



Società per Azioni

Sede in Milano – Piazzale Cadorna, 14

Capitale Sociale € 230.000.000,00 i.v.

Bilancio consolidato semestrale abbreviato

Gruppo FNM

al 30 giugno 2022

ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione

Presidente

Andrea Gibelli

Vice Presidente

Gianantonio Battista Arnoldi

Amministratori

Tiziana Bortot

Barbara Lilla Boschetti

Marcella Caradonna

Ivo Roberto Cassetta

Mauro Miccio

Collegio Sindacale

Presidente

Eugenio Pinto

Sindaci Effettivi

Roberta Eldangela Benedetti

Massimo Codari

Direttore Generale

Marco Giovanni Piuri

Dirigente Preposto alla redazione

Valentina Montanari

dei documenti contabili societari

Società di Revisione

PricewaterhouseCoopers S.p.A.



INDICE

Organi sociali

Relazione al bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022

Introduzione	<i>pag.</i>	1
1. Struttura e settori di attività del Gruppo al 30 giugno 2022	<i>pag.</i>	1
2. Indicatori Sintetici di risultato	<i>pag.</i>	8
3. Informazioni per gli investitori	<i>pag.</i>	9
4. Andamento economico e finanziario consolidato	<i>pag.</i>	18
5. Andamento economico segmenti di <i>business</i>	<i>pag.</i>	29
6. Risorse Umane Gruppo FNM	<i>pag.</i>	44
7. Principali rischi e incertezze cui il Gruppo è esposto	<i>pag.</i>	45
8. Contenziosi più rilevanti ed altre informazioni	<i>pag.</i>	46
9. Fatti di rilievo avvenuti nel periodo	<i>pag.</i>	49
10. Fatti di rilievo avvenuti dopo il 30 giugno 2022	<i>pag.</i>	49
11. Prevedibile evoluzione della gestione	<i>pag.</i>	50
Glossario dei termini e degli indicatori alternativi di <i>performance</i> utilizzati	<i>pag.</i>	52

Bilancio consolidato semestrale abbreviato:

- Situazione Patrimoniale-Finanziaria consolidata	<i>pag.</i>	55
- Conto Economico consolidato	<i>pag.</i>	56
- Altre componenti di conto economico complessivo consolidato	<i>pag.</i>	57
- Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto consolidato	<i>pag.</i>	58
- Rendiconto finanziario consolidato		
- Note illustrative al bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022	<i>pag.</i>	59

Attestazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato

RELAZIONE SULLA GESTIONE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO al 30 giugno 2022

INTRODUZIONE

Con riferimento al periodo di sei mesi chiuso al 30 giugno 2022 (di seguito il “Primo semestre 2022” o “periodo”), le informazioni quantitative ed i commenti riportati nell’ambito della presente Relazione hanno l’obiettivo di fornire una visione della situazione patrimoniale, finanziaria ed economica del Gruppo, delle relative variazioni intercorse nel periodo di riferimento, nonché degli eventi significativi che si sono verificati influenzando il risultato di competenza.

Il primo semestre 2022 è stato caratterizzato, da un lato, dal progressivo attenuarsi delle conseguenze della pandemia COVID-19, grazie agli effetti positivi della campagna vaccinale e all’affievolimento della gravità della malattia. Dall’altro lato, il periodo risente delle gravi incertezze legate al protrarsi del conflitto tra Russia e Ucraina scoppiato il 24 febbraio 2022. Le sanzioni economiche sempre più severe imposte nei confronti della Russia dall’Unione Europea e dagli Stati Uniti hanno infatti acuito il rincaro dei prezzi energetici e dell’inflazione, che avevano già iniziato a manifestarsi negli ultimi mesi del 2021.

Si rammenta che i risultati del periodo tengono conto degli effetti dell’ingresso del Gruppo nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali con il perfezionamento dell’acquisizione della quota di controllo in Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. (di seguito anche “MISE”), lo scorso 26 febbraio 2021.

