses*), il Gruppo considera le perdite attese lungo la vita dell'attività finanziaria ad ogni data di riferimento del bilancio; a tal fine è stata effettuata la rettifica per *impairment* pari a 693 migliaia di Euro.

## NOTA 20 ATTIVITÀ E PASSIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA

Attività destinate alla vendita	31.12.2020	31.12.2019
Attività destinate alla vendita: Locoitalia	0	34.709
Attività destinate alla vendita: Fuorimuro	0	530
Passività destinate alla vendita: Locoitalia	0	(5.704)
<b>Totale</b>		<b>29.535</b>

In considerazione delle cessioni delle partecipazioni detenute in Locoitalia e FuoriMuro, avvenute in data 10 marzo 2020, al 31 dicembre 2019 le attività e le passività relative erano state riclassificate

nelle voci “Attività destinate alla vendita” e “Passività connesse ad attività destinate alla vendita” e valutate in conformità alle revisioni dell’IFRS 5.

L’operazione di cessione di Locoitalia S.r.l. a Tenor S.r.l. delle quote detenute da FNM è stata perfezionata successivamente alla finalizzazione della scissione parziale e proporzionale della società in Locoelettriche S.r.l.

La cessione di Locoitalia è stata realizzata ad un prezzo pari ad 1.468 migliaia di Euro generando una minusvalenza pari a 257 migliaia di Euro. La cessione di Locoelettriche S.r.l a Railpool GmbH è stata realizzata ad un prezzo pari a 1.567 migliaia di Euro. L’operazione ha consentito di registrare una plusvalenza netta pari a 1.014 migliaia di Euro.

La partecipazione in FuoriMuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l. (49%), società valutata attraverso il metodo del patrimonio netto, è stata ceduta a Tenor S.r.l. per un corrispettivo pari a 530 migliaia di Euro, corrispondente al valore di iscrizione al 31 dicembre 2019.

## NOTA 21 PATRIMONIO NETTO

Descrizione	Patrimonio Netto attribuibile agli Azionisti di Maggioranza						Totale Patrimonio netto di Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto
	Capitale sociale	Altre riserve	Utili/Perdite Indivisi	Riserva utili/perdite attuariali	Riserva di traduzione	Utili/Perdite dell'esercizio			
<b>Saldo 01.01.2019</b>	<b>230.000</b>	<b>7.788</b>	<b>154.333</b>	<b>(6.474)</b>	<b>64</b>	<b>28.477</b>	<b>414.188</b>	<b>20.983</b>	<b>435.171</b>
<b>Totale Utile Complessivo</b>				<b>(1.071)</b>	<b>32</b>	<b>30.281</b>	<b>29.242</b>	<b>382</b>	<b>29.624</b>
Destinazione utile 2018			28.477			(28.477)	-		-
Distribuzione dividendi			(9.785)				(9.785)	(750)	(10.535)
Variazione perimetro di consolidamento			(55)				(55)	96	41
<b>Saldo 31.12.2019</b>	<b>230.000</b>	<b>7.788</b>	<b>172.970</b>	<b>(7.545)</b>	<b>96</b>	<b>30.281</b>	<b>433.590</b>	<b>20.711</b>	<b>454.301</b>
<b>Totale Utile Complessivo</b>				<b>(116)</b>	<b>9</b>	<b>24.185</b>	<b>24.078</b>	<b>496</b>	<b>24.574</b>
Destinazione utile 2019			30.281			(30.281)	-		-
Variazione perimetro di consolidamento			136				136	(1.903)	(1.767)
<b>Saldo 31.12.2020</b>	<b>230.000</b>	<b>7.788</b>	<b>203.387</b>	<b>(7.661)</b>	<b>105</b>	<b>24.185</b>	<b>457.804</b>	<b>19.304</b>	<b>477.108</b>

Il capitale sociale al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019 ammonta ad 230.000 migliaia di Euro, è interamente versato ed è costituito da 434.902.568 azioni ordinarie, senza indicazione del valore nominale.

L’Assemblea degli Azionisti, in data 27 maggio 2020, ha approvato la proposta di bilancio separato della Controllante e i risultati consolidati del Gruppo per l’esercizio 2019 e ha deliberato di destinare l’utile di esercizio come segue:

- 1.196 migliaia di Euro a riserva legale;
- 9.568 migliaia di Euro ad utili portati a nuovo;
- 13.149 migliaia di Euro a riserva straordinaria.

In sede di acquisizione della partecipazione in La Linea, FNM ha sottoscritto un accordo con il venditore riconoscendo a quest’ultimo il diritto di cedere a FNM tutte le azioni detenute nella società La Linea pari al 28,73%. Tale opzione sarà esercitabile a partire dal 1° gennaio 2024 a fronte del pagamento di un corrispettivo che verrà determinato in tale sede sulla base del valore di mercato delle azioni oggetto di cessione. Il valore attuale del corrispettivo è stato quindi contabilizzato a riduzione del patrimonio netto di Gruppo con contropartita tra i debiti finanziari non correnti (Nota 23), per 2.486 migliaia di Euro. La passività è stata adeguata al valore corrente pari a 2.021 migliaia di Euro.

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 2020	Altre componenti di risultato transitate direttamente a PN	Altre variazioni	Patrimonio netto compreso utile
Bilancio della Capogruppo FNM S.p.A.	375.716	23.892	18		399.626
Eliminazione partecipazioni	(19.696)				(19.696)
Patrimonio netto apportato dalle società consolidate	80.001	292	(125)	136	80.304
Rilevazione <i>put option</i>	(2.430)				(2.430)
<b>Patrimonio netto del Gruppo FNM</b>	<b>433.591</b>	<b>24.184</b>	<b>(107)</b>	<b>136</b>	<b>457.804</b>

Le ragioni sottostanti il differenziale esistente tra capitalizzazione di mercato (pari a 247,9 milioni di Euro al 31 dicembre 2020) e il patrimonio netto di Gruppo (pari a 457,8 milioni di Euro al 31 dicembre 2020) sono da ricercarsi in un concorso di fattori di seguito sintetizzabili:

- il Gruppo è quotato nel segmento Standard di MTA di Borsa Italiana, segmento che penalizza il titolo in termini di volumi di scambi giornaliero;
- il flottante libero sul mercato (*free float*), essendo l'azionariato del Gruppo per il 72,3% composto da azionisti stabili, è inferiore al 30%;
- le transazioni sul mercato sono relative a pacchetti di minoranza, che riflettono asimmetrie informative rispetto agli azionisti di controllo;
- gli azionisti di minoranza potrebbero applicare uno sconto notevole al valore delle partecipazioni non consolidate iscritte nel bilancio di Gruppo in quanto solo l'11% del valore iscritto distribuisce dividendi; tali partecipazioni rappresentano quindi *surplus assets* che non offrono remunerazione agli azionisti di minoranza.

Per effetto di tali considerazioni, gli Amministratori ritengono che il differenziale esistente tra capitalizzazione di mercato e patrimonio netto di Gruppo non sia considerabile un indicatore di *impairment* in quanto la capitalizzazione di borsa non è ritenuta rappresentativa del valore recuperabile del Gruppo.

Tuttavia, a titolo di mero esercizio di confronto, gli Amministratori hanno provveduto a stimare il valore recuperabile del Gruppo FNM nella configurazione del valore d'uso al fine di effettuare un confronto tra tale il valore così determinato ed il *carrying amount* risultante dal bilancio consolidato del Gruppo FNM.

Come richiesto dallo IAS 36 al paragrafo 102, in presenza di costi corporate (*corporate assets*) e attività di supporto non allocabili agli specifici segmenti, è necessario effettuare un secondo livello di *impairment test* che considera il Gruppo nel suo complesso. Il secondo livello di *impairment test* è finalizzato a verificare che anche il valore contabile di tutti i *corporate assets* non direttamente allocati alle singole CGU o a specifici segmenti risulti coperto dal valore recuperabile complessivo delle CGU del Gruppo.

I flussi utilizzati sono quelli derivanti dalle proiezioni economico finanziarie approvate dal CdA di FNM S.p.A. del 9 marzo 2021. Tali proiezioni economico finanziarie non costituiscono il Piano industriale del Gruppo FNM, che sarà approvato a seguito dell'ottenimento delle informazioni necessarie per l'inserimento nel Piano delle seguenti assunzioni: *i*) approvazione, tuttora pendente, del Piano Economico Finanziario (PEF) di Milano Serravalle-Milano Tangenziali, ai sensi della normativa regolatoria vigente da parte delle autorità nazionali competenti; *ii*) il rinnovo del Contratto di Servizio tra Trenord e Regione Lombardia per il servizio ferroviario regionale in Lombardia per il periodo 2022-2031.

Poiché il Gruppo continuerà ad effettuare investimenti di sviluppo anche oltre il periodo di previsione esplicita e gli investimenti effettuati in arco piano non hanno raggiunto la piena redditività avendo un *pay-back period* che si estende oltre il 2025, ai fini della stima del valore d'uso, è stata adottata una prospettiva di valutazione del business in *steady-state*.

La prospettiva di valutazione in *steady-state* ha previsto la capitalizzazione in perpetuo di un flusso operativo in grado di esprimere la capacità di reddito medio-normale del Gruppo nel lungo termine.

Il reddito operativo (netto d'imposta) proiettato in perpetuo è stato quindi stimato sulla base del flusso atteso al 2022, dal momento che i risultati 2021 risentono ancora della seconda e terza ondata della pandemia da Covid-19. Quindi il valore d'uso è ottenuto come valore attuale del flusso di cassa operativo (c.d. *unlevered Free cash-flows o UFCF*) atteso per il 2021 e dal valore attuale della *perpetuity* al 2021, ottenuta capitalizzando l'UFCF 2022 al costo del capitale. Nella determinazione degli UFCF, coerentemente con la prospettiva *steady-state* che sterilizza gli investimenti di sviluppo ed i relativi benefici, sono stati utilizzati i *capex* di mantenimento, in luogo degli ammortamenti.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari alla media ponderata del tasso di attualizzazione netto d'imposta sui canoni di leasing dei treni, maggiorato di un *risk premium* dell'1,0% e del WACC stimato per il Gruppo (pari al 6,30%), dove i pesi di ponderazione sono rappresentati dall'incidenza dell'EBITDA da canone di *leasing long-term* medi sull'intero EBITDA di Gruppo del 2022 e dal complemento ad uno per gli altri business del Gruppo. Il costo del capitale utilizzato è pertanto pari a 5,50%. Il WACC stimato per il Gruppo riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di comparabili del settore.

L'esercizio sviluppato secondo la metodologia sopra indicata non ha evidenziato *impairment losses*.

Il WACC di *break even* che conduce ad un valore di *cover* pari a zero risulta pari a 5,59% e un *g-rate* di -0,18%.

Si riporta di seguito la movimentazione del patrimonio netto di terzi:

	Locoitalia	La Linea	ATV	Totale
	49%	49%	50,00%	
<b>Saldo al 01.01.2020</b>	<b>1.903</b>	<b>3.023</b>	<b>15.785</b>	<b>20.711</b>
Variazione perimetro di consolidamento	(1.903)			(1.903)
Distribuzione dividendi				0
Risultato dell'esercizio		210	290	500
Riserva Utili/(Perdite) Attuariali		(33)	29	(4)
Ifcs 5 - Locoitalia				0
<b>Saldo al 31.12.2020</b>		<b>3.200</b>	<b>16.104</b>	<b>19.304</b>

A completamento dell'informativa relativa agli interessi di minoranze si riportano di seguito l'interessenza che le partecipazioni di minoranza hanno nelle attività e nei flussi finanziari del Gruppo, relativi alla partecipazione rilevante in ATV:

Descrizione	31.12.20
<b>Interessenze Minoritarie ATV</b>	
Totale Attività non Correnti	18.450
Totale Attività Correnti	19.830
di cui Disponibilità liquide	12.053
Totale Passività non Correnti	11.433
Totale Passività Correnti	10.733
Ricavi	30.826

## NOTA 22 DEBITI VERSO BANCHE CORRENTI E NON CORRENTI

I debiti verso banche sono così dettagliati al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019:



Descrizione	31.12.2020		
	Non Correnti	Correnti	Totale
<i>Term Loan Facility</i>		50.000	50.000
Finanziamento BEI	41.688	8.244	49.932
Altri debiti verso banche per finanziamenti	752	375	1.127
<b>Debiti verso banche</b>	<b>42.441</b>	<b>58.619</b>	<b>101.060</b>

Descrizione	31.12.2019		
	Non Correnti	Correnti	Totale
<i>Term Loan Facility</i>	49.611		49.611
Altri debiti verso banche per finanziamenti	169	304	473
<b>Debiti verso banche</b>	<b>49.780</b>	<b>304</b>	<b>50.084</b>

La voce “*Term Loan Facility*” riguarda la linea a valere sul contratto di finanziamento sottoscritto in data 7 agosto 2018 tra FNM ed un *pool* di primari istituti creditizi per un importo complessivo massimo pari a 200 milioni di Euro.

In particolare, quanto iscritto al 31 dicembre 2020 si riferisce all’importo di 50 milioni di Euro erogato in data 14 settembre 2018 e contabilizzato secondo il criterio del costo ammortizzato.

In data 7 febbraio 2020 è terminato il periodo di disponibilità della componente di *Capex Facility*, pari a 100 milioni di Euro, non utilizzata dalla Società.

Alla data di chiusura del 31 dicembre 2020 tali *covenants* risultano rispettati.

Contestualmente alla sottoscrizione della linea di credito a breve termine sottoscritta in data 28 gennaio 2021 con un *pool* di banche composto da Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas Italian Branch, in qualità di enti finanziatori dell’operazione di acquisizione di MISE, in data 29 gennaio 2021 FNM ha estinto integralmente il finanziamento sottoscritto il 7 agosto 2018, in quanto non più coerente con la struttura finanziaria del Gruppo, rimborsando in via anticipata tutto l’ammontare utilizzato pari a 50 milioni di Euro e rinunciando all’ulteriore linea “*Revolving Credit Facility*”, per massimi 50 milioni di Euro, che non era ancora stata ancora utilizzata. La voce “*Term Loan Facility*” è stata quindi riclassificata nei debiti verso banche correnti.

La voce “Finanziamento BEI” è interamente attribuibile all’erogazione del finanziamento sottoscritto tra la Capogruppo e Banca Europea degli Investimenti in data 21 dicembre 2017, per un importo totale massimo di 50 milioni di Euro. Il finanziamento ha l’obiettivo di garantire la copertura finanziaria dell’investimento di complessivi 95,1 milioni di Euro, relativo all’acquisto di 9 elettrotreni a 6 casse da utilizzare per lo sviluppo ed il potenziamento dei servizi transfrontalieri connessi all’apertura del tunnel di base del Monte Ceneri.

Il finanziamento è stato interamente tirato nel corso del 2020. In particolare, in data 20 marzo 2020 è stato effettuato il tiraggio della prima *tranche* per 10 milioni di Euro, e in data 12 ottobre 2020 della seconda *tranche*, per 40 milioni di Euro. La prima *tranche* del finanziamento prevede un tasso fisso dello 0,377%, con durata sei anni e piano di rimborso previsto in rate annuali costanti con prima scadenza 1° febbraio 2021. La seconda *tranche* del finanziamento prevede un tasso fisso dello 0,446%, con durata sei anni e piano di rimborso previsto in rate annuali costanti con prima scadenza 12 ottobre 2021.

In relazione agli impegni di FNM previsti dal contratto di finanziamento, in data 15 gennaio 2021 è stata inviata a BEI richiesta di consenso al completamento dell’operazione di acquisizione di MISE e di modifica delle soglie di rilevanza delle operazioni straordinarie consentite e dei *covenants* finanziari.

BEI ha concesso il proprio benestare all’operazione di acquisizione e ha così modificato, a decorrere dal 3 marzo 2021, i covenant finanziari, calcolati sul Bilancio Consolidato del Gruppo:

- o PFN/Patrimonio netto  $\leq 2,25$
- o PFN/EBITDA  $\leq 5,85$
- o EBITDA/Oneri finanziari  $\geq 5,77$

Alla data di chiusura del 31 dicembre 2020 i *covenants* relativi al finanziamento risultano rispettati.

Si rimanda al paragrafo 6.2. della Relazione sulla Gestione per un'informativa dettagliata della struttura finanziaria del Gruppo.

## NOTA 23 DEBITI FINANZIARI CORRENTI E NON CORRENTI

Le passività finanziarie sono di seguito dettagliate:

Descrizione	31.12.2020		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti per contratti di <i>leasing</i> IFRS 16	11.643	4.875	16.518
Conto corrente di corrispondenza		5.058	5.058
Debito Finanziario <i>Put Option</i> La Linea	2.061		2.061
Altri debiti finanziari		331	331
<b>Debiti finanziari</b>	<b>13.704</b>	<b>10.264</b>	<b>23.968</b>
Conto corrente di corrispondenza		32.188	32.188
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	2	90	92
<b>Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 47)</b>	<b>2</b>	<b>32.278</b>	<b>32.280</b>
<b>Totale</b>	<b>13.706</b>	<b>42.542</b>	<b>56.248</b>

Descrizione	31.12.2019		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti per contratti di <i>leasing</i> IFRS 16	6.688	2.198	8.886
Conto corrente di corrispondenza		5.015	5.015
Debito Finanziario <i>Put Option</i> La Linea	2.494		2.494
Altri debiti finanziari		267	267
<b>Debiti finanziari</b>	<b>9.182</b>	<b>7.480</b>	<b>16.662</b>
Debito verso Obbligazionisti		58.301	58.301
Conto corrente di corrispondenza		28.243	28.243
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	2	28	30
Altri debiti finanziari correlate		1	1
<b>Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 47)</b>	<b>2</b>	<b>86.573</b>	<b>86.575</b>
<b>Totale</b>	<b>9.184</b>	<b>94.053</b>	<b>103.237</b>

La voce “Conto corrente di corrispondenza terzi” si riferisce al conto corrente di corrispondenza del *cash pooling* con due Enti aziendali (Cassa Integrativa FNM ed il Circolo Ricreativo Aziendale FNM).

La voce “Debito finanziario *Put Option* La Linea” corrisponde al valore attuale del *fair value* delle azioni La Linea indicate nella *Put Option*. In sede di acquisizione della partecipazione in La Linea, FNM ha sottoscritto infatti un accordo con il venditore riconoscendo a quest'ultimo il diritto di cedere a FNM le azioni detenute nella società La Linea (28,73%). Tale opzione sarà esercitabile a partire dal 1° gennaio 2024 a fronte del pagamento di un corrispettivo che verrà determinato in tale sede sulla base del valore di mercato delle azioni oggetto di cessione. Il valore attuale di tale corrispettivo è stato quindi contabilizzato come debito con contropartita a riduzione del patrimonio netto di Gruppo (Nota 21). La variazione del periodo deriva dall'adeguamento della valutazione ai risultati della passività.

In data 21 luglio 2020 è stato interamente rimborsato il prestito obbligazionario denominato “FNM S.p.A. 2015 – 2020”, emesso in data 21 luglio 2015 ed interamente sottoscritto da Finlombarda S.p.A.. Con pari valuta è stata pagata la decima e ultima cedola semestrale pari a 342 migliaia di Euro, relativa al periodo di godimento 21 gennaio 2020 – 21 luglio 2020.

La voce “Conto corrente di corrispondenza verso parti correlate” si riferisce al saldo debitorio del conto corrente di corrispondenza in essere tra FNM e le partecipate in *joint venture*; l'incremento

dell'esercizio deriva dall'incremento dei saldi debitori verso NORD ENERGIA per 2.179 migliaia di Euro, verso il Fondo Pensione per 1.484 migliaia di Euro, verso NordCom per 679 migliaia di Euro parzialmente compensato dal decremento del verso SeMS per 362 migliaia di Euro (Nota 20).

La scadenza della porzione non corrente dei debiti è di seguito riportata:

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
Tra 1 e 2 anni	3.225	1.871
Tra 2 e 5 anni	10.344	7.313
Più di 5 anni	137	
<b>Totale</b>	<b>13.706</b>	<b>9.184</b>

I tassi effettivi d'interesse alle date di bilancio sono di seguito riportati:

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
Debiti per leasing IFRS 16	1,47%	1,47%
Debiti per cash pooling	0,001%	0,002%
Debito verso Obbligazionisti	1,168%	1,147% - 1,168%

Il *fair value* delle suddette passività finanziarie approssima il loro valore di carico.

L'incremento dei debiti per *leasing* è attribuibile alla proroga dei contratti di noleggio delle locomotive E494 TRAAX DC Bombardier, nonché alla variazione dell'area di consolidamento; il contratto è stato sottoscritto con Locoelettriche (già Locoitalia). La controllata è stata ceduta in data 10 marzo 2020.

Nell'esercizio sono stati pagati canoni di leasing per 2.964 migliaia di Euro.

Di seguito viene fornito il dettaglio per scadenza dei pagamenti minimi futuri di *leasing* finanziario e la riconciliazione con il relativo valore attuale, pari al debito iscritto in bilancio:

Pagamenti minimi futuri del leasing	31.12.2020	31.12.2019
Meno di 1 anno	5.764	2.334
2 - 5 anni	11.631	6.749
Più di 5 anni	157	205
<b>Totale</b>	<b>17.552</b>	<b>9.288</b>
Interessi passivi futuri	(942)	(372)
<b>Valore attuale dei debiti relativi ai leasing finanziari</b>	<b>16.610</b>	<b>8.916</b>

Il valore attuale delle passività relative ai leasing finanziari è così scadenzato:

Valore attuale dei debiti relativi ai leasing finanziari	31.12.2020	31.12.2019
Meno di 1 anno	4.957	2.227
2 - 5 anni	11.516	6.500
Più di 5 anni	137	189
<b>Totale</b>	<b>16.610</b>	<b>8.916</b>

## NOTA 24 DEBITI PER INVESTIMENTI FINANZIATI

Si riporta di seguito il dettaglio dei debiti per investimenti finanziati correnti:

Debiti per investimenti finanziati	31.12.2020	31.12.2019
Debiti verso Regione Lombardia - Contratto di Programma	55.583	52.046
Debiti verso Regione Lombardia - Acquisto materiale rotabile	109.625	51.772
<b>Debiti per investimenti finanziati verso parti correlate (Nota 47)</b>	<b>165.208</b>	<b>103.818</b>
<b>Totale Debiti per investimenti finanziati</b>	<b>165.208</b>	<b>103.818</b>

La voce si riferisce principalmente all'eccedenza dei contributi erogati dall'Ente a fronte degli investimenti effettuati dal Gruppo, per la quota già destinata ad investimenti stessi e non ancora liquidati ai fornitori.

L'incremento rispetto al 31 dicembre 2019 è principalmente connesso all'incasso nell'esercizio di quote delle *milestones* previste relative al "Programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032", pari a 131.950 migliaia di Euro, al netto degli utilizzi effettuati per 70.560 migliaia di Euro.

Si riporta di seguito il dettaglio dei debiti per investimenti finanziati non correnti:

Debiti per investimenti finanziati	31.12.2020	31.12.2019
Debiti verso il Ministero dei Trasporti	5.821	5.821
Altri debiti finanziari	681	681
<b>Debiti per investimenti finanziati</b>	<b>6.502</b>	<b>6.502</b>
Debiti verso Regione Lombardia	6.079	6.079
<b>Debiti per investimenti finanziati verso parti correlate (Nota 47)</b>	<b>6.079</b>	<b>6.079</b>
<b>Totale Debiti per investimenti finanziati</b>	<b>12.581</b>	<b>12.581</b>

Le voci "Debiti verso il Ministero dei Trasporti" e "Debiti verso Regione Lombardia" includono principalmente la quota parte dei contributi relativa ad anticipi sugli investimenti effettuati e rimborsati dal Ministero dei Trasporti e Regione Lombardia. Il Gruppo sospende tale ammontare tra le passività finanziarie in attesa di ricevere dalle controparti la comunicazione d'impiego dell'anticipo ricevuto.

Gli Altri debiti finanziari, scadenti oltre i 12 mesi, sono relativi all'importo incassato a seguito dell'escussione di garanzie fidejussorie prestate in relazione ai contratti di appalto risolti a seguito di inadempienza della controparte COGEL (681 migliaia di Euro). Nella Relazione sulla Gestione, cui si rimanda, viene descritta la situazione del contenzioso verso la citata controparte.

## NOTA 25 POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

Di seguito si espone la composizione dell'indebitamento finanziario netto sulla base della Comunicazione CONSOB n. 6064293 del luglio 2006 e le relative note che riconducono i dati in tabella ai dati della Situazione Patrimoniale – Finanziaria Consolidata:

Descrizione	31.12.2020	di cui parti correlate	31.12.2019	di cui parti correlate	Note
A. Cassa	54		58		19
B. Depositi bancari e postali	253.290		228.665		19
<b>D. Liquidità (A+B)</b>	<b>253.344</b>		<b>228.723</b>		-
<b>E. Crediti finanziari correnti</b>	<b>41.626</b>	<b>39.629</b>	<b>148.445</b>	<b>106.448</b>	11 - 12 - 13
F. Debiti bancari correnti	(58.619)		(304)		22
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(4.965)	(90)	(2.227)	(29)	23
H. Altri debiti finanziari correnti	(202.785)	(197.396)	(195.644)	(190.362)	23 - 24
<b>I. Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)</b>	<b>(266.369)</b>	<b>(197.486)</b>	<b>(198.175)</b>	<b>(190.391)</b>	
<b>J. Indebitamento finanziario corrente netto (D+E+I)</b>	<b>28.601</b>	<b>(157.857)</b>	<b>178.993</b>	<b>(83.943)</b>	
K. Debiti bancari non correnti	(42.441)		(49.780)		22
M. Altri debiti finanziari non correnti	(26.287)	(6.081)	(21.765)	(6.081)	23 - 24
<b>O. Indebitamento finanziario netto (J+K+L+M)</b>	<b>(40.127)</b>	<b>(163.938)</b>	<b>107.448</b>	<b>(90.024)</b>	

La voce "E. Crediti finanziari correnti" include i crediti per investimenti finanziati, pari a Euro 41.511 migliaia già commentati in Nota 13. Al 31 dicembre 2019 includeva inoltre i crediti per leasing finanziari e il credito finanziario verso Finlombarda per il "Contratto di gestione speciale tesoreria" (Nota 12), pari a 48.352 migliaia di Euro, totalmente incassato in data 29 luglio 2020.

Gli Altri debiti finanziari correnti (Nota 23) includono principalmente i debiti per investimenti finanziati per 165.208 migliaia di Euro, oltre il saldo dei conti di corrispondenza in *cash pooling* verso le società in *joint ventures* e verso gli Enti aziendali per un totale di 37.246 migliaia di Euro (33.258 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019). Al 31 dicembre 2019 la voce includeva inoltre 58.000 migliaia di Euro relativi al prestito obbligazionario “FNM 2015 – 2020”, totalmente scaduto e rimborsato in data al 21 luglio 2020.

I debiti bancari aumentano di 50.000 migliaia di Euro per effetto dell’incasso del finanziamento BEI (Nota 22).

Per meglio rappresentare la PFN di Gruppo, è stata calcolata una PFN rettificata che esclude gli effetti derivanti dall’applicazione dell’IFRIC 12, come di seguito rappresentato:

Descrizione	31.12.2020	di cui parti correlate	31.12.2019	di cui parti correlate	Note
A. Cassa	54	-	58	-	19
B. Depositi bancari e postali	126.072	-	156.301	-	19
<b>D. Liquidità (A+B)</b>	<b>126.126</b>	<b>-</b>	<b>156.359</b>	<b>-</b>	
<b>E. Crediti finanziari correnti</b>	<b>115</b>	<b>115</b>	<b>49.349</b>	<b>49.349</b>	<b>11 - 12 - 13</b>
F. Debiti bancari correnti	(58.619)	-	(304)	-	22
G. Parte corrente dell’indebitamento non corrente	(4.965)	(90)	(2.227)	(29)	23
H. Altri debiti finanziari correnti	(37.577)	(32.188)	(91.826)	(86.544)	23 - 24
<b>I. Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)</b>	<b>(101.161)</b>	<b>(32.278)</b>	<b>(94.357)</b>	<b>(86.573)</b>	
<b>J. Indebitamento finanziario corrente netto (D+E+I)</b>	<b>25.080</b>	<b>(32.163)</b>	<b>111.351</b>	<b>(37.224)</b>	
K. Debiti bancari non correnti	(42.441)	-	(49.780)	-	22
M. Altri debiti finanziari non correnti	(26.287)	(6.081)	(21.765)	(6.081)	23 - 24
<b>O. Indebitamento finanziario netto rettificato (J+K+L+M)</b>	<b>(43.648)</b>	<b>(38.244)</b>	<b>39.806</b>	<b>(43.305)</b>	
<b>Impatti IFRIC 12</b>					
di cui - D. Liquidità	87.099		72.364		19
di cui - D. Liquidità	40.119				19
di cui - E. Crediti finanziari correnti			40.000		11
di cui - E. Crediti finanziari correnti - Crediti finanziari per servizi in concessione	41.511	39.514	59.096	57.099	13
di cui - H. Altri debiti finanziari correnti - Debiti per investimenti finanziati	(165.208)	(165.208)	(103.818)	(103.818)	24
<b>P. Totale Indebitamento finanziario IFRIC 12</b>	<b>3.521</b>	<b>(125.694)</b>	<b>67.642</b>	<b>(46.719)</b>	
<b>Indebitamento finanziario netto (O + P)</b>	<b>(40.127)</b>	<b>(163.938)</b>	<b>107.448</b>	<b>(90.024)</b>	

Al fine di escludere gli effetti dell’applicazione dell’IFRIC 12, sono stati esclusi dalla PFN rettificata e riclassificati tra gli impatti IFRIC 12 le disponibilità bancarie derivanti dagli accrediti dei contributi di Regione Lombardia per il programma regionale di acquisto treni (Nota 19), le disponibilità bancarie derivanti dallo svincolo del deposito costituito con i fondi CONFEMI (Nota 11), i Crediti per investimenti finanziati pari alla quota di contributi, corrispondenti agli investimenti effettuati secondo la percentuale di completamento, non ancora incassata alla data di bilancio (Nota 13), nonché i debiti relativi derivanti dalle anticipazioni corrisposti da Regione Lombardia per gli investimenti finanziati relativi all’acquisto di materiale rotabile e all’ammodernamento dell’infrastruttura ferroviaria (Nota 24).

## NOTA 26 ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI

Le altre passività non correnti sono così composte:

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
Contributi in conto capitale	13.190	12.713
Altre passività	1.011	2.584
<b>Passività non correnti</b>	<b>14.201</b>	<b>15.297</b>
Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia	10.016	11.676
Altre passività	140	577
<b>Passività non correnti verso parti correlate (Nota 47)</b>	<b>10.156</b>	<b>12.253</b>
<b>Totale</b>	<b>24.357</b>	<b>27.550</b>

La voce “Contributi in conto capitale” concerne la quota non corrente dei finanziamenti ricevuti dalla controllata ATV dalla Regione Veneto per l’acquisto di nuovi autobus urbani ed extraurbani (10.240 migliaia di Euro), oltre ai finanziamenti ricevuti nell’anno 2001 ai sensi della Legge 270/97 dal Ministero dei Lavori Pubblici per la ristrutturazione della Stazione di Milano Cadorna pari ad 1.099 migliaia di Euro. La riduzione dell’esercizio è connessa al riconoscimento al Conto Economico Consolidato del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile.

La voce “Altre passività” accoglie per 1.574 migliaia di Euro, il risconto passivo relativo ad oneri manutentivi futuri sul materiale rotabile di proprietà, a fronte di anticipi incassati dai locatari nel corso dell’esercizio 2017.

I “Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia” si riferiscono principalmente ai contributi erogati dalla Regione Lombardia per la ristrutturazione dell’immobile sito in piazza Cadorna in Milano pari a 4.078 migliaia di Euro, per l’acquisto di autobus per 4.207 migliaia di Euro, per l’acquisto di materiale rotabile pari a 1.178 migliaia di Euro e per la realizzazione del museo “La civiltà di Golasecca” pari a 132 migliaia di Euro. La riduzione dell’esercizio è connessa al riconoscimento al Conto Economico Consolidato del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile.

## NOTA 27 FONDI RISCHI ED ONERI

La composizione della voce è dettagliata come segue:

Descrizione	Manutenzione ciclica	Personale	Oneri accessori PII Affori	Altri rischi	Totale
<b>Saldo 01.01.2020</b>	<b>39.152</b>	<b>4.878</b>	<b>1.940</b>	<b>9.863</b>	<b>55.833</b>
Incrementi	9.280	3.933		2.563	15.776
Utilizzi	(8.135)			(1.902)	(10.037)
Rilasci				(613)	(613)
<b>Saldo 31.12.2020</b>	<b>40.297</b>	<b>8.811</b>	<b>1.940</b>	<b>9.911</b>	<b>60.959</b>

I fondi per rischi e oneri sono così scadenzati:

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
Corrente	21.237	18.856
Non corrente	39.722	36.977
<b>Totale</b>	<b>60.959</b>	<b>55.833</b>

Si rimanda alla Nota 4 per le considerazioni sui processi estimativi sottostanti alla valutazione dei contenziosi e delle passività potenziali.

### Manutenzione ciclica

Con riferimento al materiale rotabile, di proprietà di Regione Lombardia, la controllata FERROVIENORD riveste il ruolo di gestore della commessa per l’acquisto dei rotabili, nonché di responsabile del mantenimento dei mezzi in condizioni tali da garantire l’efficace svolgimento del

servizio, con particolare riferimento agli interventi di manutenzione ciclica. In relazione a tali interventi manutentivi previsti in funzione degli anni di utilizzo e del numero di chilometri percorsi, il Gruppo ha quindi operato un accantonamento al fondo manutenzione ciclica di 9.280 migliaia di Euro, a fronte di utilizzi dell'esercizio per 8.135 migliaia di Euro.

#### *Personale*

Nell'esercizio sono stati effettuati accantonamenti per 3.933 migliaia di Euro quale stima degli aumenti contrattuali per l'esercizio 2020 per i dipendenti con CCNL Autoferrotranvieri (scaduto il 31 dicembre 2017).

Con riferimento al rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri precedente, sulla base della valutazione dell'andamento della trattativa e delle condizioni economiche dei precedenti rinnovi contrattuali, il Gruppo aveva accantonato negli esercizi precedenti un importo pari a 4.878 migliaia di Euro.

#### *Oneri Piano Intervento Integrato (PII) Affori*

In relazione alla cessione delle aree adiacenti la stazione di Milano Affori, il Gruppo FNM ha assunto l'impegno di effettuare attività connesse al PII (bonifica terreni, realizzazione opere di urbanizzazione, spostamento centrale trazione elettrica); la stima originaria di tali oneri futuri a carico del Gruppo era pari a 2.640 migliaia di Euro. Nel corso dell'esercizio 2016, a seguito della consuntivazione degli oneri di bonifica di terreni per un importo pari a 819 migliaia di Euro, è stato utilizzato il fondo per l'importo precedentemente stanziato di 700 migliaia di Euro; il fondo residuo ammonta, pertanto, a 1.940 migliaia di Euro.

#### *Altri rischi*

Il fondo Altri rischi al 31 dicembre 2020 comprende:

- 3.694 migliaia di Euro, quale stima del rischio derivante dal contenzioso con l'Agenzia delle Dogane descritto nella Relazione sulla Gestione, paragrafo 11 "Contenziosi più rilevanti e altre informazioni";
- 10 migliaia di Euro a fronte di indennizzi assicurativi per sinistri; nel corso dei precedenti esercizi erano stati stanziati accantonamenti per 251 migliaia di Euro quale stima degli oneri posti a carico del Gruppo in relazione a sinistri non coperti dalle polizze assicurative stipulate, in quanto inferiori alla franchigia contrattuale; nel corso dell'esercizio tale fondo è stato utilizzato nell'esercizio per 137 migliaia di Euro e, a fronte dell'aggiornamento delle stime effettuate sono stati effettuati rilasci per 103 migliaia di Euro;
- 6.206 migliaia di Euro, di cui 2.563 migliaia accantonati nell'esercizio, quale stima del rischio di soccombenza in contenziosi instaurati da terzi; tale fondo è stato utilizzato nell'esercizio per 1.902 migliaia di Euro e rilasciato a fronte di contenziosi conclusi per 613 migliaia di Euro.

Si rimanda al paragrafo "Poste soggette a significative assunzioni e stime" per le considerazioni sui processi estimativi sottostanti alla valutazione dei contenziosi e delle passività potenziali.

## **NOTA 28 TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO**

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
Valore attuale della passività TFR, calcolato sulla base di ipotesi demografiche e finanziarie	21.201	23.931
<b>Totale</b>	<b>21.201</b>	<b>23.931</b>

L'ammontare del costo iscritto a conto economico relativamente a questa posta è così composto:



Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
Costi per servizio	215	310
Interessi (Nota 40)	118	362
<b>Totale</b>	<b>333</b>	<b>672</b>

Gli utili e le perdite attuariali derivanti dai cambiamenti delle ipotesi e delle variazioni tra i dati consuntivati e quelli ipotizzati, a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 sono riconosciuti al conto economico complessivo in una specifica riserva di patrimonio netto denominata "Riserva utili/perdite attuariali" (Nota 45).

Di seguito viene illustrata la movimentazione della passività relativa al trattamento di fine rapporto:

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
<b>Debito di inizio anno</b>	<b>23.931</b>	<b>24.768</b>
Costo per servizi	215	310
Utile attuariale	(153)	1.275
Costo per interessi	118	362
Utilizzi	(2.913)	(2.779)
Trasferimenti	3	
IFRS 5 LocoItalia		(5)
<b>Debito di fine anno</b>	<b>21.201</b>	<b>23.931</b>

Le principali assunzioni attuariali sono state:

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
Tasso di sconto	0,35	0,70
Tasso annuo incremento retribuzioni	1,50	1,50
Tasso annuo inflazione	1,00	1,50
Tasso annuo incremento del TFR	2,25	2,64

Le assunzioni riguardanti le mortalità si basano sulle probabilità di morte della popolazione italiana rilevate dall'ISTAT nell'anno 2000, distinte per sesso. Tali probabilità sono state ridotte del 25% per tenere conto in media delle caratteristiche della collettività dei lavoratori attivi e della diminuzione della mortalità verificatasi negli ultimi anni.

Il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice Iboxx Eurozone Corporate AA, secondo le disposizioni dell'ESMA.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività effettuata sul tasso medio annuo di attualizzazione inserito nel modello di calcolo, considerando come scenario base quello descritto più sopra e aumentando e diminuendo il tasso medio annuo di attualizzazione di mezzo punto percentuale. I risultati ottenuti sono sintetizzati nella tabella seguente:

Tasso annuo di attualizzazione	+0,5%	-0,5%
Trattamento di fine rapporto	20.278	22.186

## NOTA 29 DEBITI VERSO FORNITORI

I debiti verso fornitori sono così composti:

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
Debiti per fatture ricevute	63.269	55.168
Debiti per fatture da ricevere	110.322	116.648
<b>Debiti verso fornitori</b>	<b>173.591</b>	<b>171.816</b>
Debiti verso fornitori parti correlate	3.947	3.930
<b>Debiti verso fornitori parti correlate (Nota 47)</b>	<b>3.947</b>	<b>3.930</b>
<b>Totale</b>	<b>177.538</b>	<b>175.746</b>

I debiti verso fornitori rimangono sostanzialmente allineati rispetto al precedente esercizio, ma con una diversa composizione. In particolare, i debiti verso fornitori per forniture relative alle commesse di rinnovo del materiale rotabile con fondi propri, in relazione all'incremento degli investimenti effettuati nell'esercizio passano da 9.509 migliaia di Euro a 57.177 migliaia di Euro.

Il saldo dei debiti verso fornitori per forniture relative alle commesse di rinnovo del materiale rotabile con fondi finanziati include debiti per fatture ricevute per 30.404 migliaia di Euro (10.766 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019) e debiti per fatture da ricevere per Euro 28.429 migliaia di Euro (79.664 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019).

Infine, i debiti verso fornitori per l'ammodernamento dell'infrastruttura diminuiscono per 17.346 migliaia di Euro in relazione ai maggiori pagamenti effettuati nell'esercizio rispetto agli investimenti effettuati.

I debiti verso fornitori includono il debito nei confronti di Cogel S.p.A. (pari a 2.644 migliaia di Euro) in relazione al quale è in essere un contenzioso dal cui esito non si attendono passività integrative a quelle già accantonate.

## NOTA 30 DEBITI PER IMPOSTE E TRIBUTARI

I debiti sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
IRES		3.085
IRAP	87	96
<b>Debiti per imposte</b>	<b>87</b>	<b>3.181</b>
IRPEF e ritenute	3.298	3.728
Altre	17	47
<b>Debiti tributari</b>	<b>3.315</b>	<b>3.775</b>

Il debito comprende l'onere IRES ed IRAP di competenza dell'esercizio (Nota 41).

Si ricorda che l'art. 24 del Decreto Rilancio (D.L. 34/2020) ha previsto la non debenza del saldo IRAP 2019 e della prima rata di acconto IRAP 2020. Il Gruppo ha rilevato quindi minori imposte degli esercizi precedenti per 75 migliaia di Euro e un minore onere IRAP dell'anno corrente pari a 589 migliaia di Euro.

Il decremento della voce "Debiti per imposte" è da imputarsi principalmente al minor debito per consolidato fiscale di Gruppo in relazione al minor onere IRES di competenza dell'esercizio, rispetto agli acconti versati.

## NOTA 31 ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

Le altre passività correnti sono così composte:

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
Debiti verso il personale	13.906	13.723
Debiti per acquisto partecipazione	7.341	
Debiti verso istituti di previdenza	3.164	4.195
Risconti passivi	5.626	6.193
Contributi in conto capitale		1.903
Acconti da clienti	797	194
Enti	84	92
Debiti verso Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture	85	85
Altre passività	2.306	3.033
<b>Passività correnti</b>	<b>33.309</b>	<b>29.418</b>
Debiti verso Joint Ventures/Collegate	10.337	33.236
Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia	1.827	1.886
Debito verso il Fondo Pensione	442	640
Debiti verso Regione Lombardia	134	
<b>Passività correnti verso parti correlate (Nota 47)</b>	<b>12.740</b>	<b>35.762</b>
<b>Totale</b>	<b>46.049</b>	<b>65.180</b>

La voce “Debiti verso il personale” si riferisce alle competenze di dicembre 2020 liquidate in gennaio 2021 e alle ferie maturate e non godute.

La voce “Debiti per acquisto partecipazione” è interamente attribuibile alla seconda *tranche* da corrispondere al Gruppo ASTM per l’acquisto della partecipazione del 13,6% del capitale sociale detenuto in Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A., avvenuta in data 29 luglio 2020, per un importo complessivo pari a 85.649 migliaia di Euro. Alla data di acquisto è stata versata la prima *tranche*, pari a 78.308 migliaia di Euro. L’importo è stato interamente versato in data 28 gennaio 2021.

La voce “Debiti verso istituti di previdenza” riguarda i contributi previdenziali, assistenziali e assicurativi relativi alle diverse categorie di dipendenti e collaboratori, relativi alle competenze di dicembre 2020 liquidate in gennaio 2021.

I risconti passivi, si riferiscono agli abbonamenti annuali e mensili (urbani ed extraurbani) sottoscritti dalla clientela, che hanno validità nell’esercizio successivo.

La voce “Contributi in conto capitale” è principalmente relativa ai contributi su autobus ricevuti dalla Regione Veneto.

La voce “Debiti verso Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture” è relativa a spese sostenute sulle commesse in essere. All’ottenimento del rimborso di tali spese da parte del Ministero, il Gruppo provvederà a compensare tale conto con il credito iscritto in bilancio.

La voce “Altre passività” accoglie, per 130 migliaia di Euro, la quota corrente del risconto passivo relativo ad oneri manutentivi futuri sul materiale rotabile di proprietà, a fronte di anticipi incassati dai locatari nel corso dell’esercizio 2017.

La voce “Debiti verso *joint venture*” è relativa a debiti per prestazioni erogate al Gruppo e per acconti IRES versati alla Capogruppo da partecipate in *joint ventures*.

Il decremento dell’esercizio è principalmente relativo al pagamento del debito verso la consociata Trenord per la manutenzione ciclica effettuata nell’esercizio su rotabili TSR fino al 31 dicembre 2019 (31.745 migliaia di Euro), al netto del debito iscritto per gli stanziamenti del periodo non ancora pagati.