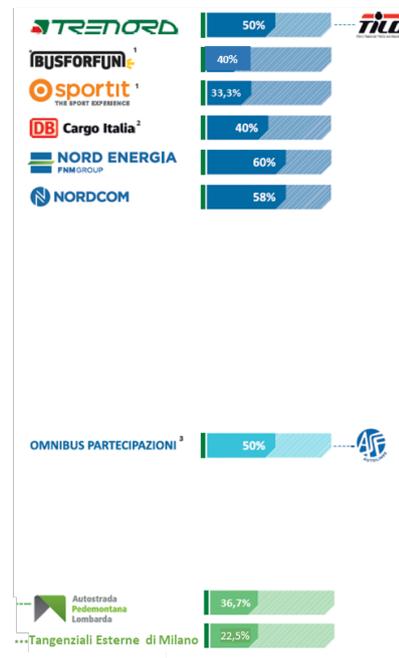
1 STRUTTURA E SETTORI DI ATTIVITA’ DEL GRUPPO AL 30 GIUGNO 2022

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.



SOCIETA' CONSOLIDATE INTEGRALMENTE

SOCIETA' VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO



1 Aziende che gestiscono piattaforme digitali complementari, consentendo l'implementazione della mobilità come paradigma strategico comunitario (Maac). A Sportit fanno riferimento i marchi Snowit e Bikeit.
 2 Società operanti nel settore del trasporto merci e logistica, ad oggi incluse rispettivamente nel segmento Infrastruttura Ferroviaria e Ro.S.Co. & Services. Malpensa Intermodale e Malpensa Distripark sono in fase di start up
 3 Società operante nella Mobilità passeggeri su gomma ma considerata nel segmento Ro.S.Co. ai fini della redazione del bilancio
 4 Società consolidate integralmente dal 26.02.2021

Il Gruppo FNM è presente, tramite partecipazioni di controllo e/o partecipazioni sottoposte a controllo congiunto o collegate, nell'ambito di quattro segmenti:

1.1 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, del Contratto di Servizio sottoscritto con Regione Lombardia per il periodo 18 marzo 2016-31 dicembre 2022 e del Contratto di Programma sottoscritto con regione Lombardia con scadenza 31 dicembre 2027. Con riferimento al Contratto di Servizio, in scadenza il prossimo 31 dicembre 2022, si segnala che sono in corso le trattative tra Ferrovienord e Regione Lombardia per il la stipula del nuovo Contratto di Servizio con decorrenza 1° gennaio 2023;
- 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), nei pressi dell’aeroporto di Malpensa 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.

1.2 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 Italia, 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. (partecipata 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 2022 e poi successivamente ai sensi dell’articolo 16 della Legge Regionale dell’8 agosto 2022, nr. 17, il Contratto di Servizio tra Regione Lombardia e Trenord, fino al 31 luglio 2023, alle medesime condizioni contrattuali.

DB Cargo Italia (partecipata al 40% da FNM S.p.A. con DB Cargo Italy S.r.l.) è attiva nel trasporto merci su ferro.

Trenord e DB Cargo Italia sono valutate con il metodo del patrimonio netto nel bilancio consolidato del gruppo FNM.

FNM S.p.A. fornisce inoltre servizi amministrativi alle proprie partecipate e gestisce il proprio patrimonio immobiliare.

In coerenza con il Piano Strategico 2021-2025, nell’ambito del *pillar* Persone/Comunità, FNM S.p.A. è attiva anche nello sviluppo di piattaforme digitali complementari che, congiuntamente ai servizi di trasporto offerti dal Gruppo, consentono l’implementazione della Mobilità come paradigma strategico comunitario (*Mobility as a Community* o *MaaC*) quale strumento abilitante della nuova mobilità digitale incentrato sulle esigenze delle comunità. In quest’ottica, nel 2020, il Gruppo è entrato nel settore dei servizi di pagamento digitali con la costituzione di FNMPAY S.p.A. (FNMPAY) ed ha acquisito una partecipazione in Busforfun.Com S.r.l. (Busforfun), startup innovativa nelle tecnologie per il turismo e il *commuting*, attualmente pari al 40% del capitale sociale. Inoltre, nel dicembre 2021 FNM S.p.A. ha acquisito una quota del 33,3% in Sportit S.r.l. (Sportit), società attiva con il *brand* Snowit e principale *marketplace* per la vendita integrata di

skipass online, servizi correlati allo sci ed esperienze legate al mondo della montagna. Nel mese di aprile 2022, con il marchio Bikeit, Sportit ha lanciato una nuova piattaforma per la vendita di pacchetti di servizi ai cicloturisti, personalizzabili su misura delle esigenze dei singoli utenti.

Nell'ambito dello sviluppo del progetto H2iseO, di cui è fornito maggiore dettaglio nel paragrafo 5.2, si rileva che nel mese di aprile 2022 è stata costituita la società FNM Power S.r.l. (FNM Power – il cui capitale è detenuto al 100% da FNM S.p.A.), per la progettazione, realizzazione e gestione di impianti di produzione di idrogeno ed altri gas industriali, nonché di impianti per il trattamento, lo stoccaggio, la distribuzione e la trasformazione di idrogeno e vettori energetici destinati ad usi industriali e di alimentazione di mezzi di trasporto.

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. Quanto alla società a controllo congiunto NORD ENERGIA S.p.A. e la sua controllata CMC Mesta S.A., si rende noto che in data 8 luglio 2022 è venuta meno la possibilità di sfruttare commercialmente la capacità di importazione di energia elettrica tramite l'elettrodotto Mendrisio-Cagno incluso nell'ambito della rete di trasmissione nazionale, in accordo alle disposizioni del decreto del Ministro delle Attività Produttive del 21 ottobre 2005, per il raggiungimento del termine di scadenza della concessione in virtù della quale opera la partecipata.

1.3 MOBILITA' PASSEGGERISU GOMMA

FNM opera nel settore della mobilità su gomma con:

- FNM Autoservizi S.p.A. (di seguito anche FNMA) – che è la concessionaria di quote dei servizi di trasporto pubblico su gomma nelle Province di Varese e Brescia, è titolare in A.T.I. con ASF Autolinee S.r.l. (partecipata al 49% da Omnibus Partecipazioni S.r.l.¹ – 50% di proprietà FNM S.p.A.) di un Contratto di Servizio per quelli in Provincia di Como e opera per conto di Trenord autoservizi sostitutivi del servizio ferroviario;
- Azienda Trasporti Verona S.r.l. (di seguito anche ATV) - 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 della sua controllata Martini Bus S.r.l. Al fine di procedere alla razionalizzazione della propria operatività nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico su autobus, in data 30 agosto 2022 FNM ha

¹ - Società operante nella Mobilità passeggeri su gomma, ma considerata nel segmento Ro.S.CO. ai fini della redazione del bilancio. E' valutata con il metodo del Patrimonio Netto nel bilancio consolidato del Gruppo FNM.

accettato la proposta d'acquisto di quote azionarie trasmessa in data 15 luglio dalle società Alilaguna S.p.A. ed Ecobus S.r.l.. Il termine di stipula del contratto definitivo di compravendita della partecipazione è definito al 31 dicembre 2022. La proposta di acquisto prevede la cessione della partecipazione in La Linea S.p.A. e della sua controllata per un importo pari a 5,4 milioni di Euro, valore allineato al valore delle attività e passività iscritte nel bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022;

- E-Vai S.r.l.- società di *car sharing* operante in Lombardia con veicoli elettrici e bimodali;

1.4 AUTOSTRADE

Il Gruppo FNM è presente anche nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali grazie alla partecipazione in MISE, consolidata integralmente nel Gruppo FNM a partire dal 26 febbraio 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. La concessione scade in data 31 ottobre 2028.

Con l'acquisizione di MISE, FNM ha creato un gruppo strategico nel settore delle infrastrutture in Lombardia e nelle aree di più elevata domanda di trasporto per la gestione del sistema di mobilità, integrando sistemi di mobilità diversificati, che spaziano dal trasporto ferroviario, al trasporto pubblico locale su gomma, all'infrastruttura autostradale.

In seguito alla richiesta di liquidazione della partecipazione del 4% in MISE detenuta dalla Camera di Commercio di Milano Monza Brianza Lodi e Parcam S.r.l. ed alla rinuncia da parte di FNM ad esercitare il diritto di opzione sulle azioni poste in vendita, in data 28 luglio 2022 è stata perfezionata la liquidazione dei soci recedenti. Il valore peritale stabilito ai sensi dell'art. 2437-ter del Codice Civile è pari a 3,01 Euro per ciascuna delle 7.200.000 azioni facenti parte del pacchetto di minoranza, corrispondenti ad un pagamento complessivo di 22,0 milioni di Euro, comprensivi della quota di interessi. La liquidazione della partecipazione di Camera di Commercio di Milano Monza Brianza Lodi e Parcam S.r.l. ha determinato l'annullamento del corrispondente pacchetto di 7.200.000 azioni senza riduzione del capitale sociale.

In conseguenza di quanto sopra, la partecipazione di FNM in MISE è incrementata dal 96% al 100%.

MISE è inoltre attiva nella progettazione, nonché nel supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti infrastrutturali sulla rete autostradale attraverso Milano Serravalle Engineering S.r.l. (Milano Serravalle Engineering), di cui detiene il 100% del capitale sociale.