La voce “Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia” si riferisce principalmente ai contributi erogati da Regione Lombardia per l’acquisto di materiale rotabile (950 migliaia di Euro), nonché per l’acquisto di autobus (535 migliaia di Euro).

## CONTO ECONOMICO

### NOTA 32 RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	2020	2019
Prodotti del traffico automobilistico	22.876	46.380
Ricavi da contratto di servizio per settore automobilistico	39.966	38.907
Prestazioni fatturate	1.454	3.993
Ricavi Movimentazione Terminal	1.449	275
Proventi immobiliari	460	650
Locazione materiale rotabile	286	1.072
Ricavi Car sharing	635	29
<b>Ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi</b>	<b>67.126</b>	<b>91.306</b>
Contratto di servizio gestione infrastruttura	89.656	89.917
Locazione materiale rotabile	66.088	63.214
Prestazioni fatturate	12.259	13.240
Sostitutive treno	5.099	7.354
Car Sharing	1.800	1.800
Ricavi accesso rete	1.263	1.528
Proventi immobiliari	457	
<b>Ricavi delle vendite e delle prestazioni verso parti correlate (Nota 47)</b>	<b>176.622</b>	<b>177.053</b>
<b>Totale</b>	<b>243.748</b>	<b>268.359</b>

#### **Ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi – terzi**

I ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi verso terzi diminuiscono di 24.180 migliaia di Euro rispetto al periodo comparativo 2019, in relazione alle seguenti variazioni:

##### *Prodotti del traffico automobilistico*

I ricavi dei servizi di trasporto diminuiscono per le minori vendite in relazione ai provvedimenti assunti a far data dal 24 febbraio per l'emergenza COVID-19 per 23.504 migliaia di Euro rispetto al periodo comparativo. Tali ricavi sono stati parzialmente compensati dalla contabilizzazione nella voce "Contributi" delle misure compensative introdotte dalla Legge 17 Luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto "Decreto Rilancio"), dalla Legge 13 ottobre 2020, n.126 (art. 44, cosiddetto "Decreto Agosto") e dalla Legge 18 dicembre 2020, n.176 (art. 22ter, cosiddetto "Decreto Ristori Bis"), pari a 4.111 migliaia di Euro.

##### *Ricavi da Contratto di Servizio per settore automobilistico*

I ricavi hanno evidenziato una crescita del 2,6% circa rispetto all'anno precedente principalmente per effetto della Legge 24 aprile 2020, n. 27 (art. 92 comma 4-bis) che ha previsto il riconoscimento dei corrispettivi sulla base della programmazione contrattuale, nonostante la rimodulazione dell'offerta attuata a seguito dell'emergenza epidemiologica. La stessa Legge ha definito inoltre la non applicabilità da parte dei committenti sulle decurtazioni di corrispettivo, sanzioni o penali in ragione delle minori percorrenze effettuate dai gestori dei servizi di trasporto pubblico locale dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020.

Con DGR 1320 dell'8 settembre 2020 inoltre la Regione Veneto ha stanziato ulteriori somme da utilizzare per il potenziamento dell'offerta in previsione dell'imminente riapertura delle scuole per mantenere il livello di sicurezza tra i viaggiatori in linea con le misure dettate dalle Autorità sanitarie.

##### *Prestazioni fatturate*

Le prestazioni fatturate diminuiscono in relazione ai minori servizi di trasporto passeggeri su gomma; i ricavi dei servizi in sub-affido del periodo hanno mostrato una riduzione di 2.539 migliaia di Euro, per effetto della significativa riduzione dell'offerta in seguito alle limitazioni alla

circolazione imposte dalle autorità competenti in tutti i bacini di competenza (Venezia, Padova, Verona e Belluno), nonché per l'azzeramento dei servizi turistici da fine febbraio.

#### *Ricavi movimentazione Terminal*

I ricavi da movimentazione Terminal sono relativi alla controllata Malpensa Intermodale che ha avviato la propria attività nel corso del 2019. L'incremento dell'esercizio riflette la piena operatività nell'arco dei 12 mesi del 2020.

#### *Locazione materiale rotabile*

La voce diminuisce per 786 migliaia di Euro in relazione alla cessione della controllata Locoitalia.

#### **Ricavi delle vendite e delle prestazioni – parti correlate**

I ricavi delle vendite verso parti correlate diminuiscono di 431 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente; le variazioni più significative sono di seguito evidenziate.

#### *Contratto di Servizio gestione infrastruttura*

Il corrispettivo del Contratto di Servizio per la gestione dell'infrastruttura con Regione Lombardia diminuisce di 261 migliaia di Euro a seguito dell'applicazione del meccanismo previsto di efficientamento contrattuale.

#### *Car sharing*

La voce "Car sharing", invariata rispetto al precedente esercizio, evidenzia il corrispettivo dovuto da Regione Lombardia, come previsto nel Contratto di Servizio, a fronte del servizio erogato da FERROVIENORD attraverso la controllata E-Vai.

#### *Locazione materiale rotabile*

I ricavi per la locazione di materiale rotabile aumentano di 2.874 migliaia di Euro principalmente in relazione al noleggio della nuova flotta E494 a DB Cargo Italia e dei locomotori DE 520 e TILO a Trenord.

#### *Prestazioni fatturate*

La voce include ricavi per prestazioni di *service* erogate a società partecipate dalla Capogruppo che rimangono sostanzialmente invariati, nonché i ricavi per le attività di Progettazione e Direzione Lavori sull'infrastruttura ferroviaria svolte tramite finanziamento di Regione Lombardia.

#### *Sostitutive treno*

La voce si riferisce al corrispettivo fatturato a Consorzio Elio per l'effettuazione delle corse "sostitutive treni" con autobus; i proventi per servizi sostitutivi ammontano a 5.099 migliaia di Euro rispetto ai 7.354 migliaia di Euro dell'esercizio 2019, per la minore effettuazione di corse straordinarie in seguito alle limitazioni alla circolazione imposte dalle autorità competenti.

#### *Ricavi accesso rete*

L'importo si riferisce al contratto con Trenord per l'accesso alla rete ferroviaria esercita da FERROVIENORD. Si rilevano minori ricavi in relazione alla modifica delle condizioni sul nuovo contratto di accesso oltre che alle minori prestazioni extra.

Per un'analisi più dettagliata dei ricavi per segmento di business, si rinvia al paragrafo 7 "Andamento economico segmenti di business" della Relazione sulla Gestione.

## NOTA 33 CONTRIBUTI

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	2020	2019
Misure compensative mancati ricavi da traffico	3.703	
Contributi in conto esercizio	508	534
Contributi rinnovo CCNL altre Regioni	264	398
Altri contributi	2.079	1.849
<b>Contributi</b>	<b>6.554</b>	<b>2.781</b>
Contributi in conto esercizio Regione Lombardia	4.603	4.603
Contributi rinnovo CCNL Regione Lombardia	1.612	1.644
Misure compensative mancati ricavi da traffico	408	
Altri contributi Regione Lombardia	1.846	1.822
<b>Contributi verso parti correlate (Nota 47)</b>	<b>8.469</b>	<b>8.069</b>
<b>Totale</b>	<b>15.023</b>	<b>10.850</b>

### *Contributi - terzi*

La voce contributi aumenta di 3.773 migliaia di Euro principalmente in relazione alla contabilizzazione delle misure compensative introdotte dalla Legge 17 Luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto “Decreto Rilancio”), dalla Legge 13 ottobre 2020, n.126 (art. 44, cosiddetto “Decreto Agosto”) e dalla Legge 18 dicembre 2020, n.176 (art. 22ter, cosiddetto “Decreto Ristori Bis”), a parziale compensazione dei minori ricavi da traffico contabilizzati in relazione alle misure restrittive adottate per il contenimento della diffusione del virus COVID-19, pari a 3.703 migliaia di Euro, oltre la quota erogata da Regione Lombardia, pari a 408 migliaia di Euro.

Al netto di tale effetto gli altri contributi verso terzi rimangono sostanzialmente invariati.

### *Contributi in conto esercizio – parti correlate*

Tale voce si riferisce ai contributi erogati da Regione Lombardia in conto esercizio per l’attività di trasporto automobilistico, inclusi quelli relativi ai benefici derivanti dal Patto per il TPL.

### *Contributi rinnovo CCNL Regione Lombardia*

La voce contributi rinnovo CCNL accoglie i contributi, a copertura dei maggiori costi derivanti dai rinnovi del CCNL Autoferrotranvieri per i bienni economici 2002-2003, 2004-2005 e 2006-2007, di competenza dell’esercizio 2020.

### *Altri contributi Regione Lombardia*

Tale voce si riferisce principalmente ai contributi ricevuti per l’acquisto di treni ad alta frequentazione (950 migliaia di Euro) ed autobus (560 migliaia di Euro), per la ristrutturazione della stazione di Milano Cadorna (146 migliaia di Euro), per il contributo di cui alla L. R. 12/88 per la realizzazione di parcheggi in diverse stazioni sulla tratta Bovisa – Saronno (121 migliaia di Euro), nonché per la realizzazione del museo “La Civiltà di Golasecca” (69 migliaia di Euro).

### **Informazioni previste dall’articolo 1, commi 125 e seguenti, della legge 124/2017**

Per quanto concerne le informazioni richieste dall’articolo 1, commi 125 e seguenti, della legge 124/2017, nella tabella che segue si riportano le somme che sono state percepite da pubbliche amministrazioni nel corso dell’esercizio 2020 e gli accrediti al conto economico delle quote di competenza dei contributi con le modalità enunciate nel principio contabile contributi pubblici:

Società	Soggetto erogante	Oggetto	Importo incassato	Importo competenza 2020
FNM	Regione Lombardia	PROGETTO MUSEALE- LA CIVILTA' DI GOLASECCA		68.964
FNM	Regione Lombardia	TERMINAL CADORNA L.31/96 - 2000		145.641
FNM	Regione Lombardia	Materiale Rotabile (N. 5 T A F)		950.281
FNM	Ministero Lavori Pubblici	Contributo L.270/1997-Uffici Cadoma per Roma Capitale e Grandi Eventi		39.251
FERROVIENORD	REGIONE LOMBARDIA	L.R. 12/88 CONTRIBUTO PARCHEGGI	0	121.066
FERROVIENORD	REGIONE LOMBARDIA	CONTRIBUTI COPERTURA RINNOVI CCNL	434.113	434.113
FERROVIENORD	REGIONE LOMBARDIA	CONTRATTO DI SERVIZIO	91.761.625	91.455.827
FERROVIENORD	REGIONE LOMBARDIA	CONTRATTO DI PROGRAMMA	185.996.707	138.055.672
FERROVIENORD	COMUNE ROVELLO PORRO	LA VORI FINANZIATI - OPERE SOSTITUTIVE PASSAGGI A LIVELLO	90.000	0
FERROVIENORD	COMUNE DI CASTANO PRIMO	LA VORI FINANZIATI - INTERSCAMBIO DI CASTANO PRIMO	250.768	0
FERROVIENORD	MINISTERO SVILUPPO ECONOMICO	CREDITI RICERCA E SVILUPPO		10.000
FERROVIENORD	UNIONE EUROPEA	LA VORI FINANZIATI - COLLEGAMENTO FERROVIARIO T2 GALLARATE LINEA SEMPIONE	2.322.750	0
FNM Autoservizi	MINISTERO SVILUPPO ECONOMICO	CONTRIBUTI DECRETO RILANCIO	431.920	689.117
Malpensa Intermodale	MINISTERO SVILUPPO ECONOMICO	INVESTIMENTI INDUSTRIA 4.0		175.959
ATV	Provincia di Verona	Contrib.c/investim.DGR 510/2017 (saldo)	40.629	
ATV	Provincia di Verona	Contrib.c/investim.DGR 586/2018	690.000	
ATV	Provincia di Verona	Contrib. c/investim DGR 462/2018	1.179.180	
ATV	INVITALIA	Contrib.costi DPI covid 19 DL 18/2020	49.996	49.996
ATV	ULSS 9 VERONA	Contributo "Verona Azienda sicura" - Autisti in Movimento	15.000	15.000
ATV	Provincia di Verona	Contributo minori Ric.tariffari emergenza covid art. 200, comma 1 DL 34/2020	3.422.271	3.422.271
Martini Bus	Ministero dell'Economia	Contributi a fondo perduto	69.600	69.600

## NOTA 34 CONTRIBUTI PER INVESTIMENTI FINANZIATI

L'adozione dell'IFRIC 12 ha comportato 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 IFRS 15, nei costi dell'esercizio.

L'ammontare di tali investimenti, nell'esercizio 2020, è stato pari a 38.023 migliaia di Euro, rispetto ai 40.986 migliaia di Euro dell'esercizio precedente e si riferisce ad interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura, come di seguito rappresentato:

Descrizione	2020	2019
Rinnovo armamento nelle tratte Saronno - Como	4.693	3.947
Rinnovo armamento nelle tratte Bovisa - Seveso - Mariano comense	3.740	10.014
Potenziamento della tratta ferroviaria Milano Affori - Varedo	3.720	3.447
Manutenzione Straordinaria SSE e TE	3.486	
Blocco Automatico Reversibile Tratta Saronno - Como e Saronno - Varese	3.074	1.547
Manutenzione straordinaria nelle tratte Saronno - Malnate	2.821	8.897
Riqualificazione messa a standard stazione di Borgo San Giovanni (Brescia)	2.230	1.689
Reti Interconnesse	1.955	2.342
Opere Sostitutive Eliminazione PL di Gerenzano e Turate	1.197	
Opere Sostitutive eliminazione Passaggio e Livello in località Manera	1.150	
Bigliettazione Magneto Elettronica	1.075	
Adeguamento Ponte sul fiume Ticino nel Comune di Turbigo	964	
Opere di adeguamento della stazione di Garbagnate Milanese	705	1.697
Realizzazione del collegamento ferroviario Malpensa T2 - Linea RFI Sempione	601	2.067
Fornitura Carrello Diagnostico M50	549	
Altri Interventi di Eliminazione dei Passaggi a Livello	1.259	1.100
Altri interventi di Potenziamento	1.237	
Altri interventi di manutenzione straordinaria	989	2.394
Recupero Spese generali	2.578	1.845
<b>Contributi</b>	<b>38.023</b>	<b>40.986</b>

La voce recupero spese generali si riferisce sia alle commesse finanziate per ammodernamento dell'infrastruttura che per il rinnovo del materiale rotabile.

Le quote maturate in relazione alla percentuale di completamento delle commesse relative al rinnovo del materiale rotabile sono esposte al netto dei costi sostenuti, in applicazione del principio IFRS 15.

## NOTA 35 ALTRI PROVENTI

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:



Descrizione	2020	2019
Canoni attivi di locazione	1.914	2.347
Prestazione di servizi	1.623	1.707
Indennizzi assicurativi	1.537	381
Recupero accisa gasolio	1.384	937
Recupero costi	1.296	1.476
Vendita materiali magazzino	1.183	804
Rilascio fondi rischi ed oneri	614	
Multe e penali	439	565
Plusvalenza su attività materiali	263	84
Rilascio fondo svalutazione crediti		149
Plusvalenze lease-back		57
Proventi non ricorrenti		2.569
Sopravvenienze	1.726	2.297
Altri proventi	252	1.164
<b>Altri proventi</b>	<b>12.231</b>	<b>14.537</b>
Proventi diversi con parti correlate	7.642	7.601
<b>Altri proventi verso parti correlate (Nota 47)</b>	<b>7.642</b>	<b>7.601</b>
<b>Totale</b>	<b>19.873</b>	<b>22.138</b>

Gli Altri proventi diminuiscono per 2.265 migliaia di Euro; le principali variazioni sono di seguito evidenziate.

#### *Proventi non ricorrenti*

Nell'esercizio 2019 era stato rilevato un provento non ricorrente a seguito della chiusura di un contenzioso con terzi pari a 2.569 migliaia di Euro.

#### *Rilascio fondi rischi ed oneri*

A seguito del venir meno del rischio di soccombenza in contenziosi nel corso dell'esercizio precedente erano stati rilasciati fondi per 614 migliaia di Euro (Nota 27).

#### *Indennizzi assicurativi*

Nel corso dell'esercizio, sono stati rilevati maggiori indennizzi assicurativi per 1.156 migliaia di Euro; in particolare 1.100 migliaia di Euro sono attribuibili all'indennizzo di materiale rotabile incidentato non più utilizzabile.

#### *Proventi diversi con parti correlate*

La voce comprende le prestazioni erogate dal Gruppo alle società in *joint venture*, inclusive di recuperi costi, in linea con l'esercizio precedente, oltre la quota di recupero per le attività di Progettazione e Direzione Lavori sull'infrastruttura ferroviaria svolte tramite finanziamento di Regione Lombardia sostenute per interventi di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria e di rinnovo del materiale rotabile.

## **NOTA 36 MATERIE PRIME, MATERIALI DI CONSUMO E MERCI UTILIZZATE**

Nella seguente tabella viene evidenziata la ripartizione per società della voce in oggetto:

Descrizione	2020	2019
Carburante, di cui:		
ATV S.r.l.	5.172	8.105
FNM Autoservizi S.p.A.	1.710	2.535
La Linea S.p.A.	1.021	1.875
Malpensa Intermodale	118	8
<b>Totale Carburante</b>	<b>8.021</b>	<b>12.523</b>
Altri Costi per materiali, di cui:		
FERROVIENORD S.p.A.	7.286	5.130
ATV S.r.l.	2.868	3.366
FNM Autoservizi S.p.A.	655	746
La Linea S.p.A.	42	29
Malpensa Intermodale	7	
<b>Totale Altri costi per materiali</b>	<b>10.858</b>	<b>9.271</b>
<b>Totale</b>	<b>18.879</b>	<b>21.794</b>

La voce diminuisce rispetto all'esercizio 2019, in particolare per quanto relativo ai consumi per carburante di trazione per le società operanti nel segmento del trasporto su gomma, per effetto dei minori servizi effettuati in relazione alle misure restrittive adottate per il contenimento della pandemia COVID-19.

In particolare, per quanto concerne i costi di ATV, i costi per gasolio di trazione, pari a 5.172 migliaia di Euro, diminuiscono per 2.933 migliaia di Euro rispetto a quelli dell'esercizio 2019 (8.105 migliaia di Euro) per effetto del decremento dei volumi di produzione e del decremento del costo medio (pari a 0,979 Euro/litro rispetto a 1,111 Euro/litro del 2019).

Per quanto concerne i costi di FNM Autoservizi, i costi per gasolio di trazione, pari a 1.710 migliaia di Euro, diminuiscono per 825 migliaia di Euro rispetto a quelli dell'esercizio 2019 (2.535 migliaia di Euro) per effetto del decremento dei volumi di produzione (da 5,565 milioni bus Km a 4,271 milioni bus Km) e del decremento del costo medio (pari a 0,998 Euro/litro rispetto a 1,120 Euro/litro del 2019) parzialmente compensato, dai consumi medi (2,49 km/litro rispetto a 2,47 km/litro del 2019).

La variazione dell'esercizio attribuibile a FERROVIENORD, pari a 2.156 migliaia di Euro, è ascrivibile ai maggiori consumi di materiali per lavori di manutenzione rispetto all'esercizio comparativo.

Si rimanda alla Nota 4 per le considerazioni sul processo estimativo dell'obsolescenza del magazzino.

## NOTA 37 COSTI PER SERVIZI

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	2020	2019
Prestazioni di terzi - Manutenzioni	16.018	16.512
Utenze	5.227	5.780
Spese di pulizia	4.176	4.017
Spese per i dipendenti	3.853	5.079
Costo noleggio materiale rotabile e autobus	3.597	4.554
Assicurazioni	3.159	3.142
Consulenze	2.908	2.339
Prestazioni varie di terzi	4.144	3.073
Spese di vigilanza	2.169	2.185
Prestazioni di terzi - Manutenzioni autobus	2.081	3.075
Spese commerciali	1.343	1.978
Gestione automezzi	964	1.406
Costi per consulenze non ordinarie	1.908	1.145
Spese legali, notarili e giudiziarie	934	1.185
Costi di informatica	781	743
Gestione immobili	597	657
Collaborazioni coordinate e continuative	473	693
Accantonamento fondo rischi ed oneri	441	3.434
Prestazioni di terzi - Manutenzioni materiale rotabile	431	949
Altri oneri	2.236	2.349
<b>Costi per servizi</b>	<b>57.440</b>	<b>64.295</b>
Costi per servizi parti correlate	8.159	8.173
<b>Costi per servizi verso parti correlate (Nota 47)</b>	<b>8.159</b>	<b>8.173</b>
<b>Totale</b>	<b>65.599</b>	<b>72.468</b>

### Costi per servizi - terzi

I “Costi per servizi verso terzi” evidenziano un decremento netto di 6.855 migliaia di Euro rispetto all’esercizio 2019, principalmente per quanto di seguito descritto per lo più derivante dalle azioni adottate dalle società del Gruppo al fine di contenere i costi e compensare la riduzione dei ricavi da traffico in relazione alle misure restrittive adottate per il contenimento della pandemia COVID-19.

In particolare, si evidenziano:

- decremento delle spese per la manutenzione degli autobus e del materiale rotabile per 1.512 migliaia di Euro;
- riduzione delle spese per dipendenti, in particolare viaggi e trasferte e medicina preventiva, per 1.226 migliaia di Euro;
- decremento, pari a 957 migliaia di Euro, per subaffidi di autoservizi a terzi;
- decremento delle spese commerciali e di provvigioni a terzi per 635 migliaia di Euro, in relazione alle minori vendite di titoli di viaggio effettuate nel periodo;
- aumento delle spese di pulizia e igienizzazione per 159 migliaia di Euro.

Nell’esercizio inoltre:

- gli accantonamenti a fondo rischi ed oneri in relazione a contenziosi instaurati con terzi è pari a 441 migliaia di Euro, in calo rispetto al precedente esercizio di 2.993 migliaia di Euro;
- si rilevano minori costi per manutenzioni effettuate da terzi sull’infrastruttura ferroviaria per 494 migliaia di Euro.

Infine, l’onere non ricorrente pari a 1.908 migliaia di Euro (1.145 migliaia di Euro nel 2019), è da attribuirsi, come nel precedente esercizio, agli oneri relativi a consulenze per progetti di sviluppo.

### Costi per servizi – parti correlate

I costi per servizi da parti correlate sono principalmente attribuibili a costi per servizi informatici addebitati dalla partecipata in *joint venture* NordCom, nonché ai compensi agli organi sociali.

## NOTA 38 COSTI PER IL PERSONALE

La composizione del costo del personale è così rappresentata:

Descrizione	2020	2019
Salari e stipendi	80.076	88.192
Contributi previdenziali	22.342	25.416
Accantonamento al fondo previdenza integrativa	5.424	5.684
Accantonamento al fondo CCNL	2.577	2.120
Trattamento di quiescenza	1.267	1.523
Accantonamenti fondo rischi		600
Accantonamento debito per TFR	215	310
Altri costi	1.562	1.622
<b>Totale</b>	<b>113.463</b>	<b>125.467</b>

I costi del personale evidenziano un decremento netto complessivo di 12.004 migliaia di Euro, pari all'9,6%, principalmente per effetto dell'utilizzo ferie residue, di strumenti di supporto al reddito (Cassa integrazione Generale e Fondo Trasporto Pubblico) e del minor ricorso a lavoratori temporanei, in relazione alla riduzione delle attività lavorative come conseguenza dell'emergenza COVID-19. Il costo del lavoro beneficia inoltre dei minori costi, pari a 1 milione di Euro, in relazione alla diminuzione dell'organico medio.

La voce include l'accantonamento per 2.577 migliaia di Euro quale stima dei costi per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri, scaduto il 31 dicembre 2017.

Si applica il CCNL Autoferrotranvieri a tutti gli addetti del Gruppo, ad eccezione dei dipendenti di E-Vai ed impiegati di La Linea, cui si applica il CCNL Commercio, dei dipendenti di Martini Bus, cui si applica il CCNL Autorimesse, e dei dirigenti, cui si applica il contratto dei dirigenti delle aziende industriali.

Si riporta di seguito indicazione del numero medio dei dipendenti per categoria:

Numero medio dipendenti per categoria	2020	2019
Dirigenti	40	41
Quadri	127	117
Impiegati	401	418
Operai	1.662	1.692
<b>Totale</b>	<b>2.230</b>	<b>2.268</b>

## NOTA 39 AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	2020	2019
Ammortamenti materiali	31.870	34.890
Ammortamenti immateriali	3.622	3.733
Ammortamento diritti d'uso	3.808	2.116
Svalutazione imm. Materiali	452	
Impairment Goodwill	2.000	
<b>Ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>41.752</b>	<b>40.739</b>

Si rimanda alla Nota 4 in merito alla natura dei processi stimativi connessi a tale voce.

### *Ammortamenti materiali*

La voce, in calo di 3.020 migliaia di Euro, deriva dalla riduzione degli ammortamenti in materiale rotabile, sia per raggiungimento della vita utile di alcune flotte, sia per la variazione intervenuta nell'area di consolidamento, che nel precedente esercizio includeva la società Locoitalia, che contribuiva a tale voce per 1.336 migliaia di Euro.

### *Ammortamenti immateriali*

La voce rimane sostanzialmente invariata rispetto al precedente esercizio.

### *Ammortamento diritto d'uso*

La voce è relativa all'ammortamento del diritto d'uso contabilizzato e aumenta in relazione ai noleggi sottoscritti. In particolare, si segnala il contratto relativo alla flotta E474 TRAXX DC, entrata progressivamente in esercizio da dicembre 2019.

### *Svalutazione Immobilizzazioni Materiali*

L'importo è interamente attribuibile alla svalutazione di 2 casse TAF incidentate non più utilizzabili.

### *Impairment Goodwill*

Per commenti alla voce in analisi si rinvia a quanto illustrato alla Nota 8.

## **NOTA 40 ALTRI COSTI OPERATIVI**

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	2020	2019
Accantonamento fondo rischi e oneri	10.804	8.113
Imposte e tasse	1.559	1.625
Sopravvenienze passive	968	489
Svalutazione dei crediti	126	403
Minusvalenze su attività materiali	67	33
Perdite su crediti	143	9
Altri oneri	1.382	1.644
<b>Altri costi operativi</b>	<b>15.049</b>	<b>12.316</b>
Altri costi operativi	101	113
<b>Altri costi operativi verso parti correlate (Nota 47)</b>	<b>101</b>	<b>113</b>
<b>Totale</b>	<b>15.150</b>	<b>12.429</b>

La variazione negli altri costi operativi rispetto all'esercizio 2019 è di seguito analizzata:

### *Accantonamento fondo rischi e oneri*

Tale voce concerne principalmente gli accantonamenti effettuati al fondo manutenzione ciclica dei rotabili (9.280 migliaia di Euro rispetto a 8.113 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019) (Nota 27), in aumento rispetto al precedente esercizio in relazione ai rotabili finanziati da Regione Lombardia progressivamente immessi in esercizio nel 2020. Al 31 dicembre 2020 sono stati consegnati:

- 4 convogli ad alta capacità (EMU), a configurazione corta, tipologia "Caravaggio", progressivamente immessi in esercizio dal mese di settembre 2019;
- 5 convogli ad alta capacità, a configurazione lunga, della tipologia "Rock", con consegne completate nel mese di ottobre 2020;
- 10 convogli a media capacità, della tipologia "Pop", con consegne completate nel mese di ottobre 2020.

### *Svalutazione dei crediti*

Sono stati operati accantonamenti al fondo svalutazione crediti per complessivi 143 migliaia di Euro.

### *Altri oneri*

La voce include contributi associativi per 901 migliaia di Euro (988 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020).

## NOTA 41 PROVENTI FINANZIARI

I proventi finanziari sono maturati come riportato nella seguente tabella:

Descrizione	2020	2019
Plusvalenze vendita partecipazioni	1.014	
Adeguamento Put Option La Linea	465	
Conti correnti bancari e depositi	172	104
Altri proventi finanziari	199	587
<b>Proventi finanziari</b>	<b>1.850</b>	<b>691</b>
Proventi finanziari contratto gestione speciale tesoreria	695	719
Contratti attivi di leasing finanziario	51	341
Altri proventi finanziari	10	41
<b>Proventi finanziari verso parti correlate (Nota 47)</b>	<b>756</b>	<b>1.101</b>
<b>Totale</b>	<b>2.606</b>	<b>1.792</b>

### *Plusvalenza vendita partecipazioni*

La plusvalenza è relativa alla cessione della partecipazione in Locoitalia avvenuta in data 10 marzo 2020.

### *Adeguamento Put option La Linea*

In sede di acquisizione della partecipazione in La Linea, FNM ha sottoscritto un accordo con il venditore riconoscendo a quest'ultimo il diritto di cedere a FNM tutte le azioni detenute nella società La Linea pari al 28,73%. Tale opzione sarà esercitabile a partire dal 1° gennaio 2024 a fronte del pagamento di un corrispettivo che verrà determinato in tale sede sulla base del valore di mercato delle azioni oggetto di cessione. Il valore attuale del corrispettivo è stato quindi contabilizzato a riduzione del patrimonio netto di Gruppo con contropartita tra i debiti finanziari non correnti (Nota 23), per 2.486 migliaia di Euro. La passività è stata adeguata al valore corrente pari a 2.021 migliaia di Euro, con rilevazione del provento a conto economico.

### *Conti correnti bancari e depositi*

Il Gruppo FNM, ad eccezione delle controllate ATV e La Linea, e delle loro controllate, gestisce le disponibilità liquide mediante il *cash pooling*: giornalmente i saldi creditori e debitori dei conti correnti bancari delle singole società vengono trasferiti sui conti correnti della Capogruppo FNM, che provvede contestualmente ad accreditare/addebitare il conto corrente di corrispondenza delle singole società controllate. Nel primo semestre 2021 anche le controllate La Linea e Martini Bus adotteranno il *cash pooling*.

I proventi finanziari su conti correnti bancari e depositi sono aumentati di 59 migliaia di Euro in relazione alla maggiore disponibilità parzialmente compensata dal tasso medio di remunerazione che passa dallo 0,040% allo 0,012% del 2020.

### *Proventi finanziari Contratto Gestione speciale di tesoreria*

I proventi finanziari iscritti rappresentano gli interessi maturati sulle risorse finanziarie affidate a Finlombarda S.p.A., e regolate dal "Contratto gestione speciale tesoreria" (Nota 11). I fondi sono stati fruttiferi di interessi ad un tasso dell'1,32%, pari al tasso effettivamente maturato per le somme depositate su depositi a vista e vincolati.

In sede di chiusura del contratto, giunto a scadenza in data 21 luglio 2020, sono inoltre state rilevate plusvalenze da gestione per 379 migliaia di Euro.

### *Leasing finanziari*

Nella seguente tabella vengono specificati i proventi da locazione finanziaria suddivisi per contratto:

Tipologia/Locatario	Oggetto	Sub-leasing	Data inizio-Data fine contratto	2020	2019
Finanziario/ DB Cargo	N. 4 Locomotive DE 520	SI	01/01/2018 - 31/12/2020	23	61
Finanziario/ DB Cargo	N. 2 Locomotive DE 520	NO	01/01/2018 - 31/12/2020	10	28
Finanziario/ DB Cargo	N. 2 Locomotive DE 520	SI	01/01/2018 - 31/12/2020	18	49
Finanziario/ Trenord	N. 1 Locomotive DE 520	NO	01/01/2005 - 31/12/2019		32
Finanziario/ Trenord	N. 2 Locomotive DE 520	SI	01/10/2007 - 31/12/2019		65
Finanziario/ Trenord	N. 3 Locomotive DE 520	NO	01/01/2005 - 31/12/2019		96
Finanziario/ Trenord	Attrezzaggio N 6 Locomotive DE520	NO	01/01/2012 - 31/12/2019		7
Finanziario/ Trenord	Attrezzaggio N 8 Locomotive DE520	SI	01/09/2015 - 31/12/2019		3
				<b>51</b>	<b>341</b>

## NOTA 42 ONERI FINANZIARI

Gli oneri finanziari sono maturati su:

Descrizione	2020	2019
Oneri finanziari su finanziamenti	1.503	1750
Commissioni di mancato utilizzo finanziamenti	347	794
Contratti passivi di leasing	239	604
TFR (Nota 28)	118	362
Altri	79	46
<b>Oneri finanziari</b>	<b>2.286</b>	<b>3.556</b>
Oneri finanziari su prestito obbligazionario	381	711
Oneri finanziari c/c di corrispondenza	3	1
Contratti passivi di leasing		1
<b>Oneri finanziari verso parti correlate (Nota 47)</b>	<b>384</b>	<b>713</b>
<b>Totale</b>	<b>2.670</b>	<b>4.269</b>

### Oneri finanziari su finanziamenti

La voce accoglie gli oneri finanziari relativi a:

- finanziamento sottoscritto dalla Capogruppo in data 7 agosto 2018, ed utilizzato solo per la linea *Term Loan Facility* in data 14 settembre 2018, e calcolati al tasso di interesse contrattuale pari a Euribor 6 mesi + *spread* dell'1,3%, adeguato al tasso interno di rendimento del finanziamento pari all'1,47%, per applicazione del criterio del costo ammortizzato, il finanziamento è stato totalmente estinto in data 29 gennaio 2021; in relazione a questo sono stati inoltre spesi gli oneri capitalizzati, pari a 378 migliaia di Euro, sulla Linea "*Revolving Credit Facility*" non utilizzata ed estinta;
- finanziamento sottoscritto tra la Capogruppo e Banca Europea degli Investimenti, in data 21 dicembre 2017, per un importo totale massimo di 50.000 migliaia di Euro, per il quale è stata tirata la prima *tranche*, pari a 10.000 migliaia di Euro, in data 20 marzo 2020, e calcolati al tasso di interesse contrattuale pari a tasso fisso dello 0,377% e la seconda *tranche*, pari a 40.000 migliaia di Euro, in data 12 ottobre 2020, e calcolati al tasso di interesse contrattuale pari a tasso fisso dello 0,446%.

### Commissioni di mancato utilizzo finanziamenti

Nell'esercizio sono state rilevate le commissioni di mancato utilizzo sulle due linee "*Capex Facility*", fino al 7 febbraio 2020, quando si è concluso il periodo di disponibilità della stessa, e "*Revolving Credit Facility*", per 279 migliaia di Euro (694 migliaia di Euro nel 2019), calcolate applicando un tasso pari al 35% del margine, ossia pari allo 0,455% (Nota 22).

Sono inoltre state rilevate commissioni di mancato utilizzo sul finanziamento di 50.000 migliaia di Euro stipulato con BEI, per 68 migliaia di Euro, calcolate applicando un tasso fisso dello 0,2% annuale fino alla data di erogazione della prima *tranche* e della seconda *tranche* (100 migliaia di Euro nel 2019).



### Oneri finanziari su prestito obbligazionario

La voce accoglie gli oneri finanziari sul prestito obbligazionario, emesso in data 21 luglio 2015 ed interamente sottoscritto dalla società correlata Finlombarda S.p.A. (Nota 23). Il tasso variabile del periodo è stato pari a 1,168%, calcolato come la somma dello *spread* pari a 150 b.p. e dell'Euribor semestrale con base 360, che nel periodo di riferimento è stato negativo per 0,332%.

## NOTA 43 IMPOSTE SUL REDDITO

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in esame.

Descrizione	2020			2019		
	Totale	IRES	IRAP	Totale	IRES	IRAP
Correnti	(7.648)	(6.619)	(1.029)	(10.652)	(8.533)	(2.119)
Robin Tax	(272)	(272)		(555)	(555)	
Imposte esercizi precedenti	974	974		192	192	
Anticipate/Differite	3.273	2.883	390	6.040	5.232	808
<b>Totale</b>	<b>(3.673)</b>	<b>(3.034)</b>	<b>(639)</b>	<b>(4.975)</b>	<b>(3.664)</b>	<b>(1.311)</b>

Le imposte correnti diminuiscono di 4.069 migliaia di Euro in relazione al minor imponibile fiscale conseguito nel periodo, oltre che del beneficio derivante dalla non debenza del saldo IRAP 2019 e del I acconto IRAP 2020, come previsto dall'art. 24 del Decreto Rilancio (D.L. 34/2020).

Riconciliazione tra aliquota IRES ordinaria e aliquota effettiva:

Descrizione	2020	2019
Aliquota IRES applicabile	24,00%	24,00%
Contributi di esercizio non tassati	-3,41%	-2,64%
Robin TAX	0,98%	1,55%
Altre variazioni	2,40%	3,73%
Deduzione ACE	-2,53%	-1,70%
IRAP deducibile	-0,09%	-0,13%
Imposte differite	-10,40%	-14,59%
Aliquota effettiva	10,94%	10,22%

## NOTA 44 RISULTATO DA OPERAZIONI DISCONTINUE

Non si sono rilevate operazioni discontinue, come nell'esercizio 2019.

## NOTA 45 RISULTATO NETTO DELLE SOCIETÀ VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

La voce del risultato delle società valutate con il metodo del patrimonio netto al 31 dicembre 2020 ed al 31 dicembre 2019 è così composta:

Descrizione	2020	2019	Variazione
Trenord Srl *	(3.796)	1.598	(5.394)
NORD ENERGIA SpA **	2.568	3.377	(809)
DB Cargo Italia Srl	1.813	1.722	91
Omnibus Partecipazioni Srl ***	1.052	1.192	(140)
NordCom SpA	282	460	(178)
Conam S.r.l.	44	55	(11)
SeMS Srl in liquidazione	81	34	47
Fuorimuro Srl****		(391)	391
<b>Risultato società valutate a Patrimonio Netto</b>	<b>2.044</b>	<b>8.047</b>	<b>(6.003)</b>

\* include il risultato di TILO SA

\*\* include il risultato di CMC MeSta SA

\*\*\* include il risultato di ASF Autolinee Srl

\*\*\*\*Il risultato delle partecipazioni in Fuorimuro è azzerato per effetto della cessione avvenuta in data 10 marzo 2020, adeguata al fair value alla data del 31 dicembre 2019.

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione della voce per società in joint venture:

Importi in migliaia di Euro	Trenord Srl	NordCom SpA	SeMS Srl	Nord Energia SpA	Omnibus Partecipazioni Srl	DB Cargo Italia S.r.l.	Fuorimuro S.r.l.	Conam S.r.l.	2020
Ricavi delle vendite e prestazioni	305.893	10.217	-	6.717	-	23.011	-	338	346.176
Contributi	-	-	-	-	-	1.844	-	-	1.844
Altri proventi	45.656	480	107	38	53	1.529	-	22	47.885
<b>TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI</b>	<b>351.549</b>	<b>10.697</b>	<b>107</b>	<b>6.755</b>	<b>53</b>	<b>26.384</b>	<b>-</b>	<b>360</b>	<b>395.905</b>
Mat.prima, materiali di consumo e merci utilizzate	(12.560)	(121)	-	-	-	(311)	-	(35)	(13.027)
Costi per servizi	(136.055)	(5.045)	(11)	(3.556)	(8)	(10.676)	-	(143)	(155.494)
Costi per il personale	(125.057)	(2.749)	-	(87)	(48)	(10.751)	-	(96)	(138.788)
Ammortamenti e svalutazioni	(93.150)	(2.089)	-	(316)	-	(2.208)	-	(28)	(97.791)
Altri costi operativi	(1.244)	(324)	(2)	(40)	-	(68)	-	(2)	(1.680)
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>(368.066)</b>	<b>(10.328)</b>	<b>(13)</b>	<b>(3.999)</b>	<b>(56)</b>	<b>(24.014)</b>	<b>-</b>	<b>(304)</b>	<b>(406.780)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>(16.517)</b>	<b>369</b>	<b>94</b>	<b>2.756</b>	<b>(3)</b>	<b>2.370</b>	<b>-</b>	<b>56</b>	<b>(10.875)</b>
Proventi finanziari	8	1	4	1	-	35	-	-	49
Oneri finanziari	(836)	(52)	-	(26)	-	(44)	-	(2)	(960)
<b>RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA</b>	<b>(828)</b>	<b>(51)</b>	<b>4</b>	<b>(25)</b>	<b>-</b>	<b>(9)</b>	<b>-</b>	<b>(2)</b>	<b>(911)</b>
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	(9)	-	-	566	1.070	-	-	-	1.627
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>(17.354)</b>	<b>318</b>	<b>98</b>	<b>3.297</b>	<b>1.067</b>	<b>2.361</b>	<b>-</b>	<b>54</b>	<b>(10.159)</b>
Imposte sul reddito	13.558	(36)	(17)	(729)	(15)	(548)	-	(10)	12.203
<b>UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO</b>	<b>(3.796)</b>	<b>282</b>	<b>81</b>	<b>2.568</b>	<b>1.052</b>	<b>1.813</b>	<b>-</b>	<b>44</b>	<b>2.044</b>

Importi in migliaia di Euro	Trenord Srl	NordCom SpA	SeMS Srl	Nord Energia SpA	Omnibus Partecipazioni Srl	DB Cargo Italia S.r.l.	Fuorimuro S.r.l.	Conam S.r.l.	2019
Ricavi delle vendite e prestazioni	411.981	11.823	36	7.327	-	25.966	7.767	355	465.255
Contributi	-	-	-	-	-	2.094	325	-	2.419
Altri proventi	3.858	225	41	1	-	1.200	365	13	5.703
<b>TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI</b>	<b>415.839</b>	<b>12.048</b>	<b>77</b>	<b>7.328</b>	<b>-</b>	<b>29.260</b>	<b>8.457</b>	<b>368</b>	<b>473.377</b>
Mat.prima, materiali di consumo e merci utilizzate	(19.129)	(339)	-	-	-	(346)	(213)	(45)	(20.072)
Costi per servizi	(156.375)	(5.668)	(37)	(3.455)	(5)	(13.913)	(4.296)	(114)	(183.863)
Costi per il personale	(137.497)	(3.089)	-	(194)	-	(10.255)	(3.043)	(103)	(154.181)
Ammortamenti e svalutazioni	(96.087)	(2.337)	-	(362)	-	(2.079)	(1.054)	(1)	(101.920)
Altri costi operativi	(1.775)	(24)	(1)	(13)	-	(175)	(36)	(28)	(2.052)
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>(410.863)</b>	<b>(11.457)</b>	<b>(38)</b>	<b>(4.024)</b>	<b>(5)</b>	<b>(26.768)</b>	<b>(8.642)</b>	<b>(291)</b>	<b>(462.088)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>4.976</b>	<b>591</b>	<b>39</b>	<b>3.304</b>	<b>(5)</b>	<b>2.492</b>	<b>(185)</b>	<b>77</b>	<b>11.289</b>
Proventi finanziari	66	8	1	610	(370)	8	-	-	323
Oneri finanziari	(1.559)	(63)	-	(8)	-	(43)	(202)	(2)	(1.877)
<b>RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA</b>	<b>(1.493)</b>	<b>(55)</b>	<b>1</b>	<b>602</b>	<b>(370)</b>	<b>(35)</b>	<b>(202)</b>	<b>(2)</b>	<b>(1.554)</b>
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	52	-	-	549	1.575	-	-	-	2.176
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>3.535</b>	<b>536</b>	<b>40</b>	<b>4.455</b>	<b>1.200</b>	<b>2.457</b>	<b>(387)</b>	<b>75</b>	<b>11.911</b>
Imposte sul reddito	(1.937)	(76)	(6)	(1.078)	(8)	(735)	(4)	(20)	(3.864)
<b>UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>1.598</b>	<b>460</b>	<b>34</b>	<b>3.377</b>	<b>1.192</b>	<b>1.722</b>	<b>(391)</b>	<b>55</b>	<b>8.047</b>

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per l'analisi dell'andamento delle partecipazioni in *joint venture* e degli eventi che hanno inciso sulla redditività della partecipata e sulla situazione patrimoniale e finanziaria della partecipata Trenord (paragrafo 7.3).

## NOTA 46 UTILE PER AZIONE

L'utile per azione è calcolato dividendo il risultato attribuibile agli azionisti del Gruppo per il numero medio ponderato delle azioni ordinarie emesse, escludendo da tale computo le eventuali azioni proprie acquistate, non essendoci in essere piani di *stock option*.

Descrizione	2020	2019
Utile attribuibile agli azionisti della controllante in unità di euro	24.185.000	30.281.000
Numero medio ponderato delle azioni	434.902.568	434.902.568
Utile per azione base in Euro	0,06	0,07

L'utile per azione diluito nella fattispecie coincide con l'utile per azione base.