Tra le proprie partecipate, la controllata annovera anche una partecipazione del 36,7% nel capitale di Autostrada Pedemontana Lombarda (di seguito “APL”), concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell’autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico di Gaggiolo e delle opere connesse. APL è valutata con il metodo del patrimonio netto dal 26 febbraio 2021.

Con l’obiettivo di dotare APL di una società di ingegneria di propria fiducia e di comprovata capacità a cui affidare direttamente, nel rispetto della normativa vigente e degli obblighi concessori, i servizi di ingegneria necessari alla realizzazione dell’infrastruttura autostradale in concessione, in data 18 maggio 2022 è stata sottoscritta una Lettera di Intenti con l’obiettivo di delineare un percorso negoziale funzionale alla possibile cessione di un ramo di azienda da Milano Serravalle Engineering ad APL, per il tramite di una società di nuova costituzione da quest’ultima interamente partecipata. Nel corso del mese di giugno e luglio si sono susseguite tra le parti e i relativi consulenti interlocuzioni dirette alla determinazione del ramo di azienda e del relativo corrispettivo. I lavori peritali sono terminati il 25 luglio con l’identificazione del ramo da trasferire e la sua valorizzazione, pari a 259 migliaia di Euro. Parallelamente alla perizia è stato elaborato anche l’atto contrattuale preliminare e i suoi allegati. L’attività si è conclusa l’8 agosto con la sottoscrizione del contratto preliminare, da parte di Milano Serravalle Engineering e Autostrada Pedemontana Lombarda. Per effetto di ciò, nel bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022, il ramo di azienda identificato risulta classificato in IFRS 5.

Infine, si evidenzia che in data 15 aprile 2022 è stata perfezionata l’acquisizione da parte di MISE di 11.015.963 azioni detenute da Regione Lombardia nel capitale sociale di Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. (di seguito “TEM”) per un valore complessivo pari a 8,4 milioni di Euro. A seguito del trasferimento azionario, la partecipazione di MISE nel capitale azionario di TEM è incrementata del 3,75%, dal 18,80% al 22,55% (totale n. 66.250.652 azioni). Si rammenta che TEM detiene un’unica partecipazione pari al 48,4% del capitale della concessionaria autostradale Tangenziale Esterna S.p.A. che ha progettato, costruito e gestisce dal maggio 2015 l’intera infrastruttura autostradale da Melegnano - Autostrada A1 Milano/Bologna - ad Agrate Brianza - Autostrada A4 Milano/Venezia (32 Km di lunghezza) in base ad una concessione di cinquanta anni a partire dall’entrata in funzione dell’intero collegamento autostradale.

Sempre nell’ambito della razionalizzazione delle partecipazioni nel settore autostradale, in data 28 giugno 2022 sono state perfezionate le cessioni delle partecipazioni azionarie detenute da

MISE nel capitale sociale di Autostrade Lombarde S.p.A. e di Società di Progetto Brebemi S.p.A. alla Aleatica S.A.U. In pari data, anche Milano Serravalle Engineering ha perfezionato la cessione dell'intera partecipazione azionaria detenuta nel capitale sociale di Brebemi alla stessa società. Il corrispettivo complessivo delle due cessioni è pari a 6,3 milioni di Euro.

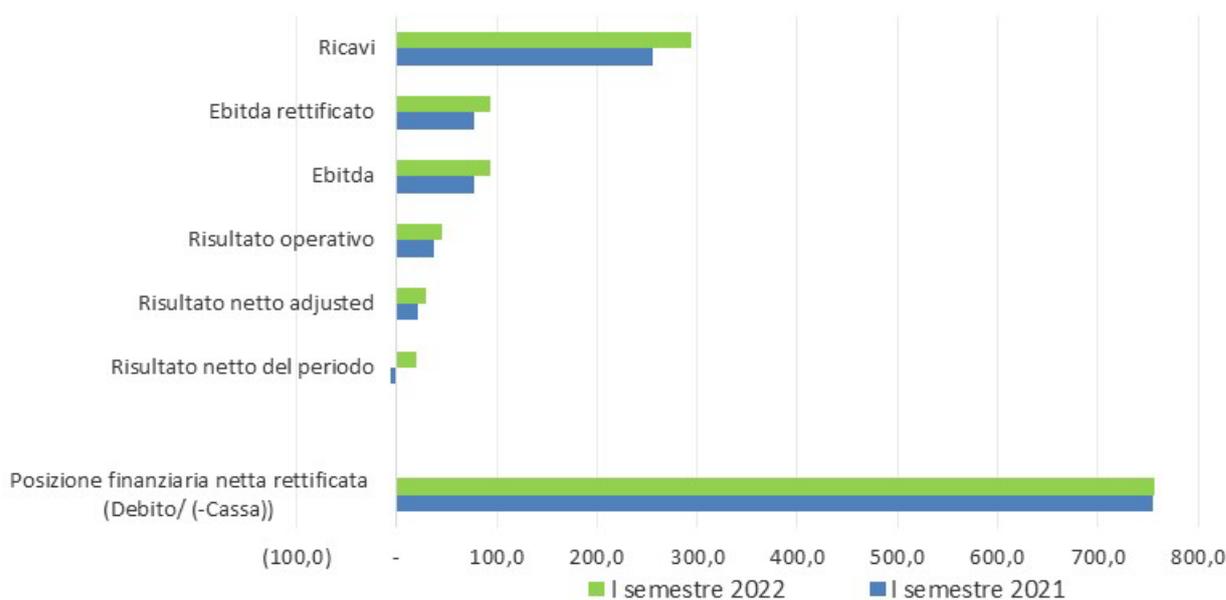
----- o -----

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 della sua *joint venture* ASF), delle collegate DB Cargo, Busforfun, SportIT, APL e TEM 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".

2 INDICATORI SINTETICI DI RISULTATO CONSOLIDATO GRUPPO FNM

Importi in milioni di Euro	I semestre 2022	I semestre 2021	Variazione	Variazione %
Ricavi*	294,0	255,2	38,8	15,2%
Ebitda rettificato*	93,4	77,6	15,8	20,4%
Ebitda*	93,4	78,1	15,3	19,6%
Risultato operativo*	46,0	37,7	8,3	22,0%
Risultato Ante imposte*	43,3	27,3	16,0	58,6%
Risultato netto rettificato*	29,8	21,1	8,7	41,2%
Risultato netto del periodo*	20,1	(6,4)	26,5	n.d.
Patrimonio netto (A)**	255,6	228,3	27,3	12,0%
Posizione finanziaria netta (B)**	644,8	697,2	(52,4)	-7,5%
Posizione finanziaria netta rettificata **	756,6	755,6	1,0	0,1%
Capitale investito netto (A+B)**	900,4	925,5	(25,1)	-2,7%
Capitalizzazione di mercato al 30.06**	189,8	273,1	(83,3)	-30,5%
Investimenti*	386,4	209,3	177,1	84,6%

*I valori del I semestre 2021 considerano il consolidamento di MISE dal 1° gennaio 2021
 ** I valori di confronto sono relativi al 31.12.2021



Capitalizzazione di Borsa al 30.06.2022: 189,8 milioni di Euro

Al 30.06.2021: 264,4 milioni di Euro

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

3 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 Beni Voluttuari e FTSE Italia Viaggi e Tempo Libero.

Mercato di Quotazione	MTA
Codice ISIN	IT0000060886

Il quadro economico di riferimento²

Nel corso del primo semestre del 2022 il quadro economico internazionale permane caratterizzato da un'elevata incertezza, condizionato inizialmente dalla diffusione della variante Omicron del Covid-19, più contagiosa ma meno grave delle precedenti, che si è risolta in una progressiva attenuazione della pandemia nel corso del semestre, e successivamente dalle conseguenze dell'invasione dell'Ucraina da parte della Russia e dalla normalizzazione delle politiche monetarie mirate al contenimento dell'inflazione.