## NOTA 47 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

FNM è controllata dalla Regione Lombardia che detiene il 57,57%. Il 14,74% è detenuto da Ferrovie dello Stato S.p.A. e il rimanente è quotato al mercato Standard Classe 1 della Borsa di Milano.

Pertanto tutte le transazioni avvenute con la Regione Lombardia vengono riepilogate nell'ambito delle Parti Correlate; in questo ambito rientrano inoltre le transazioni avvenute con società sulle quali il Gruppo esercita un controllo congiunto e con società collegate.

Ai sensi del art. 2427, comma 1 n. 22-*quinquies e sexies* del Codice civile, si rileva che Regione Lombardia, in applicazione dell'allegato 4/4 al D.Lgs. 118/2011, recante il principio contabile applicato concernente il Bilancio Consolidato, ha provveduto a ricomprendere dal Bilancio Consolidato 2018 i propri enti, aziende e organismi strumentali e le società controllate e partecipate, includendo quindi anche il Gruppo FNM.

Regione Lombardia, con sede legale in Piazza Città di Lombardia 1, provvede quindi a redigere il Bilancio Consolidato del Gruppo più grande di cui la Società fa parte e che lo stesso risulta essere disponibile presso il sito internet di Regione Lombardia.

Di seguito viene illustrata l'entità delle transazioni avvenute con Parti Correlate:

Descrizione	Note	31/12/2020			31/12/2019		
		Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
			Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
<b>STATO PATRIMONIALE</b>							
Crediti finanziari non correnti	11	2	-	0,0%	2		0,0%
Crediti commerciali	16	82.640	65.052	78,7%	64.619	45.227	70,0%
Altri crediti correnti	17	95.834	14.686	15,3%	60.612	11.275	18,6%
Crediti finanziari correnti	11	115	115	100,0%	40.997	997	2,4%
Crediti Finanziari valutati al FV correnti	11			0,0%	48.352	48.352	100,0%
Crediti per investimenti finanziati	13	41.511	39.514	95,2%	59.096	57.099	96,6%
Debiti finanziari non correnti	23	13.706	2	0,0%	9.184	2	0,0%
Debiti per investimenti finanziati	24	12.581	6.079	48,3%	12.581	6.079	48,3%
Altre passività non correnti	26	24.357	10.156	41,7%	27.550	12.253	44,5%
Debiti finanziari correnti	23	42.542	32.278	75,9%	94.053	86.573	92,0%
Debiti per investimenti finanziati	24	165.208	165.208	100,0%	103.818	103.818	100,0%
Debiti verso fornitori	29	177.538	3.948	2,2%	175.746	3.930	2,2%
Altre passività correnti	31	46.049	12.740	27,7%	65.180	35.762	54,9%

Descrizione	Note	2020			2019		
		Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
			Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
<b>CONTO ECONOMICO</b>							
Ricavi delle vendite e della prestazioni	32	243.748	176.622	72,5%	268.359	177.053	66,0%
Contributi	33	15.023	8.469	56,4%	10.850	8.069	74,4%
Contributi per investimenti finanziati	34	38.023	38.023	100,0%	40.986	40.986	100,0%
Altri proventi	35	19.873	7.642	38,5%	22.138	7.601	34,3%
Costi per servizi	37	(65.599)	(8.159)	12,4%	(72.468)	(8.173)	11,3%
Ammortamenti e svalutazioni	39	(41.752)		0,0%	(40.739)		0,0%
Altri costi operativi	40	(15.150)	(101)	0,7%	(12.429)	(113)	0,9%
Proventi finanziari	41	2.607	756	29,0%	1.792	1.101	61,4%
Oneri finanziari	42	(2.670)	(384)	14,4%	(4.269)	(713)	16,7%

Descrizione	Note	2020			2019		
		Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
			Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
<b>FLUSSI FINANZIARI</b>							
Flusso di cassa dell'attività caratteristica		7.444	129.408	1738,4%	79.849	194.528	243,6%
Flusso di cassa dell'attività di investimento		25.471	54.518	214,0%	26.576	130.483	491,0%
Flusso di cassa dell'attività di finanziamento		(8.294)	(54.214)	653,7%	(13.713)	(1.681)	12,3%

L'incremento dei "Crediti commerciali verso parti correlate" è principalmente determinato dai maggiori crediti verso Trenord in relazione alle diverse tempistiche di pagamento (Nota 16).

Gli "Altri crediti correnti verso parti correlate" si riferiscono a crediti verso la Regione Lombardia per contributi in conto investimenti e a copertura dei costi del personale per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri, a crediti per prestazioni erogate a partecipate in *joint ventures*, nonché ai crediti derivanti dall'IVA di Gruppo (Nota 17).

Nei "Crediti per investimenti finanziati" sono rilevate, secondo quanto previsto dall'IFRIC 12, le quote di contributi non ancora incassate e destinate a finanziare gli investimenti in ammodernamento dell'infrastruttura (Nota 13).

La variazione dei “Crediti finanziari valutati al *fair value*” deriva dal completo incasso del credito verso Finlombarda per il Contratto di Gestione speciale di tesoreria, giunto a scadenza in data 21 luglio 2020, relativo all’affidamento delle eccedenze di cassa rilevate a seguito dell’emissione del prestito obbligazionario (Nota 11).

I “Debiti finanziari correnti verso parti correlate” diminuiscono per effetto del rimborso del debito verso obbligazionisti Finlombarda, scaduto in data 21 luglio 2020. La voce comprende inoltre saldo di conto corrente di corrispondenza intrattenuto con le partecipate in *joint ventures* e il Fondo Pensione (Nota 23).

Nei “debiti per investimenti finanziati verso parti correlate” sono compresi debiti verso Regione Lombardia relativi all’eccedenza dei contributi erogati dall’Ente a fronte degli investimenti effettuati dal Gruppo, per la quota già destinata ad investimenti stessi e non ancora compensati (Nota 24).

La voce “Altre passività correnti” è da ricondursi ai debiti per prestazioni erogate al Gruppo e per acconti IRES versati alla Capogruppo da partecipate in *joint ventures*, nonché a contributi in conto capitale ottenuti da Regione Lombardia per l’acquisto di materiale rotabile ed autobus.

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

<i>Attività che hanno prodotto ricavi</i>	Trenord	NordCom	NORD ENERGIA	DBCI
Service Amministrativo	X	X	X	
Canone Sap	X	X	X	
Locazione locali a Novate	X			
Locazione uffici P.le Cadorna	X	X		
Locazioni uffici e aree Iseo	X			
Locazione materiale rotabile	X			X
Vendita spazi pubblicitari	X			
<i>Attività che hanno prodotto costi</i>	Trenord	NordCom	NORD ENERGIA	DBCI
Service informatici		X		
Locazione informatica distribuita		X		

### Alta Direzione

I rapporti con l’Alta Direzione si riferiscono ai compensi degli Amministratori della Capogruppo e alle retribuzioni dei dirigenti con responsabilità strategiche e si analizzano come segue con riferimento al 31 dicembre 2020:

<i>in migliaia di Euro</i>	2020
Amministratori	680
Altri dirigenti con cariche strategiche	1.196
<b>Totale</b>	<b>1.981</b>

### NOTA 48 RISULTATO DA TRANSAZIONI CON NON SOCI

Si riporta di seguito il dettaglio di tali componenti di risultato rilevate a patrimonio netto al 31 dicembre 2020 ed al 31 dicembre 2019:

Descrizione	2020			2019		
	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore netto	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore netto
Utile/(perdita) attuariale TFR	153	(43)	110	(1.275)	357	(918)
Utile/(perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto	(318)	89	(229)	(534)	154	(380)
Utili/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere	9		9	32		32
<b>Totale</b>	<b>(156)</b>	<b>46</b>	<b>(110)</b>	<b>(1.777)</b>	<b>511</b>	<b>(1.266)</b>

### *Utile/(perdita) attuariale TFR*

A partire dalla redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2011, gli utili/perdite attuariali non vengono iscritti nel conto economico, ma contabilizzati in apposita riserva di patrimonio netto, al netto dell'effetto fiscale, concorrendo al conto economico complessivo (Nota 28).

### *Utile/(perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto*

Tale voce accoglie la variazione degli utili e perdite attuariali rilevati nei bilanci delle partecipate a controllo congiunto (Nota 10).

### *Utili/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere*

Con riferimento alla voce in esame si rimanda a quanto riportato alla Nota 10.

## NOTA 49 GESTIONE DEI RISCHI

### **Rischio di credito**

Il rischio credito rappresenta l'esposizione della Società a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento della controparte.

Il Gruppo presenta una significativa concentrazione dei crediti con riguardo alla controparte Regione Lombardia, azionista di controllo del Gruppo stesso.

In particolare, per quanto attiene al rischio di controparte finanziaria derivante dall'impiego della liquidità, il Gruppo opera con interlocutori di alto e sicuro profilo e di elevato *standing* internazionale.

Le posizioni creditorie verso terzi su cui valutare il rischio di credito sono così riassumibili.

Descrizione	31/12/2020	31/12/2019
Crediti verso banche (nota 19)	253.983	229.358
Crediti commerciali verso terzi (nota 16)	17.587	19.392
Altri crediti verso terzi (nota 17)	72.310	40.419
Crediti finanziari verso terzi (nota 11)	2	40.002
<b>Totale</b>	<b>343.882</b>	<b>329.171</b>

I "Crediti verso altri" inclusi nella precedente tabella sono al netto dei crediti tributari.

Le attività finanziarie sono rilevate in bilancio al netto della svalutazione calcolata sulla base del rischio di inadempimento della controparte, determinata considerando le informazioni disponibili sulla solvibilità del cliente e considerando i dati storici.

L'anzianità dei crediti commerciali, verso parti non correlate, alla data di bilancio è la seguente:

Descrizione	2020			2019		
	Lordo	Svalutazione	Netto	Lordo	Svalutazione	Netto
Non ancora scaduti	15.570		15.570	13.224	(45)	13.179
Scaduti da 31-60 giorni	758		758	3.772	(160)	3.612
Scaduti da 61-90 giorni	249		249	956	(28)	928
Scaduti da 91-120 giorni	213		213	1.010	(8)	1.002
Scaduti da 121-360 giorni	1.011	(321)	690	815	(285)	530
Oltre 361 giorni	2.592	(2.484)	108	2.559	(2.418)	141
<b>Totale</b>	<b>20.393</b>	<b>(2.805)</b>	<b>17.588</b>	<b>22.336</b>	<b>(2.944)</b>	<b>19.392</b>

I movimenti del fondo svalutazione crediti commerciali nel corso dell'esercizio sono stati i seguenti:

Descrizione	31/12/2020	31/12/2019
Saldo al 1° gennaio	2.944	2.915
Consolidamento ATV		
Accantonamento di periodo	126	193
Accantonamento fondo impairment IFRS 9		
Rilasci di periodo		(142)
Utilizzi di periodo	(265)	(22)
<b>Saldo al 31 dicembre</b>	<b>2.805</b>	<b>2.944</b>

## Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità cui è soggetto il Gruppo può sorgere dalle difficoltà a ottenere finanziamenti a supporto delle attività operative nella giusta tempistica, o dalla capacità di rifinanziare l'indebitamento esistente o di rifinanziarlo a condizioni favorevoli, o dal mancato rispetto dei *ratio* finanziari (c.d. *covenants*) e degli altri impegni previsti nei diversi contratti di finanziamento, con conseguente venir meno del beneficio del termine e diritto delle controparti di ottenere la restituzione anticipata dei finanziamenti erogati.

In particolare, con riferimento al rischio di rifinanziamento dell'indebitamento esistente, si ricorda che FNM ha sottoscritto in data 28 gennaio 2021 un contratto di finanziamento a breve termine per massimi Euro 650.000.000,00 (seicentocinquanta milioni/00) con un *pool* di primarie banche.

Inoltre, i sopracitati rischi di liquidità risultano mitigati dall'ottenimento (i) in data 10 novembre 2020, di un *rating investment grade* BBB- con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Fitch Ratings e (ii) in data 25 gennaio 2021, di un *rating investment grade* pari a Baa3 con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Moody's.

I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità della Società e del Gruppo sono monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della Funzione Tesoreria di Gruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie.

Il *management* ritiene che i fondi e le linee di credito attualmente disponibili, oltre a quelli che saranno generati dall'attività operativa e di finanziamento, consentiranno al Gruppo di soddisfare i suoi fabbisogni derivanti dalle attività di investimento, inclusa l'acquisizione dell'ulteriore partecipazione in MISE, che ha portato l'interessenza complessiva al 96% per un importo pari a 519,2 milioni di Euro, avvenuta in data 26 febbraio 2021, di gestione del capitale circolante e di rimborso dei debiti alla loro naturale scadenza.

Si riportano di seguito le scadenze contrattuali delle passività finanziarie:



Descrizione	< 1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	> 5 anni	Totale
<b>2020</b>					
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	90	2			92
Debiti verso la Regione Lombardia	165.208		6.079		171.287
Conto corrente	32.188				32.188
<b>Totale parti correlate</b>	<b>197.486</b>	<b>2</b>	<b>6.079</b>		<b>203.567</b>
Debiti leasing finanziari	4.875	4.875	6.631	137	16.518
Altri debiti finanziari	331		8.563		8.894
Conto corrente	5.058				5.058
<b>Totale terzi</b>	<b>10.264</b>	<b>4.875</b>	<b>15.194</b>	<b>137</b>	<b>30.470</b>
<b>Totale</b>	<b>207.750</b>	<b>4.877</b>	<b>21.273</b>	<b>137</b>	<b>234.037</b>

Descrizione	< 1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	> 5 anni	Totale
<b>2019</b>					
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	29		2		31
Debiti verso la Regione Lombardia	103.818		6.079		109.897
Debito verso Obbligazionisti	58.301				58.301
Conto corrente	28.243				28.243
<b>Totale parti correlate</b>	<b>190.391</b>		<b>6.081</b>		<b>196.472</b>
Debiti leasing finanziari	2.198	2.198	4.301	189	8.886
Altri debiti finanziari	267		8.996		9.263
Conto corrente	5.015				5.015
<b>Totale terzi</b>	<b>7.480</b>	<b>2.198</b>	<b>13.297</b>	<b>189</b>	<b>23.164</b>
<b>Totale</b>	<b>197.871</b>	<b>2.198</b>	<b>19.378</b>	<b>189</b>	<b>219.636</b>

Il tasso medio applicato sui contratti di leasing finanziario è stato il seguente:

Descrizione	31/12/2020	31/12/2019
Tasso medio applicato	1,47%	1,47%

### Rischio di valuta

Il Gruppo, operando prevalentemente in un contesto locale, non è esposto a significativi rischi valutari.

### Rischio tasso

Le passività finanziarie sono principalmente costituite da contratti di *leasing* finanziari e dal finanziamento contratto nell'esercizio con un *pool* di primari istituti creditizi. Il Gruppo non è esposto a particolari rischi di variazione dei tassi di interesse sui contratti di *leasing* finanziari, in quanto gli stessi contratti sono oggetto di corrispondenti contratti di locazione finanziaria nei quali il Gruppo risulta locatore. Per quanto riguarda la possibile volatilità degli oneri finanziari associata all'andamento dei tassi di interesse sui finanziamenti viene monitorata e mitigata tramite una politica di gestione del rischio tasso volta all'individuazione di un mix equilibrato di finanziamenti.

### Gestione del capitale

Gli obiettivi principali perseguiti dal Gruppo nell'ambito della gestione del rischio di capitale sono la creazione di valore per gli azionisti e la salvaguardia della continuità aziendale. Il Gruppo si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento e rispettare i requisiti (*covenant*) previsti dagli accordi di debito (Nota 22

- 23). Particolare attenzione viene posta al livello di indebitamento in rapporto al patrimonio netto e all'EBITDA, perseguendo obiettivi di redditività e generazione di cassa operativa.

Al fine di mitigare il rischio il Gruppo ha ottenuto (i) in data 10 novembre 2020, un *rating investment grade* BBB- con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Fitch Ratings e (ii) in data 25 gennaio 2021, un *rating investment grade* pari a Baa3 con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Moody's.

### Stima del *fair value*

Il *fair value* degli strumenti finanziari quotati in un mercato attivo è basato sui prezzi di mercato alla data di bilancio. Il *fair value* degli strumenti che non sono quotati in un mercato attivo è determinato utilizzando tecniche di valutazione basate su una serie di metodi e assunzioni legati alle condizioni di mercato alla data di bilancio.

Di seguito si riporta la classificazione dei *fair value* degli strumenti finanziari sulla base dei seguenti livelli gerarchici:

- Livello 1: *Fair value* determinati con riferimento a prezzi quotati (non rettificati) su mercati attivi per strumenti finanziari identici;
- Livello 2: *Fair value* determinati con tecniche di valutazione con riferimento a variabili osservabili su mercati attivi;
- Livello 3: *Fair value* determinati con tecniche di valutazione con riferimento a variabili di mercato non osservabili.

Importi in migliaia di Euro	Note	Valore di bilancio al 31/12/2020	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Attività finanziarie valutate al <i>fair value</i> con variazione OCI		0			
Attività finanziarie valutate al <i>fair value</i> con variazione a conto economico	10 - 12	91.313			91.313

Durante il 2020 non vi sono stati trasferimenti tra differenti livelli gerarchici. Il valore contabile approssima già il *fair value*, laddove non è esplicitato il relativo livello gerarchico.

## NOTA 50 CATEGORIE DI ATTIVITÀ E PASSIVITÀ FINANZIARIE ESPOSTE IN BILANCIO

In conformità a quanto richiesto dal principio finanziario IFRS 7 nelle tabelle che seguono sono fornite le informazioni relative alle categorie di attività e passività finanziarie della Società, in essere al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019, riesposto secondo le informazioni IFRS 9.

Importi in migliaia di Euro	Note	Valore di bilancio al 31/12/2020	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività finanziarie al FV a conto economico	Attività finanziarie al FV a OCI	Passività finanziarie al costo ammortizzato
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>						
Partecipazioni in altre imprese	10	91.313		91.313		
Crediti Finanziari	11	2	2			
Crediti Finanziari valutati al Fair Value a cor	12	0				
Altri Crediti	17	213				
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>						
Crediti Commerciali	16	82.640	82.640			
Altri Crediti	17	95.834	95.834			
Crediti Finanziari	11	115	115			
Crediti per investimenti finanziati	13	41.511	41.511			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	19	253.344	253.344			
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>						
Debiti verso banche	22	42.441				42.441
Debiti Finanziari	23	13.706				13.706
Debiti per investimenti finanziati	24	12.581				12.581
Altre passività	26	24.357				24.357
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>						
Debiti verso banche	22	58.619				58.619
Debiti Finanziari	23	42.542				42.542
Debiti per investimenti finanziati	24	165.208				165.208
Debiti verso fornitori	29	177.538				177.538
Altre passività	31	46.049				46.049

Importi in migliaia di Euro	Note	Valore di bilancio al 31/12/2019	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività finanziarie al FV a conto economico	Attività finanziarie al FV a OCI	Passività finanziarie al costo ammortizzato
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>						
Partecipazioni in altre imprese	10	5.472		5.472		
Crediti Finanziari	11	2	2			
Crediti Finanziari valutati al Fair Value a cor	12	0		0		
Altri Crediti	17	82	82			
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>						
Crediti Commerciali	16	64.619	64.619			
Altri Crediti	17	60.612	60.612			
Crediti Finanziari	11	40.997	40.997			
Crediti Finanziari valutati al Fair Value a cor	12	48.352		48.352		
Crediti per investimenti finanziati	13	59.096	59.096			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	19	228.723	228.723			
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>						
Debiti verso banche	22	49.780				49.780
Debiti Finanziari	23	9.184				9.184
Debiti per investimenti finanziati	24	12.581				12.581
Altre passività	26	27.550				27.550
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>						
Debiti verso banche	22	304				304
Debiti Finanziari	23	94.053				94.053
Debiti per investimenti finanziati	24	103.818				103.818
Debiti verso fornitori	29	175.746				175.746
Altre passività	31	65.180				65.180

## NOTA 51 EVENTI ED OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

In relazione ai progetti di sviluppo, relativi all'operazione descritta alla Nota 3, è stato rilevato un onere non ricorrente per Euro 1.904 migliaia di Euro, 1.145 migliaia di Euro nel 2019.

Nel corso dell'esercizio precedente era stato rilevato un provento non ricorrente, pari a 2.569 migliaia di Euro, derivante a seguito della chiusura di un contenzioso con terzi.

## NOTA 52 TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, si precisa che nel corso del 2019 il Gruppo non ha posto in essere operazioni atipiche e/o inusuali, così come definite dalla Comunicazione stessa.

## NOTA 53 DESCRIZIONE DEGLI IMPATTI DELL'EPIDEMIA COVID-19 SUL CONTO ECONOMICO

Come richiesto da Richiamo di attenzione CONSOB n.8/2020 del 16 luglio 2020, si riportano di seguito gli impatti quantitativi dell'epidemia COVID-19 sul conto economico del periodo, determinati come impatti consuntivati rispetto al budget previsto:

Importi in migliaia di Euro	2020
Ricavi delle vendite e prestazioni	(26.884)
Contributi	5.216
Altri proventi	4.114
	di cui: Contributi Decreto Rilancio
	(2.892)
<b>TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI</b>	<b>(24.560)</b>
Costi per servizi	9.047
Costi per il personale	10.700
Ammortamenti e svalutazioni	628
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>20.375</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>(4.185)</b>
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	(8.164)
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>(12.349)</b>

La variazione nella voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" è principalmente attribuibile alla riduzione dei ricavi delle società appartenenti al *segment* della gomma, in particolare ricavi da traffico, pari a 23.504 migliaia di Euro, e ricavi per minori servizi di trasporto effettuati per 2.539 migliaia di Euro.

La riduzione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni è mitigata dall'effetto della Legge 24 aprile 2020, n.27 (art. 92 comma 4-bis) cosiddetta "Cura Italia" che ha previsto il riconoscimento dei corrispettivi del settore del trasporto su gomma sulla base della programmazione contrattuale nonostante la rimodulazione dell'offerta attuata a seguito dell'emergenza epidemiologica.

La voce "Contributi" include l'effetto positivo del riconoscimento delle misure compensative introdotte dalla Legge 17 luglio 2020, n.77 (art. 200 comma 1, cosiddetto "Decreto Rilancio") dalla Legge 13 ottobre 2020, n.126 (art. 44, cosiddetto "Decreto Agosto") e dalla Legge 18 dicembre 2020, n.176 (art. 22ter, cosiddetto "Decreto Ristori Bis").

La diminuzione nei costi deriva dalle azioni poste in essere da tutte le società del Gruppo atte a contenere gli impatti negativi dell'emergenza.

La variazione nella voce “Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto” è principalmente dovuta al risultato dell'esercizio della partecipata Trenord che ha risentito significativamente delle misure di contenimento del contagio e quindi della revisione dell'offerta attuata a partire dal 24 febbraio 2020 a seguito dell'emergenza COVID-19. Il risultato del periodo della partecipata, come già commentato nella Relazione sulla Gestione, considera gli effetti compensativi introdotti dai decreti “Cura Italia”, “Rilancio”, “Agosto” e “Ristori Bis” pari a circa 80,1 milioni di Euro.

## NOTA 54 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

- In data 25 gennaio 2021 FNM ha ottenuto un *long term issuer rating* Baa3 da Moody's, che tiene conto delle prospettive di business della società in seguito all'acquisizione di Milano Serravalle – Milano Tangenziali (MISE) e della sua politica finanziaria equilibrata. Il rating Baa3 di FNM incorpora l'incremento di un *notch* per riflettere il forte legame con Regione Lombardia, il suo azionista di maggioranza. L'ottenimento da parte di FNM del *rating investment grade* di Fitch Ratings (BBB- con *outlook* stabile) e Moody's (Baa3 con *outlook* stabile) offre alla società la possibilità di definire nel modo più efficiente la propria struttura finanziaria a medio lungo termine a supporto del futuro sviluppo strategico, anche attraverso l'accesso al mercato dei capitali.
- In data 1° febbraio 2021 è stato sottoscritto il protocollo d'intesa firmato da FNM ed Enel Green Power con l'obiettivo di studiare, individuare e proporre le migliori soluzioni di fornitura di idrogeno verde – prodotto usando esclusivamente energia rinnovabile - per la mobilità ferroviaria in Lombardia, nell'ambito del progetto H2IseO.
- In data 26 febbraio 2021 FNM ha perfezionato l'acquisizione dell'82,4% del capitale sociale di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (MISE)<sup>2</sup> da Regione Lombardia in esecuzione del contratto di compravendita sottoscritto e comunicato al mercato il 3 novembre 2020. In considerazione della partecipazione del 13,6% del capitale sociale già acquisita da FNM il 29 luglio 2020<sup>3</sup>, ad esito dell'operazione perfezionatasi il 26 febbraio 2021, FNM detiene una partecipazione rappresentativa del 96% del capitale sociale di MISE. L'acquisizione si è perfezionata a seguito del soddisfacimento delle condizioni sospensive previste nel contratto di compravendita, tra cui l'ottenimento dell'autorizzazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi della convenzione di concessione di cui MISE è parte. Contestualmente al perfezionamento dell'acquisizione, Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (APL) – società concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico di Gaggiolo e delle opere connesse – è uscita dal perimetro di consolidamento di MISE per effetto della sottoscrizione e

<sup>2</sup> Società concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione dell'Autostrada A7 Serravalle-Milano e delle Tangenziali Nord, Est e Ovest Milano ai sensi della convenzione di concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007 (come modificata dall'atto aggiuntivo del 15 giugno 2016) tra MISE, in qualità di concessionario, e ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), in qualità di concedente.

<sup>3</sup> Tale partecipazione è stata ceduta a FNM da ASTM S.p.A. e ulteriori società controllate dalla stessa.

liberazione alla stessa data da parte di Regione Lombardia di un aumento di capitale sociale di APL per complessivi 350 milioni di Euro e della conseguente diluizione al 36,5% del capitale sociale della partecipazione detenuta da MISE in APL<sup>4</sup>.

Il corrispettivo per l'acquisizione della partecipazione in MISE, pari a 519,2 milioni di Euro (ovvero 3,5 euro per azione), è stato integralmente regolato per cassa, facendo ricorso ad una linea di credito a breve termine sottoscritta in data 28 gennaio 2021 con un *pool* di banche composto da Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas Italian Branch, in qualità di enti finanziatori. Il finanziamento, per un ammontare massimo di 650 milioni di Euro, e utilizzato per 620 milioni di Euro non è assistito da garanzie e dovrà essere rimborsato in un'unica soluzione al massimo entro il mese di gennaio 2022. Il tasso di interesse è pari all'EURIBOR maggiorato di un margine, in linea con le attuali condizioni di mercato.

Contestualmente alla sottoscrizione della suddetta linea di credito a breve termine, in data 29 gennaio 2020 FNM ha estinto integralmente il finanziamento sottoscritto il 7 agosto 2018, in quanto non più coerente con la struttura finanziaria del Gruppo, rimborsando in via anticipata tutto l'ammontare utilizzato pari a 50 milioni di Euro.

MISE sarà consolidata integralmente nel bilancio FNM a partire dal 26 febbraio 2021.

- In data 12 marzo 2021 è stato emesso il documento informativo relativo all'operazione redatto ai sensi dell'art. 71, comma 1 del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 (come successivamente integrato e modificato).

Milano, 18 marzo 2021

Il Consiglio di Amministrazione



<sup>4</sup> Precedentemente partecipata al 79,3% da MISE.

## ALLEGATO 1

### alle NOTE AL BILANCIO CONSOLIDATO del 31.12.20

Denominazione	Sede Legale	Natura del Controllo	Metodo di consolidamento	Percentuale di possesso
FERROVIENORD S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100,0%
NORD_ING S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100,0%
FNM Autoservizi S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100,0%
E-Vai S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100,0%
Nuovo Trasporto Triveneto S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100,0%
Malpensa Intermodale S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100,0%
Malpensa Distripark S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100,0%
FNMPAY S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100,0%
Azienda Trasporti Verona S.r.l.	Verona - Lungadige Galtarossa 5	Controllata	Consolidamento Integrale	50,0%
La Linea 80 Scarl	Belluno - via Garibaldi 77	Controllata	Consolidamento Integrale	50,30%
La Linea S.p.A.	Venezia - Via della Fisica 30	Controllata	Consolidamento Integrale	51,0%
Martini Bus S.r.l.	Venezia - Via Mutinelli 11	Controllata	Consolidamento Integrale	51,0%
Conam S.r.l.	Schio VI - Via Enrico Fermi 13	Joint Venture	Consolidamento Patrimonio Netto	25,5%
Trenord S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Consolidamento Patrimonio Netto	50,0%
NordCom S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Consolidamento Patrimonio Netto	58,0%
NORD ENERGIA S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Consolidamento Patrimonio Netto	60,0%
CMC MeSta SA	Bellinzona CH - Viale Officina 10	Joint Venture	Consolidamento Patrimonio Netto	60,0%
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Consolidamento Patrimonio Netto	50,0%
TILO SA	Bellinzona CH - Via Portaccia 1a	Joint Venture	Consolidamento Patrimonio Netto	25,0%
ASF Autolinee S.r.l.	Como - via Asiago 16/18	Joint Venture	Consolidamento Patrimonio Netto	24,5%
DB Cargo Italia S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Collegata	Consolidamento Patrimonio Netto	40,0%
BusForFun.com S.r.l.	Venezia - via Botteghino 217	Collegata	Consolidamento Patrimonio Netto	24,7%



**Allegato 2**  
**Alle note al Bilancio Consolidato**  
**Informazioni ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob**

Il seguente prospetto, redatto ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob, evidenzia i corrispettivi di competenza dell'esercizio 2020 per i servizi di revisione e per quelli diversi dalla revisione resi dalla stessa società di revisione e da altre entità appartenenti alla sua rete.

<b><i>Verso la Società Capogruppo:</i></b>	
a) dalla società di revisione, per la prestazione di servizi di revisione	109
b) dalla società di revisione:	
1 per servizi di verifica finalizzati all'emissione di un'attestazione	-
2 per la prestazione di altri servizi	111
c) da entità appartenenti alla rete della società di revisione:	
- per servizi di verifica finalizzati all'emissione di un'attestazione	-
- per la prestazione di altri servizi	-
<b><i>Verso le società controllate:</i></b>	
a) dalla società di revisione, per la prestazione di servizi di revisione	190
b) dalla società di revisione:	
- per servizi di verifica finalizzati all'emissione di un'attestazione	-
- per la prestazione di altri servizi	-
c) da entità appartenenti alla rete della società di revisione:	
- per servizi di verifica finalizzati all'emissione di un'attestazione	-
- per la prestazione di altri servizi	-



## ATTESTAZIONE

### del Bilancio consolidato ai sensi dell'art. 154 bis del D. Lgs. 58/98

1. I sottoscritti Andrea Gibelli in qualità di “Presidente del Consiglio di Amministrazione” e Valentina Montanari in qualità di “Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari” della FNM S.p.A., tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato nel corso dell'esercizio 2020.

2. Attestano inoltre che

- a) il bilancio consolidato di FNM S.p.A.:
- è redatto in conformità ai principi contabili internazionali (IAS/IFRS) applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
  - corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
  - è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.
- b) La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione nonché della situazione dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi ed incertezze cui sono esposte.

Milano, 18 marzo 2021

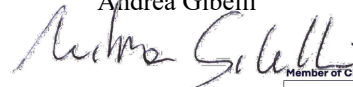
Il Dirigente preposto alla redazione  
dei documenti contabili societari  
Valentina Montanari

**FNM S.p.A.**

Piazzale Cadorna, 14  
20123 Milano, Italia  
Tel. +39 02 85111  
Fax +39 02 85111 4708

Cap. Soc. € 230.000.000,00 i.v.  
Iscrizione al Reg. Imp. della C.C.I.A.A.  
di Milano/Monza Brianza/Lodi  
C.F. e P. IVA 00776140154 - REA MI 28331  
PEC fnm@legalmail.com  
www.fnmgroup.it

Il Presidente  
del Consiglio di Amministrazione  
Andrea Gibelli



Member of CISQ Federation







## **Relazione della società di revisione indipendente**

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

Agli azionisti di FNM SpA

---

### **Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato**

---

#### **Giudizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo FNM (il “Gruppo”), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2020, dal conto economico, dal prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo, dal prospetto dei movimenti del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/2005.

#### **Elementi alla base del giudizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla società FNM SpA (la “Società”) in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

---

#### **PricewaterhouseCoopers SpA**

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

[www.pwc.com/it](http://www.pwc.com/it)



### **Aspetti chiave della revisione contabile**

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

---

#### **Aspetti chiave**

---

#### **Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave**

---

##### **Valutazione della recuperabilità del valore di carico delle immobilizzazioni materiali e immateriali, dell'avviamento e dei diritti d'uso relativi alle CGU incluse nel settore operativo "Trasporto passeggeri su gomma"**

*Paragrafi "Attività materiali", "Attività immateriali", "Diritti d'uso" e "Perdite di valore di attività materiali, immateriali e partecipazioni"*

*Nota 6 "Attività materiali"*

*Nota 8 "Avviamento"*

*Nota 39 "Ammortamenti e svalutazioni"*

Il saldo al 31 dicembre 2020 delle voci "Attività materiali", "Attività immateriali", "Avviamento" e "Diritto d'uso" del bilancio consolidato di FNM SpA risultano rispettivamente pari ad Euro 443.340 migliaia, Euro 5.139 migliaia, Euro 4.353 migliaia ed Euro 15.489 migliaia. Il saldo di tali voci, riferibile alle CGU incluse nel settore operativo "Trasporto passeggeri su gomma", rappresenta circa 5% del totale attivo del bilancio consolidato di FNM SpA.

Tali immobilizzazioni sono valutate con il metodo del costo. In presenza di eventi che fanno presumere una riduzione di valore e in ogni caso almeno annualmente per quanto riguarda l'avviamento, viene effettuato il test di impairment confrontando il valore di iscrizione con il relativo valore recuperabile.

La configurazione di valore utilizzata dalla Società per la determinazione del valore recuperabile di tali CGU è rappresentata dal valore d'uso, determinato con l'ausilio di un esperto indipendente, utilizzando i flussi finanziari elaborati sulla base delle previsioni contenute nei piani. Laddove il valore d'uso fosse inferiore al

Abbiamo svolto specifiche analisi per la comprensione, valutazione e validazione dei controlli rilevanti implementati dalla Società a presidio del rischio di valutazione delle voci "Attività materiali", "Avviamento" e "Diritto d'uso", inclusa l'identificazione degli indicatori di impairment.

Abbiamo compreso la metodologia di stima adottata dalla Direzione ai fini della determinazione del valore recuperabile così come approvata dal Consiglio di Amministrazione di FNM SpA.

Tra le CGU che presentavano indicatori di impairment al 31 dicembre 2020 abbiamo selezionato, sulla base della significatività dei loro valori di carico, quelle corrispondenti alle CGU ATV, La Linea e FNM Autoservizi. Per ciascuna di esse:

- abbiamo verificato la corretta allocazione dei valori contabili alle CGU oggetto di impairment test;
- abbiamo compreso il processo adottato nella predisposizione dei piani pluriennali approvati dagli



valore di carico il management della Società determina una stima del fair value della CGU. Le analisi effettuate dalla Direzione della Società non hanno evidenziato perdite di valore per quanto riguarda le attività, incluso l'avviamento, riferite alle CGU ATV, FNM Autoservizi ed E-Vai, mentre dall'esercizio svolto sulla CGU La Linea è emersa una perdita di valore dell'avviamento pari a Euro 2.000 migliaia.

La valutazione della recuperabilità del valore delle suddette immobilizzazioni ha rappresentato un aspetto chiave ai fini del lavoro per le seguenti ragioni: i) la significatività dell'importo; ii) la complessità del processo di stima del valore recuperabile delle CGU poiché basato su ipotesi valutative influenzate da condizioni economiche e di mercato soggette a incertezze, anche in considerazione dell'emergenza sanitaria da Covid-19 e; iii) l'elevato livello di giudizio professionale della Direzione nella formulazione delle stime dei flussi di cassa prospettici e del tasso di attualizzazione.

amministratori. In particolare, per ATV, del piano pluriennale 2021-2030 approvato in data 5 marzo 2021; per La Linea, del piano pluriennale 2021-2025 approvato in data 2 marzo 2021; per FNM Autoservizi del piano pluriennale 2021-2024 approvato in data 26 febbraio 2021;

- al fine di valutare la ragionevolezza dei piani utilizzati, abbiamo analizzato l'andamento economico degli esercizi precedenti di ciascuna CGU ed effettuato analisi comparative dei dati consuntivi realizzati nell'esercizio 2020 con i dati previsionali per il medesimo esercizio rivisti a seguito del diffondersi della pandemia, nonché, con il supporto degli esperti del network PwC, abbiamo analizzato le assunzioni rilevanti sottostanti tali piani pluriennali;
- abbiamo verificato la coerenza tra i flussi di cassa utilizzati e quelli contenuti nei piani pluriennali utilizzati ai fini dell'impairment test;
- con il supporto degli esperti in ambito valutativo appartenenti al network PwC, abbiamo verificato la ragionevolezza delle assunzioni effettuate dalla Direzione per la determinazione dei tassi di attualizzazione utilizzati e le modalità di applicazione del modello matematico dei flussi di cassa attualizzati, l'accuratezza matematica dei calcoli e la corrispondenza delle informazioni utilizzate con le relative basi dati;
- abbiamo esaminato l'analisi di sensitività svolta dalla società ed effettuato ulteriori analisi di sensitività sia con riferimento alle assunzioni finanziarie utilizzate dagli amministratori sia con riferimento alle assunzioni sottostanti i piani pluriennali delle CGU.

Abbiamo infine verificato l'adeguatezza e la completezza delle informazioni fornite nelle note al bilancio.



---

## Valutazione della recuperabilità del valore di carico delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto

*Paragrafi “Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto” e “Perdite di valore di attività materiali, immateriali e partecipazioni”*

### *Nota 10 “Partecipazioni”*

Il saldo al 31 dicembre 2020 della voce “Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto” del bilancio consolidato di FNM SpA risulta pari ad Euro 76.733 migliaia ed è composta da partecipazioni in imprese sottoposte a controllo congiunto e collegate. Tale voce rappresenta il 7% del totale attivo del bilancio consolidato di FNM SpA.

Tali partecipazioni sono valutate con il metodo del patrimonio netto. In presenza di eventi che fanno presumere una riduzione di valore, la recuperabilità del valore di iscrizione delle partecipazioni è verificata confrontando il valore di iscrizione con il relativo valore recuperabile. La configurazione di valore utilizzata dalla Società per la determinazione del valore recuperabile delle partecipate è rappresentata dal valore d’uso, determinato con l’ausilio di un esperto indipendente, utilizzando i flussi finanziari elaborati sulla base delle previsioni contenute nei piani. Laddove il valore d’uso fosse inferiore al valore di carico il management della Società determina una stima del fair value della partecipata.

Le analisi effettuate dalla Direzione della Società non hanno portato ad evidenziare perdite di valore della partecipazione in Trenord Srl sottoposta all’esercizio di impairment.

La valutazione della recuperabilità del valore della suddetta partecipazione ha rappresentato un aspetto chiave ai fini del lavoro per le seguenti ragioni: i) la significatività dell’importo; ii) la complessità del processo di stima del valore recuperabile delle partecipate poiché basato su ipotesi valutative influenzate da condizioni economiche e di mercato soggette a incertezze, anche in considerazione dell’emergenza sanitaria da Covid-19 e; iii) l’elevato livello di giudizio professionale della Direzione nella formulazione delle stime dei flussi di cassa prospettici e del tasso di attualizzazione.

Abbiamo svolto specifiche analisi per la comprensione, valutazione e validazione dei controlli rilevanti implementati dalla Società a presidio della verifica della recuperabilità della voce Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto, inclusa l’identificazione degli indicatori di impairment.

Abbiamo compreso la metodologia di stima adottata dalla Direzione ai fini della determinazione del valore recuperabile così come approvata dal Consiglio di Amministrazione di FNM SpA.

Con riferimento alla partecipazione a controllo congiunto in Trenord Srl, gli Amministratori hanno identificato la presenza di indicatori di impairment al 31 dicembre 2020. Abbiamo quindi svolto le seguenti procedure:

- abbiamo compreso il processo adottato nella predisposizione dei piani pluriennali delle società ed in particolare, nel piano pluriennale 2021-31 approvato in data 15 febbraio 2021 dagli amministratori della società;
- al fine di valutare la ragionevolezza dei piani utilizzati, abbiamo analizzato l’andamento economico degli esercizi precedenti della società ed effettuato analisi comparative dei dati consuntivi realizzati nell’esercizio 2020 con i dati previsionali per il medesimo esercizio rivisti a seguito del diffondersi della pandemia, nonché, con il supporto degli esperti del network PwC, abbiamo analizzato le assunzioni rilevanti sottostanti il piano pluriennale;

- 
- abbiamo verificato la coerenza tra i flussi di cassa utilizzati e quelli contenuti nel piano pluriennale utilizzato ai fini dell'impairment test;
  - con il supporto degli esperti in ambito valutativo appartenenti al network PwC, abbiamo verificato la ragionevolezza delle assunzioni effettuate dalla Direzione per la determinazione dei tassi di attualizzazione utilizzati e le modalità di applicazione del modello matematico dei flussi di cassa attualizzati, l'accuratezza matematica dei calcoli e la corrispondenza delle informazioni utilizzate con le relative basi dati;
  - abbiamo esaminato l'analisi di sensitività svolta dalla società ed effettuato ulteriori analisi di sensitività sia con riferimento alle assunzioni finanziarie utilizzate dagli amministratori sia con riferimento alle assunzioni sottostanti il piano pluriennale della partecipata.

Abbiamo infine verificato l'adeguatezza e la completezza delle informazioni fornite nelle note al bilancio.

---

### **Riconoscimento dei contributi su investimenti finanziati**

*Paragrafo "Contributi su investimenti finanziati"*

*Nota 34 "Contributi per investimenti finanziati"*

La voce "Contributi per investimenti finanziati", pari a Euro 38.023 migliaia nel conto economico consolidato al 31 dicembre 2020, si riferisce ai contributi su investimenti finanziati nell'ambito del contratto di concessione dell'infrastruttura ferroviaria in essere tra la controllata FERROVIENORD SpA e la Regione Lombardia.

I contributi su investimenti realizzati dalla controllata, in qualità di concessionaria, sono stati identificati come aspetto chiave della revisione in considerazione della significatività della voce, nonché delle modalità di rilevazione di

Abbiamo svolto specifiche analisi per la comprensione, valutazione e validazione dei controlli rilevanti implementati dal Gruppo relativamente all'area "Contributi su investimenti finanziati".

Abbiamo selezionato un campione di investimenti finanziati e svolto le seguenti principali procedure di revisione:

- verificata la corrispondenza dei costi risultanti dalla contabilità gestionale con i costi risultanti in contabilità generale;





---

tali contributi in funzione della percentuale di completamento degli investimenti, determinata a sua volta in base all'avanzamento dei costi sostenuti.

- ricalcolato l'avanzamento dei progetti secondo il metodo dei costi sostenuti;
- verificata la corrispondenza tra le istanze di rimborso presentate a Regione Lombardia, i costi sostenuti e gli incassi da essa ricevuti.

Abbiamo selezionato un campione di costi sostenuti per i quali abbiamo analizzato la natura degli stessi attraverso l'ottenimento di documentazione di supporto, al fine di verificare l'attinenza degli investimenti effettuati rispetto a quanto previsto dalle delibere assunte da Regione Lombardia.

Abbiamo infine verificato l'adeguatezza e la completezza delle informazioni fornite nelle note al bilancio.

---

### ***Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio consolidato***

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo FNM SpA o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

### ***Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato***

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa



ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in





esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

### ***Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014***

L'assemblea degli azionisti di FNM SpA ci ha conferito in data 28 aprile 2017 l'incarico di revisione legale del bilancio separato e del bilancio consolidato di FNM SpA per gli esercizi dal 31 dicembre 2017 al 31 dicembre 2025.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

---

### ***Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari***

---

#### ***Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/2010 e dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998***

Gli amministratori di FNM SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del Gruppo FNM al 31 dicembre 2020, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998, con il bilancio consolidato del Gruppo FNM al 31 dicembre 2020 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo FNM al 31 dicembre 2020 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/2010, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.



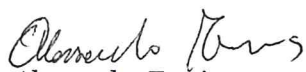
***Dichiarazione ai sensi dell'articolo 4 del Regolamento Consob di attuazione del DLgs 30 dicembre 2016, n° 254***

Gli amministratori di FNM SpA sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del DLgs 30 dicembre 2016, n° 254.  
Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli amministratori della dichiarazione non finanziaria.

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del DLgs 30 dicembre 2016, n° 254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Milano, 8 aprile 2021

PricewaterhouseCoopers SpA

  
Alessandro Turris  
(Revisore legale)





***FNM S.p.A.***  
***Bilancio***  
***dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020***

- *Situazione Patrimoniale-finanziaria*
- *Conto Economico*
- *Altre componenti di Conto Economico complessivo*
- *Patrimonio Netto*
- *Rendiconto finanziario*
- *Note al bilancio separato*

un



## SITUAZIONE PATRIMONIALE FINANZIARIA AL 31.12.2020

Importi in Euro	Note	31/12/2020	31/12/2019
<b><u>ATTIVO</u></b>			
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>			
Attività Materiali	1	375.509.994	335.961.215
Attività Immateriali	2	4.092.635	3.506.631
Diritto d'uso	3	8.549.107	5.439.850
Partecipazioni	4	181.351.297	96.995.604
Crediti Finanziari	5	933.333	1.166.667
di cui: verso Parti Correlate	5	933.333	1.166.667
Imposte Anticipate	6	6.696.012	6.059.737
Altri Crediti	8	132.793	1.780
<b>TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>577.265.171</b>	<b>449.131.484</b>
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>			
Crediti Commerciali	7	41.353.169	21.433.693
di cui: verso Parti Correlate	7	39.749.267	19.485.392
Crediti Finanziari	5	501.260	29.054.821
di cui: verso Parti Correlate	5	501.260	29.054.821
Crediti Finanziari valutati al fair value	5		48.352.105
di cui: verso Parti Correlate	5		48.352.105
Altri Crediti	8	18.775.700	18.933.290
di cui: verso Parti Correlate	8	2.487.800	5.288.137
Crediti per imposte	8	2.187.143	-
Altri titoli		13	13
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	9	101.270.053	135.944.490
<b>TOTALE ATTIVITA' CORRENTI</b>		<b>164.087.338</b>	<b>253.718.412</b>
Attività destinate alla vendita	10	-	2.674.040
<b>TOTALE ATTIVO</b>		<b>741.352.509</b>	<b>705.523.936</b>
<b><u>PASSIVO</u></b>			
<b>PATRIMONIO NETTO</b>			
Capitale sociale		230.000.000	230.000.000
Altre riserve		7.788.521	7.788.521
Riserva di utili indivisi		138.113.566	114.200.602
Riserva di utili/(perdite) attuariali		(168.718)	(186.438)
Utile dell'esercizio		23.891.824	23.912.965
<b>PATRIMONIO NETTO</b>	11	<b>399.625.193</b>	<b>375.715.650</b>
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>			
Debiti verso banche	12	41.688.387	49.610.981
Debiti finanziari	13	6.570.647	3.761.855
di cui: verso Parti Correlate	13	925.559	3.529.963
Altre passività	15	8.346.959	10.038.506
di cui: verso Parti Correlate	15	5.622.934	7.081.221
Fondi rischi ed oneri	19	233.464	233.464
Trattamento di fine rapporto	16	1.430.165	1.656.026
<b>TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI</b>		<b>58.269.622</b>	<b>65.300.832</b>
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>			
Debiti verso banche	12	58.243.747	-
Debiti finanziari	13	127.567.635	226.618.138
di cui: verso Parti Correlate	13	120.643.654	221.219.623
Debiti verso fornitori	17	71.588.676	18.559.703
di cui: verso Parti Correlate	17	4.355.985	4.116.367
Debiti tributari	18	684.433	687.412
Debiti per imposte	18	109.561	2.446.907
Altre passività	15	24.048.569	14.718.969
di cui: verso Parti Correlate	15	12.911.870	10.924.922
Fondi rischi ed oneri	19	1.215.073	1.476.325
<b>TOTALE PASSIVITA' CORRENTI</b>		<b>283.457.694</b>	<b>264.507.454</b>
Passività relative ad attività destinate alla vendita		-	-
<b>TOT. PASSIVITA' e PATRIMONIO NETTO</b>		<b>741.352.509</b>	<b>705.523.936</b>

**CONTO ECONOMICO ESERCIZIO 2020**

<i>Importi in Euro</i>	Note	2020	2019
Ricavi delle vendite e prestazioni	20	78.009.185	76.521.329
di cui: verso Parti Correlate	20	77.544.159	74.677.145
Contributi	21	1.204.136	1.204.136
di cui: verso Parti Correlate	21	1.164.886	1.164.886
Altri proventi	22	4.284.459	2.501.056
di cui: verso Parti Correlate	22	2.258.003	1.930.747
<b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>		<b>83.497.780</b>	<b>80.226.521</b>
Costi per servizi	23	(13.214.403)	(13.265.732)
di cui: verso Parti Correlate	23	(7.653.674)	(7.893.881)
Costi per il personale	24	(14.577.198)	(14.850.378)
Ammortamenti e svalutazioni	25	(26.105.085)	(26.204.280)
Altri costi operativi	26	(1.126.348)	(954.944)
di cui: verso Parti Correlate	26	(1.623)	(9.894)
<b>TOTALE COSTI</b>		<b>(55.023.034)</b>	<b>(55.275.334)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>28.474.746</b>	<b>24.951.187</b>
Dividendi	27	4.695.887	6.590.062
di cui: verso Parti Correlate	27	4.695.887	6.590.062
Svalutazione partecipazioni	4	(2.253.512)	(399.120)
Proventi finanziari	28	1.824.173	2.163.214
di cui: verso Parti Correlate	28	842.829	1.870.571
Oneri finanziari	29	(2.383.053)	(3.641.617)
di cui: verso Parti Correlate	29	(429.629)	(749.923)
<b>RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA</b>		<b>1.883.495</b>	<b>4.712.539</b>
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>		<b>30.358.241</b>	<b>29.663.726</b>
Imposte sul reddito	30	(6.466.417)	(5.750.761)
<b>UTILE NETTO D'ESERCIZIO DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'</b>		<b>23.891.824</b>	<b>23.912.965</b>
<b>UTILE/ (PERDITA) NETTA DA OPERAZIONI DISCONTINUE</b>	31	-	-
<b>UTILE DELL'ESERCIZIO</b>		<b>23.891.824</b>	<b>23.912.965</b>

**ALTRE COMPONENTI DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO ESERCIZIO 2020**

Importi in Euro	Note	31/12/2020	31/12/2019	Variazione
<b>UTILE DELL'ESERCIZIO</b>		<b>23.891.824</b>	<b>23.912.965</b>	<b>(21.141)</b>
<b>Componenti che non saranno successivamente riclassificate nel risultato d'esercizio</b>				
Utile attuariale		24.577	(82.702)	107.279
Imposte sul reddito		(6.857)	23.074	(29.931)
<b>Totale altre componenti del risultato complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel risultato d'esercizio</b>	<b>32</b>	<b>17.720</b>	<b>(59.628)</b>	<b>77.348</b>
<b>TOTALE UTILE COMPLESSIVO</b>		<b>23.909.544</b>	<b>23.853.337</b>	<b>56.207</b>

**PROSPETTO DEI MOVIMENTI DEL PATRIMONIO NETTO AL 31.12.2020**

Importi in Euro	Capitale sociale	Altre riserve	Riserva di utili indivisi	Riserva di Utili/(Perdite) attuariali	Utile dell'esercizio	TOTALE
<b>Saldo 01.01.2019</b>	<b>230.000.000</b>	<b>7.788.521</b>	<b>99.674.206</b>	<b>(126.810)</b>	<b>24.311.703</b>	<b>361.647.620</b>
Destinazione utile 2018			24.311.703		(24.311.703)	-
Distribuzione dividendi			(9.785.307)			(9.785.307)
Totale altre componenti del risultato complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel risultato d'esercizio				(59.628)		(59.628)
Utile dell'esercizio					23.912.965	23.912.965
<b>Saldo 31.12.2019</b>	<b>230.000.000</b>	<b>7.788.521</b>	<b>114.200.602</b>	<b>(186.438)</b>	<b>23.912.965</b>	<b>375.715.650</b>
Destinazione utile 2019			23.912.965		(23.912.965)	-
Distribuzione dividendi						-
Totale altre componenti del risultato complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel risultato d'esercizio				17.720		17.720
Utile dell'esercizio					23.891.824	23.891.824
<b>Saldo 31.12.2020</b>	<b>230.000.000</b>	<b>7.788.521</b>	<b>138.113.566</b>	<b>(168.718)</b>	<b>23.891.824</b>	<b>399.625.193</b>
Note	11	11	11	32	11	11

**RENDICONTO FINANZIARIO AL 31 DICEMBRE 2020**

<i>Importi in Euro</i>	Note	31/12/2020	31/12/2019
<b>Flusso di cassa derivante da/(per) attività operative</b>		<b>Totale</b>	<b>Totale</b>
Risultato dell'esercizio		23.891.824	23.912.965
Imposte sul reddito	30	6.466.417	5.750.761
Ammortamenti dell'esercizio delle attività materiali	25	22.875.378	24.604.877
Ammortamenti dell'esercizio delle attività immateriali	25	812.996	834.368
Ammortamento Diritto d'uso	25	1.966.462	765.035
Svalutazioni dell'esercizio delle attività materiali	25	450.249	
Plusvalenza da cessione di attività materiali	22	19.830	(4.284)
Plusvalenza da cessione attività destinate alla vendita	22	(890.635)	-
Svalutazione delle partecipazioni	4	2.253.512	399.120
Accantonamento fondo rischi	19	386.748	643.316
Dividendi incassati	27	(4.695.887)	(6.590.062)
Contributi in conto capitale di competenza dell'esercizio	21	(1.204.136)	(1.204.136)
Interessi attivi	28	(933.538)	(2.163.214)
Interessi passivi	29	2.383.053	3.641.617
Proventi diversi non monetari	21	-	(56.815)
<b>Flusso di cassa da attività reddituale</b>		<b>53.782.273</b>	<b>50.533.548</b>
Variazione netta del fondo T.F.R.	16	(209.428)	(192.357)
Variazione netta del fondo rischi ed oneri	19	(648.000)	-
(Incremento)/Decremento dei crediti commerciali	7	(19.919.476)	5.700.935
(Incremento)/Decremento degli altri crediti	7	(2.217.237)	(8.007.650)
Incremento/(Decremento) dei debiti commerciali	17	1.648.407	(12.914)
Incremento/(Decremento) delle altre passività	15	(1.806.890)	315.772
Pagamento imposte	18	(6.538.078)	(5.005.771)
<b>Totale flusso di cassa da attività operative</b>		<b>24.091.571</b>	<b>43.331.563</b>
<b>Flusso di cassa da/(per) attività di investimento</b>			
Investimenti in attività materiali	1	(63.162.236)	(9.770.023)
Investimenti in attività immateriali	2	(1.399.000)	(1.255.089)
Incremento dei debiti verso fornitori per attività materiali	17	51.380.566	8.604.574
Valore di cessione di attività materiali	1	272.626	4.284
Investimenti in Partecipazioni	4	(79.267.838)	(536.558)
Dividendi incassati	27	4.695.887	6.590.062
Decremento dei crediti finanziari	5	52.821	1.337.199
Incasso finanziamento a controllate	5	27.738.216	(23.255.888)
Decremento dei crediti finanziari per gestione liquidità verso Finlombarda	4	48.000.000	-
Incasso interessi attivi		1.285.643	1.502.213
Decremento crediti leasing finanziari	5	995.858	1.933.198
<b>Totale flusso di cassa per attività di investimento</b>		<b>(9.407.457)</b>	<b>(14.846.028)</b>
<b>Flusso di cassa da/(per) attività destinate alla vendita</b>			
Variazione attività destinate alla vendita	10	3.564.675	-
<b>Totale flusso di cassa da attività destinate alla vendita</b>		<b>3.564.675</b>	<b>-</b>
<b>Flusso di cassa da/(per) attività di finanziamento</b>			
Incremento/(Decremento) dei debiti finanziari	13	(41.162.352)	25.358.164
Rimborsi dei debiti per leasing finanziari	13	(1.923.100)	(1.591.959)
Pagamento interessi passivi		(1.837.774)	(2.445.689)
Incremento Debiti verso banche correnti	12	50.000.000	-
Rimborso prestito obbligazionario	12	(58.000.000)	-
Dividendi erogati	11	-	(9.785.307)
<b>Totale flusso di cassa da/(per) attività di finanziamento</b>		<b>(52.923.226)</b>	<b>11.535.209</b>
<b>Liquidità generata (+) / assorbita (-)</b>		<b>(34.674.437)</b>	<b>40.020.744</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	9	135.944.490	95.923.746
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	9	101.270.053	135.944.490
<b>Liquidità generata (+) / assorbita (-)</b>		<b>(34.674.437)</b>	<b>40.020.744</b>

## FNM S.p.A.

Sede in P.le Cadorna 14 - 20123 Milano  
Capitale Sociale Euro 230.000.000,00 i.v.

### NOTE AL BILANCIO SEPARATO dell'esercizio chiuso il 31.12.2020

#### INFORMAZIONI GENERALI

##### ATTIVITA' DELLA SOCIETA'

Come già esposto nella relazione sulla gestione, FNM S.p.A. (di seguito "FNM" o la "Società" o la "Controllante" o la "Capogruppo") svolge un'azione di indirizzo e di coordinamento delle società controllate operative del Gruppo, l'attività di locazione di materiale rotabile e, inoltre, gestisce servizi centralizzati nell'ambito del Gruppo stesso.

Le principali società partecipate svolgono la propria attività nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria, nel settore del trasporto passeggeri su rotaia e trasporto passeggeri su gomma; tali attività sono effettuate in forza di concessioni e/o di contratti di servizio stipulati con la Regione Lombardia; nell'ambito del Gruppo FNM sono peraltro svolte anche importanti attività nei settori della mobilità sostenibile, del trasporto merci, dell'informatica e dell'energia. La relazione sulla gestione ed il bilancio consolidato forniscono maggiori dettagli sia in merito ai segmenti operativi del Gruppo FNM che all'attività svolta da ciascuna partecipata.

I servizi centralizzati svolti da FNM S.p.A. sono complessivamente definibili come:

- a) servizi di locazione di materiale rotabile, in particolare verso Trenord e verso DB Cargo Italia;
- b) servizi amministrativi: riguardano la gestione mediante appositi 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; 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;
- c) servizi di gestione immobiliare.

La Società, domiciliata in P.le Cadorna, 14 – MILANO, è quotata al mercato Standard Classe 1 della Borsa di Milano.

##### FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO SEPARATO

Il presente bilancio, redatto in conformità a quanto disposto dalla CONSOB con delibera n. 11971/1999 e successive modifiche, tra cui in particolare quelle introdotte dalle delibere n. 14990 del 14 aprile 2005 e n. 15519 del 27 luglio 2006, contiene i prospetti contabili e le note relative alla Società, elaborati adottando i principi contabili internazionali IFRS emessi dallo IASB (*International Accounting Standards Boards*) e adottati dall'Unione Europea. Per IFRS si intendono tutti gli "*International Financial Reporting Standards*", tutti gli "*International Accounting Standards*" (IAS), tutte le interpretazioni dell'"*International Financial Reporting Standards Interpretations Committee*" (IFRS IC, già IFRIC), precedentemente denominate "*Standard*



*Interpretations Committee*” (SIC). In particolare si rileva che gli IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento.

Il presente bilancio separato viene presentato unitamente al bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 redatto in conformità con gli IFRS.

Regione Lombardia, con sede legale in Piazza Città di Lombardia 1, provvede a redigere il Bilancio Consolidato del Gruppo più grande di cui la Società fa parte e che lo stesso risulta essere disponibile presso il sito internet di Regione Lombardia.

Con riferimento allo IAS 1 paragrafi 25 e 26, gli Amministratori confermano che, in considerazione delle prospettive economiche, della patrimonializzazione e della posizione finanziaria della Società, non sussistono incertezze sulla continuità aziendale della Società che, conseguentemente, nella redazione del bilancio al 31 dicembre 2020, adotta principi contabili propri di una azienda in funzionamento.

Il presente documento è stato predisposto e autorizzato alla pubblicazione dal Consiglio di Amministrazione della Società tenutosi in data 18 marzo 2021.

## **SCHEMI DI BILANCIO**

Gli schemi di bilancio adottati hanno le seguenti caratteristiche:

a) nella Situazione Patrimoniale – Finanziaria le attività e passività sono espone suddividendole tra le poste correnti e non correnti; un’attività/passività è classificata come corrente quando soddisfa uno dei seguenti criteri:

- ci si aspetta che sia realizzata/estinta o si prevede che sia venduta o utilizzata nel normale ciclo operativo o
- sia posseduta principalmente per essere negoziata oppure
- si prevede che si realizzi/estingua entro 12 mesi dalla data di chiusura del bilancio.

In mancanza di tutte e tre le condizioni, le attività/passività sono classificate come non correnti;

b) nel Conto Economico i componenti positivi e negativi del reddito sono esposti per natura;

c) nelle Altre Componenti di Conto Economico Complessivo sono evidenziate tutte le variazioni degli Altri utili (perdite) complessivi, intervenute nell’esercizio, generate da transazioni diverse da quelle poste in essere con gli Azionisti e sulla base di specifici principi contabili IAS/IFRS. La Società ha scelto di rappresentare tali variazioni in un prospetto separato rispetto al Conto Economico. Le variazioni degli Altri utili (perdite) complessivi sono espone al netto degli effetti fiscali correlati con evidenza in una voce separata dell’ammontare della fiscalità differita relativa a tali variazioni identificando separatamente, ai sensi dello IAS 1R in vigore dall’1° gennaio 2013, le componenti che sono destinate a riversarsi nel conto economico in esercizi successivi e quelle per le quali non è previsto alcun riversamento al conto economico;

d) il Prospetto dei Movimenti del Patrimonio Netto, così come richiesto dai principi contabili internazionali, fornisce evidenza separata del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto Economico, ma imputata direttamente agli Altri utili (perdite) complessivi sulla base di specifici principi contabili IAS/IFRS, nonché delle operazioni con Azionisti, nella loro qualità di Azionisti;

e) il Rendiconto Finanziario è redatto applicando il metodo indiretto.

Con riferimento alla delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006, nello schema di situazione patrimoniale – finanziaria e del conto economico, considerata la loro significatività, sono stati indicati separatamente i rapporti con parti correlate. Sempre con riferimento alla menzionata delibera, nello schema del conto economico sono stati indicati separatamente quei proventi ed oneri derivanti da operazioni non ricorrenti o da fatti che non si ripetono frequentemente nel consueto svolgimento dell’attività; l’identificazione delle operazioni non ricorrenti è effettuata con criteri gestionali interni in assenza di norme di riferimento e potrebbe quindi differire da quella adottata da altri Emittenti o operatori del settore.

## **PRINCIPI CONTABILI E CRITERI DI VALUTAZIONE**

Nella redazione del presente bilancio separato sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di valutazione adottati nella redazione del bilancio separato al 31 dicembre 2019, integrati da quanto descritto al paragrafo “Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicati dal 1° gennaio 2020”.

Il bilancio separato è stato predisposto valutando al costo tutte le poste di bilancio ad eccezione delle attività e passività classificate come “Attività destinate alla vendita” e “Passività connesse alle attività destinate alla vendita” per le quali, in quanto attendibilmente misurabile, è stato utilizzato il “*fair value*” rappresentato dal valore di presumibile realizzo.

Le aree che hanno richiesto un maggior grado di discrezionalità e lo sviluppo di significative assunzioni e stime, sono state riportate nel paragrafo “Poste soggette a significative assunzioni e stime”.

Tutte gli importi del bilancio separato sono in Euro, salvo diversa indicazione.

## **PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS APPLICATI DAL 1° GENNAIO 2020**

I seguenti principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS sono stati applicati per la prima volta dalla Società a partire dal 1° gennaio 2020:

- In data 31 ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato il documento “*Definition of Material (Amendments to IAS 1 and IAS 8)*”. Il documento ha introdotto una modifica nella definizione di “rilevante” contenuta nei principi IAS 1 – *Presentation of Financial Statements* e IAS 8 – *Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors*. Tale emendamento ha l’obiettivo di rendere più specifica la definizione di “rilevante” e introdotto il concetto di “*obscured information*” accanto ai concetti di informazione omessa o errata già presenti nei due principi oggetto di modifica. L’emendamento chiarisce che un’informazione è “*obscured*” qualora sia stata descritta in modo tale da produrre per i primari lettori di un bilancio un effetto simile a quello che si sarebbe prodotto qualora tale informazione fosse stata omessa o errata. L’adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio separato della Società.
- In data 29 marzo 2018, lo IASB ha pubblicato un emendamento al “*References to the Conceptual Framework in IFRS Standards*”. L’emendamento è efficace per i periodi che iniziano il 1° gennaio 2020 o successivamente, ma è consentita un’applicazione anticipata. Il *Conceptual Framework* definisce i concetti fondamentali per l’informativa finanziaria e guida il Consiglio nello sviluppo degli standard IFRS. Il documento aiuta a garantire che gli Standard siano concettualmente coerenti e che transazioni simili siano trattate allo stesso modo, in modo da fornire informazioni utili a investitori, finanziatori e altri creditori. Il

*Conceptual Framework* supporta le aziende nello sviluppo di principi contabili quando nessuno standard IFRS è applicabile ad una particolare transazione e, più in generale, aiuta le parti interessate a comprendere ed interpretare gli Standard.

L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio separato della Società.

- Lo IASB, in data 26 settembre 2019, ha pubblicato l'emendamento denominato "*Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7: Interest Rate Benchmark Reform*". Lo stesso modifica l'IFRS 9 - *Financial Instruments* e lo IAS 39 - *Financial Instruments: Recognition and Measurement* oltre che l'IFRS 7 - *Financial Instruments: Disclosures*. In particolare, l'emendamento modifica alcuni dei requisiti richiesti per l'applicazione dell'*hedge accounting*, prevedendo deroghe temporanee agli stessi, al fine di mitigare l'impatto derivante dall'incertezza della riforma dell'IBOR sui flussi di cassa futuri nel periodo precedente il suo completamento. L'emendamento impone inoltre alle società di fornire in bilancio ulteriori informazioni in merito alle loro relazioni di copertura che sono direttamente interessate dalle incertezze generate dalla riforma e a cui applicano le suddette deroghe.

L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio separato della Società.

- In data 22 ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato il documento "*Definition of a Business (Amendments to IFRS 3)*". Il documento fornisce alcuni chiarimenti in merito alla definizione di business ai fini della corretta applicazione del principio IFRS 3. In particolare, l'emendamento chiarisce che mentre un *business* solitamente produce un *output*, la presenza di un *output* non è strettamente necessaria per individuare un *business* in presenza di un insieme integrato di attività/processi e beni. Tuttavia, per soddisfare la definizione di *business*, un insieme integrato di attività/processi e beni deve includere, come minimo, un *input* e un processo sostanziale che assieme contribuiscono in modo significativo alla capacità di creare un *output*. A tal fine, lo IASB ha sostituito il termine "capacità di creare output" con "capacità di contribuire alla creazione di output" per chiarire che un *business* può esistere anche senza la presenza di tutti gli input e processi necessari per creare un output.

L'emendamento ha inoltre introdotto un test ("*concentration test*"), opzionale, che permette di escludere la presenza di un business se il prezzo corrisposto è sostanzialmente riferibile ad una singola attività o gruppo di attività. Le modifiche si applicano a tutte le *business combination* e acquisizioni di attività successive al 1° gennaio 2020, ma è consentita un'applicazione anticipata.

L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio separato della Società.

- In data 28 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato "*Covid-19 Related Rent Concessions (Amendment to IFRS 16)*". Il documento prevede per i locatari la facoltà di contabilizzare le riduzioni dei canoni connesse al Covid-19 senza dover valutare, tramite l'analisi dei contratti, se è rispettata la definizione di *lease modification* dell'IFRS 16. Pertanto i locatari che applicano tale facoltà potranno contabilizzare gli effetti delle riduzioni dei canoni di affitto direttamente a conto economico alla data di efficacia della riduzione. Tale modifica si applica ai bilanci aventi inizio al 1° giugno 2020 ma è possibile avvalersi della possibilità di applicare in via anticipata tale modifica al 1° gennaio 2020. L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio separato della Società.

## PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS E IFRIC OMOLOGATI DALL'UNIONE EUROPEA, NON ANCORA OBBLIGATORIAMENTE APPLICABILI E NON ADOTTATI IN VIA ANTICIPATA DALLA SOCIETÀ AL 31 DICEMBRE 2020

- In data 28 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Extension of the Temporary Exemption from Applying IFRS 9 (Amendments to IFRS 4)*”. Le modifiche permettono di estendere l'esenzione temporanea dall'applicazione dell'IFRS 9 fino al 1° gennaio 2023 per le assicurazioni. Tali modifiche entreranno in vigore il 1° gennaio 2021. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio separato della Società dall'adozione di tale emendamento.
- In data 27 agosto 2020 lo IASB ha pubblicato, alla luce della riforma sui tassi di interesse interbancari quale l'IBOR, il documento “*Interest Rate Benchmark Reform—Phase 2*” che contiene emendamenti ai seguenti standard:
  - IFRS 9 *Financial Instruments*;
  - IAS 39 *Financial Instruments: Recognition and Measurement*;
  - IFRS 7 *Financial Instruments: Disclosures*;
  - IFRS 4 *Insurance Contracts*; e
  - IFRS 16 *Leases*.

Tutte le modifiche entreranno in vigore il 1° gennaio 2021. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio separato della Società dall'adozione di tale emendamento.

## PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS NON ANCORA OMOLOGATI DALL'UNIONE EUROPEA

Alla data di riferimento del presente bilancio separato gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione degli emendamenti e dei principi sotto descritti.

- In data 18 maggio 2017 lo IASB ha pubblicato il principio IFRS 17 – *Insurance Contracts* che è destinato a sostituire il principio IFRS 4 – *Insurance Contracts*.  
L'obiettivo del nuovo principio è quello di garantire che un'entità fornisca informazioni pertinenti che rappresentano fedelmente i diritti e gli obblighi derivanti dai contratti assicurativi emessi. Lo IASB ha sviluppato lo standard per eliminare incongruenze e debolezze delle politiche contabili esistenti, fornendo un quadro unico *principle-based* per tenere conto di tutti i tipi di contratti di assicurazione, inclusi i contratti di riassicurazione che un assicuratore detiene.  
Il nuovo principio prevede inoltre dei requisiti di presentazione e di informativa per migliorare la comparabilità tra le entità appartenenti a questo settore.  
Il nuovo principio misura un contratto assicurativo sulla base di un *General Model* o una versione semplificata di questo, chiamato *Premium Allocation Approach* (“PAA”).  
Le principali caratteristiche del *General Model* sono:
  - le stime e le ipotesi dei futuri flussi di cassa sono sempre quelle correnti;
  - la misurazione riflette il valore temporale del denaro;
  - le stime prevedono un utilizzo estensivo di informazioni osservabili sul mercato;
  - esiste una misurazione corrente ed esplicita del rischio;
  - il profitto atteso è differito e aggregato in gruppi di contratti assicurativi al momento della rilevazione iniziale; e,

- il profitto atteso è rilevato nel periodo di copertura contrattuale tenendo conto delle rettifiche derivanti da variazioni delle ipotesi relative ai flussi finanziari relativi a ciascun gruppo di contratti.

L'approccio PAA prevede la misurazione della passività per la copertura residua di un gruppo di contratti di assicurazione a condizione che, al momento del riconoscimento iniziale, l'entità preveda che tale passività rappresenti ragionevolmente un'approssimazione del General Model. I contratti con un periodo di copertura di un anno o meno sono automaticamente idonei per l'approccio PAA. Le semplificazioni derivanti dall'applicazione del metodo PAA non si applicano alla valutazione delle passività per i *claims* in essere, che sono misurati con il *General Model*. Tuttavia, non è necessario attualizzare quei flussi di cassa se ci si attende che il saldo da pagare o incassare avverrà entro un anno dalla data in cui è avvenuto il *claim*.

L'entità deve applicare il nuovo principio ai contratti di assicurazione emessi, inclusi i contratti di riassicurazione emessi, ai contratti di riassicurazione detenuti e anche ai contratti di investimento con una *discretionary participation feature* (DPF).

Il principio si applica a partire dal 1° gennaio 2023 ma è consentita un'applicazione anticipata, solo per le entità che applicano l'IFRS 9 – *Financial Instruments* e l'IFRS 15 – *Revenue from Contracts with Customers*. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio separato della Società dall'adozione di questo principio.

- In data 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current*”. Il documento ha l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività a breve o lungo termine. Le modifiche entrano in vigore dal 1° gennaio 2023; è comunque consentita un'applicazione anticipata. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio separato della Società dall'adozione di tale emendamento.
- In data 14 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato i seguenti emendamenti denominati:
  - *Amendments to IFRS 3 Business Combinations*: le modifiche hanno lo scopo di aggiornare il riferimento presente nell'IFRS 3 al *Conceptual Framework* nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni del principio IFRS 3.
  - *Amendments to IAS 16 Property, Plant and Equipment*: le modifiche hanno lo scopo di non consentire di dedurre dal costo delle attività materiali l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti nella fase di test dell'attività stessa. Tali ricavi di vendita e i relativi costi saranno pertanto rilevati nel conto economico.
  - *Amendments to IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets*: l'emendamento chiarisce che nella stima sull'eventuale onerosità di un contratto si devono considerare tutti i costi direttamente imputabili al contratto. Di conseguenza, la valutazione sull'eventuale onerosità di un contratto include non solo i costi incrementali (come, ad esempio, il costo del materiale diretto impiegato nella lavorazione), ma anche tutti i costi che l'impresa non può evitare in quanto ha stipulato il contratto (come, ad esempio, la quota del costo del personale e dell'ammortamento dei macchinari impiegati per l'adempimento del contratto).
  - *Annual Improvements 2018-2020*: le modifiche sono state apportate all'IFRS 1 *First-time Adoption of International Financial Reporting Standards*, all'IFRS 9 *Financial Instruments*, allo IAS 41 *Agriculture* e agli *Illustrative Examples dell'IFRS 16 Leases*.

Tutte le modifiche entreranno in vigore il 1° gennaio 2022. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio separato della Società dall'adozione di tali emendamenti.



- In data 12 febbraio 2021, l'*International Accounting Standards Board (IASB)* ha pubblicato alcune modifiche agli standard IFRS: *Disclosure of Accounting Policies—Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2, Definition of Accounting Estimates—Amendments to IAS 8*. Le modifiche sono volte a migliorare la *disclosure* sulle *accounting policy* in modo da fornire informazioni più utili agli investitori e agli altri utilizzatori primari del bilancio nonché ad aiutare le società a distinguere i cambiamenti nelle stime contabili dai cambiamenti di *accounting policy*. Tutte le modifiche entreranno in vigore il 1° gennaio 2022. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel Bilancio Consolidato del Gruppo dall'adozione di tali emendamenti.

## ATTIVITÀ MATERIALI

Le immobilizzazioni materiali sono principalmente composte da:

- a) terreni;
- b) fabbricati;
- c) impianti e macchinario;
- d) materiale rotabile (rotabili e locomotive concessi in locazione).

Sono iscritte al costo d'acquisizione o di produzione comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione. Il costo è ridotto degli ammortamenti e delle svalutazioni. I terreni non sono soggetti ad ammortamento. Qualora finanziate da contributi pubblici, le attività materiali sono esposte al lordo del contributo stesso che è rilevato alla voce "Altre passività" secondo i criteri indicati nel principio contabile "Contributi pubblici".

Gli ammortamenti sono calcolati linearmente attraverso percentuali che riflettono il deterioramento economico e tecnico del bene. Gli ammortamenti sono computati nel momento in cui il bene è disponibile per l'uso secondo le intenzioni della Direzione.

Le parti significative delle attività materiali che hanno differenti vite utili sono contabilizzate separatamente e ammortizzate sulla base della loro distinta vita utile.

Le vite utili e i valori residui sono rivisti annualmente in occasione della chiusura del bilancio.

Le vite utili utilizzate sono le seguenti:

Fabbricati: 50 anni;

Impianti e macchinari: 5-16 anni;

Materiale rotabile: 15-25 anni.

Se risulta una perdita di valore, l'attività materiale viene corrispondentemente svalutata secondo i criteri indicati nel successivo paragrafo "Perdita di valore di attività immateriali e materiali e partecipazioni".

## ATTIVITÀ IMMOBILIARI

Le attività immobiliari, vale a dire le attività detenute al fine di conseguire canoni di locazione o per l'apprezzamento del loro valore, si riferiscono principalmente ai negozi ubicati presso la stazione di Milano Cadorna.

Conformemente a quanto previsto dallo IAS 40, la Società ha optato per la valutazione di tali attività al costo al netto di ammortamenti e svalutazioni analogamente al trattamento delle immobilizzazioni materiali e, vista la loro limitata significatività, non sono esposte in una linea separata dell'attivo patrimoniale rispetto alle "Attività materiali".

## DIRITTO D'USO

Il principio contabile ha introdotto una nuova definizione di *leasing* basata sul controllo del bene sottostante, ovvero il diritto di utilizzare un bene identificato e di ottenerne sostanzialmente tutti i benefici economici mediante la direzione dell'uso del bene stesso, per un periodo di tempo in cambio di un corrispettivo.

L'IFRS 16 prevede un unico modello di contabilizzazione dei contratti di *leasing* in base al quale il locatario è tenuto a rilevare, come attività, il diritto di utilizzo del bene in *leasing* ("Diritto d'uso") in contropartita ad una passività rappresentativa dell'obbligazione finanziaria ("Passività finanziarie per beni in leasing") determinata mediante l'attualizzazione dei pagamenti per canoni minimi garantiti futuri in essere, eliminando quindi da parte del locatario (*leasing* passivi) la distinzione contabile tra *leasing* operativi e finanziari, come invece precedentemente richiesto dallo IAS 17.

Il principio contabile IFRS 16 è efficace per la Società a partire dal 1° gennaio 2019. La Società si è avvalsa della facoltà di adottare l'IFRS 16 con l'approccio retrospettivo modificato; pertanto, in sede di prima applicazione, la Società ha rilevato l'effetto cumulato derivante dall'applicazione del principio nel patrimonio netto al 1° gennaio 2019, senza rideterminare i comparativi dell'anno precedente.

### *Modello contabile per il locatario*

La Società rileva nella situazione patrimoniale-finanziaria le attività per il diritto d'uso e le passività finanziarie per beni in *leasing* per la maggior parte dei *leasing*, fatta eccezione per beni in *leasing* di modesto valore ("*low value*"), ossia aventi un valore a nuovo inferiore a 5.000 Euro. Pertanto, la Società rileva i pagamenti dovuti per il *leasing* relativi ai predetti *leasing* come costo con un criterio a quote costanti lungo la durata del *leasing*.

Alla data di decorrenza del *leasing*, la Società rileva l'attività per il diritto d'uso e la passività finanziaria per beni in *leasing*.

L'attività per il diritto d'uso viene inizialmente valutata al costo, e successivamente al costo al netto dell'ammortamento e delle perdite per riduzione di valore cumulati, e rettificata al fine di riflettere le rivalutazioni della passività del *leasing*.

La Società valuta la passività finanziaria per beni in *leasing* al valore attuale dei pagamenti dovuti per i *leasing* non versati alla data di decorrenza, attualizzandoli utilizzando il tasso di interesse implicito del *leasing*. Laddove non è possibile determinare tale tasso con facilità, la Società utilizza il tasso di finanziamento marginale. Generalmente, la Società utilizza il tasso di finanziamento marginale quale tasso di sconto. La passività finanziaria per beni in *leasing* viene successivamente incrementata degli interessi che maturano su detta passività e diminuita dei pagamenti dovuti per il *leasing* effettuati ed è rivalutata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il *leasing* derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che la Società prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando la Società modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, di proroga o risoluzione.

### *Modello contabile per il locatore*

La Società concede in *sub-leasing* verso terze parti il diritto d'uso di alcuni beni in *leasing* per una durata prevalentemente coincidente con quella del contratto principale. I principi contabili applicabili alla Società nel ruolo di locatore non si discostano da quelli previsti dal previgente IAS 17. Tuttavia, quando la Società agisce in qualità di locatore intermedio, i *sub-leasing* vengono classificati facendo riferimento all'attività per il diritto di utilizzo derivante dal *leasing* principale, piuttosto che all'attività sottostante.

## ATTIVITÀ IMMATERIALI

Sono iscritte tra le attività immateriali i costi, inclusivi degli oneri accessori, sostenuti per l'acquisizione di risorse prive di consistenza fisica a condizione che il loro ammontare sia quantificabile in modo attendibile ed il bene sia chiaramente identificabile e controllato dalla Società. Sono iscritte al costo di acquisto o di produzione inclusivo degli oneri accessori ed assoggettate ad ammortamento in base al loro periodo di utilità futura.



Se risulta una perdita di valore, l'attività immateriale viene corrispondentemente svalutata secondo i criteri indicati nel successivo principio "Perdita di valore di attività immateriali e materiali e partecipazioni".

I costi per l'acquisto delle licenze *software*, congiuntamente agli oneri accessori, sono capitalizzati e ammortizzati sulla base delle vite utili attese rappresentate dalla durata della licenza. L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile per l'uso secondo le intenzioni della Direzione.

Le altre attività immateriali sono ammortizzate sulla base della loro vita utile residua. Le vite utili sono principalmente stimate in cinque anni.

## PARTECIPAZIONI

Sono considerate controllate le società sulle quali la Società possiede in contemporanea 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 partecipate per le quali la Società esercita il controllo congiuntamente con un altro investitore. Le partecipate a controllo congiunto operano in settori differenti dai segmenti operativi della Società 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.

Tutte le partecipazioni sono state iscritte al costo di acquisto all'atto della rilevazione iniziale; in seguito, in occasione di evidenze che una partecipazione possa aver subito una perdita di valore, si è proceduto a stimare il valore recuperabile della partecipazione stessa. Se risulta una perdita di valore, la partecipazione viene corrispondentemente svalutata secondo i criteri indicati nel successivo paragrafo "Perdita di valore di attività materiali, immateriali e di partecipazioni".

## CREDITI FINANZIARI NON CORRENTI E CORRENTI

I crediti e i finanziamenti sono inizialmente iscritti al loro *fair value*, che corrisponde al valore nominale. Successivamente sono valutati al costo ammortizzato sulla base del tasso effettivo di rendimento originario dell'attività finanziaria. Le attività finanziarie sono cancellate dallo stato patrimoniale quando è stato trasferito il diritto contrattuale a ricevere flussi di cassa e l'entità non detiene più il controllo su tali attività finanziarie.

I crediti e i finanziamenti iscritti tra le attività correnti sono contabilizzati al valore nominale poiché il valore attuale non si discosterebbe significativamente. Ad ogni chiusura di bilancio la Società valuta la possibilità di recupero di tali crediti tenendo conto dei flussi di cassa futuri attesi.

## IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE

Le imposte anticipate e differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee esistenti tra il valore di bilancio di attività e passività e il loro valore fiscale e sono classificate tra le attività e le passività non correnti.

Le imposte anticipate sono contabilizzate solo nella misura in cui sia probabile l'esistenza di adeguati imponibili fiscali futuri a fronte dei quali utilizzare tale saldo attivo.

Il valore delle imposte anticipate riportabile in bilancio è oggetto di una verifica annuale.

Le imposte anticipate e differite vengono determinate in base alle aliquote fiscali che ci si attende verranno applicate, nel periodo in cui tali differimenti si realizzeranno, considerando le aliquote in vigore o quelle di nota successiva emanazione.

Le imposte correnti e differite sono rilevate nel Conto Economico, a eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate agli Altri Utili (Perdite) Complessivi, o ad altre voci di Patrimonio netto, nei cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente agli Altri Utili (Perdite) Complessivi o nel Patrimonio netto.

### **CREDITI COMMERCIALI**

Sono rilevati al loro valore nominale, che viene opportunamente rettificato per allinearlo a quello di presumibile realizzo.

### **DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI**

La cassa e gli strumenti finanziari equivalenti di cassa includono cassa contanti e i depositi a vista, valutati al loro valore nominale. Perché un investimento possa essere considerato come disponibilità liquida equivalente esso deve essere prontamente convertibile in un ammontare noto di denaro e deve essere soggetto a un irrilevante rischio di variazione del valore.

In relazione all'applicazione dell'IFRS 9, basato sul modello delle perdite attese (*expected losses*), la Società considera le perdite attese lungo la vita dell'attività finanziaria ad ogni data di riferimento del bilancio.

### **ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA**

Secondo quanto previsto dall'IFRS 5 "Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate", le attività non correnti il cui valore contabile verrà recuperato principalmente con un'operazione di vendita anziché con l'uso continuativo, se presenti i requisiti previsti dallo specifico principio, sono classificate come possedute per la vendita e valutate al minore tra il valore contabile e il *fair value*, al netto dei costi di vendita. Dalla data in cui tali attività sono classificate nella categoria delle attività non correnti possedute per la vendita, i relativi ammortamenti sono sospesi. Le passività connesse a tali attività sono classificate alla voce "Passività relative ad attività destinate alla vendita" mentre il risultato economico afferente tali attività è rilevato nella voce "Altri proventi".

### **FINANZIAMENTI**

I finanziamenti sono riconosciuti inizialmente al costo rappresentato dal *fair value* del valore ricevuto al netto degli oneri accessori di acquisizione del finanziamento.

Dopo tale rilevazione iniziale i finanziamenti vengono rilevati con il criterio del costo ammortizzato calcolato tramite l'applicazione del tasso d'interesse effettivo.

Il costo ammortizzato è calcolato tenendo conto dei costi di emissione e di ogni eventuale sconto o premio previsti al momento della regolazione.

### **BENEFICI AI DIPENDENTI**

I benefici a dipendenti erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro sono costituiti principalmente dal trattamento di fine rapporto.

La legge 27 dicembre 2006, n. 296 ("Legge Finanziaria 2007") e successivi Decreti e Regolamenti emanati nei primi mesi del 2007 hanno introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito alla destinazione del proprio TFR maturando.

Ciò comporta, ai fini IFRS, un differente trattamento contabile, che viene di seguito specificato:

- a) quote TFR maturande dal 1° gennaio 2007: si tratta di un Piano a contribuzione definita sia nel caso di opzione per la previdenza complementare, sia nel caso di destinazione al Fondo di Tesoreria presso l'INPS. Il trattamento contabile è quindi assimilato a quello in essere per i versamenti contributivi di altra natura;
- b) fondo TFR maturato al 31 dicembre 2006: rimane un Piano a benefici definiti con la conseguente necessità di effettuare conteggi attuariali, effettuati da attuari indipendenti, che

dovranno escludere la componente relativa agli incrementi salariali futuri. La differenza risultante dal nuovo calcolo rispetto al precedente è stata trattata come un “*curtailment*” secondo quanto definito dal paragrafo 109 dello IAS 19 e di conseguenza contabilizzata a conto economico nel primo semestre 2007. La passività è iscritta in bilancio al valore attuale dell'obbligazione della Società sulla base di ipotesi attuariali attraverso l'utilizzo del cosiddetto “*projected unit credit method*”. Gli utili e le perdite attuariali derivanti dai cambiamenti delle ipotesi e delle variazioni tra i dati consuntivati e quelli ipotizzati, sono riconosciuti al conto economico complessivo in una specifica riserva di patrimonio netto denominata “Riserva utili/(perdite) attuariali”.

### **FONDI PER RISCHI E ONERI**

I fondi per rischi e oneri comprendono gli accantonamenti derivanti da obbligazioni attuali (legali o implicite) derivanti da un evento passato, per l'adempimento delle quali è probabile che si renderà necessario un impiego di risorse, il cui ammontare può essere stimato in maniera attendibile. Qualora le attese di impiego di risorse vadano oltre l'esercizio successivo l'obbligazione è iscritta al valore attuale determinato attraverso l'attualizzazione dei flussi futuri attesi scontati ad un tasso che tenga anche conto del costo del denaro e del rischio della passività.

Non si procede invece ad alcun stanziamento a fronte di rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile. In questa evenienza si procede a darne menzione nell'apposita sezione informativa su impegni e rischi e non si procede ad alcun stanziamento.