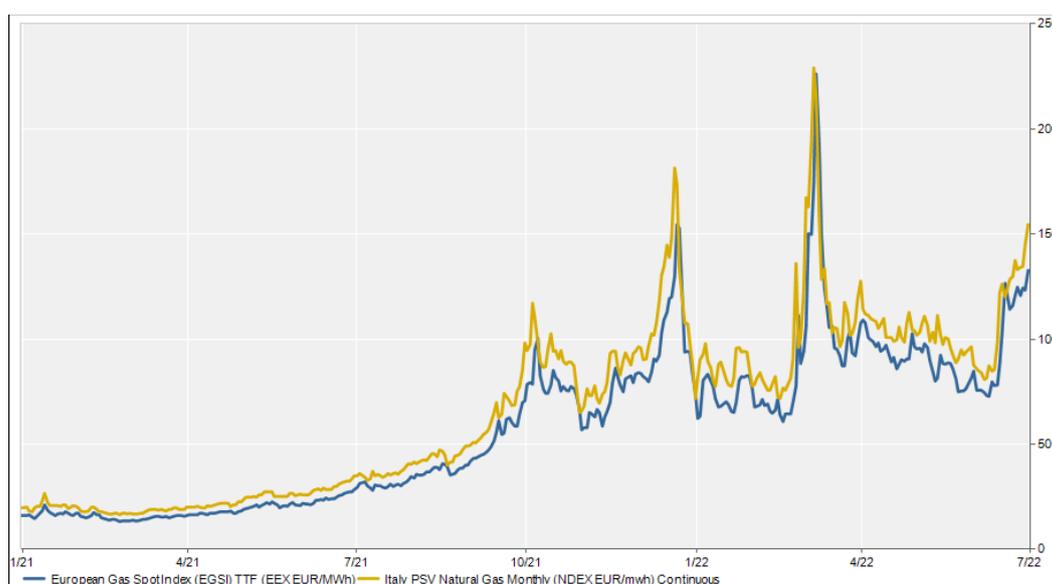
Per quanto riguarda l'attività economica dell'area dell'Euro, il PIL ha segnato una lieve espansione in tutte le principali economie, sostenuto dall'apporto della domanda estera netta e della variazione delle scorte. In Italia il PIL, dopo essere lievemente cresciuto nel primo trimestre (+0,1% rispetto al periodo precedente), avrebbe accelerato in primavera (+1,1%), evidenziando una complessiva tenuta a fronte dell'elevata incertezza macroeconomica grazie all'aumento dei consumi legati al rialzo della spesa per servizi turistico-ricreativi e, pur con un rallentamento rispetto ai tre mesi precedenti, degli investimenti e delle esportazioni.

I corsi delle materie prime energetiche, in particolare quelli del gas naturale in Europa, e dei prodotti alimentari hanno segnato rialzi straordinariamente elevati, soprattutto a causa della prosecuzione della guerra in Ucraina e delle conseguenti progressive interruzioni dei flussi di fornitura dalla Russia. La dinamica dello S&P GSCI Commodity Spot Index (un indice composito che misura la performance del mercato delle materie prime) permane su livelli estremamente alti ed ampiamente sopra i 500 dollari, anche se le variazioni nell'ultimo trimestre sembrano essere meno intense, segno dell'inizio di un possibile rallentamento. Ne ha risentito l'inflazione che ha continuato a crescere, raggiungendo il livello più elevato degli ultimi decenni: a giugno l'indice

² Bollettino Economico 3 / 2022 Banca d'Italia; Istat - Conti economici trimestrali (1° settembre 2022).

armonizzato dei prezzi al consumo IPCA in Italia è stato in termini tendenziali pari a +8,5%, sostanzialmente allineato alla media dell'area Euro (+8,6%).

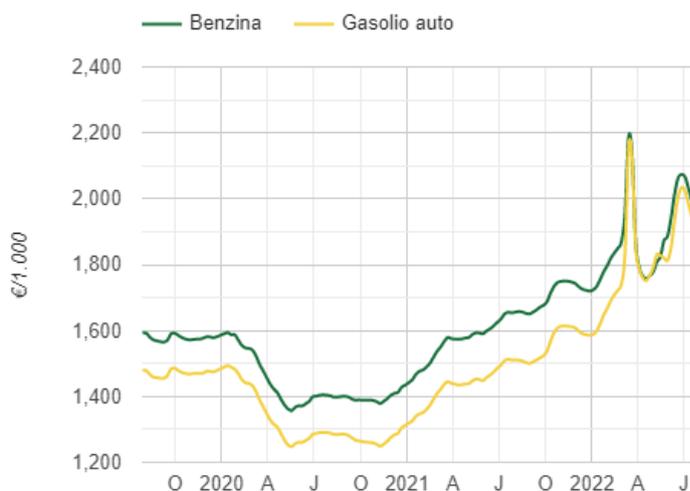
In particolare, il prezzo del gas naturale europeo scambiato sul mercato olandese Title Transfer Facility (TTF), dopo essere sceso nella prima metà di giugno ai livelli minimi dall'invasione dell'Ucraina dello scorso febbraio, è risalito repentinamente alla notizia della riduzione dei flussi dalla Russia verso alcuni paesi europei tra i quali la Germania e l'Italia, portandosi intorno ai 170 Euro per megawattora nel mese di giugno 2022 che si confronta con un prezzo di circa 30 Euro per megawattora nello stesso periodo del 2021. Per quanto riguarda specificatamente il mercato italiano, l'indice PSV – riferimento principale in Italia per definizione del prezzo del gas all'ingrosso – evidenzia un trend analogo: il prezzo medio del gas si attesta a circa 1,1 Euro al metro cubo nel mese di giugno 2022, rispetto agli 0,3 Euro al metro cubo di giugno 2021.