### **DEBITI FINANZIARI E COMMERCIALI**

I debiti sono inizialmente iscritti al *fair value*, successivamente valutati al costo ammortizzato, che, generalmente, corrisponde al valore nominale.

Le passività finanziarie sono cancellate dallo stato patrimoniale quando, e solo quando, queste vengono estinte ovvero quando l'obbligazione specifica del contratto è adempiuta o cancellata oppure scaduta.

### **OPERAZIONI UNDER COMMON CONTROL**

Una aggregazione aziendale che coinvolge imprese o aziende sotto comune controllo (operazione *under common control*) è una aggregazione in cui tutte le imprese o aziende sono, in ultimo, controllate dallo stesso soggetto o dagli stessi soggetti sia prima sia dopo l'aggregazione aziendale ed il controllo non è di natura temporanea.

Nel caso sia dimostrata la significativa influenza sui flussi di cassa futuri dopo il trasferimento del complesso delle parti interessate, queste operazioni sono trattate secondo quanto descritto al punto “aggregazioni aziendali”. Nel caso, invece, in cui ciò non sia dimostrabile, tali operazioni sono rilevate secondo il principio della continuità dei valori.

In particolare, i criteri di rilevazione contabile, in applicazione del principio della continuità dei valori, rientranti nell'ambito di quanto indicato nel principio IAS 8.10, coerentemente con la prassi internazionale e gli orientamenti della professione contabile italiana in tema di *business combination under common control*, prevedono che l'acquirente rilevi le attività acquisite in base ai loro valori contabili storici determinati secondo la base del costo. Ove i valori di trasferimento siano superiori a quelli storici, l'eccedenza viene stornata rettificando in diminuzione il patrimonio netto dell'impresa acquirente, con apposito addebito di una riserva.

### **AGGREGAZIONI AZIENDALI**

Le aggregazioni aziendali sono rilevate secondo il metodo dell'acquisizione (*acquisition method*). Secondo tale metodo il corrispettivo trasferito in un'aggregazione aziendale è valutato al *fair value*, calcolato come la somma dei *fair value* delle attività trasferite e delle passività assunte dalla Società alla data di acquisizione e degli strumenti di capitale emessi in cambio del controllo dell'impresa acquisita.

Alla data di acquisizione, le attività identificabili acquisite e le passività assunte sono rilevate al *fair value* alla data di acquisizione; costituiscono un'eccezione le seguenti poste, che sono invece valutate secondo il loro principio di riferimento:

- imposte differite attive e passive;
- attività e passività per benefici ai dipendenti;
- passività o strumenti di capitale relativi a pagamenti basati su azioni dell'impresa acquisita o pagamenti basati su azioni relativi al Gruppo emessi in sostituzione di contratti dell'impresa acquisita;
- attività destinate alla vendita e attività e passività discontinue.

Il *goodwill* è determinato come l'eccedenza tra la somma dei corrispettivi trasferiti nell'aggregazione aziendale, del valore del patrimonio netto di pertinenza di interessenze di terzi e del *fair value* dell'eventuale partecipazione precedentemente detenuta nell'impresa acquisita rispetto al *fair value* delle attività nette acquisite e passività assunte alla data di acquisizione. Se il valore delle attività nette acquisite e passività assunte alla data di acquisizione eccede la somma dei corrispettivi trasferiti, del valore del patrimonio netto di pertinenza di interessenze di terzi e del *fair value* dell'eventuale partecipazione precedentemente detenuta nell'impresa acquisita, tale eccedenza è rilevata immediatamente nel conto economico come provento derivante dalla transazione conclusa.

## RICAVI

I ricavi per prestazioni di servizi sono riconosciuti al momento dell'effettuazione della prestazione. I proventi finanziari sono rilevati a Conto Economico nel corso dell'esercizio in cui sono maturati, secondo il principio della competenza.

Le principali fonti di ricavo sono le seguenti:

- a) canoni per locazione operativa di materiale rotabile a società del Gruppo;
- b) corrispettivi per i servizi amministrativi erogati centralmente a società del Gruppo: 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;
- c) canoni di locazione percepiti su immobili civili e commerciali di proprietà, sia verso società del Gruppo sia verso entità terze.
- d) proventi finanziari inerenti a contratti di *leasing* finanziario verso società del Gruppo aventi come oggetto la locazione di locomotive.

## CONTRIBUTI PUBBLICI

I contributi pubblici sono registrati quando vi è la ragionevole certezza che gli stessi possano essere ricevuti. Tale momento coincide con la delibera formale da parte degli enti pubblici eroganti.

I contributi relativi all'acquisto di attività materiali, erogati dalla Regione Lombardia o da terzi (altri enti pubblici), sono iscritti alla voce "Altre passività" e rilasciati a conto economico linearmente sulla base della vita utile attesa delle attività cui si riferiscono.

## PERDITE DI VALORE DI ATTIVITÀ MATERIALI, IMMATERIALI E PARTECIPAZIONI

Le attività non correnti includono – tra le altre – gli immobili, il materiale rotabile, le attività immateriali e le partecipazioni. La Direzione rivede periodicamente il valore contabile delle attività non correnti detenute ed utilizzate e delle attività che devono essere dismesse, quando fatti e circostanze richiedono tale revisione. Tale attività è svolta per il tramite del confronto tra il valore

di carico dell'attività ed il maggior valore tra il *fair value*, al netto dei costi di vendita, ed il valore d'uso della stessa. In assenza di valori di mercato ritenuti rappresentativi del reale valore dell'investimento, vengono utilizzati metodi di stima e modelli valutativi basati su dati ed assunzioni ragionevoli e sostenibili, fondate sull'esperienza storica e sulle aspettative future di mercato e sulle variazioni prevedibili del contesto normativo specifico. Il valore d'uso è determinato utilizzando le stime dei flussi di cassa attesi dall'utilizzo o dalla vendita del bene, approvati dagli organi competenti e basate su proiezioni che non superano l'arco temporale quinquennale e tassi di sconto per il calcolo del valore attuale, riferiti a condizioni di mercato.

Quando il valore contabile di un'attività non corrente ha subito una perdita di valore, la Società rileva una svalutazione per il valore dell'eccedenza tra il valore contabile del bene ed il suo valore recuperabile attraverso l'uso o la vendita dello stesso, determinata con riferimento ai più recenti piani della Società.

Per attività non soggette ad ammortamento, e per le attività immateriali non ancora disponibili per l'utilizzo, l'*impairment test* è effettuato con frequenza annuale, indipendentemente dalla presenza di specifici indicatori.

Qualora una svalutazione effettuata precedentemente non avesse più ragione di essere mantenuta, il valore contabile viene ripristinato a quello nuovo derivante dalla stima, con il limite che tale valore non ecceda il valore netto di carico che l'attività avrebbe avuto se non fosse stata effettuata alcuna svalutazione. Anche il ripristino di valore viene registrato a Conto Economico.

## **DIVIDENDI**

I proventi per dividendi sono registrati quando sorge il diritto all'incasso che normalmente corrisponde alla delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

I dividendi deliberati sono riconosciuti come debito verso gli Azionisti al momento della delibera di distribuzione.

## **PROVENTI ED ONERI FINANZIARI**

I proventi e gli oneri finanziari vengono riconosciuti in base alla competenza temporale.

## **IMPOSTE CORRENTI**

Le imposte correnti vengono iscritte e determinate sulla base di una realistica stima del reddito imponibile in conformità alle vigenti normative fiscali e tenendo conto delle esenzioni applicabili e dei crediti di imposta eventualmente spettanti.

## **CONSOLIDATO FISCALE**

La Società ha rinnovato l'opzione per il Consolidato Fiscale Nazionale per il triennio 2019 – 2021 (art. 117, c.1 TUIR) al quale aderiscono parimenti le società controllate da FNM S.p.A. ai sensi dell'art. 2359 c.c. Tale disciplina consente di concentrare in capo alla Società tutti gli obblighi relativi ai versamenti periodici e far sì che eventuali posizioni creditorie possano compensare quelle debitorie di altre società del Gruppo. Le società controllate procedono alla determinazione dell'imposta e i versamenti all'Erario sono effettuati esclusivamente da FNM S.p.A. Al momento della liquidazione le società trasferiscono il proprio credito/debito IRES registrando il credito/debito verso la Società, che a sua volta registra il credito/debito IRES trasferito dalle controllate e il debito/credito verso le stesse, procedendo al versamento o all'incasso.

## **IVA DI GRUPPO**

La Società ha aderito all'opzione prevista dall'art. 73 c. 3 D.P.R. 633/72 relativa all'IVA di Gruppo. Tale disciplina consente di concentrare in capo a FNM S.p.A., in quanto Controllante ai sensi del citato art. 73 c. 3, tutti gli obblighi relativi ai versamenti periodici all'Erario e far sì che eventuali posizioni creditorie possano compensare quelle debitorie di altre società del Gruppo. Le società controllate procedono alla liquidazione periodica dell'IVA e i versamenti sono effettuati

esclusivamente da FNM S.p.A. Al momento della liquidazione le società trasferiscono il proprio credito/debito IVA registrando il credito/debito verso la Società, che a sua volta registra il credito/debito IVA trasferito dalle controllate e il debito/credito verso le stesse, procedendo al versamento o all'incasso.

## **CONVERSIONE DELLE POSTE IN VALUTA ESTERA**

### **Moneta funzionale**

La Società predispose il bilancio in accordo alla moneta di conto utilizzata in Italia. La valuta funzionale della Società è l'Euro che rappresenta la valuta di presentazione del bilancio separato.

### **Transazioni e rilevazioni contabili**

Le transazioni effettuate in valuta estera vengono inizialmente rilevate al tasso di cambio alla data della transazione.

Alla data di chiusura del bilancio le attività e passività monetarie denominate in valuta estera vengono riconvertite in base al tasso di cambio vigente a tale data.

Le poste non monetarie valutate al costo storico in valuta estera sono convertite utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data dell'operazione.

Le poste non monetarie iscritte al *fair value* sono convertite utilizzando il tasso di cambio alla data di determinazione del valore.

## **POSTE SOGGETTE A SIGNIFICATIVE ASSUNZIONI E STIME**

La redazione del bilancio separato e delle relative note richiede da parte della Direzione l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori delle attività e delle passività di bilancio e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data di bilancio. Le stime e le assunzioni utilizzate sono basate sull'esperienza e su altri fattori considerati rilevanti. I risultati che si consuntiveranno potrebbero pertanto differire da tali stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione ad esse apportate sono riflesse a conto economico nell'esercizio in cui avviene la revisione di stima se la revisione stessa ha effetti solo su tale esercizio, o anche negli esercizi successivi, se la revisione ha effetti sia sull'esercizio corrente, sia su quelli futuri.

Di seguito sono riepilogati i processi critici di valutazione e le assunzioni chiave utilizzate dalla Direzione nel processo di applicazione dei principi contabili riguardo al futuro e che possono avere effetti significativi sui valori rilevati nel bilancio separato o per i quali esiste il rischio che possano emergere rettifiche al valore contabile delle attività e passività nell'esercizio successivo a quello di riferimento del bilancio.

### Valore recuperabile delle attività materiali, immateriali e delle partecipazioni

Le attività non correnti includono i terreni, gli immobili, impianti e macchinario ed altri beni e le attività immateriali, nonché le partecipazioni.

La Direzione, come anticipato nel principio contabile "Perdita di valore di attività immateriali, materiali e partecipazioni" rivede periodicamente il valore contabile delle attività non correnti detenute e utilizzate e delle attività che devono essere dismesse, quando fatti e circostanze richiedono tale revisione. Tale attività è svolta utilizzando le stime dei flussi di cassa attesi e adeguati tassi di sconto per il calcolo del valore attuale ed è quindi basata su un insieme di assunzioni ipotetiche relative ad eventi futuri ed azioni degli organi amministrativi della Società che non necessariamente potrebbero verificarsi nei termini e nei tempi previsti.

### Fondo svalutazione dei crediti

Il fondo svalutazione crediti riflette la stima della Direzione circa le perdite relative al portafoglio di crediti.



La stima del fondo svalutazione crediti è basata sulle perdite attese da parte della Società, determinate in funzione dell'esperienza passata per crediti simili, degli scaduti correnti e storici, delle perdite e degli incassi, dell'attento monitoraggio della qualità del credito e delle proiezioni circa le condizioni economiche e di mercato, in questo supportati da pareri dei consulenti legali che rappresentano la Società nelle fasi pre-contenzioso e contenzioso.

#### Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

La Società rileva le imposte correnti e differite/anticipate in funzione della normativa vigente. La rilevazione delle imposte richiede l'uso di stime e di assunzioni in ordine alle modalità con le quali interpretare, in relazione alle operazioni condotte nel corso dell'esercizio, le norme applicabili ed il loro effetto sulla fiscalità dell'impresa. Inoltre, la rilevazione di imposte anticipate/differite richiede l'uso di stime in ordine alla stima dei redditi imponibili prospettici e alla loro evoluzione oltre che alle aliquote di imposta effettivamente applicabili. Tali attività vengono svolte mediante analisi delle transazioni intercorse e dei loro profili fiscali, anche mediante il supporto, ove necessario, di consulenti esterni per le varie tematiche affrontate e tramite simulazioni circa i redditi prospettici ed analisi di sensitività degli stessi.

#### Piani a benefici definiti

Il Trattamento di Fine Rapporto (TFR) è classificabile come un piano a benefici definiti per la parte maturata fino al 31 dicembre 2006. La Direzione utilizza diverse assunzioni statistiche e fattori valutativi con l'obiettivo di anticipare gli eventi futuri per il calcolo degli oneri, delle passività e delle attività relative a tali piani. Le assunzioni riguardano il tasso di sconto e i tassi dei futuri incrementi retributivi. Inoltre, anche gli attuari consulenti della Società utilizzano fattori soggettivi, come per esempio i tassi relativi alla mortalità e alle dimissioni.

#### Passività potenziali e fondi rischi

La Società è soggetta a cause di varia natura (legali, fiscali, giuslavoristiche) che possono derivare da problematiche complesse e difficili, che sono soggette a un diverso grado di incertezza, inclusi i fatti e le circostanze inerenti a ciascuna causa, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili.

Stante le incertezze inerenti tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che potrebbe derivare da tali controversie.

Conseguentemente, la Direzione, sentito il parere dei propri consulenti legali e degli esperti in materia fiscale, accerta una passività a fronte di tali contenziosi quando ritiene probabile che si verificherà un esborso finanziario e quando l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle note di bilancio.



**SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA****NOTA 1 ATTIVITÀ MATERIALI**

Al 1° gennaio 2019 le attività materiali, al netto dei relativi fondi di ammortamento, risultavano costituite come segue:

Descrizione	01.01.2019		
	Costo	Fondo ammortamento	Valore di bilancio
Terreni e fabbricati	23.834.530	(7.941.416)	15.893.114
Impianti e macchinario	619.360	(368.452)	250.908
Attrezzature industriali e commerciali	70.970	(67.204)	3.766
Altri beni:			
Materiale rotabile	532.727.399	(198.695.513)	334.031.886
Mobili e arredi, macchine ufficio, migliori beni di terzi	2.210.933	(1.594.538)	616.395
<b>Totale altri beni</b>	<b>534.938.332</b>	<b>(200.290.051)</b>	<b>334.648.281</b>
Immobilizzazioni in corso e acconti			
<b>Totale</b>	<b>559.463.192</b>	<b>(208.667.123)</b>	<b>350.796.069</b>

La movimentazione avutasi nel corso del 2019 è di seguito illustrata:

Descrizione	Terreni e fabbricati	Impianti e Macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni		Immobiliz. in corso e acconti	Totale
				Materiale rotabile	Mobili e arr., macch. uff. migliori beni terzi		
<b>Valore netto al 01.01.2019</b>	<b>15.893.114</b>	<b>250.908</b>	<b>3.766</b>	<b>334.031.886</b>	<b>616.395</b>		<b>350.796.069</b>
Investimenti finanziati con mezzi propri		102.703		158.800		9.508.520	<b>9.770.023</b>
Quote di Ammortamento	(384.363)	(68.090)	(484)	(23.998.095)	(153.845)		<b>(24.604.877)</b>
<b>Valore netto al 31.12.2019</b>	<b>15.508.751</b>	<b>285.521</b>	<b>3.282</b>	<b>310.192.591</b>	<b>462.550</b>	<b>9.508.520</b>	<b>335.961.215</b>

Pertanto al 31 dicembre 2019 le attività materiali, al netto dei relativi fondi di ammortamento, risultavano costituite come segue:

Descrizione	31.12.2019		
	Costo	Fondo ammortamento	Valore di bilancio
Terreni e fabbricati	23.834.530	(8.325.779)	15.508.751
Impianti e macchinario	722.063	(436.542)	285.521
Attrezzature industriali e commerciali	70.970	(67.688)	3.282
Altri beni:			
Materiale rotabile	532.886.199	(222.693.608)	310.192.591
Mobili e arredi, macchine ufficio, migliori beni di terzi	2.210.933	(1.748.383)	462.550
<b>Totale altri beni</b>	<b>535.097.132</b>	<b>(224.441.991)</b>	<b>310.655.141</b>
Immobilizzazioni in corso e acconti	9.508.520		9.508.520
<b>Totale</b>	<b>569.233.215</b>	<b>(233.272.000)</b>	<b>335.961.215</b>

La movimentazione dell'esercizio 2020 è di seguito illustrata:

Descrizione	Terreni e fabbricati	Impianti e Macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni		Immobiliz. in corso e acconti	Totale
				Materiale rotabile	Mobili e arr., macch. uff. migliori beni terzi		
<b>Valore netto al 01.01.2020</b>	<b>15.508.751</b>	<b>285.521</b>	<b>3.282</b>	<b>310.192.591</b>	<b>462.550</b>	<b>9.508.520</b>	<b>335.961.215</b>
Investimenti finanziati con mezzi propri				42.996.196	1.103	20.164.937	<b>63.162.236</b>
Trasferimenti valore lordo				4.226.009		(4.226.009)	
Rivalutazioni/Svalutazioni				(450.249)			<b>(450.249)</b>
Dismissioni: Alienazioni Lorde	(287.831)						<b>(287.831)</b>
Quote di Ammortamento	(384.362)	(64.134)	(484)	(22.308.017)	(118.380)		<b>(22.875.377)</b>
<b>Valore netto al 31.12.2020</b>	<b>14.836.558</b>	<b>221.387</b>	<b>2.798</b>	<b>334.656.530</b>	<b>345.273</b>	<b>25.447.448</b>	<b>375.509.994</b>

Pertanto al 31 dicembre 2020 le attività materiali, al netto dei relativi fondi di ammortamento, risultano costituite come segue:

Descrizione	31.12.2020		
	Costo	Fondo ammortamento	Valore di bilancio
Terreni e fabbricati	23.546.699	(8.710.141)	14.836.558
Impianti e macchinario	722.063	(500.676)	221.387
Attrezzature industriali e commerciali	70.970	(68.172)	2.798
Altri beni:			
Materiale rotabile	579.658.155	(245.001.625)	334.656.530
Mobili e arredi, macchine ufficio, migliori beni di terzi	2.212.036	(1.866.763)	345.273
<b>Totale altri beni</b>	<b>581.870.191</b>	<b>(246.868.388)</b>	<b>335.001.803</b>
Immobilizzazioni in corso e acconti	25.447.448		25.447.448
<b>Totale</b>	<b>631.657.371</b>	<b>(256.147.377)</b>	<b>375.509.994</b>

### Terreni e fabbricati

La voce “Terreni e fabbricati” si riferisce principalmente ai valori netti residui al 31 dicembre 2020 dell’immobile di Piazzale Cadorna per 8.577 migliaia di Euro, dei terreni siti nel comune di Saronno per 3.329 migliaia di Euro e nel comune di Garbagnate Milanese per 1.076 migliaia di Euro, dei box auto siti nel comune di Milano per 871 migliaia di Euro e dell’immobile sito nel comune di Iseo per 673 migliaia di Euro.

### Altri beni

L’investimento dell’esercizio, pari a 42.996 migliaia di Euro riguarda:

- per 38.034 migliaia di Euro, 4 rotabili FLIRT TILO; a seguito dell’immissione in servizio, sono stati trasferiti alla categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell’esercizio precedente, pari a 4.226 migliaia di Euro, i quattro rotabili sono locati a Trenord;
- per 3.788 migliaia di Euro, 2 locomotive E744 EffiShunter; le locomotive sono noleggiate a DB Cargo Italia;
- per 1.174 migliaia di Euro, il riscatto di 8 locomotive DE520 noleggiate a DB Cargo Italia e a Trenord.

La categoria “materiale rotabile” riguarda è così composta:

Tipologia	Val Netto
<b>Treni</b>	
n.26 TAF	12.865.311
n.2 TSR	7.010.334
n.7 TSR a 6 casse	73.769.482
n.10 TSR a 4 casse	90.694.062
n.8 CSA	27.508.720
n.10 CORADIA a 6 casse	59.104.063
n.4 FLIRT TILO	42.114.000
	<b>313.065.972</b>
<b>Locomotive</b>	
n.8 Loc. E 483	14.673.558
n.14 Loc. DE520	998.190
n.1 Loc. ES64 F4	2.150.880
n.2 Loc. EFFISHUNTER EFF1000	3.767.930
	<b>21.590.558</b>
<b>TOTALE</b>	<b>334.656.530</b>

Gli investimenti in mobili, arredi, macchine ufficio sono relativi ad arredi per gli uffici della Società siti in Milano – Piazzale Cadorna.

### Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli investimenti nella voce immobilizzazioni in corso e acconti, pari a 20.165 migliaia di Euro, sono attribuibili agli acconti pagati per l'acquisto di 6 elettrotreni alimentati ad idrogeno (14.160 migliaia di Euro), 5 rotabili FLIRT TILO (1.057 migliaia di Euro) e 2 locomotive E744 EffiShunter (842 migliaia di Euro), nonché agli acconti pagati per le attività di revamping dei rotabili TAF (3.770 migliaia di Euro) e dei DE520 (307 migliaia di Euro).

Qualora le attività materiali fossero state contabilizzate al netto dei relativi contributi in conto capitale (Nota 14), l'effetto sul bilancio al 31 dicembre 2020 sarebbe stato il seguente:

2020	Valore di bilancio	Contributo	Valore al netto del contributo
Terreni e fabbricati	14.836.558	(5.361.856)	9.474.702
Impianti e macchinario	221.387		221.387
Attrezzature industriali e commerciali	2.798		2.798
Altri beni	335.001.803	(2.328.947)	332.672.856
Immobilizzazioni in corso e acconti	25.447.448		25.447.448
<b>Totale attività materiali</b>	<b>375.509.994</b>	<b>(7.690.803)</b>	<b>367.819.191</b>

La Direzione non ha identificato indicatori che determinino la necessità di attivare un test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione delle attività materiali trattandosi di beni principalmente destinati all'espletamento del trasporto pubblico locale attraverso contratti di *leasing* in vigore.

## NOTA 2 ATTIVITÀ IMMATERIALI

Al 1° gennaio 2019 le attività immateriali risultavano così costituite:

Descrizione	01.01.2019		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	2.144.915		2.144.915
Altre	1.887.634	(946.639)	940.995
<b>Totale attività immateriali</b>	<b>4.032.549</b>	<b>(946.639)</b>	<b>3.085.910</b>

La movimentazione avutasi nel corso del 2019 è di seguito illustrata:

Descrizione	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Totale
<b>Valore Netto al 01.01.2019</b>	<b>2.144.915</b>	<b>940.995</b>	<b>3.085.910</b>
Investimenti finanziati con mezzi propri	701.822	553.267	1.255.089
Trasferimenti valore lordo	(2.008.548)	2.008.548	
Quote di Ammortamento		(834.368)	(834.368)
<b>Valore netto al 31.12.2019</b>	<b>838.189</b>	<b>2.668.442</b>	<b>3.506.631</b>

Pertanto al 31 dicembre 2019 le attività immateriali risultavano così costituite:

Descrizione	31.12.2019		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	838.189		838.189
Altre	4.449.449	(1.781.007)	2.668.442
<b>Totale attività immateriali</b>	<b>5.287.638</b>	<b>(1.781.007)</b>	<b>3.506.631</b>

La movimentazione dell'esercizio 2020 è di seguito illustrata:

Descrizione	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Totale
<b>Valore Netto al 01.01.2020</b>	<b>838.189</b>	<b>2.668.442</b>	<b>3.506.631</b>
Investimenti finanziati con mezzi propri	713.819	685.181	1.399.000
Trasferimenti valore lordo	(492.468)	492.468	
Quote di Ammortamento		(812.996)	(812.996)
<b>Valore netto al 31.12.2020</b>	<b>1.059.540</b>	<b>3.033.095</b>	<b>4.092.635</b>

Pertanto al 31 dicembre 2020 le immobilizzazioni immateriali risultano così costituite:

Descrizione	31.12.2020		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.059.540		1.059.540
Altre	5.627.098	(2.594.003)	3.033.095
<b>Totale attività immateriali</b>	<b>6.686.638</b>	<b>(2.594.003)</b>	<b>4.092.635</b>

### Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli incrementi della voce “Immobilizzazioni in corso e acconti”, pari a 714 migliaia di Euro, si riferiscono principalmente all’attività di *upgrade* del modulo BW SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 286 migliaia di Euro, all’attivazione di moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP HR, per 116 migliaia di Euro, all’implementazioni di moduli aggiuntivi SAP che FNM utilizza nell’ambito del *service* amministrativo per 162 migliaia di Euro e, infine, all’estensione del sistema applicativo SAP a tre società del Gruppo per 85 migliaia di Euro.

Si evidenzia che nel corso dell’esercizio, essendosi completate le attività di progetto, con l’avvenuta messa a disposizione dei moduli implementati, sono stati trasferiti dalla categoria in esame alla voce “Altre” i costi sostenuti nell’esercizio 2019 in relazione a moduli aggiuntivi di SAP che FNM utilizza nell’ambito del *service* amministrativo, per 124 migliaia di Euro, alla creazione della nuova piattaforma intranet, per 96 migliaia di Euro, al *software* gestionale SAP gestito da FNM e utilizzato da Trenord, per 68 migliaia di Euro, all’attivazione di moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP HR, per 63 migliaia di Euro, e dei moduli di riconciliazione saldi *intercompany* e consolidamento, per 62 migliaia di Euro, nonché ad attività progettuali relative a strumenti di *cyber security* per 56 migliaia di Euro.

Nel complesso, le immobilizzazioni in corso e acconti al 31 dicembre 2020 si riferiscono principalmente all’attività di *upgrade* del modulo BW SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 435 migliaia di Euro, a moduli aggiuntivi di SAP che FNM utilizza nell’ambito del *service* amministrativo per 140 migliaia di Euro, a moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP HR per 128 migliaia di Euro, alla migrazione alla piattaforma *G-Suite* per 88 migliaia di Euro, all’estensione del sistema applicativo SAP a tre società del Gruppo per 85 migliaia di Euro, alle attività relative a strumenti di *identity assessment* per 73 migliaia di Euro, allo sviluppo del *software* utilizzato da FNM per la gestione degli enti aziendali per 45 migliaia di Euro nonché al *software* gestionale SAP gestito da FNM e utilizzato da Trenord per 28 migliaia di Euro.

### Altre

Gli incrementi dell’esercizio (685 migliaia di Euro) sono principalmente attribuibili ai moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP, gestito da FNM e utilizzato da Trenord S.r.l., per 201 migliaia di Euro, all’attivazione dei moduli SAP per riconciliazione dei saldi *intercompany* e consolidamento, per 181 migliaia di Euro, a moduli aggiuntivi di SAP che FNM utilizza nell’ambito del *service* amministrativo, per 130 migliaia di Euro, e allo sviluppo del *software*

gestionale per la gestione della circolazione ferroviaria, per 79 migliaia di Euro, all'implementazione dell'applicativo *Servicenow* per 77 migliaia di Euro.

I trasferimenti si riferiscono a quanto commentato alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti".

La Direzione non ha identificato indicatori che determinino la necessità di attivare un test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione delle attività immateriali.

### NOTA 3 DIRITTO D'USO

Al 1° gennaio 2019 la voce "Diritto d'uso", rilevata a seguito dell'adozione del principio contabile IFRS 16, risultava così costituita:

Descrizione	01.01.2019		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	67.862		67.862
Diritto d'uso fabbricati	2.595.410		2.595.410
Diritto d'uso altri beni	247.565		247.565
<b>Totale</b>	<b>2.910.837</b>		<b>2.910.837</b>

La movimentazione dell'esercizio 2019 è stata la seguente:

Descrizione	Diritto d'uso software	Diritto d'uso fabbricati	Diritto d'uso materiale rotabile	Diritto d'uso altri beni	Totale
<b>Valore Netto al 01.01.2019</b>	<b>67.862</b>	<b>2.595.410</b>		<b>247.565</b>	<b>2.910.837</b>
Acquisizioni			3.166.946	137.515	<b>3.304.461</b>
Dismissioni Costo Storico				(13.436)	<b>(13.436)</b>
Dismissioni Ammortamento cumulato				3.023	<b>3.023</b>
Quote di Ammortamento	(37.563)	(535.638)	(85.593)	(106.241)	<b>(765.035)</b>
<b>Valore netto al 31.12.2019</b>	<b>30.299</b>	<b>2.059.772</b>	<b>3.081.353</b>	<b>268.426</b>	<b>5.439.850</b>

Al 31 dicembre 2019 la voce "Diritto d'uso" risultava pertanto costituito come segue:

Descrizione	31.12.2019		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	67.862	(37.563)	30.299
Diritto d'uso fabbricati	2.595.410	(535.638)	2.059.772
Diritto d'uso materiale rotabile	3.166.946	(85.593)	3.081.353
Diritto d'uso altri beni	371.644	(103.218)	268.426
<b>Totale</b>	<b>6.201.862</b>	<b>(762.012)</b>	<b>5.439.850</b>

La movimentazione dell'esercizio 2020 è stata la seguente:

Descrizione	Diritto d'uso software	Diritto d'uso fabbricati	Diritto d'uso materiale rotabile	Diritto d'uso altri beni	Totale
<b>Valore Netto al 01.01.2020</b>	<b>30.299</b>	<b>2.059.772</b>	<b>3.081.353</b>	<b>268.426</b>	<b>5.439.850</b>
Acquisizioni	95.254		4.907.500	77.592	<b>5.080.346</b>
Dismissioni Costo Storico	(51.449)			(39.479)	<b>(90.928)</b>
Dismissioni Ammortamento cumulato	51.449			34.852	<b>86.301</b>
Quote di Ammortamento	(32.978)	(535.638)	(1.278.139)	(119.707)	<b>(1.966.462)</b>
<b>Valore netto al 31.12.2020</b>	<b>92.575</b>	<b>1.524.134</b>	<b>6.710.714</b>	<b>221.684</b>	<b>8.549.107</b>

Al 31 dicembre 2020 la voce "Diritto d'uso" risulta pertanto costituita come segue:

Descrizione	31.12.2020		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	111.667	(19.092)	92.575
Diritto d'uso fabbricati	2.595.410	(1.071.276)	1.524.134
Diritto d'uso materiale rotabile	8.074.446	(1.363.732)	6.710.714
Diritto d'uso altri beni	409.757	(188.073)	221.684
<b>Totale</b>	<b>11.191.280</b>	<b>(2.642.173)</b>	<b>8.549.107</b>

La voce “Diritto d’uso materiale rotabile” comprende la locazione di 4 locomotive Bombardier E494 TRAXX DC, l’incremento dell’esercizio deriva dalla proroga della durata contrattuale di 3 esercizi, oltre l’immissione in servizio di una locomotiva.

I canoni di locazione che sono stati rilevati a conto economico in quanto aventi per oggetto beni di modico valore o riferibili a contratti con scadenza entro i 12 mesi sono di seguito riportati:

Canoni di locazione per beni <i>low value</i> e contratti <i>short term</i>	beni <i>low value</i>	contratti <i>short term</i>
Canoni per postazioni di lavoro e altri dispositivi	397	
Canoni di locazione auto		17
Altri canoni	10	
<b>Totale a Conto economico</b>	<b>407</b>	<b>17</b>

I proventi derivanti da sub-leasing di attività consistenti nel diritto d’uso sono interamente attribuibili alla locazione a DB Cargo di 4 locomotive Bombardier E494 TRAXX DC per un importo pari a 1.543 migliaia di Euro.

## NOTA 4 PARTECIPAZIONI

Al 31 dicembre 2020 le partecipazioni ammontano ad 181.351 migliaia di Euro con un incremento di 84.355 migliaia di Euro a seguito delle movimentazioni avvenute nell’esercizio e di seguito commentate.

Nelle seguenti tabelle viene riepilogata la composizione della voce in esame:

Descrizione	31.12.2019			Variazioni 2020				31.12.2020		
	Costo	(Svalutazione )	Valore a bilancio	Incrementi	(Decrementi)	Riclassifiche	(Svalut./Ripristini di valore)	Costo	(Svalutazione )	Valore a bilancio
Partecipazioni in imprese controllate	50.718.413	(5.650.189)	45.068.224	515.377	(10.329)		(2.230.000)	51.223.461	(7.880.189)	43.343.272
Partecipazioni in joint venture	49.701.794	(841.120)	48.860.674		(229.488)		(23.512)	49.472.306	(864.632)	48.607.674
Partecipazioni in imprese collegate	3.066.706	0	3.066.706	492.031				3.558.737		3.558.737
Partecipazioni in altre imprese				85.841.614				85.841.614		85.841.614
<b>Totale partecipazioni</b>	<b>103.486.913</b>	<b>(6.491.309)</b>	<b>96.995.604</b>	<b>86.849.022</b>	<b>(239.817)</b>		<b>(2.253.512)</b>	<b>190.096.118</b>	<b>(8.744.821)</b>	<b>181.351.297</b>

### Partecipazioni in imprese controllate

Il dettaglio delle partecipazioni in imprese controllate è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2019			Variazioni 2020				31.12.2020		
	Costo	(Svalutazione )	Valore a bilancio	Incrementi	(Decrementi)	Riclassifiche	(Svalut./Ripristini di valore)	Costo	(Svalutazione )	Valore a bilancio
FERROVIENORD S.p.A.	4.571.732	(234.548)	4.337.184					4.571.732	(234.548)	4.337.184
FNM Autoservizi S.p.A.	16.274.641	(4.624.641)	11.650.000					16.274.641	(4.624.641)	11.650.000
NORD_ING S.r.l.	10.329		10.329		(10.329)					
Nuovo Trasporto Triveneto S.r.l.	248.000	(148.000)	100.000					248.000	(148.000)	100.000
La Linea S.p.A.	5.576.152	(94.000)	5.482.152				(1.860.000)	5.576.152	(1.954.000)	3.622.152
Azienda Trasporti Verona S.r.l.	21.001.000	(549.000)	20.452.000				(220.000)	21.001.000	(769.000)	20.232.000
E-Vai S.r.l.	2.036.559		2.036.559				(150.000)	2.036.559	(150.000)	1.886.559
Malpensa Intermodale S.r.l.	500.000		500.000	365.377				865.377		865.377
Malpensa Distripark S.r.l.	500.000		500.000					500.000		500.000
FNMPAY S.p.A.				150.000				150.000		150.000
<b>Totale partecipazioni in imprese controllate</b>	<b>50.718.413</b>	<b>(5.650.189)</b>	<b>45.068.224</b>	<b>515.377</b>	<b>(10.329)</b>		<b>(2.230.000)</b>	<b>51.223.461</b>	<b>(7.880.189)</b>	<b>43.343.272</b>

## Impairment Test

L'impatto del COVID-19 sull'operatività e sull'andamento economico di alcune partecipate operanti nel settore del trasporto passeggeri su gomma e su rotaia, ha costituito un *trigger event*, che ai sensi dello IAS 36, ha richiesto la verifica della recuperabilità del valore di carico di tali partecipazioni.

Infatti i divieti alla mobilità e alla circolazione, nonché la chiusura dell'attività scolastica, previsti dalle disposizioni emanate, hanno generato una significativa riduzione della domanda di trasporto e conseguentemente dei ricavi da traffico. Gli effetti economici sull'anno in corso sono stati attenuati dalle Leggi emanate al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico. Inoltre tutte le società del Gruppo hanno attivato azioni per contenere gli impatti negativi dell'emergenza, attraverso la riduzione delle principali voci di costo.

In tale contesto, gli Amministratori, con il supporto di un esperto indipendente, hanno sottoposto a test di *impairment* tutte le partecipazioni in società controllate operanti nel trasporto su gomma e la partecipazione a controllo congiunto in Trenord S.r.l. operante nel trasporto passeggeri su rotaia.

### La Linea S.p.A.

La società controllata La Linea S.p.A. opera attualmente come subaffidataria di servizi di TPL su gomma nei bacini di Verona, Padova e Venezia, e svolge, tramite la controllata Martinibus, servizio di trasporto turistico nell'area di Venezia.

Il valore recuperabile della partecipazione, considerato come valore d'uso, è stato determinato mediante l'applicazione di due scenari alternativi, con medesima probabilità di accadimento.

I flussi di cassa futuri attesi utilizzati in tale analisi sono desunti dal piano pluriennale approvato in data 2 marzo 2021 dagli amministratori della partecipata per il periodo 2021-2030. Tale piano prevede diverse assunzioni di aggiudicazione o modifica dei servizi nei bacini di attuale competenza, ossia nei bacini di Belluno, Padova, Venezia e Verona.

Prevede, altresì, la ripresa dei volumi di produzione pre pandemia nel 2022, ad eccezione dei servizi di trasporto turistico svolti dalla controllata MartiniBus per i quali è atteso un progressivo ritorno a tali livelli nel 2024.

Ai fini dell'esercizio di impairment, stante l'incertezza connessa con l'esito della gara per il servizio di trasporto pubblico di Venezia (cui hanno partecipato La Linea ed un altro operatore concorrente), è stato considerato un secondo scenario che non prevede l'aggiudicazione della gara di cui al punto a), con una conseguente riduzione sia dei flussi operativi connessa al minor perimetro di attività sia dei flussi di investimento previsti nello scenario di aggiudicazione della suddetta gara.

Infine, per la stima del valore d'uso si è considerato per entrambi gli scenari un periodo di previsione di cinque anni (2021-2025) con stima del *terminal value* nel 2026.



Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 6,32% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di comparabili del settore.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata ha evidenziato valore recuperabile, attraverso la configurazione del valore d'uso, pari a 3.625 migliaia di Euro e conseguentemente un *impairment loss* del valore della partecipazione pari a 1.860 migliaia di Euro.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value* di tale partecipazione non si discosti significativamente dal valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC e di un tasso di crescita *g-rate* nel calcolo del valore terminale. Di seguito riportiamo le svalutazioni in milioni di Euro che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell' <i>impairment</i> di LA LINEA						
		WACC				
		5,32%	5,82%	6,32%	6,82%	7,32%
g rate	-1,0%	-1,49	-1,89	-2,22	-2,52	-2,78
	-0,5%	-1,23	-1,68	-2,05	-2,38	-2,66
	0,0%	-0,93	-1,43	-1,86	-2,21	-2,62
	0,5%	-0,56	-1,14	-1,62	-2,03	-2,37
	1,0%	-0,10	-0,79	-1,35	-1,80	-2,19

Affinché non si abbia un *impairment loss* andrebbe considerato un WACC non superiore al 4,59% e un *g-rate* almeno pari al +2,57%.

#### A.T.V. S.r.l.

A.T.V. S.r.l., in qualità di affidataria, svolge i servizi di trasporto pubblico su gomma urbano nei comuni di Verona e Legnago ed extraurbano in tutta la relativa provincia.

La scadenza del contratto di servizio in vigore, originariamente prevista per il 30 giugno 2019, è stata prorogata fino al 31 dicembre 2021. In precedenza, il consiglio provinciale di Verona, in data 6 dicembre 2017, ha approvato il bando a procedura ristretta per la scelta del gestore ed entro la scadenza prevista a maggio 2018, ATV ha presentato la proposta per la manifestazione di interesse a partecipare alla gara pubblica di affidamento del servizio del trasporto pubblico locale (TPL) per una durata dell'appalto di 7 anni, con possibilità di rinnovo per ulteriori due anni. Tuttavia, con delibera 131 del Presidente della Provincia di Verona, a dicembre 2020, è stato formulato l'indirizzo di proseguire il procedimento di sospensione della gara, iniziato a settembre 2020 con le delibere in tal senso del Comune di Verona e del Comune di Legnago. L'art. 92 comma ter del DL 18/2020 ha infatti previsto la possibilità che tutte le procedure di affidamento in corso possano essere sospese sino ad un massimo di 12 mesi dal termine dell'emergenza. Le motivazioni citate nella delibera sono le incertezze legate agli scenari futuri del TPL veronese post COVID-19 e quelle relative all'evoluzione del progetto per la realizzazione della filovia urbana del Comune di Verona.

In tale contesto, il valore recuperabile della partecipazione, considerato come valore d'uso, è stato determinato mediante l'applicazione di un'analisi di due scenari con differenti probabilità di accadimento, basati su assunzioni relative all'aggiudicazione della gara per il contratto di servizio e all'economicità del bando di gara.

I flussi di cassa futuri attesi utilizzati in tale analisi sono desunti dal piano pluriennale per il periodo 2021-2030, (periodo corrispondente a dieci anni in ipotesi di aggiudicazione della gara), approvato in data 5 marzo 2021 dagli Amministratori della controllata. Tale piano include ipotesi di evoluzione dei ricavi e dei costi sulla base degli andamenti storici. Le previsioni economico-

finanziarie contenute nel piano predisposto dal management di ATV e prese a riferimento per l'esercizio dell'*impairment test* prevedono l'ipotesi di aggiudicazione del servizio tramite gara ad ATV a partire dal 2025 sulla base di un perimetro di servizi più ristretto rispetto a quello attualmente erogato da ATV per effetto dell'ipotizzata attivazione del servizio filoviario gestito da altro operatore. Si ipotizza l'aggiudicazione di entrambi i lotti della gara (urbano ed extraurbano), in virtù del ricorso al TAR, presentato da ATV in data 11 gennaio 2018, avverso il bando di gara e la relativa delibera della Giunta Provinciale di Verona, che contesta sia la tipologia di gara prevista dal bando sia l'articolazione della stessa in lotti. Si è ancora in attesa della fissazione della prima udienza.

Tra le assunzioni di tale piano, oltre a quanto sopra esposto, gli Amministratori di ATV hanno considerato:

- i) un incremento tariffario medio pari al 10% nell'anno 2022 applicato a tutti i ricavi da traffico,
- ii) ritorno a volumi di ricavo da traffico pre pandemia nel 2023;
- iii) incremento della domanda pari all'1% medio annuo;
- iv) dal 2025, produzione e corrispettivo base coerente con quanto ad oggi previsto dalla procedura di gara.

Come anticipato, l'esercizio di *impairment* è stato determinato mediante l'applicazione di due scenari alternativi, con differenti probabilità di accadimento.

In particolare, nel primo scenario, dato l'orientamento dei nuovi target dei bandi di gara, che avvantaggiano gli operatori che effettuano investimenti in autobus ecosostenibili (al momento più onerosi a parità di contribuzione pubblica) le condizioni del bando potrebbero essere non economicamente convenienti, in quanto il contratto di servizio non consentirebbe di remunerare adeguatamente tali elevati investimenti. In questo caso ATV, in assenza di rivisitazione delle condizioni economiche del bando di gara o di una più elevata contribuzione pubblica agli investimenti in autobus ad emissioni ridotte, non parteciperebbe alla gara ed opererebbe sino all'avvio del servizio da parte del nuovo affidatario previsto per 1° gennaio 2025; tale ipotesi prevederebbe conseguentemente la liquidazione della società nel 2025.

Nel secondo scenario si prevede che, date le condizioni di gara effettivamente non convenienti, la gara vada deserta e, sino a quando la stazione appaltante non avrà bandito una nuova gara, ATV proseguirebbe la propria attività di TPL sino a fine piano (2030) e quindi successivamente liquidata. Questo scenario ha previsto la predisposizione di un piano di investimenti che esclude quelli in autobus ecosostenibili che ATV avrebbe dovuto sostenere per partecipare alla gara e che ripristina condizioni di operatività che non prevedono l'attivazione della filovia.