Fonte: FactSet

Un andamento simile, ma in misura meno marcata, è riscontrabile all'andamento del prezzo del petrolio (il prezzo per la qualità Brent si è spinto fino a un massimo di 129 dollari in giugno 2022 vs 77 dollari a giugno 2021) che ha trainato al rialzo il prezzo dei carburanti: il prezzo del gasolio auto si attesta a quasi 2 Euro per litro nel primo semestre 2022, andamento che tiene conto degli interventi mitigativi del Governo quali il taglio delle accise³.

³ Analisi e statistiche energetiche e minerarie, Ministero della Transizione Ecologica (<https://dgsaie.mise.gov.it/prezzi-annuali-carburanti?pid=2>).



Fonte: Ministero della Transizione Ecologica

Per quanto riguarda il mercato del lavoro, le ore lavorate totali hanno accelerato all'inizio del 2022 nel confronto con la fine dello scorso anno, in particolare per effetto del recupero delle ore lavorative per addetto che sono tornate per la prima volta sui livelli osservati alla fine del 2019. Il tasso di occupazione a giugno si attesta al 60,1% - il valore più alto dal 1977 – mentre è stabile la disoccupazione all'8,0%⁴. La dinamica delle retribuzioni contrattuali evidenzia in Italia una crescita del 2,3% su base annua (vs 2,8% della media dell'area Euro), includendo i pagamenti una tantum che sono di natura temporanea. Le retribuzioni contrattuali sono salite moderatamente – come nell'area dell'Euro – rispecchiando la durata pluriennale dei contratti nazionali collettivi e l'incidenza contenuta dei meccanismi di indicizzazione automatica dei salari.

Le Banche centrali delle principali economie occidentali hanno reagito all'acuirsi di una possibile spirale inflattiva dando avvio ad una campagna di “tightening” monetario, ovvero una contrazione netta dell'acquisto di titoli ed un aumento del costo del denaro:

- la Federal Reserve ha alzato l'intervallo obiettivo del tasso di riferimento (*federal funds rate*) di 50 punti base a maggio e di 75 punti base in due aumenti consecutivi nelle riunioni di giugno e luglio, collocandolo tra 2.25% e 2.5% (l'azione di politica monetaria più rigorosa da parte dall'inizio degli anni '90). È stato inoltre annunciato il piano per la riduzione del proprio bilancio, segnando un deciso cambio di tendenza rispetto all'andamento fortemente espansivo che ha contraddistinto l'ultimo decennio;
- il Consiglio direttivo della Banca Centrale Europea ha avviato il processo di normalizzazione della politica monetaria, ponendo fine agli acquisti netti di attività finanziarie ed annunciando il primo aumento del tasso di riferimento dal 2011 di 50 punti base. A fronte dei rischi per la

⁴ Dati provvisori Occupati e Disoccupati, Istat (1° settembre 2022).

stabilità finanziaria dell'area Euro, la BCE ha inoltre annunciato l'intenzione di mettere in atto un nuovo strumento di contrasto alla frammentazione dei mercati (c.d. scudo anti *spread*).

Secondo le proiezioni pubblicate dalla BCE all'inizio di giugno, il PIL dell'eurozona crescerebbe del 2,8% nel 2022 e del 2,1% nei successivi due anni. Rispetto allo scenario dello scorso marzo le stime sono state riviste al ribasso per il 2022 e il 2023, ma al rialzo per il 2024, principalmente a causa delle ricadute economiche della guerra in Ucraina e del loro progressivo superamento, oltre che alla risalita delle attese sui tassi di interesse. Le proiezioni aggiornate per l'economia italiana pubblicate da Banca d'Italia stimano invece un PIL in aumento del 3,2% nel 2022, dell'1,3% nel 2023 e dell'1,7% nel 2024. L'inflazione è prevista ridursi gradualmente al 2,0% nel 2024.