In considerazione della non economicità della gara gli Amministratori di FNM, nell'esecuzione dell'*impairment test*, hanno attribuito una probabilità di realizzazione significativamente più elevata al primo scenario.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 6,32% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di comparabili del settore.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata ha evidenziato un valore recuperabile, attraverso la configurazione del valore d'uso, pari ad Euro 20.342 migliaia e conseguentemente un *impairment loss* del valore della partecipazione pari a 220 migliaia di Euro.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value* di tale partecipazione non si discosti significativamente dal valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC. Di seguito riportiamo la variazione dell'*impairment loss* in milioni di Euro che si avrebbe al variare di tale parametro:

Sensitivity Analysis al WACC				
WACC				
5,32%	5,82%	6,32%	6,82%	7,32%
0,30	0,04	- 0,22	-0,45	-0,68

Affinché non si abbia un *impairment loss* andrebbe considerato un WACC non superiore al 5,80%.

*FNM Autoservizi S.p.A.*

La controllata opera attualmente in qualità di concessionaria di quote dei servizi di trasporto pubblico su gomma nelle province di Varese e Brescia, e in qualità di titolare in A.T.I. con ASF Autolinee del Contratto di Servizio in provincia di Como, oltre che come operatore di supporto a Trenord per attività di “sostitutive treno”.

Il valore recuperabile della partecipazione, considerato come valore d'uso, è stato determinato mediante l'applicazione di due scenari alternativi con differenti probabilità di accadimento.

I flussi di cassa futuri attesi utilizzati in tale analisi sono desunti dal piano pluriennale approvato dal CdA della società in data 26 febbraio 2021.

Tale piano prevede che il servizio di trasporto pubblico locale oggi operato nei bacini di Varese, Como e Brescia sarà oggetto di affidamento tramite gara di prossima pubblicazione; si assume che il servizio possa essere affidato ai nuovi gestori in tutti i bacini a partire dal 1° gennaio 2025.

Si assume che il Gruppo FNM, qualora nuovo aggiudicatario del servizio a partire dal 2025, operi tali servizi tramite una nuova società (NewCo.) e non tramite FNM Autoservizi, che cesserà l'operatività il 31 dicembre 2024 e verrà successivamente liquidata.

Sulla base di tali flussi è stata elaborata un'analisi multi-scenario che poggia sulla manifestazione di due eventi, che muovono dalla gara per l'aggiudicazione dei servizi di TPL nei bacini di Varese, Como e Brescia. Gli eventi riguardano pertanto l'aggiudicazione o meno della gara e configurano rispettivamente due scenari:

- la controllata si aggiudica la gara; è pertanto prevista la costituzione di una NewCo che opererà come soggetto aggiudicatario della gara la cessazione dell'attività di FNMA a termine del 2024, con la successiva liquidazione del capitale investito nel 2025;
- la gara non viene bandita e, quindi, la controllata prosegue l'attività sino a fine piano (2030); in tale ipotesi la controllata rimpiazzerà la flotta in essere con autobus a metano.

L'orizzonte temporale di previsione esplicita del primo scenario va dal 2021 al 2024, con la cessazione dell'attività a fine 2024 e successiva liquidazione del capitale investito nel 2025. Per il secondo scenario l'orizzonte di previsione esplicita arriva al 2030 con liquidazione del capitale investito al 2031.

In considerazione della futura indizione di gara, gli Amministratori della Società, nell'esecuzione dell'*impairment test*, hanno attribuito una probabilità di realizzazione significativamente più elevata al primo scenario.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 6,32% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio

sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di società quotate del settore. Per il periodo oltre l'orizzonte di piano è previsto un tasso di crescita nullo.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata non ha evidenziato *impairment losses*.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC. Di seguito riportiamo i valori di *cover* che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC				
WACC				
5,32%	5,82%	6,32%	6,82%	7,32%
5,46	5,18	4,91	4,65	4,40

Il WACC di *break even* che conduce ad un valore di *cover* pari a zero risulta pari a 20,75%.

#### E-Vai S.r.l.

Il valore recuperabile della partecipazione, considerato come valore d'uso, è stato determinato utilizzando i flussi di cassa futuri attesi desunti dal piano pluriennale approvato in data 25 febbraio 2021 dagli Amministratori della partecipata per il periodo 2021-2030 che includono ipotesi di sviluppo degli attuali servizi:

- car sharing tradizionale (modello 1.0);
- servizi di noleggio per comunità (modello 2.0);
- servizi di noleggio per pendolari e imprese (modello 3.0);
- servizi di noleggio corporate (modello 4.0).

La valutazione non è stata determinata su un'analisi multi-scenario, in quanto la controllata non opera mediante contratti di Servizio, che implicano la partecipazione o meno a gare di servizio di Trasporto Pubblico Locale.

Il *terminal value* stimato è stato calcolato proiettando un flusso di EBITDA medio 2023-2025, per contenere gli effetti della crescita prevista in arco piano.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 6,70% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di società quotate del settore. Per il periodo oltre l'orizzonte di piano è previsto un tasso di crescita nullo.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata ha evidenziato un valore recuperabile, attraverso la configurazione del valore d'uso, pari a 1.886 migliaia di Euro e conseguentemente un *impairment loss* del valore della partecipazione pari a 150 migliaia di Euro.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value* di tale partecipazione non si discosti significativamente dal valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC e del tasso di crescita *g-rate*, nel calcolo del valore terminale. Di seguito riportiamo la variazione dell'*impairment*, in milioni di Euro, che si avrebbe al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di E-VAI						
		WACC				
		5,70%	6,20%	6,70%	7,20%	7,70%
g rate	-1,0%	0,00	- 0,21	- 0,40	- 0,56	- 0,71
	-0,5%	0,16	- 0,08	- 0,28	- 0,47	- 0,63
	0,0%	0,35	0,08	0,15	- 0,35	- 0,53
	0,5%	0,57	0,26	0,00	- 0,23	- 0,42
	1,0%	0,84	0,48	0,18	- 0,08	- 0,30

Affinché non si abbia un *impairment loss* andrebbe considerato un WACC non superiore al 6,37% e un *g-rate* non inferiore al +0,49%.

#### Altre variazioni delle partecipazioni

##### NORD\_ING S.r.l.

In data 10 giugno 2020, FNM S.p.A. ha ceduto le proprie quote, pari al 20% del capitale sociale a FERROVIENORD S.p.A., la società NORD\_ING S.r.l. è partecipata al 100% direttamente da FERROVIENORD S.p.A..

##### Malpensa Intermodale S.r.l.

In data 21 maggio 2020, in relazione alle perdite verificate dalla controllata nell'esercizio 2019, ricorrendo la fattispecie disciplinata dall'art.2482bis, la Società, in qualità di Socio Unico, ha provveduto al versamento in conto copertura perdite.

##### FNMPAY S.p.A.

In data 7 ottobre 2020 è stata costituita la società FNMPAY S.p.A. - interamente posseduta da FNM - la quale, previo ottenimento della necessaria autorizzazione della Banca d'Italia, presterà il servizio di convenzionamento di operazioni di pagamento di cui all'art. 1, comma 2, lett. h)-septies.1), numero 5) del D.Lgs. 385/1993. La controllata svolgerà un ruolo attivo nella gestione dell'accettazione dei pagamenti tramite POS (fisico e virtuale) da parte delle società del Gruppo FNM, che attualmente affidano tale attività a società terze, nonché di talune società esterne al Gruppo operanti nel settore dei trasporti, con focus prevalente nelle regioni del Nord Italia e della mobilità condivisa a livello nazionale. Ci si attende che la società, subordinatamente all'ottenimento della suddetta autorizzazione della Banca d'Italia, possa avviare la propria attività nel corso del corso del 2021.

#### Partecipazioni in joint venture

Il dettaglio delle partecipazioni in *joint venture* è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2019			Variazioni 2020				31.12.2020		
	Costo	(Svalutazione )	Valore a bilancio	Incrementi	(Decrementi)	Riclassifiche	(Svalut./Ripristini di valore)	Costo	(Svalutazione )	Valore a bilancio
NordCom S.p.A.	743.407		743.407					743.407		743.407
NORD ENERGIA S.p.A.	6.194.267		6.194.267					6.194.267		6.194.267
SeMS S.r.l. in liquidazione	253.000		253.000		(229.488)		(23.512)	23.512	(23.512)	
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	3.610.000		3.610.000					3.610.000		3.610.000
Trenord S.r.l.	38.060.000		38.060.000					38.060.000		38.060.000
<b>Totale partecipazioni in joint venture</b>	<b>48.860.674</b>		<b>48.860.674</b>		<b>(229.488)</b>		<b>(23.512)</b>	<b>48.631.186</b>	<b>(23.512)</b>	<b>48.607.674</b>

##### Sems S.r.l. in liquidazione

Il decremento della partecipazione, pari a 229 migliaia di Euro, è determinato dalla distribuzione del capitale sociale residuo derivante dal piano di riparto finale elaborato dai liquidatori in sede di bilancio finale di liquidazione alla data del 30 giugno 2020. L'attività è cessata in data 18 novembre 2020.

### Trenord S.r.l.

L'impatto del COVID-19 sull'operatività e sull'andamento economico della partecipata ha costituito un *trigger event*, che ai sensi dello IAS 36, ha richiesto la verifica della recuperabilità del valore di carico della partecipazione.

Il test di *impairment* è stato sviluppato utilizzando le proiezioni economico-finanziarie per il periodo 2021-2031 approvate dal CdA di Trenord in data 15 febbraio 2021.

Poiché l'attuale situazione di continua variabilità e incertezza sulle condizioni complessive generali oltre a quelle specifiche del settore di attività di Trenord a seguito della pandemia da COVID-19 rendono molto difficoltoso lo sviluppo di previsioni a medio lungo termine, fortemente condizionate dagli effetti della ripresa *post* pandemia, il management di Trenord ha sviluppato tre scenari differenti per le proiezioni 2021-2031 che si basano su due elementi di contesto, ossia (i) la proroga del Contratto di Servizio in vigore fino al 31 dicembre 2021 e (ii) l'affidamento a Trenord del nuovo Contratto di Servizio a decorrere dal 1° gennaio 2022 ovvero fino al 31 dicembre 2031. Tali ipotesi alla base del piano sono coerenti con quanto previsto dalla Legge Regionale n. 26 del 28 dicembre 2020, che ha disposto la proroga del vigente Contratto di Servizio per l'anno 2021 e che ha rettificato l'avviso di pre-informazione di affidamento diretto a Trenord del nuovo contratto di servizio per 10 anni, comunicando che il suddetto termine di 10 anni avrà decorrenza dal 1° gennaio 2022.

Si riportano inoltre le seguenti assunzioni alla base delle proiezioni economiche approvate dagli Amministratori di Trenord:

1. Domanda viaggiatori e dei ricavi da traffico: le stime per gli anni 2021-2022-2023 sono sviluppate a partire dal modello utilizzato per il monitoraggio della domanda rilevato nel 2020 e basato sulla classificazione dei clienti per diversi *cluster* di comportamento. Per gli anni successivi è stata ipotizzata una curva di ripresa dei viaggiatori trasportati con ipotesi di ritorno a livelli 2019
2. Corrispettivi da Contratto di Servizio: per l'anno 2021 il corrispettivo da contratto di servizio è stato stimato sulla base di quanto previsto dal contratto in vigore 2015-2021 con e senza misure compensative, quest'ultime ipotizzate con modalità analoghe a quanto accaduto per l'anno 2020. Per il periodo 2022-2031 il nuovo contratto di servizio prevederà ricavi da corrispettivo mediante definizione e calcolo del modello del Piano Economico Finanziario Regolatorio previsto dalla normativa di riferimento e dalla Delibera ART n.154/2019.
3. Altri elementi (Piano di Esercizio, costi operativi, investimenti, ecc...) sono stati sviluppati stabili nel tempo, indicizzati all'inflazione e agli adeguamenti contrattuali, senza ulteriori effetti incrementali e/o di espansione, in linea con quanto previsto dallo IAS 36.

In ragione dell'avviso di pre-informazione relativo all'affidamento a Trenord così come confermato anche dalla Legge Regionale n. 26 del 28 dicembre 2020, non è stato considerato uno scenario alternativo di mancata aggiudicazione della gara, bensì un unico scenario di aggiudicazione della gara coerentemente alle proiezioni approvate dagli Amministratori di Trenord.

Con riferimento invece al periodo oltre l'orizzonte di piano, è stato considerato un unico scenario di *going concern* con stima del *terminal value* sulla base di un flusso di EBITDA pari alla media degli anni 2021-2031 ed un EBIT ottenuto sottraendo dall'EBITDA medio gli ammortamenti, assunti pari agli investimenti. È stato considerato un solo scenario ai fini dell'esercizio di *impairment* in considerazione dell'attuale posizionamento di mercato della partecipata nel contesto economico di riferimento ed alla luce della complessità del servizio gestito che rendono, remota l'eventualità che si manifesti una cessazione del servizio al 2031.



Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 7,30% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di società quotate del settore. Per il periodo oltre l'orizzonte di piano è prudenzialmente previsto un tasso di crescita nullo.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata non ha evidenziato *impairment losses*.

È stata effettuata un'analisi di sensitività sia considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC che di un tasso di crescita *g-rate* nel calcolo del valore terminale.

Di seguito riportiamo le svalutazioni in milioni di Euro (con segno negativo) che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di TRENORD						
		WACC				
		7,30%	7,80%	8,30%	8,80%	9,30%
g rate	-1,0%	11,00	5,30	-	- 4,80	- 9,20
	-0,5%	13,00	6,90	1,40	- 3,60	- 8,20
	0,0%	15,20	8,80	3,00	- 2,30	- 7,10
	0,5%	17,70	10,90	4,70	- 0,80	- 5,80
	1,0%	20,70	13,30	6,70	0,90	- 4,40

Il WACC di *break even* che conduce ad un valore di *cover* pari a zero risulta pari a 8,58% e un *g-rate* del -5,76%.

Inoltre, come mero ulteriore esercizio di *sensitivity*, gli Amministratori hanno predisposto un esercizio di *impairment* ipotizzando, in sede di determinazione del *terminal value*, due differenti scenari cui è stata attribuita equa probabilità: *i*) un primo scenario di continuazione del servizio in *perpetuity* coerentemente con l'ipotesi base sopra descritta; *ii*) la mancata riassegnazione del contratto di servizio al termine del 2031 e la conseguente liquidazione del capitale investito operativo a fine piano a valore di libro così come previsto dalla normativa vigente.

Anche in presenza di questo scenario di *sensitivity* non si evidenziano *impairment losses*.

Si evidenzia che FNM S.p.A. si è impegnata a supportare patrimonialmente e finanziariamente la partecipata.

### Partecipazioni in imprese collegate

Il dettaglio delle partecipazioni in imprese collegate è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2019			Variazioni 2020				31.12.2020		
	Costo	(Svalutazione )	Valore a bilancio	Incrementi	(Decrementi)	Riclassifiche	(Svalut./ R ripristini di valore)	Costo	(Svalutazione )	Valore a bilancio
DB Cargo Italia S.r.l. Busforfun.com srl	3.066.706		3.066.706	492.031				3.066.706	492.031	3.066.706
<b>Totale partecipazioni in imprese collegate</b>	<b>3.066.706</b>		<b>3.066.706</b>	<b>492.031</b>				<b>3.558.737</b>		<b>3.558.737</b>

### BusForFun.Com

In data 26 novembre 2020 FNM ha acquisito il 24,7% delle quote del capitale sociale di Busforfun.com ("Busforfun"), startup innovativa attiva nel settore delle tecnologie per il turismo ed il *commuting*, con un investimento di 492 migliaia di Euro, per sostenerne lo sviluppo nel mercato italiano ed in quello internazionale.



Partecipazioni in altre imprese

Il dettaglio delle partecipazioni in altre imprese è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2019			Variazioni 2020				31.12.2020		
	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio	Incrementi	(Decrementi)	Riclassifiche	(Svalut./Ripristini di valore)	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.				85.841.614				85.841.614		85.841.614
<b>Totale partecipazioni in imprese collegate</b>				<b>85.841.614</b>				<b>85.841.614</b>		<b>85.841.614</b>

Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A.

In data 29 luglio 2020, è stato sottoscritto ed eseguito il contratto di acquisto della quota azionaria detenuta in Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (di seguito “MISE”), direttamente ed indirettamente, da ASTM, pari al 13,6% del capitale sociale, per un corrispettivo di 85,6 milioni di Euro (pari a 3,5 Euro per azione), di cui 78,3 milioni di Euro (pari a 3,2 Euro per azione) pagati in data 29 luglio 2020 e 7,3 milioni di Euro (pari a 0,3 Euro per azione) pagati in data 28 gennaio 2021.

MISE è la società concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione dell’Autostrada A7 Serravalle-Milano e delle Tangenziali Nord, Est e Ovest di Milano ai sensi della convenzione di concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007 (come modificata dall’atto aggiuntivo del 15 giugno 2016) tra MISE, in qualità di concessionario, e ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), in qualità di concedente.

Inoltre, in data 3 novembre 2020, FNM ha sottoscritto con Regione Lombardia il contratto di compravendita per l’acquisto dell’intera partecipazione detenuta da Regione Lombardia in MISE, pari all’82,4% del capitale sociale, per un corrispettivo complessivo di 519,2 milioni di Euro (pari a 3,5 Euro per azione).

In data 26 febbraio 2021, in esecuzione del contratto di compravendita, è stata perfezionata l’acquisizione dell’82,4% del capitale sociale di MISE da Regione Lombardia.

L’acquisizione si è perfezionata a seguito del soddisfacimento delle condizioni sospensive previste nel contratto di compravendita, tra cui l’ottenimento del nullaosta da parte dell’Autorità Antitrust competente e dell’autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi della concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007 tra MISE e ANAS S.p.A. (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

Contestualmente al perfezionamento dell’acquisizione dell’82,4% di MISE, Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (APL) – società concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell’autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico di Gaggiolo e delle opere connesse – è uscita dal perimetro di consolidamento di MISE per effetto della sottoscrizione e liberazione, in medesima data, da parte di Regione Lombardia di un aumento di capitale sociale di APL per complessivi 350 milioni di Euro e della conseguente diluizione al 36,66% del capitale sociale della partecipazione detenuta da MISE in APL, precedentemente partecipata al 79,29%

In considerazione della partecipazione del 13,6% del capitale sociale già acquisita da FNM il 29 luglio 2020, ed iscritta tra le partecipazioni in altre imprese al 31 dicembre 2020, ad esito dell’operazione perfezionatasi il 26 febbraio 2021, FNM detiene quindi una partecipazione rappresentativa del 96% del capitale sociale di MISE. Dal 26 febbraio 2021 quindi MISE sarà consolidata integralmente nel bilancio consolidato del Gruppo FNM sul quale si determineranno effetti significativi.

Si forniscono inoltre le seguenti informazioni relative alle partecipazioni possedute:

Descrizione	Tipologia	Valutazione	Capitale	Patrimonio netto (incluso risultato)	Utile/perdita	% possesso	Patrimonio netto detenuto	Valore a bilancio
FERROVIENORD S.p.A. Milano - p.le Cadoma n. 14	Controllata	Costo	5.250.000	37.199.576	2.449.087	100%	37.199.576	4.337.184
FNM Autoservizi S.p.A. Milano - p.le Cadoma 14	Controllata	Costo	3.000.000	17.777.358	1.193.091	100%	17.777.358	11.650.000
Nuovo Trasporto Triveneto S.r.l. Milano - p.le Cadoma 14	Controllata	Costo	10.000	79.249	(5.651)	100%	79.249	100.000
E-Vai S.r.l. Milano - p.le Cadoma 14	Controllata	Costo	2.000.000	1.063.465	(46.721)	100%	1.063.465	1.886.559
Malpensa Intermodale S.r.l. Milano - p.le Cadoma 14	Controllata	Costo	500.000	339.672	(160.328)	100%	339.672	865.377
Malpensa Distripark S.r.l. Milano - p.le Cadoma 14	Controllata	Costo	500.000	248.475	(213.178)	100%	248.475	500.000
Azienda Trasporti Verona S.r.l. Verona - Lungadige Galtarossa 5	Controllata	Costo	15.000.000	33.012.312	2.324.173	50%	16.506.156	20.232.000
La Linea S.p.A. Venezia - Via della Fisica 30	Controllata	Costo	3.160.000	7.163.498	337.252	51%	3.653.384	3.622.152
FNMPAY S.p.A Milano - p.le Cadoma 14	Controllata	Costo	150.000	102.585	(47.415)	100%	102.585	150.000
Trenord S.r.l. Milano - p.le Cadoma 14	Joint Venture	Costo	76.120.000	86.929.112	(7.045.185)	50%	43.464.556	38.060.000
NORD ENERGIA S.p.A. Milano - p.le Cadoma 14	Joint Venture	Costo	10.200.000	17.415.766	4.765.910	60%	10.449.460	6.194.267
NordCom S.p.A. Milano - p.le Cadoma 14	Joint Venture	Costo	5.000.000	13.960.483	547.496	58%	8.097.080	743.407
Omnibus Partecipazioni S.r.l. Milano - p.le Cadoma 14	Joint Venture	Costo	20.000	9.837.238	2.413.552	50%	4.918.619	3.610.000
Busforfun.com Srl Venezia - Via Bottenigo 217	Joint Venture	Costo	13.280	395.194	(186.147)	24,7%	97.613	492.031
DB Cargo Italia S.r.l. Milano - p.le Cadoma 14	Collegata	Costo	3.000.100	25.462.949	4.571.937	40%	10.185.180	3.066.706
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. Assago - Via del Bosco Rinnovato 4/b	Altre imprese	Costo	93.600.000	606.996.408	5.041.215	13,6%	82.551.511	85.841.614

Si rimanda alla relazione sulla gestione per un commento circa l'andamento delle partecipate e di quelle controllate, controllate a controllo congiunto e collegate.

## NOTA 5 CREDITI FINANZIARI CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione dettagliata al 31 dicembre 2020 è specificata nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2020		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti finanziari Fondo svalutazione crediti finanziari		38.323 (38.323)	38.323 (38.323)
<b>Crediti finanziari</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Finanziamento La Linea Crediti conti correnti verso controllate (MENO) Fondo Impairment IFRS 9	933.333	233.333 273.916 (5.989)	1.166.666 273.916 (5.989)
<b>Crediti finanziari verso parti correlate (Nota 34)</b>	<b>933.333</b>	<b>501.260</b>	<b>1.434.593</b>
<b>Totale</b>	<b>933.333</b>	<b>501.260</b>	<b>1.434.593</b>

Si riporta nella seguente tabella la composizione al 31 dicembre 2019:

Descrizione	31.12.2019		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti finanziari Fondo svalutazione crediti finanziari		38.323 (38.323)	38.323 (38.323)
<b>Crediti finanziari</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Finanziamento Locoitalia Finanziamento La Linea Crediti leasing finanziari Crediti conti correnti verso controllate Altri crediti finanziari (MENO) Fondo Impairment IFRS 9 Fondo svalutazione crediti finanziari e conti correnti verso controllate	1.166.667	27.504.883 233.333 995.858 326.736 (5.989)	27.504.883 1.400.000 995.858 326.736 (5.989)
<b>Crediti finanziari verso parti correlate (Nota 34)</b>	<b>1.166.667</b>	<b>29.054.821</b>	<b>30.221.488</b>
<b>Totale</b>	<b>1.166.667</b>	<b>29.054.821</b>	<b>30.221.488</b>
Credito finanziario verso Finlombarda - Contratto di gestione speciale tesoreria		48.352.105	48.352.105
<b>Crediti Finanziari valutati al fair value</b>		<b>48.352.105</b>	<b>48.352.105</b>

In data 20 dicembre 2019, la Società ha sottoscritto un contratto di finanziamento con la controllata La Linea al fine di dotarla della provvista necessaria a sottoscrivere e a versare integralmente l'aumento di capitale sociale in La Linea 80 S.c.a r.l., società di scopo partecipata al 70% da ATV S.p.A. e al 30% da La Linea S.p.A. Il finanziamento, di complessivi 1.400 migliaia di Euro, ha una durata di 6 anni dalla data di sottoscrizione. La linea di credito, fruttifera di interessi ad un tasso variabile Euribor 6 mesi + 165bps annui, sarà rimborsata in 12 rate semestrali comprensive di capitale ed interessi.

Alla data del 31 dicembre 2020 si sono conclusi i *leasing* finanziari, che avevano ad oggetto locomotive locate a società partecipate appartenenti al Gruppo FNM.

Il credito finanziario iscritto al 31 dicembre verso Locoitalia è stato interamente rimborsato in data 10 marzo 2020 come previsto dal contratto di cessione della partecipazione.

I crediti di conto corrente verso controllate includono per 62 migliaia di Euro (304 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019) il credito di conto corrente verso Malpensa Intermodale S.r.l. e per 98 (22 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019) il credito di conto corrente verso Malpensa Distripark S.r.l.. Il saldo include inoltre il credito iscritto verso Locoitalia, ante cessione, pari a 113 migliaia di Euro.

Il "Credito finanziario verso Finlombarda – Contratto di gestione speciale tesoreria" è stato totalmente rimborsato in data 29 luglio 2020 (48.352 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019), in

relazione al raggiungimento della scadenza contrattuale avvenuta in data 21 luglio 2020.

La voce era relativa all'affidamento a Finlombarda S.p.A. delle eccedenze di cassa rilevate a seguito dell'emissione del prestito obbligazionario, intervenuta nell'esercizio 2015 per l'ammontare di 58.000 migliaia di Euro. Il credito includeva inoltre la quota di interessi attivi maturati per 352 migliaia di Euro.

Il credito era classificato nella categoria delle attività finanziarie al *fair value* rilevato a conto economico in quanto i flussi finanziari non erano rappresentati unicamente da pagamenti del capitale e dell'interesse sull'importo del capitale da restituire.

Vengono di seguito riportati i tassi effettivi di rendimento dei crediti:

Descrizione	2020	2019
Credito Contratto di Gestione Speciale Tesoreria	1,49%	1,490%
Crediti leasing finanziari	2,27% - 13,1%	2,27% - 13,1%
Finanziamento Locoitalia - La Linea	1,65% - 3%	3%
Crediti conti correnti vs controllate	0,02%	0,02%

## NOTA 6 IMPOSTE ANTICIPATE ED IMPOSTE DIFFERITE

(in migliaia di Euro)

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
Imposte anticipate	6.908	6.466	442
Imposte differite	212	406	(194)
<b>Imposte anticipate nette</b>	<b>6.696</b>	<b>6.060</b>	<b>636</b>

Il movimento dell'esercizio delle imposte anticipate nette è di seguito dettagliato:

(in migliaia di Euro)

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019	Variazione
<b>Saldo inizio anno</b>	<b>6.060</b>	<b>4.940</b>	<b>1.120</b>
Imputate a conto economico	645	1.097	(452)
Imputate a patrimonio netto	(9)	23	(32)
<b>Saldo fine anno</b>	<b>6.696</b>	<b>6.060</b>	<b>636</b>

Le imposte anticipate e differite sono generate principalmente per differenze temporanee elementi di reddito di futura deducibilità o imponibilità fiscale.

La natura delle differenze temporanee che hanno generato imposte anticipate e differite è riassunta di seguito:

### Imposte anticipate

(in migliaia di Euro)

Imposte anticipate 31.12.2019	Saldo 01.01.2019	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Riclassifiche	Saldo 31.12.2019
Plusvalenze patrimoniali	16	(16)			-
Accantonamenti	578	126			704
Valutazione TFR	27	27	23		77
Immobilitazioni immateriali	330	(158)			172
Immobilitazioni materiali rivalutazioni, svalutazioni e ammortamenti	4.661	630			5.291
Svalutazione Crediti	222	-			222
<b>Totale</b>	<b>5.834</b>	<b>609</b>	<b>23</b>	<b>-</b>	<b>6.466</b>

Imposte anticipate 31.12.2020	Saldo 01.01.2020	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Riclassifiche	Saldo 31.12.2020
Accantonamenti	704	(60)			644
Valutazione TFR	77	(27)	(9)		41
Immobilizzazioni immateriali	172	(97)			75
Immobilizzazioni materiali rivalutazioni, svalutazioni e ammortamenti	5.291	633			5.924
Svalutazione Crediti	222	-			222
<b>Totale</b>	<b>6.466</b>	<b>449</b>	<b>(9)</b>	<b>-</b>	<b>6.906</b>

## Imposte differite

(in migliaia di Euro)

Imposte differite 31.12.2019	Saldo 01.01.2019	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Riclassifiche	Saldo 31.12.2019
Plusvalenze patrimoniali	76	(30)			46
Immobilizzazioni materiali	818	(458)			360
<b>Totale</b>	<b>894</b>	<b>(488)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>406</b>

Imposte differite 31.12.2020	Saldo 01.01.2020	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Riclassifiche	Saldo 31.12.2020
Plusvalenze patrimoniali	46	(25)			21
Immobilizzazioni materiali	360	(171)			189
<b>Totale</b>	<b>406</b>	<b>(196)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>210</b>

Si rimanda al paragrafo “Poste soggette a significative assunzioni e stime” per le considerazioni sui processi estimativi della imponibilità futura della Società da cui dipende il riconoscimento delle imposte anticipate.

## NOTA 7 CREDITI COMMERCIALI

La seguente tabella dettaglia le partite di credito commerciale esistenti verso le parti correlate e verso terzi, opportunamente rettificata dal fondo svalutazione:

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
Crediti v/ terzi	1.746.714	2.091.113
(MENO) Fondo svalutazione crediti	(99.586)	(99.586)
(MENO) Fondo Impairment IFRS 9	(43.226)	(43.226)
<b>Crediti commerciali</b>	<b>1.603.902</b>	<b>1.948.301</b>
Trenord S.r.l.	35.095.396	16.230.592
FERROVIENORD S.p.A.	2.496.505	1.852.538
FNM Autoservizi S.p.A.	1.030.183	116.886
ATV S.p.A.	368.475	373.453
DB Cargo Italia S.r.l.	258.558	457.495
La Linea Spa	143.582	91.911
Fuorimuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l.	137.411	169.419
NordCom S.p.A.	71.536	27.467
E-Vai S.r.l.	71.054	46.576
Locoitalia	36.443	4.148
Nord_Ing S.r.l.	34.613	53.427
Malpensa Distripark S.r.l.	18.953	27.863
ASF Autoinee S.r.l.	17.752	9.222
FNM PAY	12.496	
NORD ENERGIA S.p.A.	7.343	11.022
Malpensa Intermodale S.r.l.	6.438	70.006
NTT Srl	310	310
SeMS S.r.l. in liquidazione		838
(MENO) Fondo Impairment IFRS 9	(57.781)	(57.781)
<b>Crediti commerciali verso parti correlate (Nota 34)</b>	<b>39.749.267</b>	<b>19.485.392</b>
<b>Totale</b>	<b>41.353.169</b>	<b>21.433.693</b>

La voce “crediti verso clienti terzi” diminuiscono in relazione alla diversa tempistica di incasso da parte della controparte commerciale.

I crediti commerciali verso parti correlate aumentano principalmente verso una partecipata in *joint venture* in relazione ad un allungamento delle tempistiche di incasso rispetto all'esercizio precedente.

### Fondo svalutazione crediti

A seguito dell'analisi del rischio di inesigibilità delle posizioni creditorie in essere alla data di chiusura dell'esercizio è stato ritenuto congruo il fondo accantonato nei precedenti esercizi pari a 143 migliaia di Euro.

Il *fair value* dei crediti, ottenuto adeguandone il valore nominale tramite il fondo svalutazione crediti (appostato per stimare il rischio di inesigibilità delle posizioni creditorie in essere a ciascuna data di riferimento), approssima il valore di iscrizione degli stessi al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019.

## NOTA 8 ALTRI CREDITI CORRENTI E NON CORRENTI ED IMPOSTE

Nelle seguenti tabelle sono evidenziate le voci relative ad "Altri crediti" per gli esercizi 2020 e 2019:

Descrizione	31.12.2020		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti tributari		7.407.854	7.407.854
Credito per anticipo contrattuale		69.600	69.600
Crediti in procedura concorsuale		1.511.346	1.511.346
Risconti attivi		457.852	457.852
Crediti verso altri	132.793	8.375.267	8.508.060
(Meno) Fondo svalutazione crediti		(1.511.346)	(1.511.346)
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		(22.673)	(22.673)
<b>Altri crediti</b>	<b>132.793</b>	<b>16.287.900</b>	<b>16.420.693</b>
<b>Altri crediti verso parti correlate (Nota 34)</b>		<b>2.487.800</b>	<b>2.487.800</b>
<b>Totale</b>	<b>132.793</b>	<b>18.775.700</b>	<b>18.908.493</b>
Crediti per imposte		2.187.143	2.187.143

Descrizione	31.12.2019		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti tributari		7.240.149	7.240.149
Credito per anticipo contrattuale		3.405.261	3.405.261
Crediti in procedura concorsuale		1.511.346	1.511.346
Risconti attivi		844.084	844.084
Crediti verso altri	1.780	2.275.825	2.277.605
(Meno) Fondo svalutazione crediti		(1.608.839)	(1.608.839)
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		(22.673)	(22.673)
<b>Altri crediti</b>	<b>1.780</b>	<b>13.645.153</b>	<b>13.646.933</b>
<b>Altri crediti verso parti correlate (Nota 34)</b>		<b>5.288.137</b>	<b>5.288.137</b>
<b>Totale</b>	<b>1.780</b>	<b>18.933.290</b>	<b>18.935.070</b>
Crediti per imposte			

### Altri crediti

#### Crediti tributari

I crediti tributari correnti si riferiscono a crediti IVA già richiesta a rimborso per 7.223 migliaia di Euro (7.223 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019), oltre che al credito IVA di Gruppo per 185 migliaia di Euro (17 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019).

Per quanto riguarda il credito IVA già richiesto a rimborso si precisa che lo stesso si riferisce alle richieste di rimborso presentate dalla Società in data 27 aprile 2017 per il primo trimestre 2017, per

1.723 migliaia di Euro, ed in data 24 aprile 2018 con la Dichiarazione IVA relativa al periodo di imposta 2017, per 5.500 migliaia di Euro.

#### *Crediti in procedura concorsuale*

I “crediti in procedura concorsuale” risultano interamente svalutati tramite specifico “fondo svalutazione crediti”.

#### *Risconti attivi*

I risconti attivi correnti si riferiscono a risconti per polizze assicurative per 89 migliaia di Euro (64 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019), nonché per 366 migliaia di Euro all’anticipazione erogata ad Alstom in relazione all’acquisto di materiale documentario previsto dal contratto pluriennale di manutenzione dei rotabili tipo CSA utilizzati per il servizio aeroportuale.

#### *Crediti verso altri*

I “crediti verso altri” sono relativi principalmente ad anticipi per servizi corrisposti a fornitori per 150 migliaia di Euro (235 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019), nonché a note credito da ricevere per 74 migliaia di Euro (74 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019).

Inoltre, la voce include i costi sostenuti per progetti di sviluppo di competenza di esercizi futuri per 4.745 migliaia di Euro.

Il *fair value* dei crediti diversi da quelli iscritti nella categoria “Crediti in procedura concorsuale”, ottenuto adeguandone il valore nominale tramite il fondo svalutazione crediti (appostato per stimare il rischio di inesigibilità delle posizioni creditorie in essere a ciascuna data di riferimento), approssima il valore di iscrizione degli stessi al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019.

#### **Altri crediti – parti correlate**

Gli altri crediti verso parti correlate comprendono:

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
NORD ENERGIA SpA	1.802.426	2.154.561
Locoitalia S.r.l	309.994	279.879
NordCom SpA	184.030	179.446
E-Vai S.r.l	144.258	152.491
Malpensa Intermodale S.r.l	37.961	
NORD_ING S.r.l	11.879	18.524
FERROVIENORD SpA	7.357	2.495.421
SeMS S.r.l in liquidazione		15.020
<b>Totale società controllate (Nota 34)</b>	<b>2.497.905</b>	<b>5.295.342</b>
Regione Lombardia		2.900
<b>Totale parti correlate</b>	<b>2.497.905</b>	<b>5.298.242</b>
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	(10.105)	(10.105)
<b>Totale parti correlate (Nota 34)</b>	<b>2.487.800</b>	<b>5.288.137</b>

I crediti verso le società controllate hanno natura tributaria: accolgono le poste derivanti dal Consolidato Fiscale per 27 migliaia di Euro (3.030 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019) e dall’IVA di Gruppo per 2.461 migliaia di Euro (2.255 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019).

La variazione del credito per Consolidato fiscale è attribuibile, alla diversa esposizione della controllata FERROVIENORD a debito (2.487 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019) e Nord Energia a debito (404 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019).

Il saldo del credito IVA di Gruppo varia principalmente per il credito vantato nei confronti di Nord Energia pari a 1.802 migliaia di Euro (1.636 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019).



## NOTA 9 DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame:

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
Depositi bancari e postali	101.917.716	136.592.002
Denaro e valori in cassa	9.775	9.926
(MENO) Impairment IFRS 9	(657.438)	(657.438)
<b>Totale</b>	<b>101.270.053</b>	<b>135.944.490</b>

Si evidenzia che la Società gestisce la liquidità delle altre società del Gruppo in *cash pooling*; pertanto, a fronte di disponibilità su depositi bancari pari a 101.918 migliaia di Euro, FNM ha crediti in c/c di corrispondenza per 160 migliaia di Euro (327 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019) e debiti in c/c di corrispondenza per 125.056 migliaia di Euro (166.335 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019), comprensivi di interessi, come di seguito rappresentati:

Descrizione	(in migliaia di Euro)	
	31.12.2020	31.12.2019
Malpensa Intermodale	62	304
Malpensa Distripark	98	23
<b>Totale crediti</b>	<b>160</b>	<b>327</b>
FERROVIENORD	78.525	123.825
Nord Energia	20.185	18.009
NordCom	10.231	9.552
Enti aziendali	6.814	5.287
Fnm Autoservizi	7.720	4.975
Locoitalia	0	2.473
E-Vai	1.148	1.427
Nord_Ing	420	377
Sens		362
Trenord	13	48
<b>Totale debiti</b>	<b>125.056</b>	<b>166.335</b>

Su tali conti correnti di corrispondenza vengono riconosciuti interessi attivi e passivi a tassi di mercato (Nota 5 e Nota 12).

In relazione all'applicazione dell'IFRS 9, basato sul modello delle perdite attese (*expected losses*), la Società considera le perdite attese lungo la vita dell'attività finanziaria ad ogni data di riferimento del bilancio, a tal fine è stata effettuata la rettifica per *impairment* pari a 657 migliaia di Euro.

La variazione della voce è meglio analizzata per natura di componente nel rendiconto finanziario.

## NOTA 10 ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA

In considerazione delle cessioni delle partecipazioni detenute in Locoitalia e Fuorimuro, avvenute in data 10 marzo 2020, al 31 dicembre 2019 le partecipazioni erano state riclassificate nelle voci "Attività destinate alla vendita".

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
Partecipazione in Locoitalia S.r.l.	-	2.144.040
Partecipazione in Fuorimuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l.	-	530.000
<b>Saldo 31.12.2020</b>		<b>2.674.040</b>

L'operazione di cessione di Locoitalia S.r.l. a Tenor S.r.l. delle quote detenute da FNM è stata perfezionata successivamente alla finalizzazione della scissione parziale e proporzionale della società in Locolettriche S.r.l.

La cessione di Locoitalia è stata realizzata ad un prezzo pari ad 1.468 migliaia di Euro generando una minusvalenza pari a 257 migliaia di Euro. La cessione di Locolettriche S.r.l. a Railpool GmbH

è stata realizzata ad un prezzo pari a 1.567 migliaia di Euro. L'operazione ha consentito di registrare una plusvalenza netta pari a 860 migliaia di Euro.

La partecipazione in Fuorimuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l. (49%), società valutata attraverso il metodo del patrimonio netto, è stata ceduta a Tenor S.r.l. per un corrispettivo pari a 530 migliaia di Euro, corrispondente al valore di iscrizione al 31 dicembre 2019.

## NOTA 11 PATRIMONIO NETTO

La tabella fornisce la composizione del patrimonio netto al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019, con indicazione della possibilità di utilizzo delle riserve.

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019	Variazioni	Possibilità di utilizzo
Capitale Sociale	230.000	230.000		
Altre Riserve:				
- Riserva da sovrapprezzo azioni	6.545	6.545		A, B
- Fondo Contributi e liberalità	1.078	1.078		A, B, C
- Riserva avanzo di fusione	165	165		A, B, C
<b>Totale Altre Riserve:</b>	<b>7.789</b>	<b>7.789</b>		
Riserve di utili indivisi:				
- Riserva legale	15.712	14.516	1.196	A, B
- Riserva avanzo di scissione	2.832	2.832		A, B, C
- Riserva straordinaria	110.576	97.427	13.149	A, B, C
- FTA IFRS 9	(575)	(575)		
- Utili portati a nuovo	9.568			A, B, C
<b>Totale Riserve di utili indivisi:</b>	<b>138.114</b>	<b>114.201</b>	<b>23.913</b>	
Riserva di Utili/(Perdite) attuariali	(169)	(186)	17	
Utile dell'esercizio	23.892	23.913	(21)	
<b>Totale</b>	<b>399.625</b>	<b>375.716</b>	<b>23.909</b>	

Legenda: A = per aumento di capitale - B = per copertura perdite - C = per distribuzione ai soci

Si riporta di seguito la movimentazione nel corso dei tre esercizi precedenti e relativi utilizzi:

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	Capitale sociale	Riserva da sovrapprezzo azioni	Fondo contributi e liberalità	Riserva avanzo di fusione	Riserva Legale	Riserva avanzo di scissione	Riserva straordinaria	Utili/Perdite portate a nuovo	Riserva utile/perdita attuariale	Risultato esercizio	Totale	
<b>Saldo 01.01.2017</b>	<b>230.000</b>	<b>6.546</b>	<b>1.078</b>	<b>165</b>	<b>11.361</b>	<b>2.832</b>	<b>63.360</b>	-	-	<b>177</b>	<b>17.574</b>	<b>332.739</b>
Destinazione utile 2016					879		16.695			(17.574)		
Distribuzione dividendi							(7.393)				(7.393)	
Riserva utile/perdita attuariale									21		21	
Utile dell'esercizio										21.212	21.212	
<b>Saldo 31.12.2017</b>	<b>230.000</b>	<b>6.546</b>	<b>1.078</b>	<b>165</b>	<b>12.240</b>	<b>2.832</b>	<b>72.662</b>	<b>0</b>	<b>(156)</b>	<b>21.212</b>	<b>346.579</b>	
IFRS 9 - prima applicazione							(575)				(575)	
<b>Saldo 01.01.2018</b>	<b>230.000</b>	<b>6.546</b>	<b>1.078</b>	<b>165</b>	<b>12.240</b>	<b>2.832</b>	<b>72.087</b>	-	-	<b>156</b>	<b>21.212</b>	<b>346.004</b>
Destinazione utile 2017					1.061		20.151			(21.212)		
Distribuzione dividendi							(8.698)				(8.698)	
Riserva utile/perdita attuariale									30		30	
Utile dell'esercizio										24.312	24.312	
<b>Saldo 31.12.2018</b>	<b>230.000</b>	<b>6.546</b>	<b>1.078</b>	<b>165</b>	<b>13.301</b>	<b>2.832</b>	<b>83.540</b>	-	-	<b>126</b>	<b>24.312</b>	<b>361.648</b>
Destinazione utile 2018					1.216		23.096			(24.312)		
Distribuzione dividendi							(9.786)				(9.786)	
Riserva utile/perdita attuariale									(60)		(60)	
Utile dell'esercizio										23.914	23.914	
<b>Saldo 31.12.2019</b>	<b>230.000</b>	<b>6.546</b>	<b>1.078</b>	<b>165</b>	<b>14.517</b>	<b>2.832</b>	<b>96.850</b>	<b>0</b>	<b>(186)</b>	<b>23.914</b>	<b>375.716</b>	
Destinazione utile 2019					1.196		13.150	9.568		(23.914)		
Riserva utile/perdita attuariale									17		17	
Utile dell'esercizio										23.892	23.892	
<b>Saldo 31.12.2020</b>	<b>230.000</b>	<b>6.546</b>	<b>1.078</b>	<b>165</b>	<b>15.713</b>	<b>2.832</b>	<b>110.000</b>	<b>9.568</b>	<b>(169)</b>	<b>23.892</b>	<b>399.625</b>	

### **Capitale sociale**

Il capitale sociale al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019 ammonta a Euro 230.000.000, è interamente versato ed è costituito da 434.902.568 azioni ordinarie, senza indicazione del valore nominale.

### **Riserva da sovrapprezzo azioni e Fondi contribuiti e liberalità**

Tali riserve rimangono invariate rispetto all'esercizio precedente.

### **Riserva avanzo di fusione**

In questa voce di bilancio è stato contabilizzato, ai sensi dell'art. 2504-bis, comma 4, del Codice civile, l'avanzo derivante dall'operazione di fusione per incorporazione della controllata Interporti Lombardi S.p.A., conclusasi nel mese di ottobre 2008; tale avanzo di fusione risultava dalla differenza tra il patrimonio netto dell'incorporata, pari a 665 migliaia di Euro, e il valore della partecipazione detenuta da FNM in Interporti Lombardi S.p.A., pari a 500 migliaia di Euro. Tale riserva è rimasta invariata rispetto all'esercizio precedente.

### **Riserva legale**

La voce si incrementa per la destinazione del risultato dell'esercizio 2019. Al riguardo giova evidenziare che, l'Assemblea degli Azionisti, in data 27 maggio 2020, ha approvato la proposta di bilancio separato della Società e i risultati consolidati per l'esercizio 2019 e ha approvato la proposta di bilancio separato della Controllante e i risultati consolidati del Gruppo per l'esercizio 2019 e ha deliberato di destinare l'utile di esercizio come segue:

- 1.196 migliaia di Euro a riserva legale;
- 9.568 migliaia di Euro ad utili portati a nuovo.
- 13.149 migliaia di Euro a riserva straordinaria.

### **Riserva avanzo di scissione**

Nel corso dell'esercizio 2010 è stata data esecuzione all'operazione di scissione di FERROVIENORD a favore di FNM con riferimento al compendio scisso rappresentato per l'attivo dalla partecipazione posseduta nel capitale sociale della società DB Cargo Italia S.r.l. (40%) e per il passivo in quota parte della posta del patrimonio netto costituita da "Utili portati a nuovo", pari ad Euro 3.066.706. L'operazione di scissione ha determinato la diminuzione del patrimonio netto di FERROVIENORD da Euro 53.022.518 ad Euro 49.955.812, con una riduzione pari al 5,7838%; pertanto il valore di iscrizione a bilancio della partecipazione in FERROVIENORD è stato ridotto della stessa percentuale, operando una svalutazione di Euro 234.548. La differenza tra il valore di iscrizione della partecipazione in DB Cargo Italia S.r.l. e la diminuzione del valore di iscrizione della partecipazione in FERROVIENORD, pari ad Euro 2.832.158, è stata pertanto rilevata nella riserva di patrimonio netto in commento. Tale riserva è rimasta invariata rispetto all'esercizio precedente.

### **Riserva straordinaria**

Si incrementa per la destinazione del risultato dell'esercizio 2019, come già commentato alla voce "Riserva legale".

### **Utili portati a nuovo**

Si incrementa per la destinazione del risultato dell'esercizio 2019, come già commentato alla voce "Riserva legale".

### Riserva utile/perdita attuariale

La voce si riferisce all'ammontare cumulato al 31 dicembre 2020 degli utili e perdite attuariali da valutazione del TFR, al netto dell'effetto fiscale correlato, in accordo con le disposizioni dello IAS 19.

## NOTA 12 DEBITI VERSO BANCHE CORRENTI E NON CORRENTI

I debiti verso banche sono così dettagliati al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019:

Descrizione	31.12.2020		
	Non Correnti	Correnti	Totale
<i>Term Loan Facility</i>		50.000.000	50.000.000
Finanziamento BEI	41.688.387	8.243.747	49.932.134
<b>Debiti verso banche</b>	<b>41.688.387</b>	<b>58.243.747</b>	<b>99.932.134</b>

Descrizione	31.12.2019		
	Non Correnti	Correnti	Totale
<i>Term Loan Facility</i>	49.610.981		49.610.981
<b>Debiti verso banche</b>	<b>49.610.981</b>	<b>-</b>	<b>49.610.981</b>

La voce “*Term Loan Facility*” riguarda la linea a valere sul contratto di finanziamento sottoscritto in data 7 agosto 2018 tra FNM ed un *pool* di primari istituti creditizi per un importo complessivo massimo pari a 200.000 migliaia di Euro.

In particolare, quanto iscritto al 31 dicembre 2020 si riferisce all'importo di 50.000 migliaia di Euro erogato in data 14 settembre 2018 e contabilizzato secondo il criterio del costo ammortizzato.

In data 7 febbraio 2020 è terminato il periodo di disponibilità della componente di *Capex Facility*, pari a 100.000 migliaia di Euro, non utilizzata dalla Società.

Contestualmente alla sottoscrizione della linea di credito a breve termine sottoscritta in data 28 gennaio 2021 con un *pool* di banche composto da Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas Italian Branch, in qualità di enti finanziatori dell'operazione di acquisizione di MISE, in data 29 gennaio 2021 FNM ha estinto integralmente il finanziamento sottoscritto il 7 agosto 2018, in quanto non più coerente con la struttura finanziaria del Gruppo, rimborsando in via anticipata tutto l'ammontare utilizzato pari a 50 milioni di Euro e rinunciando all'ulteriore linea “*Revolving Credit Facility*”, per massimi 50 milioni di Euro, che non era ancora stata ancora utilizzata. La voce “*Term Loan Facility*” è stata quindi riclassificata nei debiti verso banche correnti.

Alla data di chiusura del 31 dicembre 2020 tali *covenants* risultano rispettati.

La voce “Finanziamento BEI” è interamente attribuibile all'erogazione del finanziamento sottoscritto tra la Capogruppo e Banca Europea degli Investimenti in data 21 dicembre 2017, per un importo totale massimo di 50 milioni di Euro. Il finanziamento ha l'obiettivo di garantire la copertura finanziaria dell'investimento di complessivi 95,1 milioni di Euro, relativo all'acquisto di 9 elettrotreni a 6 casse da utilizzare per lo sviluppo ed il potenziamento dei servizi transfrontalieri connessi all'apertura del tunnel di base del Monte Ceneri.

Il finanziamento è stato interamente utilizzato nel corso del 2020. In particolare, in data 20 marzo 2020 è stata utilizzata la prima *tranche* per 10 milioni di Euro, e in data 12 ottobre 2020 la seconda *tranche*, per 40 milioni di Euro. La prima *tranche* del finanziamento prevede un tasso fisso dello 0,377%, con durata sei anni e piano di rimborso previsto in rate annuali costanti con prima scadenza 1° febbraio 2021. La seconda *tranche* del finanziamento prevede un tasso fisso dello

0,446%, con durata sei anni e piano di rimborso previsto in rate annuali costanti con prima scadenza 12 ottobre 2021.

In relazione agli impegni di FNM previsti dal contratto di finanziamento, in data 15 gennaio 2021 è stata inviata a BEI richiesta di consenso al completamento dell'operazione di acquisizione di MISE e di modifica delle soglie di rilevanza delle operazioni straordinarie consentite e dei *covenants* finanziari.

BEI ha concesso il proprio benestare all'operazione di acquisizione e ha così modificato, a decorrere dal 3 marzo 2021, i *covenant* finanziari, calcolati sul bilancio consolidato del Gruppo:

- o PFN/Patrimonio netto  $\leq 2,25$
- o PFN/EBITDA  $\leq 5,85$
- o EBITDA/Oneri finanziari  $\geq 5,77$

Alla data di chiusura del 31 dicembre 2020 tali *covenants* risultano rispettati.

Si rimanda al paragrafo 6.2. della relazione sulla gestione per un'informativa dettagliata della struttura finanziaria della Società.

## NOTA 13 DEBITI FINANZIARI CORRENTI E NON CORRENTI

Nelle seguenti tabelle sono evidenziate le voci relative a "Debiti finanziari" al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019:

Descrizione	31.12.2020		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti conti correnti verso terzi	-	5.057.891	5.057.891
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	5.645.087	1.534.814	7.179.901
Ratei per interessi su debiti finanziari	-	331.276	331.276
<b>Debiti finanziari</b>	<b>5.645.087</b>	<b>6.923.981</b>	<b>12.569.068</b>
Debiti conti correnti verso controllate	-	120.011.073	120.011.073
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	925.560	632.581	1.558.141
<b>Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 34)</b>	<b>925.560</b>	<b>120.643.654</b>	<b>121.569.214</b>
<b>Totale</b>	<b>6.570.647</b>	<b>127.567.635</b>	<b>134.138.282</b>

Descrizione	31.12.2019		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti conti correnti verso terzi	-	5.015.317	5.015.317
Debiti per contratti di locazione finanziaria	231.892	116.531	348.423
Ratei per interessi su debiti finanziari	-	266.667	266.667
<b>Debiti finanziari</b>	<b>231.892</b>	<b>5.398.515</b>	<b>5.630.407</b>
Debiti conti correnti verso controllate	-	161.319.599	161.319.599
Debiti verso obbligazionisti	-	58.301.213	58.301.213
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	3.529.963	1.598.811	5.128.774
<b>Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 34)</b>	<b>3.529.963</b>	<b>221.219.623</b>	<b>224.749.586</b>
<b>Totale</b>	<b>3.761.855</b>	<b>226.618.138</b>	<b>230.379.993</b>

La scadenza della componente non corrente è di seguito riportata:

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
Tra 1 e 2 anni	1.875.737	3.529.963
Tra 2 e 5 anni	4.621.776	231.892
Oltre 5 anni	73.134	-
<b>Totale</b>	<b>6.570.647</b>	<b>3.761.855</b>

Il *fair value* delle suddette passività finanziarie approssima il loro valore di carico.

La voce “Debiti conti correnti verso terzi” si riferisce al conto corrente di corrispondenza del *cash pooling* con i vari Enti aziendali (Cassa Integrativa FNM per 4.895 migliaia di Euro ed il Circolo Ricreativo Aziendale FNM per 163 migliaia di Euro). La voce “Debiti conti correnti verso controllate” si riferisce principalmente al conto corrente di corrispondenza del *cash pooling* con le società partecipate, di cui 78.525 migliaia di Euro verso FERROVIENORD, 20.185 migliaia di Euro verso NORD ENERGIA, 10.231 migliaia di Euro verso NordCom, 1.148 migliaia di Euro verso E-Vai, 7.720 migliaia di Euro verso FNMA.

I debiti per contratti di *leasing* sono tutti relativi all’applicazione dell’IFRS 16.

Nell’esercizio sono stati pagati debiti per leasing finanziari pari a 1.923 migliaia di Euro.

Di seguito viene fornito il dettaglio per scadenza dei pagamenti minimi futuri di *leasing* e la riconciliazione con il relativo valore attuale, pari al debito iscritto in bilancio:

Descrizione	31.12.2020		31.12.2019	
	Pagamenti minimi futuri	Valore attuale pagamenti minimi	Pagamenti minimi futuri	Valore attuale pagamenti minimi
Meno di 1 anno	2.289.593	8.738.042	1.749.577	5.477.197
1 - 5 anni	6.831.616		3.756.647	
Più di 5 anni	92.398		94.805	
<b>Totale</b>	<b>9.213.607</b>	<b>8.738.042</b>	<b>5.601.029</b>	<b>5.477.197</b>
Interessi passivi futuri	(475.565)		(123.832)	
<b>Valore attuale dei debiti relativi ai leasing finanziari</b>	<b>8.738.042</b>		<b>5.477.197</b>	

La revisione dei tassi relativi ai debiti verso terzi per *leasing*, esposti al rischio di tasso di interesse, avviene in un periodo temporale inferiore ai 12 mesi.

In data 21 luglio 2020 è stato interamente rimborsato il prestito obbligazionario denominato “FNM S.p.A. 2015 – 2020”, emesso in data 21 luglio 2015 ed interamente sottoscritto da Finlombarda S.p.A.. Con pari valuta è stata pagata la decima e ultima cedola semestrale pari a 342 migliaia di Euro, relativa al periodo di godimento 21 gennaio 2020 – 21 luglio 2020.

I tassi effettivi di interesse alle date di bilancio sono di seguito riportati:

Descrizione	2020	2019
Debiti per contratti di leasing	1,47%	1,8% - 8,86%
Debiti per cash pooling	0,002%	0,002%
Debito verso obbligazionisti	1,147% - 1,168%	1,147% - 1,168%

## NOTA 14 POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

Di seguito si espone la composizione dell’indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2020 e 2019 sulla base della comunicazione CONSOB n. 6064293 del luglio 2006 e le relative note che riconducono ai dati di Situazione Patrimoniale – Finanziaria e commentano la natura della variazione delle singole componenti:

(in migliaia di Euro)

Descrizione	31.12.2020		31.12.2019		Note
	Totale	Di cui: parti correlate	Totale	Di cui: parti correlate	
A. Cassa	10		10		9
B. Depositi bancari e postali	101.260		135.935		9
<b>D. Liquidità (A+B)</b>	<b>101.270</b>		<b>135.945</b>		
<b>E. Crediti finanziari correnti</b>	<b>501</b>	<b>501</b>	<b>77.407</b>	<b>77.407</b>	<b>5</b>
F. Debiti bancari correnti	(58.244)	-	-	-	12
G. Parte corrente dell'indebitamento non corrente	(2.167)	(633)	(1.715)	(1.599)	13
H. Altri debiti finanziari correnti	(125.400)	(120.644)	(224.903)	(221.220)	13
<b>I. Indebitamento finanziario corrente (F+G+H)</b>	<b>(185.812)</b>	<b>(121.276)</b>	<b>(226.618)</b>	<b>(222.818)</b>	
<b>J. Indebitamento finanziario corrente netto (D+E+I)</b>	<b>(84.041)</b>	<b>(120.775)</b>	<b>(13.266)</b>	<b>(145.411)</b>	
K. Debiti bancari non correnti	(41.688)	-	(49.611)	-	12
M. Altri debiti finanziari non correnti	(6.571)	(926)	(3.762)	(3.530)	13
<b>N. Indebitamento finanziario non corrente (K+L+M)</b>	<b>(48.259)</b>	<b>(926)</b>	<b>(53.373)</b>	<b>(3.530)</b>	
<b>O. Indebitamento finanziario netto (J+N)</b>	<b>(132.299)</b>	<b>(121.701)</b>	<b>(66.639)</b>	<b>(148.941)</b>	

La voce “E. Crediti finanziari correnti” (Nota 5) diminuiscono a seguito del rimborso avvenuto in data 29 luglio 2020 del credito finanziario verso Finlombarda per il “Contratto di gestione speciale tesoreria” (48.352 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019), in relazione al raggiungimento della scadenza contrattuale avvenuta in data 21 luglio 2020. Il saldo al 31 dicembre 2019 includeva inoltre il finanziamento erogato alla controllata Locoitalia, totalmente incassato in data 10 marzo 2020.

Gli Altri debiti finanziari correnti (Nota 13) includevano principalmente per 58.000 migliaia di Euro il prestito obbligazionario in scadenza al 21 luglio 2020, e liquidato a scadenza. La voce include il saldo dei conti di corrispondenza in *cash pooling* verso le società in *joint ventures* e verso gli Enti aziendali per un totale di 125.055 migliaia di Euro (166.335 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019).

## NOTA 15 ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI E NON CORRENTI

Nelle seguenti tabelle si evidenzia la composizione della voce al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019:



Descrizione	31.12.2020		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Personale		2.438.938	2.438.938
Contributi c/capitale	1.099.021	39.251	1.138.272
Istituti di previdenza		288.259	288.259
Depositi cauzionali	36.963		36.963
Enti Aziendali		11.905	11.905
Debito per acquisto partecipazione		7.341.367	7.341.367
Altri	1.588.041	1.016.979	2.605.020
<b>Altre passività</b>	<b>2.724.025</b>	<b>11.136.699</b>	<b>13.860.724</b>
FERROVIENORD S.p.A.	199.186	8.513.232	8.712.418
FNM Autoservizi S.p.A.	17.429	2.304.830	2.322.259
NordCom SpA	9.959	33.369	43.328
DB Cargo Italia S.r.l.		6.086	6.086
E-Vai S.r.l.	1.245	2.183	3.428
Enti Aziendali		79.234	79.234
Nord_Ing S.r.l.	3.735	12.491	16.226
NORD ENERGIA SpA	3.735	246.654	250.389
Trenord S.r.l.		48.790	48.790
Malpensa Intermodale		151.286	151.286
Malpensa Distripark		69.152	69.152
Locoitalia Srl		145.179	145.179
Debiti verso Regione Lombardia		134.498	134.498
Contributi c/capitale Regione Lombardia	5.387.645	1.164.886	6.552.531
<b>Altre passività verso parti correlate (Nota 34)</b>	<b>5.622.934</b>	<b>12.911.870</b>	<b>18.534.804</b>
<b>Totale</b>	<b>8.346.959</b>	<b>24.048.569</b>	<b>32.395.528</b>

Descrizione	31.12.2019		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Personale		2.476.061	2.476.061
Contributi c/ capitale	1.138.272	39.251	1.177.523
Istituti di previdenza		302.907	302.907
Depositi cauzionali	36.963		36.963
Enti Aziendali		13.146	13.146
Altri	1.782.050	962.682	2.744.732
<b>Altre passività</b>	<b>2.957.285</b>	<b>3.794.047</b>	<b>6.751.332</b>
FERROVIENORD S.p.A.	298.779	7.234.051	7.532.830
FNM Autoservizi S.p.A.	26.143	1.697.444	1.723.587
NordCom SpA	14.939	13.097	28.036
DB Cargo Italia S.r.l.	175.758	332.193	507.951
E-Vai S.r.l.	1.867	11.877	13.744
Enti Aziendali		115.280	115.280
Nord_Ing S.r.l.	5.602	21.913	27.515
NORD ENERGIA SpA	5.602	1.867	7.469
Trenord S.r.l.		49.216	49.216
SeMS S.r.l. in liquidazione			
Malpensa Intermodale		127.802	127.802
Malpensa Distripark		10.118	10.118
Locoitalia Srl		145.179	145.179
Contributi c/capitale Regione Lombardia	6.552.531	1.164.885	7.717.416
<b>Altre passività verso parti correlate (Nota 34)</b>	<b>7.081.221</b>	<b>10.924.922</b>	<b>18.006.143</b>
<b>Totale</b>	<b>10.038.506</b>	<b>14.718.969</b>	<b>24.757.475</b>

### Altre passività - Personale e istituti di previdenza

I debiti verso il personale si riferiscono alle competenze di dicembre 2020 liquidate in gennaio 2021 e alle ferie maturate e non godute mentre i debiti verso istituti di previdenza riguardano contributi previdenziali, assistenziali e assicurativi relativi alle diverse categorie di dipendenti e collaboratori. Il decremento della voce è relativo al debito per cessazioni consensuali di rapporto di lavoro, per Euro 1.340 migliaia di Euro, presenti al 31 dicembre 2019.

### Debito per acquisto partecipazione

La voce “Debiti per acquisto partecipazione” è interamente attribuibile alla seconda *tranche* da corrispondere al Gruppo ASTM per l’acquisto della partecipazione del 13,6% del capitale sociale detenuto in Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A., avvenuta in data 29 luglio 2020, per un importo complessivo pari a 85.649 migliaia di Euro. Alla data di acquisto è stata versata la prima *tranche*, pari a 78.308 migliaia di Euro. L’importo è stato interamente versato in data 28 gennaio 2021.

### *Altre passività - altri*

La voce accoglie nelle altre passività non correnti, per 1.564 migliaia di Euro, e nelle altre passività correnti, per 314 migliaia di Euro, il sconto passivo relativo ad oneri manutentivi futuri sul materiale rotabile di proprietà, a fronte di anticipi incassati dai locatari nel corso dell'esercizio.

### *Altre passività verso parti correlate – correnti*

La voce include i debiti verso le società controllate che si riferiscono principalmente agli importi derivanti dall'IVA di Gruppo pari a 7.577 migliaia di Euro (7.566 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019), in particolare verso FERROVIENORD, per 6.937 migliaia di Euro (7.134 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019), e FNM Autoservizi, per 630 migliaia di Euro (411 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019).

La voce comprende inoltre le poste derivanti dal Consolidato Fiscale per 3.784 migliaia di Euro (1.580 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019), principalmente verso FNM Autoservizi per 1.666 migliaia di Euro (1.277 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019), verso Locoitalia per 145 migliaia di Euro, verso Malpensa Intermodale per 151 migliaia di Euro (128 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019) e verso Malpensa Distripark per 69 migliaia di Euro (non presente al 31 dicembre 2019), relativo al riconoscimento alle controllate di un provento pari al 100% del beneficio fiscale trasferito alla Capogruppo, in esecuzione di quanto previsto dall'accordo di adesione al Consolidato Fiscale Nazionale. Inoltre sono inclusi i debiti derivanti dai maggiori acconti versati rispetto all'onere fiscale dell'esercizio verso FERROVIENORD per 1.477 migliaia di Euro (a credito per 2.487 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019), debiti verso Nord Energia per 245 migliaia di Euro (a credito per 2.487 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019).

Il saldo dei contributi percepiti al 31 dicembre 2020 a fronte degli investimenti effettuati nel corso degli esercizi precedenti, ammonta ad Euro 7.690.803 (Nota 1). Tale importo è costituito da:

### *Contributi in conto capitale Regione Lombardia*

I contributi in conto capitale sono stati erogati dalla Regione Lombardia per l'acquisto di n. 5 rotabili TAF, per la ristrutturazione dell'immobile sito in piazzale Cadorna e per la realizzazione del museo "La civiltà di Golasecca". La riduzione dell'esercizio è connessa al riconoscimento al conto economico del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile contributi pubblici, in quota annua di 1.165 migliaia di Euro.

### *Contributi in conto capitale terzi*

I contributi in conto capitale concernono i finanziamenti ricevuti nell'anno 2001 ai sensi della Legge 270/97 dal Ministero dei Lavori Pubblici per la sistemazione della stazione di Milano Cadorna. La riduzione dell'esercizio è connessa al riconoscimento al conto economico del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile contributi pubblici, in quota annua di 39 migliaia di Euro.

## **NOTA 16 TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO**

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
Valore attuale della passività TFR, calcolato sulla base di ipotesi demografiche e finanziarie	1.430.165	1.656.026
<b>Totale</b>	<b>1.430.165</b>	<b>1.656.026</b>

L'ammontare del costo iscritto a conto economico relativamente al trattamento di fine rapporto è così composto:

Descrizione	2020	2019
Costo servizi e interessi	8.697	23.716
<b>Totale</b>	<b>8.697</b>	<b>23.716</b>

Di seguito si illustra il movimento della passività relativa al trattamento di fine rapporto:

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
<b>Debito di inizio anno</b>	<b>1.656.026</b>	<b>1.740.201</b>
Utili attuariali	(24.577)	82.702
Costo servizi e interessi	8.144	25.480
Utilizzi/Trasferimenti	(209.428)	(192.357)
<b>Debito di fine anno</b>	<b>1.430.165</b>	<b>1.656.026</b>

Le principali assunzioni attuariali sono state:

Descrizione	2020	2019
Tasso di sconto	0,35	0,70
Tasso annuo incremento retribuzioni	1,50	1,50
Tasso annuo inflazione	1,00	1,50
Tasso annuo incremento del TFR	2,25	2,64

Il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice Iboxx Eurozone Corporate AA (0,35% al 31 dicembre 2020) secondo le disposizioni dell'ESMA.

Le assunzioni riguardanti le mortalità si basano sulle probabilità di morte della popolazione italiana rilevate dall'ISTAT nell'anno 2000, distinte per età e sesso e ridotte del 25% per tenere conto in media delle caratteristiche della collettività dei lavoratori attivi e della diminuzione della mortalità verificatasi negli ultimi anni.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività effettuata sul tasso medio annuo di attualizzazione inserito nel modello di calcolo, considerando come scenario base quello descritto più sopra e aumentando e diminuendo il tasso medio annuo di attualizzazione di mezzo punto percentuale. I risultati ottenuti sono sintetizzati nella tabella seguente:

Tasso annuo di attualizzazione	0,50%	-0,50%
Trattamento di fine rapporto	1.377.513	1.486.039

Si rimanda al paragrafo "Poste soggette a significative assunzioni e stime" per le considerazioni sulla natura estimativa della voce in esame.

## NOTA 17 DEBITI VERSO FORNITORI

I debiti verso fornitori al 31 dicembre 2020 e 2019 sono così composti:

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
Fornitori terzi	67.232.691	14.443.336
<b>Debiti verso fornitori</b>	<b>67.232.691</b>	<b>14.443.336</b>
Trenord S.r.l.	2.687.627	2.693.083
NordCom SpA	1.081.874	843.757
FERROVIENORD SpA	350.288	453.348
Locoitalia	155.473	64.960
E-Vai S.r.l. (già FN Mobilità Sostenibile S.r.l)	54.934	18.625
Finlombarda S.p.A.		16.858
Malpensa Intermodale SRL	7.839	
FNM Autoservizi SpA	7.499	8.344
Malpensa Stripark Srl	6.176	
NORD_ING S.r.l.	4.275	17.392
<b>Debiti verso fornitori parti correlate (Nota 34)</b>	<b>4.355.985</b>	<b>4.116.367</b>
<b>Totale</b>	<b>71.588.676</b>	<b>18.559.703</b>

I “Debiti verso fornitori terzi” aumentano in relazione ai maggiori investimenti effettuati nell’esercizio. I debiti verso i fornitori di materiale rotabile al 31 dicembre 2020 ammontano a 62.266 migliaia di Euro (10.886 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019).

La voce “Debiti verso fornitori parti correlate” rimane sostanzialmente allineata rispetto al precedente esercizio.

## NOTA 18 DEBITI TRIBUTARI E DEBITI PER IMPOSTE

Si riferiscono ai debiti nei confronti dell'Amministrazione finanziaria per:

Descrizione	31.12.2020	31.12.2019
IRPEF dipendenti e collaboratori	601.701	641.921
Ritenute da versare	81.646	44.235
Imposte sostitutiva TFR	1.086	1.256
<b>Totale Debiti tributari</b>	<b>684.433</b>	<b>687.412</b>
IRAP	109.561	72.527
IRES		2.374.380
<b>Totale Debiti per imposte</b>	<b>109.561</b>	<b>2.446.907</b>

Il decremento della voce “Debiti tributari” è dovuto al fatto che al 31 dicembre 2020 il Gruppo registra un credito verso l’Erario per IRES in relazione ai maggiori imponibili fiscali dell’anno 2019 che hanno comportato maggiori versamenti nel 2020.

## NOTA 19 FONDI RISCHI ED ONERI

I fondi per rischi ed oneri sono così composti:

Descrizione	Non correnti: costi futuri Affori	Correnti: personale	Correnti: rinnovo CCNL	Correnti: altri rischi	Totale
<b>Saldo 01.01.2019</b>	<b>233.464</b>	<b>32.972</b>	<b>146.037</b>	<b>654.000</b>	<b>1.066.473</b>
Incrementi			319.316	324.000	643.316
Rilasci					
Utilizzi					
<b>Saldo 31.12.2019</b>	<b>233.464</b>	<b>32.972</b>	<b>465.353</b>	<b>978.000</b>	<b>1.709.789</b>
Incrementi			386.748		386.748
Rilasci					
Utilizzi				(648.000)	(648.000)
<b>Saldo 31.12.2020</b>	<b>233.464</b>	<b>32.972</b>	<b>852.101</b>	<b>330.000</b>	<b>1.448.537</b>

*Fondi rischi ed oneri – non correnti*

L'importo di 234 migliaia di Euro, invariato rispetto all'esercizio precedente, riguarda la stima degli oneri che la Società dovrà sostenere in relazione agli impegni assunti in relazione alla cessione delle aree adiacenti la stazione di Milano Affori, attività connesse al Piano Integrato di Intervento, quali bonifica terreni, realizzazione opere di urbanizzazione, spostamento della centrale trazione elettrica.

*Fondi rischi ed oneri – correnti – Personale*

Con riferimento al rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri, sulla base di una valutazione dell'andamento della trattativa in corso e delle condizioni economiche dei precedenti rinnovi contrattuali, la Società aveva accantonato negli esercizi precedenti un importo pari a 33 migliaia di Euro.

*Fondi rischi ed oneri – correnti – Rinnovo CCNL*

Con riferimento al rinnovo CCNL Autoferrotranvieri scaduto al 31 dicembre 2017, nel corso del presente esercizio la Società, sulla base della valutazione del contenuto della trattativa in corso e delle condizioni economiche dei precedenti rinnovi contrattuali, ha accantonato ad apposito fondo un importo pari a 387 migliaia di Euro.

*Fondi rischi ed oneri – correnti – altri rischi*

Negli esercizi precedenti erano stati accantonati in tale voce 648 migliaia di Euro, quale stima del rischio di soccombenza in un contenzioso instaurato da terzi. In relazione alla chiusura del contenzioso il fondo è stato completamente utilizzato.

Si rimanda al paragrafo “Poste soggette a significative assunzioni e stime” per le considerazioni sui processi estimativi sottostanti alla valutazione dei contenziosi e delle passività potenziali.

**CONTO ECONOMICO****NOTA 20 RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI**

La composizione dei ricavi può analizzarsi come segue:

Descrizione	2020	2019
Vendita spazi pubblicitari		650.833
Proventi immobiliari	460.277	649.776
Altre prestazioni	4.749	543.575
<b>Ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi</b>	<b>465.026</b>	<b>1.844.184</b>
Locazioni operative	56.386.667	53.436.813
Servizi centrali a favore del gruppo	20.328.307	20.169.974
Proventi immobiliari	829.185	840.775
Vendita spazi pubblicitari		229.583
<b>Ricavi delle vendite e delle prestazioni verso parti correlate (Nota 34)</b>	<b>77.544.159</b>	<b>74.677.145</b>
<b>Totale</b>	<b>78.009.185</b>	<b>76.521.329</b>

*Vendita spazi pubblicitari – terzi*

La voce si riferiva ai ricavi realizzati per la vendita di spazi pubblicitari sulla rete *Digital Signage*, nonché attraverso i canali tradizionali (impianti espositori siti presso le stazioni). Dal 1° dicembre 2019 la rete del *Digital Signage* è gestita direttamente dalla controllata FERROVIENORD.

*Proventi immobiliari*

Sono i ricavi realizzati verso imprese del gruppo FNM e verso terzi e riguardano esclusivamente i proventi realizzati attraverso l'affitto di unità immobiliari.

*Altri ricavi e proventi*

Nel 2019 la voce era interamente attribuibile alla cessione al Consorzio EAV del contratto di acquisto di 5 convogli Stadler. Tale ricavo non è presente nell'esercizio corrente.

*Locazioni – parti correlate*

I ricavi per locazioni operative presentano un incremento netto di 2.950 migliaia di Euro dovuto principalmente alle variazioni di seguito commentate:

- maggiori ricavi per noleggio a Trenord di 6 locomotive DE520, per 1.039 migliaia di Euro;
- maggiori ricavi per la sublocazione a DB Cargo di 4 rotabili E494, per 1.496 migliaia di Euro a seguito della sottoscrizione del nuovo contratto e consegna progressiva delle locomotive dal mese di dicembre 2019.
- maggiori ricavi per noleggio a Trenord di 3 convogli FLIRT TILO, immessi in servizio nel mese di dicembre 2020, per 348 migliaia di Euro;
- maggiori ricavi per noleggio a Trenord di 2 locomotive EffiShunter, immessi in servizio nel mese di dicembre 2020, per 53 migliaia di Euro.

Si riporta di seguito il dettaglio dei ricavi derivanti dalle locazioni suddivisi per flotta:

Ricavi per Flotta (in migliaia di Euro)	(in migliaia di Euro)	
	2020	2019
n.26 TAF	13.603	13.603
n.8 TSR a 4 casse	10.796	10.796
n.7 TSR a 6 casse	9.765	9.765
n.10 CORADIA a 6 casse	9.427	9.419
n.8 CSA	5.710	5.704
n.8 Loc. E 483	2.479	2.479
n.4 Loc. E494 TRAXX F140 DC3	1.543	47
n.2 TSR	1.270	1.270
n.6 Loc. DE520	1.039	
n.1 Loc. ES64 F4	354	354
n.3 FLIRT TILO	348	
n.2 Loc. EFFISHUNTER EFF1000	53	
<b>Totale</b>	<b>56.387</b>	<b>53.437</b>

I ricavi derivanti da locazioni operative verso parti correlate sono relativi ai contratti sotto elencati:

Locatario	Oggetto	Data inizio contratto	Data fine contratto
Trenord S.r.l.	n.25 TAF	01/01/2006	31/12/2021
Trenord S.r.l.	n.4 Loc. DE 520	01/01/2020	01/01/2021
DB Cargo Italia S.r.l.	n.4 Loc. DE 520	01/01/2021	31/12/2025
DB Cargo Italia S.r.l.	n.6 Loc. DE 520	01/01/2021	31/12/2021
DB Cargo Italia S.r.l.	n.1 Loc. ES64 F4	01/05/2008	30/04/2023
DB Cargo Italia S.r.l.	n.3 Loc. E 483	01/12/2009	01/12/2024
DB Cargo Italia S.r.l.	n.3 Loc. E 483	01/04/2009	31/03/2024
DB Cargo Italia S.r.l.	n.1 Loc. E 483	01/05/2009	30/04/2024
DB Cargo Italia S.r.l.	n.1 Loc. E 483	01/05/2009	31/01/2024
DB Cargo Italia S.r.l.	n.4 Loc. E494 TRAXX F140 DC3	13/12/2019	31/12/2022
Trenord S.r.l.	n.4 Loc. DE 744 Effishunter	20/11/2020	30/06/2030
Trenord S.r.l.	n.9 FLIRT TILO	20/11/2020	30/06/2032
Trenord S.r.l.	n.2 TSR	01/01/2009	31/12/2021
Trenord S.r.l.	n.8 CSA	25/01/2012	31/12/2021
Trenord S.r.l.	n.10 CORADIA	31/08/2014	31/12/2021
Trenord S.r.l.	n.10 CORADIA IV cassa	05/02/2016	31/12/2021
Trenord S.r.l.	n.7 TSR a 6 casse	01/05/2016	31/12/2021
Trenord S.r.l.	n.10 TSR a 4 casse	08/11/2017	31/12/2021

Di seguito viene fornito il dettaglio per scadenza dei canoni attivi minimi futuri delle locazioni operative:

Descrizione	2020	2019
Entro 1 anno	52.437.774	55.513.535
Tra 2 e 5 anni	52.468.454	15.607.385
Più di 5 anni	75.615.000	
<b>Totale</b>	<b>180.521.228</b>	<b>71.120.920</b>

### *Servizi centrali a favore del Gruppo*

Gli importi riguardano prevalentemente le seguenti prestazioni di *service* rese a beneficio di imprese del gruppo FNM: contabilità e bilancio, elaborazione paghe, acquisti, tesoreria, servizi informatici connessi a SAP e coordinamento dell'attività di comunicazione.

## NOTA 21 CONTRIBUTI

La composizione dei contributi può analizzarsi come segue:

Descrizione	2020	2019
Altri contributi	39.250	39.250
<b>Contributi</b>	<b>39.250</b>	<b>39.250</b>
Altri contributi Regione Lombardia	1.164.886	1.164.886
<b>Contributi verso parti correlate (Nota 34)</b>	<b>1.164.886</b>	<b>1.164.886</b>
<b>Totale</b>	<b>1.204.136</b>	<b>1.204.136</b>



### Altri contributi Regione Lombardia

La voce comprende i contributi ricevuti per l'acquisto di treni ad alta frequentazione TAF (950 migliaia di Euro), per la realizzazione del terminal Cadorna (146 migliaia di Euro), nonché per la realizzazione del museo "La Civiltà di Golasecca" (69 migliaia di Euro) (Nota 14).

### Informazioni previste dall'articolo 1, commi 125 e seguenti, della legge 124/2017

Per quanto concerne le informazioni richieste dall'articolo 1, commi 125 e seguenti, della legge 124/2017, si evidenzia che non sono state percepite somme da pubbliche amministrazioni nel corso dell'esercizio 2020.

Gli importi indicati nella tabella che segue sono relativi all'accredito al conto economico delle quote di competenza dei contributi con le modalità enunciate nel principio contabile contributi pubblici:

Soggetto erogante	Oggetto	Importo incassato	Importo competenza 2020
Regione Lombardia	PROGETTO MUSEALE- LA CIVILTA' DI GOLASECCA		68.964
Regione Lombardia	TERMINAL CADORNA L. 31/96 - 2000		145.641
Regione Lombardia	Materiale Rotabile (N. 5 T A F)		950.281
Ministero Lavori Pubblici	Contributo L.270/1997-Uffici Cadorna per Roma Capitale e Grandi Eventi		39.251

## NOTA 22 ALTRI PROVENTI

La composizione degli altri proventi può analizzarsi come segue:

Descrizione	2020	2019
Indennizzi assicurativi	1.300.000	46.495
Sopravvenienze	337.533	276.941
Plusvalenze attività materiali	41.777	61.099
Rilascio fondo rischi		7.699
Altri proventi	347.146	178.075
<b>Altri proventi</b>	<b>2.026.456</b>	<b>570.309</b>
Proventi diversi con parti correlate	2.258.003	1.930.747
<b>Altri proventi verso parti correlate (Nota 34)</b>	<b>2.258.003</b>	<b>1.930.747</b>
<b>Totale</b>	<b>4.284.459</b>	<b>2.501.056</b>

### Plusvalenze attività materiali

Nell'esercizio 2020, sono inoltre state realizzate plusvalenze per la cessione di 3 box siti in Milano.

### Indennizzi assicurativi

La voce in esame è principalmente costituita da rimborsi assicurativi per sinistri occorsi a locomotive.

### Proventi diversi con parti correlate

La voce include principalmente i riaddebiti di costi del personale prestato a società del Gruppo che aumentano di 300 migliaia di Euro rispetto al precedente esercizio.

## NOTA 23 COSTI PER SERVIZI

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	2020	2019
Consulenze	2.173.907	1.156.491
Spese per i dipendenti	523.237	689.163
Marketing e pubblicità	467.990	363.008
Assicurazioni	371.808	285.515
Collaborazioni coordinate e continuative	289.772	479.432
Spese di pulizia	212.370	203.829
Spese legali notarili e giudiziarie	181.605	354.052
Gestione automezzi	163.521	225.776
Utenze	84.169	87.045
Organi sociali	84.161	84.892
Prestazioni di terzi - Manutenzioni	55.458	88.154
Gestione immobili	38.576	37.391
Accantonamento per contenziosi	0	324.000
Altri oneri	914.155	993.103
<b>Costi per servizi</b>	<b>5.560.729</b>	<b>5.371.851</b>
Costi per servizi informatici	5.558.131	5.329.373
Organi sociali	825.635	835.396
Canoni locazioni immobili	7.587	178.792
Marketing e pubblicità	0	366.666
Prestazioni diverse	1.262.321	1.183.654
<b>Costi per servizi verso parti correlate (Nota 34)</b>	<b>7.653.674</b>	<b>7.893.881</b>
<b>Totale</b>	<b>13.214.403</b>	<b>13.265.732</b>

### Costi per servizi – terzi

I costi per servizi verso terzi evidenziano un incremento netto di 189 migliaia di Euro rispetto all'esercizio 2019 principalmente a causa delle variazioni di seguito analizzate:

#### *Consulenze e Collaborazioni*

L'incremento delle spese per consulenze e collaborazioni è pari a 828 migliaia di Euro (1.636 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019) ed è principalmente relativo ai maggiori costi per progetti di sviluppo, non presenti nell'esercizio 2019.

#### *Spese legali notarili e giudiziarie*

Nel precedente esercizio erano state sostenute maggiori spese legali, per 172 migliaia di Euro, in relazione alle attività connesse ai bandi di gara per l'acquisto di nuovi rotabili.

#### *Accantonamenti per contenziosi*

Nel precedente esercizio erano stati accantonati oneri a fronte di contenziosi instaurati da terzi per 324 migliaia di Euro.

#### *Spese per dipendenti*

La voce diminuisce di 166 migliaia di Euro in relazione alle minori trasferte effettuate.

### Costi per servizi – parti correlate

I costi per servizi verso parti correlate evidenziano un decremento netto di 240 migliaia di Euro. In particolare si riferiscono alla cessazione, in data 30 novembre 2019, del contratto di concessione di spazi pubblicitari presso le stazioni da parte di FERROVIENORD. Tale decremento è parzialmente compensato dagli oneri per i servizi informatici fatturati da NordCom (5.558 migliaia di Euro) e aumentati rispetto al precedente esercizio per 229 migliaia di Euro, in relazione all'incremento sia del canone SAP 4/HANA, che dei maggiori costi di informatica distribuita.

#### *Prestazioni diverse*

La voce include importi disaggregati di diversa natura e singolarmente non rilevanti, principalmente attribuibili a riaddebito di costi per personale distaccato (666 migliaia di Euro) e spese condominiali (251 migliaia di Euro).

## NOTA 24 COSTI PER IL PERSONALE

La composizione del costo del personale è così rappresentata:

Descrizione	2020	2019
Salari e stipendi	10.503.610	10.564.064
Contributi previdenziali	2.925.556	2.993.272
Altri costi	1.148.032	1.293.042
<b>Totale</b>	<b>14.577.198</b>	<b>14.850.378</b>

I costi del personale diminuiscono di 273 migliaia di Euro, principalmente in relazione alla diminuzione dell'organico medio di 7 unità. Il numero dei dipendenti passa dalle 193 unità medie del 2019 a 186 unità medie del 2020.

La Società applica il contratto di lavoro del settore autoferrotranvieri a tutti i dipendenti, ad eccezione dei dirigenti, cui si applica il contratto dei dirigenti delle aziende industriali.

Si riporta di seguito il numero medio dei dipendenti per categoria dell'esercizio corrente e di quello comparativo:

Numero medio dipendenti per categoria	2020	2019
Dirigenti	18	18
Quadri	48	46
Impiegati	120	129
<b>Totale</b>	<b>186</b>	<b>193</b>

## NOTA 25 AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	2020	2019
Ammortamenti immateriali	812.996	834.368
Ammortamenti materiali	22.875.378	24.604.877
Ammortamento Diritto d'uso	1.966.462	765.035
Svalutazione immobilizzazioni	450.249	
<b>Totale</b>	<b>26.105.085</b>	<b>26.204.280</b>

### *Ammortamenti immateriali*

La voce si riferisce principalmente all'ammortamento dei moduli SAP utilizzati nell'ambito dell'attività di *service* amministrativo.

### *Ammortamenti materiali*

La voce diminuisce di 1.729 migliaia di Euro principalmente in relazione ai minori ammortamenti su rotabili TAF (1.849 migliaia di Euro), parzialmente compensati dai maggiori ammortamenti relativi ai 4 convogli FLIRT TILO immessi in servizio nel mese di dicembre 2020.

### *Ammortamento Diritto D'uso*

Gli ammortamenti del diritto d'uso aumentano di 1.201 migliaia di Euro in relazione all'immissione in servizio delle 4 locomotive E494 TRAXX DC a partire da mese di dicembre 2019.

### *Svalutazione immobilizzazioni*

L'importo è interamente attribuibile alla svalutazione di 2 casse TAF incidentate non più utilizzabili.

## NOTA 26 ALTRI COSTI OPERATIVI

Gli altri costi operativi sono analizzati nella tabella seguente:

Descrizione	2020	2019
Contributi associativi	411.595	452.085
Imposte e tasse	316.438	321.792
Sopravvenienze passive	138.898	106.309
Minusvalenza patrimoniali	61.607	
Giornali e riviste	54.780	51.838
Altri oneri	141.407	13.026
<b>Altri costi operativi</b>	<b>1.124.725</b>	<b>945.050</b>
Altri oneri	1.623	9.894
<b>Altri costi operativi verso parti correlate (Nota 34)</b>	<b>1.623</b>	<b>9.894</b>
<b>Totale</b>	<b>1.126.348</b>	<b>954.944</b>

La voce “Altri oneri” comprende il versamento per il sostegno all’emergenza COVID-19 pari a 50 migliaia di Euro.

La voce “Imposte e tasse” include i costi sostenuti dalla Società relativi all’Imposta Municipale Unica, pari a 284 migliaia di Euro (266 migliaia di Euro nel 2019).

## NOTA 27 DIVIDENDI

La composizione della voce viene di seguito dettagliata:

Descrizione	2020	2019
NORD ENERGIA S.p.A.	3.795.887	4.723.062
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	900.000	980.000
ATV S.p.A.		750.000
SEMS S.r.l. in liquidazione		137.000
<b>Dividendi</b>	<b>4.695.887</b>	<b>6.590.062</b>

In data 20 aprile 2020 l’Assemblea degli Azionisti di NORD ENERGIA S.p.A. ha deliberato la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 6.326.479; la quota di spettanza della Società ammonta ad Euro 3.795.887.

In data 27 aprile 2020 l’Assemblea dei Soci di Omnibus Partecipazioni S.r.l. ha deliberato la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 1.800.000; la quota di spettanza della Società ammonta ad Euro 980.000.

## NOTA 28 PROVENTI FINANZIARI

I proventi finanziari riguardano:

Descrizione	2020	2019
Plusvalenza vendita partecipazioni	890.635	
Interessi rimborso credito per imposte	74.835	242.584
Conti correnti bancari e depositi	15.533	21.429
Altri	341	28.630
<b>Proventi finanziari</b>	<b>981.344</b>	<b>292.643</b>
Proventi contratto gestione speciale tesoreria	695.284	719.169
Contratti attivi di leasing	50.543	340.954
Conti correnti infragruppo	29	1
Altri proventi finanziari parti correlate	96.973	810.447
<b>Proventi finanziari verso parti correlate (Nota 34)</b>	<b>842.829</b>	<b>1.870.571</b>
<b>Totale</b>	<b>1.824.173</b>	<b>2.163.214</b>

### Plusvalenza vendita partecipazioni

La plusvalenza è relativa alla cessione della partecipazione in Locoitalia avvenuta in data 10 marzo 2020.

### Gestione liquidità

La Società gestisce la liquidità di tutte le società del Gruppo mediante contratti di *cash pooling*; pertanto sui conti correnti di FNM risultano disponibilità derivanti anche dall'operatività delle società controllate.

I proventi finanziari maturati su conti correnti bancari sono rimasti in linea con l'esercizio precedente.

La gestione della liquidità presenta – nel complesso – le seguenti risultanze:

Descrizione	2020	2019
Proventi finanziari C/C bancari e depositi	15.533	21.429
Proventi finanziari C/C infragruppo	29	1
Oneri finanziari C/C infragruppo	(13.521)	(3.029)
Oneri finanziari C/C bancari e depositi	(12.674)	
<b>Totale</b>	<b>(10.633)</b>	<b>18.401</b>

### Proventi finanziari contratto gestione speciale tesoreria

I proventi finanziari iscritti rappresentano gli interessi maturati sulle risorse finanziarie affidate a Finlombarda S.p.A., e regolate dal “Contratto gestione speciale tesoreria” (Nota 5). I fondi sono stati fruttiferi di interessi ad un tasso dell'1,32%, pari al tasso effettivamente maturato per le somme depositate su depositi a vista e vincolati.

In sede di chiusura del contratto, giunto a scadenza in data 21 luglio 2020, sono inoltre state rilevate plusvalenze da gestione per 379 migliaia di Euro.

### Contratti leasing

Nella seguente tabella vengono specificati i proventi da locazioni finanziarie suddivisi per contratto:

Locatario	Oggetto	Sub Leasing	Data inizio contratto	Data fine contratto	2020	2019
DB Cargo Italia	Locomotive DE 520 n.4	SI	01/01/2018	31/12/2020	22.259	61.124
DB Cargo Italia	Locomotive DE 520 n.2	NO	01/01/2018	31/12/2020	18.119	28.001
DB Cargo Italia	Locomotive DE 520 n.2	SI	01/01/2018	31/12/2020	10.165	48.628
Trenord	Locomotive DE 520 n.1	NO	01/01/2005	31/12/2019		32.187
Trenord	Locomotive DE 520 n.2	SI	01/10/2007	31/12/2019		65.250
Trenord	Locomotive DE 520 n.3	NO	01/01/2005	31/12/2019		95.671
Trenord	Attrezzaggio De 520 n.2	NO	01/01/2012	31/12/2019		7.246
Trenord	Attrezzaggio De 520 n.4	SI	01/09/2015	31/12/2019		2.847
<b>TOTALE</b>					<b>50.543</b>	<b>340.954</b>

### Altri proventi finanziari parti correlate

La voce include gli interessi sul finanziamento erogato alla controllata Locoitalia, per dotarla delle risorse necessarie all'acquisto del materiale rotabile fino alla data di incasso del finanziamento, avvenuta in data 10 marzo 2020. Il finanziamento complessivo di 27.500 migliaia di Euro era

fruttifero di interessi al tasso fisso del 3%. La variazione rispetto al precedente esercizio deriva dal periodo di applicazione degli interessi, pari a 12 mesi nel 2019.

In data 20 dicembre 2019, la Società ha inoltre sottoscritto un contratto di finanziamento con la controllata La Linea al fine di dotarla della provvista necessaria a sottoscrivere e a versare integralmente l'aumento di capitale sociale in La Linea 80 S.c.a r.l., società di scopo partecipata al 70% da ATV S.p.A. e al 30% da La Linea S.p.A. Il finanziamento, di complessivi 1.400 migliaia di Euro, ha una durata di 6 anni dalla data di sottoscrizione. La linea di credito, fruttifera di interessi ad un tasso variabile Euribor 6 mesi + 165bps annui, sarà rimborsata in 12 rate semestrali comprensive di capitale ed interessi.

Vengono di seguito riportati i tassi effettivi di rendimento:

Descrizione	2020	2019
Credito Contratto di Gestione Speciale Tesoreria	1,49%	1,490%
Crediti leasing finanziari	2,27% - 13,1%	2,27% - 13,1%
Finanziamento Locoitalia - La Linea	1,65% - 3%	3%
Crediti conti correnti vs controllate	0,02%	0,02%

## NOTA 29 ONERI FINANZIARI

Gli oneri finanziari sono maturati in relazione a:

Descrizione	2020	2019
Oneri Finanziamenti passivi	1.502.548	1.750.445
Commissioni di mancato utilizzo finanziamenti passivi	347.008	793.368
Contratti passivi di leasing	82.919	322.177
TFR	8.144	25.480
Conti correnti bancari	12.674	
Altri	131	224
<b>Oneri Finanziari</b>	<b>1.953.424</b>	<b>2.891.694</b>
Oneri finanziari su prestito obbligazionario	381.291	711.458
Contratti passivi di leasing	34.817	35.436
Conti correnti infragruppo	13.521	3.029
<b>Oneri finanziari verso parti correlate (Nota 34)</b>	<b>429.629</b>	<b>749.923</b>
<b>Totale</b>	<b>2.383.053</b>	<b>3.641.617</b>

### Oneri Finanziamenti passivi

La voce accoglie gli oneri finanziari relativi:

- finanziamento sottoscritto dalla Società in data 7 agosto 2018, ed utilizzato solo per la linea *Term Loan Facility* in data 14 settembre 2018, e calcolati al tasso di interesse contrattuale pari a Euribor 6 mesi + *spread* dell'1,3%, adeguato al tasso interno di rendimento del finanziamento pari all'1,47%, per applicazione del criterio del costo ammortizzato, il finanziamento è stato totalmente estinto in data 29 gennaio 2021; in relazione a questo sono stati inoltre spesi gli oneri capitalizzati, pari a 378 migliaia di Euro, sulla Linea "*Revolving Credit Facility*" non utilizzata ed estinta;
- finanziamento sottoscritto tra la Capogruppo e Banca Europea degli Investimenti, in data 21 dicembre 2017, per un importo totale massimo di 50.000 migliaia di Euro, per il quale è stata tirata la prima *tranche*, pari a 10.000 migliaia di Euro, in data 20 marzo 2020, e calcolati al tasso di interesse contrattuale pari a tasso fisso dello 0,377% e la seconda *tranche*, pari a 40.000 migliaia di Euro, in data 12 ottobre 2020, e calcolati al tasso di interesse contrattuale pari a tasso fisso dello 0,446%.

### Commissioni mancato utilizzo finanziamenti passivi

Nell'esercizio sono state rilevate le commissioni di mancato utilizzo sulle due linee "Capex Facility", fino al 7 febbraio 2020, quando si è concluso il periodo di disponibilità della stessa, e "Revolving Credit Facility", per 279 migliaia di Euro (694 migliaia di Euro nel 2019), calcolate applicando un tasso pari al 35% del margine, ossia pari allo 0,455% (Nota 12).

Sono inoltre state rilevate commissioni di mancato utilizzo sul finanziamento di 50.000 migliaia di Euro stipulato con BEI, per 68 migliaia di Euro, calcolate applicando un tasso fisso dello 0,2% annuale fino alla data di erogazione della prima *tranche* e della seconda *tranche* (100 migliaia di Euro nel 2019).

### Contratti passivi di leasing

I contratti passivi di leasing sono attribuibili all'applicazione dell'IFRS 16.

### Oneri finanziari su prestito obbligazionario

La voce accoglie gli oneri finanziari sul prestito obbligazionario, emesso in data 21 luglio 2015 ed interamente sottoscritto dalla società correlata Finlombarda S.p.A. (Nota 13). Il tasso variabile del periodo è stato pari a 1,168%, calcolato come la somma dello *spread* pari a 150 b.p. e dell'Euribor semestrale con base 360, che nel periodo di riferimento è stato negativo per 0,332%.

### Conti correnti infragruppo

Il decremento degli oneri finanziari verso parti correlate è principalmente connesso alla diversa esposizione a credito delle controllate a parità di tasso medio di remunerazione del capitale (0,002% come allo 0,002% del 2019).

## NOTA 30 IMPOSTE SUL REDDITO

Si evidenziano gli importi relativi ad imposte correnti e alla fiscalità differita:

(migliaia di Euro)

Descrizione	2020			2019		
	Totale	IRES	IRAP	Totale	IRES	IRAP
Correnti	(7.182)	(6.390)	(792)	(6.841)	(5.704)	(1.137)
Imposte esercizi precedenti	72		72	(7)	(7)	
Netto Anticipate	644	557	87	1.097	930	167
<b>Totale</b>	<b>(6.466)</b>	<b>(5.833)</b>	<b>(633)</b>	<b>(5.751)</b>	<b>(4.781)</b>	<b>(970)</b>

Le imposte correnti aumentano di 341 migliaia di Euro in relazione al maggior imponibile fiscale conseguito nel periodo. La variazione comprende il beneficio, pari a 455 migliaia di Euro, derivante dalla non debenza del I acconto IRAP 2020, come previsto dall'art. 24 del Decreto Rilancio (D.L. 34/2020).

La voce imposte esercizi precedenti è interamente attribuibile dalla non debenza del saldo IRAP 2019 come previsto dall'art. 24 del Decreto Rilancio (D.L. 34/2020).

### IRES - Riconciliazione tra aliquota ordinaria ed aliquota effettiva

Descrizione	2020	2019
Aliquota IRES applicabile	24,00%	24,00%
Svalutazioni in deducibili	2,11%	1,41%
Imposte in deducibili	0,22%	0,22%
Plusvalenze	0,08%	0,10%
Altri costi in deducibili	1,45%	1,41%
Spese non dedotte in precedenza	-1,07%	-0,77%
Quota dividendi non imponibile	-3,53%	-5,07%
Deduzione ACE	-2,15%	-1,95%
IRAP deducibile	-0,07%	-0,14%
Imposte differite	-1,83%	-3,11%
Aliquota effettiva	19,21%	16,12%



## NOTA 31 RISULTATO DA OPERAZIONI DISCONTINUE

Non si sono rilevate operazioni discontinue, come nell'esercizio precedente.

## NOTA 32 RISULTATO DA OCI

A partire dalla redazione del bilancio separato al 31 dicembre 2011, gli utili/(perdite) attuariali non vengono iscritte nel conto economico, ma contabilizzate in apposita riserva di patrimonio netto, al netto dell'effetto fiscale, concorrendo al conto economico complessivo.

La composizione della voce è di seguito dettagliata:

Descrizione	2020	2019
Utile/(perdita) attuariale	24.577	(82.702)
Effetto fiscale	(6.857)	23.074
<b>Totale</b>	<b>17.720</b>	<b>(59.628)</b>

## NOTA 33 CATEGORIE DI ATTIVITÀ E PASSIVITÀ FINANZIARIE ESPOSTE IN BILANCIO

In conformità a quanto richiesto dal principio finanziario IFRS 7 nelle tabelle che seguono sono fornite le informazioni relative alle categorie di attività e passività finanziarie della Società, in essere al 31 dicembre 2020 e al 31 dicembre 2019.

Importi in migliaia di Euro	Note	Valore di bilancio al 31/12/2020	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività finanziarie al FV a conto economico	Attività finanziarie al FV a OCI	Passività finanziarie al costo ammortizzato
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>						
Crediti Finanziari	5	933.333	933.333			
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>						
Crediti Commerciali	7	41.353.169	41.353.169			
Crediti Finanziari	5	501.260	501.260			
Altri Crediti	8	18.775.700	18.775.700			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	9	101.270.053	101.270.053			
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>						
Debiti verso banche	12	41.688.387				41.688.387
Debiti finanziari	13	6.570.647				6.570.647
Altre passività	15	8.346.959				8.346.959
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>						
Debiti finanziari	13	127.567.635				127.567.635
Debiti verso fornitori	17	71.588.676				71.588.676
Altre passività	15	24.048.569				24.048.569

Importi in migliaia di Euro	Note	Valore di bilancio al 31/12/2019	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività finanziarie al FV a conto economico	Attività finanziarie al FV a OCI	Passività finanziarie al costo ammortizzato
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>						
Crediti Finanziari	5	1.166.667	1.166.667			
Crediti Finanziari valutati al fair value	5	0		0		
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>						
Crediti Commerciali	7	21.433.693	21.433.693			
Crediti Finanziari	5	29.054.821	29.054.821			
Crediti Finanziari valutati al fair value	5	48.352.105		48.352.105		
Altri Crediti	8	18.933.290	18.933.290			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	9	135.944.490	135.944.490			
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>						
Debiti verso banche	12	49.610.981				49.610.981
Debiti finanziari	13	3.761.855				3.761.855
Altre passività	15	10.038.506				10.038.506
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>						
Debiti finanziari	13	226.618.138				226.618.138
Debiti verso fornitori	17	18.559.703				18.559.703
Altre passività	15	14.718.969				14.718.969

## NOTA 34 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

FNM S.p.A. è controllata dalla Regione Lombardia che detiene il 57,57%, il 14,74% è detenuto da Ferrovie dello Stato S.p.A. e il rimanente è quotato al mercato Standard Classe 1 della Borsa di Milano.

Pertanto tutte le transazioni avvenute con la Regione Lombardia vengono riepilogate nell'ambito delle Parti Correlate; in questo ambito rientrano inoltre le transazioni avvenute con società sulle quali la Società esercita un controllo congiunto e con società collegate.

Le transazioni con Parti Correlate sono sintetizzate nel seguente prospetto:

2020	Note	Totale	Totale Parti correlate	Di cui: Controllante	Di cui: Controllate	Di cui: Joint Venture	Di cui: Collegate	Di cui: Management	Incidenza %
<b>STATO PATRIMONIALE</b>									
Crediti finanziari non correnti	5	933.333	933.333		933.333				100,0%
Crediti commerciali	7	41.353.169	39.749.267		3.706.686	35.938.719	103.862		96,1%
Crediti finanziari correnti	5	501.260	501.260		233.333	267.927			100,0%
Altri crediti correnti	8	18.775.700	2.487.800		153.389	2.334.411			13,3%
Debiti finanziari non correnti	13	6.570.647	925.559		925.559				14,1%
Altre passività non correnti	15	8.346.959	5.622.934	5.387.645	221.595	13.694			67,4%
Debiti finanziari correnti	13	127.567.635	120.643.654		88.366.109	30.521.611	1.755.934		94,6%
Debiti verso fornitori	17	71.588.676	4.355.985		416.996	3.938.989			6,1%
Altre passività correnti	15	24.048.569	12.911.870	1.299.384	10.832.736	700.516	79.234		53,7%
<b>CONTO ECONOMICO</b>									
Ricavi delle vendite e della prestazioni	20	78.009.185	77.544.159		11.129.600	61.894.158	4.520.401		99,4%
Contributi	21	1.204.136	1.164.886	1.164.886					96,7%
Altri proventi	22	4.284.459	2.258.003		1.022.323	905.643	330.037		52,7%
Costi per servizi	23	(13.214.403)	(7.653.674)	(175.000)	(1.046.991)	(5.606.048)		(825.635)	57,9%
Altri costi operativi	26	(1.126.348)	(1.623)		(1.623)				0,1%
Dividendi	27	4.695.887	4.695.887			4.695.887			100,0%
Proventi finanziari	28	1.824.173	842.829		96.992	50.543	695.294		46,2%
Oneri finanziari	29	(2.383.053)	(429.629)		(45.401)	(2.937)	(381.291)		18,0%

2019	Note	Totale	Totale Parti correlate	Di cui: Controllante	Di cui: Controllate	Di cui: Joint Venture	Di cui: Collegate	Di cui: Management	Incidenza %
<b>STATO PATRIMONIALE</b>									
Crediti finanziari non correnti	4	1.166.667	1.166.667		1.166.667				100,0%
Crediti finanziari valutati al <i>fair value</i>	4								
Crediti commerciali	6	21.433.693	19.485.392		2.637.118	16.381.557	466.717		90,9%
Crediti finanziari correnti	4	29.054.821	29.054.821		28.058.963	995.858			100,0%
Crediti finanziari valutati al <i>fair value</i>	4	48.352.105	48.352.105				48.352.105		100,0%
Altri crediti correnti	7	18.933.290	5.288.137	2.900	2.656.331	2.628.906			27,9%
Debiti finanziari non correnti	11	3.761.855	3.529.963		3.529.963				93,8%
Altre passività non correnti	14	10.038.506	7.081.221	6.552.531	332.391	20.541	175.758		70,5%
Debiti finanziari correnti	11	226.618.138	221.219.623		130.603.563	32.043.192	58.572.868		97,6%
Debiti verso fornitori	16	18.559.703	4.116.367		497.709	3.601.800	16.858		22,2%
Altre passività correnti	14	14.718.969	10.924.922	1.164.885	8.965.285	679.472	115.280		74,2%
<b>CONTO ECONOMICO</b>									
Ricavi delle vendite e della prestazioni	19	76.521.329	74.677.145		11.452.620	59.110.815	4.113.710		97,6%
Contributi	20	1.204.136	1.164.886	1.164.886					96,7%
Altri proventi	21	2.501.056	1.930.747		720.365	860.862	349.520		77,2%
Costi per servizi	22	(13.265.732)	(7.893.881)	(120.867)	(881.769)	(6.023.255)	(32.593)	(835.397)	59,5%
Altri costi operativi	25	(954.944)	(9.894)		(9.894)				1,0%
Dividendi	26	6.590.062	6.590.062		750.000	5.840.062			100,0%
Proventi finanziari	27	2.163.214	1.870.571		810.447	340.954	719.170		86,5%
Oneri finanziari	28	(3.641.617)	(749.923)		(2.620)	(35.846)	(711.457)		20,6%

Di seguito vengono riepilogate le prestazioni rese e ricevute, a normali condizioni di mercato, a società controllate, in *joint venture* e collegate:

Attività che hanno prodotto ricavi:	Controllate	Joint venture	Collegate
Service Amministrativo	X	X	
Canone Sap	X	X	
Locazione locali a Novate		X	
Locazione uffici P.le Cadorna	X	X	
Locazioni uffici e aree Iseo	X	X	
Locazione materiale rotabile	X	X	X
Attività di assistenza in materia D.Lgs. 231	X	X	
Vendita spazi pubblicitari	X	X	

Attività che hanno prodotto costi:	Controllate	Joint venture	Collegate
Servizi informatici		X	
Service sicurezza	X		
Gestione spazi pubblicitari	X		
Locazione uffici e spazi commerciali	X		
Locazione informatica distribuita		X	

Si riportano di seguito evidenza dei flussi finanziari con parti correlate per l'esercizio 2020 e 2019:

Descrizione	2020			2019		
	Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
		Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
<b>FLUSSI FINANZIARI</b>						
Flusso di cassa dell'attività caratteristica	24.091.571	44.579.237	185,0%	43.331.563	61.647.028	142,3%
Flusso di cassa dell'attività di investimento	(9.407.457)	3.409.878	-36,2%	(14.846.028)	(12.722.417)	85,7%
Flusso di cassa da attività destin. alla vendita	3.564.675	2.674.040	75,0%	-	-	0,0%
Flusso di cassa dell'attività di finanziamento	(52.923.226)	(103.610.002)	195,8%	11.535.209	20.170.268	174,9%

## NOTA 35 GESTIONE DEI RISCHI

### Rischio di mercato

FNM, operando prevalentemente con le società controllate e partecipate, non è esposta a rischi di mercato.

### Rischio di credito

FNM S.p.A. non è esposta a particolari rischi di credito commerciale e finanziario. La Società presenta un'elevata concentrazione dei crediti verso le imprese controllate e in *joint venture*.

In particolare, per quanto attiene al rischio di controparte finanziaria derivante dall'impiego della liquidità, la Società opera con interlocutori di alto e sicuro profilo e di elevato *standing* internazionale.

Le posizioni creditorie verso terzi su cui valutare il rischio di credito sono così riassumibili.

Descrizione	(migliaia di Euro)	
	31.12.2020	31.12.2019
Crediti verso banche (nota 9)	101.918	136.592
Crediti commerciali verso terzi (nota 7)	1.604	1.948
Altri crediti verso terzi (nota 8)	8.726	6.527
<b>Totale</b>	<b>112.248</b>	<b>145.067</b>

I crediti verso altri inclusi nella precedente tabella sono al netto dei crediti in procedura concorsuale, interamente svalutati tramite specifico fondo svalutazione, nonché dei crediti tributari per IVA (Nota 8).

L'anzianità dei crediti commerciali verso terzi alla data di bilancio è la seguente:

Descrizione	(migliaia di Euro)					
	31.12.2020			31.12.2019		
	Lordo	Svalutazione	Netto	Lordo	Svalutazione	Netto
Non ancora scaduti	1.378	(10)	1.368	1.423	(10)	1.413
Scaduti da 31-60 giorni						
Scaduti da 61-90 giorni	83		83	4		4
Scaduti da 91-120 giorni	8		8	1		1
Scaduti da 121-360 giorni	163	(37)	126	567	(37)	530
Oltre 361 giorni	115	(96)	19	96	(96)	
<b>Totale</b>	<b>1.747</b>	<b>(143)</b>	<b>1.604</b>	<b>2.091</b>	<b>(143)</b>	<b>1.948</b>

I movimenti del fondo svalutazione crediti commerciali nel corso degli esercizi al 31 dicembre 2020 e 2019 sono stati i seguenti:

Descrizione	(migliaia di Euro)	
	31.12.2020	31.12.2019
Saldo al 1° gennaio	143	143
Accantonamento di periodo		
Impairment IFRS 9		
Utilizzi di periodo		
<b>Saldo al 31 dicembre</b>	<b>143</b>	<b>143</b>

### Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità cui è soggetto la Società può sorgere dalle difficoltà a ottenere finanziamenti a supporto delle attività operative nella giusta tempistica, o dalla capacità di rifinanziare l'indebitamento esistente o di rifinanziarlo a condizioni favorevoli, o dal mancato rispetto dei *ratio* finanziari (c.d. *covenants*) e degli altri impegni previsti nei diversi contratti di finanziamento, con conseguente venir meno del beneficio del termine e diritto delle controparti di ottenere la restituzione anticipata dei finanziamenti erogati.

In particolare, con riferimento al rischio di rifinanziamento dell'indebitamento esistente, si ricorda che FNM ha sottoscritto in data 28 gennaio 2021 un contratto di finanziamento a breve termine per massimi Euro 650.000.000,00 (seicentocinquanta milioni/00) con un *pool* di primarie banche.

Inoltre, i sopracitati rischi di liquidità risultano mitigati dall'ottenimento (i) in data 10 novembre 2020, di un *rating Investment Grade* BBB- con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Fitch Ratings e (ii) in data 25 gennaio 2021, di un *rating investment grade* pari a Baa3 con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Moody's.

I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità della Società sono monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della Funzione Tesoreria di Gruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie.

Il *management* ritiene che i fondi e le linee di credito attualmente disponibili, oltre a quelli che saranno generati dall'attività operativa e di finanziamento, consentiranno alla Società di soddisfare i suoi fabbisogni derivanti dalle attività di investimento, inclusa l'acquisizione dell'ulteriore partecipazione in MISE, che ha portato l'interessenza complessiva al 96% per un importo pari a 519,2 milioni di Euro, avvenuta in data 26 febbraio 2021, di gestione del capitale circolante e di rimborso dei debiti alla loro naturale scadenza.

Si riportano di seguito le scadenze contrattuali delle passività finanziarie:

(migliaia di Euro)

Descrizione	<1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	>5 anni	Totale
<b>2020</b>					
Altri debiti verso controllate per C/C di corrispondenza	120.011				120.011
Debiti leasing finanziari	535	470	453		1.458
<b>Totale parti correlate</b>	<b>120.546</b>	<b>470</b>	<b>453</b>		<b>121.469</b>
Debiti leasing finanziari	1.528	1.406	4.169	73	7.176
Altri debiti finanziari	5.389				5.389
<b>Totale terzi</b>	<b>6.917</b>	<b>1.406</b>	<b>4.169</b>	<b>73</b>	<b>12.565</b>
<b>Totale</b>	<b>127.463</b>	<b>1.876</b>	<b>4.622</b>	<b>73</b>	<b>134.034</b>

Descrizione	<1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	>5 anni	Totale
<b>2019</b>					
Altri debiti verso controllate per C/C di corrispondenza	161.320				161.320
Debiti verso Obbligazionisti	58.301				58.301
Debiti leasing finanziari	1.599	1.599	1.931		5.129
<b>Totale parti correlate</b>	<b>221.220</b>	<b>1.599</b>	<b>1.931</b>		<b>224.750</b>
Debiti leasing finanziari	117	120	112		349
Altri debiti finanziari	5.282				5.282
<b>Totale terzi</b>	<b>5.399</b>	<b>120</b>	<b>112</b>		<b>5.631</b>
<b>Totale</b>	<b>226.619</b>	<b>1.907</b>	<b>2.043</b>		<b>230.381</b>

Si riportano di seguito le scadenze contrattuali delle attività finanziarie:

(migliaia di Euro)

Descrizione	<1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	>5 anni	Totale
<b>2020</b>					
Altri crediti finanziari	501				501
<b>Totale parti correlate</b>	<b>501</b>				<b>501</b>
Crediti verso banche	101.918				101.918
<b>Totale terzi</b>	<b>101.918</b>				<b>101.918</b>
<b>Totale</b>	<b>102.419</b>				<b>102.419</b>

Descrizione	<1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	>5 anni	Totale
<b>2019</b>					
Crediti leasing finanziari	1.046				1.046
Credito finanziario verso Finlombarda - Contratto di gestione speciale tesoreria	48.352				48.352
Altri crediti finanziari	327				327
<b>Totale parti correlate</b>	<b>47.235</b>				<b>49.725</b>
Crediti verso banche	136.592				136.592
<b>Totale terzi</b>	<b>136.592</b>				<b>136.592</b>
<b>Totale</b>	<b>183.827</b>				<b>186.317</b>

### Rischio di valuta

FNM, operando esclusivamente in un contesto locale, non è esposta a rischi valutari.

### Rischio tasso

Le passività finanziarie sono principalmente costituite da contratti di *leasing* finanziari e dal finanziamento contratto nell'esercizio con un *pool* di primari istituti creditizi. FNM non è esposta a particolari rischi di variazione dei tassi di interesse sui contratti di *leasing* finanziari. Per quanto riguarda la possibile volatilità degli oneri finanziari associata all'andamento dei tassi di interesse sui finanziamenti viene monitorata e mitigata tramite una politica di gestione del rischio tasso volta all'individuazione di un mix equilibrato di finanziamenti.

Al fine di mitigare il rischio, la Società ha ottenuto (i) in data 10 novembre 2020, di un *rating Investment Grade* BBB- con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Fitch Ratings e (ii) in data 25 gennaio 2021, di un *rating investment grade* pari a Baa3 con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Moody's.

### Gestione del capitale

Gli obiettivi principali perseguiti dalla Società nell'ambito della gestione del rischio di capitale sono la creazione di valore per gli azionisti e la salvaguardia della continuità aziendale. La Società si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento e rispettare i requisiti (*covenant*) previsti dagli accordi di debito (Nota 12 e Nota 13). Particolare attenzione viene posta al livello di indebitamento in rapporto a patrimonio netto e all'EBITDA, perseguendo obiettivi di redditività e generazione di cassa operativa.

### Stima del *fair value*

Il *fair value* degli strumenti finanziari quotati in un mercato attivo è basato sui prezzi di mercato alla data di bilancio. Il *fair value* degli strumenti che non sono quotati in un mercato attivo è determinato utilizzando tecniche di valutazione basate su una serie di metodi e assunzioni legati alle condizioni di mercato alla data di bilancio.

Di seguito si riporta la classificazione dei *fair value* degli strumenti finanziari sulla base dei seguenti livelli gerarchici:

- Livello 1: *Fair value* determinati con riferimento a prezzi quotati (non rettificati) su mercati attivi per strumenti finanziari identici;
- Livello 2: *Fair value* determinati con tecniche di valutazione con riferimento a variabili osservabili su mercati attivi;
- Livello 3: *Fair value* determinati con tecniche di valutazione con riferimento a variabili di mercato non osservabili.

Importi in migliaia di Euro	Note	Valore di bilancio al 31/12/2020	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Attività finanziarie valutate al <i>fair value</i> con variazione a conto economico	4	85.841.614	0	0	85.841.614

Durante il 2020 non vi sono stati trasferimenti tra differenti livelli gerarchici. Il valore contabile approssima già il *fair value*, laddove non è esplicitato il relativo livello gerarchico.

## NOTA 36 EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

Nel corso dell'esercizio non sono stati rilevati eventi e operazioni significative non ricorrenti.

## NOTA 37 TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

Ai sensi della Comunicazione CONSOB DEM/6064293 del 28 luglio 2006, si precisa che nel corso del 2017 la Società non ha posto in essere operazioni atipiche e/o inusuali, così come definite dalla Comunicazione stessa.

## NOTA 38 ALTRE INFORMAZIONI

Si riportano di seguito, con riferimento all'esercizio 2020, le informazioni relative ai compensi degli Amministratori, Sindaci e dirigenti con responsabilità strategiche:

<i>in migliaia di Euro</i>	2020
Amministratori	680
Sindaci	105
Altri dirigenti con cariche strategiche	1.196
<b>Totale</b>	<b>1.981</b>

Si rileva che non sono stati concessi crediti e non sono vantati crediti verso Amministratori, Sindaci e dirigenti con responsabilità strategiche. Si rileva inoltre che non sono stati assunti dalla Società impegni per conto loro.

Si rileva che alla data del 31 dicembre 2020 non risultano impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale alla medesima data.

## NOTA 39 DESCRIZIONE DEGLI IMPATTI DELL'EPIDEMIA COVID-19 SUL CONTO ECONOMICO

Come richiesto da Richiamo di attenzione CONSOB n.8/2020 del 16 luglio 2020, si riportano di seguito gli impatti quantitativi dell'epidemia COVID-19 sul conto economico del periodo, determinati come impatti consuntivati rispetto al budget previsto:

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	2020
Ricavi delle vendite e prestazioni	(179)
<b>TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI</b>	<b>(179)</b>
Costi per servizi	534
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>534</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>355</b>

La variazione nella voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" è principalmente attribuibile alla riduzione dei ricavi per affitti.

La riduzione dei costi è attribuibile per 348 migliaia di Euro a minori costi per comunicazione istituzionale e spese gestione palazzo ufficio e per 186 migliaia di Euro minori costi per spese viaggio, corsi formazione, medicina preventiva.



Si rileva inoltre che la Società ha beneficiato delle non debenza del saldo IRAP 2019, pari a 72 migliaia di Euro, e del I acconto IRAP 2020, pari a 455 migliaia di Euro, come previsto dall'art. 24 del Decreto Rilancio (D.L. 34/2020).

## NOTA 40 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

- In data 25 gennaio 2021 FNM ha ottenuto un *long term issuer rating* Baa3 da Moody's, che tiene conto delle prospettive di business della società in seguito all'acquisizione di Milano Serravalle – Milano Tangenziali (MISE) e della sua politica finanziaria equilibrata. Il rating Baa3 di FNM incorpora l'incremento di un *notch* per riflettere il forte legame con Regione Lombardia, il suo azionista di maggioranza.

L'ottenimento da parte di FNM del *rating investment grade* di Fitch Ratings (BBB- con *outlook* stabile) e Moody's (Baa3 con *outlook* stabile) offre alla società la possibilità di definire nel modo più efficiente la propria struttura finanziaria a medio lungo termine a supporto del futuro sviluppo strategico, anche attraverso l'accesso al mercato dei capitali.

- In data 1° febbraio 2021 è stato sottoscritto il protocollo d'intesa firmato da FNM ed Enel Green Power con l'obiettivo di studiare, individuare e proporre le migliori soluzioni di fornitura di idrogeno verde – prodotto usando esclusivamente energia rinnovabile - per la mobilità ferroviaria in Lombardia, nell'ambito del progetto H2IseO.
- In data 26 febbraio 2021 FNM ha perfezionato l'acquisizione dell'82,4% del capitale sociale di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (MISE)<sup>1</sup> da Regione Lombardia in esecuzione del contratto di compravendita sottoscritto e comunicato al mercato il 3 novembre 2020. In considerazione della partecipazione del 13,6% del capitale sociale già acquisita da FNM il 29 luglio 2020<sup>2</sup>, ad esito dell'operazione perfezionatasi il 26 febbraio 2021, FNM detiene una partecipazione rappresentativa del 96% del capitale sociale di MISE.

L'acquisizione si è perfezionata a seguito del soddisfacimento delle condizioni sospensive previste nel contratto di compravendita, tra cui l'ottenimento dell'autorizzazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi della convenzione di concessione di cui MISE è parte.

Contestualmente al perfezionamento dell'acquisizione, Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (APL) – società concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico di Gaggiolo e delle opere connesse – è uscita dal perimetro di consolidamento di MISE per effetto della sottoscrizione e liberazione alla stessa data da parte di Regione Lombardia di un aumento di capitale sociale di APL per complessivi 350 milioni di euro e della conseguente diluizione al 36,5% del capitale sociale della partecipazione detenuta da MISE in APL<sup>3</sup>.

Il corrispettivo per l'acquisizione della partecipazione in MISE, pari a 519,2 milioni di euro (ovvero 3,5 euro per azione), è stato integralmente regolato per cassa, facendo ricorso ad una linea di credito a breve termine sottoscritta in data 28 gennaio 2021 con un *pool* di

<sup>1</sup> Società concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione dell'Autostrada A7 Serravalle-Milano e delle Tangenziali Nord, Est e Ovest Milano ai sensi della convenzione di concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007 (come modificata dall'atto aggiuntivo del 15 giugno 2016) tra MISE, in qualità di concessionario, e ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), in qualità di concedente.

<sup>2</sup> Tale partecipazione è stata ceduta a FNM da ASTM S.p.A. e ulteriori società controllate dalla stessa.

<sup>3</sup> Precedentemente partecipata al 79,3% da MISE.

banche composto da Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas Italian Branch, in qualità di enti finanziatori. Il finanziamento, per un ammontare massimo di 650 milioni di Euro, e utilizzato per 620 milioni di Euro non è assistito da garanzie e dovrà essere rimborsato in un'unica soluzione al massimo entro il mese di gennaio 2022. Il tasso di interesse è pari all'EURIBOR maggiorato di un margine, in linea con le attuali condizioni di mercato.

Contestualmente alla sottoscrizione della suddetta linea di credito a breve termine, in data 29 gennaio 2020 FNM ha estinto integralmente il finanziamento sottoscritto il 7 agosto 2018, in quanto non più coerente con la struttura finanziaria del Gruppo, rimborsando in via anticipata tutto l'ammontare utilizzato pari a 50 milioni di Euro.

MISE sarà consolidata integralmente nel bilancio FNM a partire dal 26 febbraio 2021.

- In data 12 marzo 2021 è stato emesso il documento informativo relativo all'operazione redatto ai sensi dell'art. 71, comma 1 del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 (come successivamente integrato e modificato).

## **NOTA 41 PROPOSTA DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO E DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO 2020**

Signori Azionisti,

coerentemente con l'obiettivo di *pay-out ratio* pari a circa il 40% dell'utile distribuibile derivante dal bilancio separato di FNM S.p.A., in continuità con la scelta operata negli ultimi esercizi si ritiene opportuno destinare una parte del risultato alla remunerazione del capitale.

Ciò premesso, nel sottoporre alla Vostra approvazione il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, che evidenzia un utile di Euro 23.891.824,38, il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile di esercizio come segue:

- Euro 1.194.591,22 a riserva legale;
- Euro 9.567.856,50 a dividendo ordinario agli Azionisti, in misura tale da assicurare una remunerazione di Euro 0,0220 per ciascuna azione ordinaria in circolazione;
- Euro 13.129.376,66 a riserva straordinaria.

Il dividendo sarà messo in pagamento a seguito della delibera assembleare di approvazione del bilancio prevista per il 30 aprile 2021.

Milano, 18 marzo 2021

Il Consiglio di Amministrazione



## ATTESTAZIONE

### del Bilancio separato ai sensi dell'art. 154 bis comma 5 del D. Lgs. 58/98

1. I sottoscritti Andrea Gibelli in qualità di “Presidente del Consiglio di Amministrazione” e Valentina Montanari in qualità di “Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari” della FNM S.p.A., tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio separato nel corso dell'esercizio 2020.

2. Attestano inoltre che

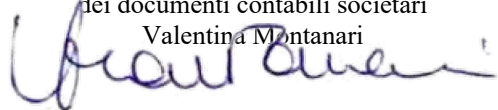
a) il bilancio separato:

- è redatto in conformità ai principi contabili internazionali (IAS/IFRS) applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
- corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente.

b) La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi ed incertezze cui è esposto.

Milano, 18 marzo 2021

Il Dirigente preposto alla redazione  
dei documenti contabili societari  
Valentina Montanari



**FNM S.p.A.**

Piazzale Cadorna, 14  
20123 Milano, Italia  
Tel. +39 02 85111  
Fax +39 02 85111 4708

Cap. Soc. € 230.000.000,00 i.v.  
Iscrizione al Reg. Imp. della C.C.I.A.A.  
di Milano/Monza Brianza/Lodi  
C.F. e P. IVA 00776140154 - REA MI 28331  
PEC fnm@legalmail.com  
www.fnmgroup.it

Il Presidente  
del Consiglio di Amministrazione  
Andrea Gibelli



Member of CISQ Federation







## **Relazione della società di revisione indipendente**

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

Agli azionisti di FNM SpA

---

### **Relazione sulla revisione contabile del bilancio separato**

---

#### **Giudizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio separato di FNM SpA (la "Società"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2020, dal conto economico, dal prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo, dal prospetto dei movimenti del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio separato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/2005.

#### **Elementi alla base del giudizio**

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio separato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

#### **Aspetti chiave della revisione contabile**

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e

---

#### **PricewaterhouseCoopers SpA**

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311





nella formazione del nostro giudizio sul bilancio separato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

### **Aspetti chiave**

### **Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave**

#### **Valutazione della recuperabilità del valore di carico delle partecipazioni**

*Paragrafi “Partecipazioni” e “Perdite di valore di attività materiali, immateriali e partecipazioni”*

*Nota 4 “Partecipazioni”*

Il saldo al 31 dicembre 2020 della voce “Partecipazioni” del bilancio separato di FNM SpA risulta pari ad Euro 181.351 migliaia ed è riferibile, per Euro 95.510 migliaia, alle partecipazioni in imprese controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate. Tali partecipazioni, che rappresentano il 13% del totale attivo del bilancio separato di FNM SpA, sono iscritte al costo di acquisto comprensivo dei costi accessori di diretta imputazione. In presenza di eventi che fanno presumere una riduzione di valore, la recuperabilità del valore di iscrizione delle partecipazioni è verificata confrontando il valore di iscrizione con il relativo valore recuperabile.

La configurazione di valore utilizzata dalla Società per la determinazione del valore recuperabile delle partecipate è rappresentata dal valore d’uso, determinato con l’ausilio di un esperto indipendente, utilizzando i flussi finanziari elaborati sulla base delle previsioni contenute nei piani.

Le analisi effettuate dalla Direzione della Società hanno evidenziato perdite di valore per le partecipate ATV Srl, La Linea SpA e E-Vai Srl, complessivamente pari a Euro 2.230 migliaia. La valutazione della recuperabilità del valore delle partecipazioni in società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate ha rappresentato un aspetto chiave ai fini del lavoro per le seguenti ragioni: i) la significatività dell’importo; ii) la complessità del processo di stima del valore recuperabile delle partecipate poiché basato su ipotesi valutative influenzate da condizioni economiche e di mercato soggette a incertezze, anche in considerazione dell’emergenza sanitaria da Covid-19 e; iii) l’elevato livello di giudizio professionale della Direzione nella formulazione delle stime dei flussi di cassa prospettici e del tasso di attualizzazione.

Abbiamo svolto specifiche analisi per la comprensione, valutazione e validazione dei controlli rilevanti implementati dalla Società a presidio della verifica della recuperabilità della voce Partecipazioni, inclusa l’identificazione degli indicatori di impairment.

Abbiamo compreso la metodologia di stima adottata dalla Direzione ai fini della determinazione del valore recuperabile così come approvata dal Consiglio di Amministrazione di FNM SpA.

Tra le partecipate che presentavano indicatori di impairment al 31 dicembre 2020 abbiamo selezionato, sulla base della significatività dei loro valori di carico, ATV Srl, La Linea SpA, FNM Autoservizi SpA e Trenord Srl. Per ciascuna di esse:

- abbiamo compreso il processo adottato nella predisposizione dei piani pluriennali delle società approvati dagli amministratori. In particolare, per ATV, del piano pluriennale 2021-2030 approvato in data 5 marzo 2021; per La Linea SpA, del piano pluriennale 2021-2025 approvato in data 2 marzo 2021; per FNM Autoservizi SpA, del piano pluriennale 2021-2024 approvato in data 26 febbraio 2021; per Trenord Srl, del piano pluriennale 2021-31 approvato in data 15 febbraio 2021;
- al fine di valutare la ragionevolezza dei piani utilizzati, abbiamo analizzato l’andamento economico degli esercizi precedenti di ciascuna società ed effettuato analisi comparative dei dati consuntivi realizzati nell’esercizio 2020 con i dati previsionali per il medesimo esercizio rivisti a seguito del diffondersi della pandemia, nonché, con il supporto degli esperti del network PwC, abbiamo analizzato le assunzioni rilevanti;



- abbiamo verificato la coerenza tra i flussi di cassa utilizzati e quelli contenuti nei piani pluriennali utilizzati ai fini dell'impairment test;
- con il supporto degli esperti in ambito valutativo appartenenti al network PwC, abbiamo verificato la ragionevolezza delle assunzioni effettuate dalla Direzione per la determinazione dei tassi di attualizzazione utilizzati e le modalità di applicazione del modello matematico dei flussi di cassa attualizzati, l'accuratezza matematica dei calcoli e la corrispondenza delle informazioni utilizzate con le relative basi dati;
- abbiamo esaminato l'analisi di sensitività svolta dalla società ed effettuato ulteriori analisi di sensitività sia con riferimento alle assunzioni finanziarie utilizzate dagli amministratori sia con riferimento alle assunzioni sottostanti i piani pluriennali delle partecipate.

Abbiamo infine verificato l'adeguatezza e la completezza delle informazioni fornite nelle note al bilancio.

### ***Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio separato***

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio separato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/2005 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio separato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio separato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

### ***Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio separato***

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio separato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole





sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio separato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio separato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio separato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio separato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio separato in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.



### ***Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014***

L'assemblea degli azionisti di FNM SpA ci ha conferito in data 28 aprile 2017 l'incarico di revisione legale del bilancio separato e del bilancio consolidato di FNM SpA per gli esercizi dal 31 dicembre 2017 al 31 dicembre 2025.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio separato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

---

### ***Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari***

---

#### ***Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/2010 e dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998***

Gli amministratori di FNM SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari di FNM SpA al 31 dicembre 2020, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio separato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/1998, con il bilancio separato di FNM SpA al 31 dicembre 2020 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio separato di FNM SpA al 31 dicembre 2020 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/2010, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Milano, 8 aprile 2021

PricewaterhouseCoopers SpA

Alessandro Turris  
(Revisore legale)