Alla fine di giugno il Governo ha infine annunciato il conseguimento dei 45 traguardi e obiettivi fissati dal PNRR per il primo semestre del 2022. È stata quindi inviata alla Commissione europea la richiesta di pagamento della seconda rata dei fondi del piano (21 miliardi di Euro tra sovvenzioni e prestiti, al netto della quota del prefinanziamento ricevuto nel 2021).

Evoluzione della domanda di mobilità

Per quanto concerne più specificatamente il settore dei trasporti, all'inizio dell'anno l'attività ha risentito della risalita dei contagi connessa con la diffusione della variante Omicron, particolarmente rapida nella sua diffusione all'inizio dell'anno in quasi tutte le economie avanzate. Il miglioramento del quadro epidemiologico, grazie agli effetti positivi della campagna vaccinale ed all'evoluzione del virus che porta ad una forma di malattia meno grave, ed il contestuale allentamento delle restrizioni hanno però generalmente sostenuto sia la domanda di trasporto pubblico locale sia la mobilità tramite mezzo privato.

			Var. % I trim. 2022 - I trim. 2019	Var. % II trim. 2022 - II trim. 2019	DELTA	Var. % I trim. 2022 - I trim. 2021	Var. % II trim. 2022 - II trim. 2021
TRASPORTO STRADALE 	DOMANDA VEICOLI LEGGERI	ANAS	-7%	-3%	+4% ↑	+19%	+11%
		AUTOSTRADALE	-9%	-4%	+5% ↑	+51%	+27%
	DOMANDA VEICOLI PESANTI	ANAS	+5%	+6%	+1% ↑	+9%	+7%
		AUTOSTRADALE	+2%	+3%	+1% ↑	+7%	+7%
TRASPORTO FERROVIARIO 	DOMANDA PASSEGGERI	AV	-42%	-21%	+21% ↑	+269%	+212%
		IC/ICN	-27%	-9%	+18% ↑	+70%	+86%
	OFFERTA SERVIZI	AV	-17%	-10%	+7% ↑	+155%	+74%
		IC/ICN	-2%	-2%	0% =	-1%	-1%
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 	DOMANDA PASSEGGERI	TPL *	-25%	-8%	+17% ↑	+36%	+18%
		di cui FERRO	-32%	-19%	+11% ↑	+63%	+57%
	OFFERTA SERVIZI	FERRO	n.d.	n.d.	n.d.	+3%	+2%

Fonte: Osservatorio sulle tendenze di mobilità del MIMS

In base a quanto emerge dal report trimestrale pubblicato dall'Osservatorio sulle tendenze di mobilità predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS)⁵, il settore dei trasporti evidenzia nel primo semestre di quest'anno una forte crescita della domanda per tutte le modalità di mobilità rispetto all'analogo periodo del 2021: il trasporto pubblico locale mostra un costante aumento degli utenti (+36% nel primo trimestre e +18% nel secondo trimestre), con una forte performance del TPL ferro (+63% nel primo trimestre e +57% nel secondo trimestre), mentre il trasporto stradale registra una crescita generalizzata del traffico sia sulla rete ANAS sia su quella autostradale. In particolare, su quest'ultima, crescono sia i veicoli leggeri quelli pesanti, rispettivamente: +51% nel primo trimestre e +27% nel secondo trimestre; +7% nell'intero semestre. Confrontando i dati di mobilità cumulati del 2022 (periodo gennaio-giugno) rispetto al 2019, le tendenze appaiono invece differenti, con livelli ancora inferiori rispetto ai livelli pre-pandemici, seppure con un'accelerazione progressiva del recupero nel tempo e specialmente nel secondo trimestre dell'anno corrente. Solo il traffico stradale relativo ai veicoli pesanti supera ampiamente i livelli del 2019.

In dettaglio, per quanto riguarda il trasporto stradale, i dati di traffico relativi ai veicoli leggeri mostrano una tendenza positiva sia sulla rete ANAS sia su quella autostradale, sebbene siano ancora inferiori rispetto a quelli del 2019 rispettivamente del 5% e del 6%. Il traffico stradale di veicoli

⁵ Report trimestrale dell'Osservatorio sulle tendenze di mobilità predisposto dalla Struttura Tecnica di Missione (STM) del MIMS, Luglio 2022.

pesanti presenta un'accelerazione degli spostamenti, ormai stabilmente superiori a quelli del 2019 (+2% sulla rete autostradale e +6% su quella ANAS).

Per il trasporto ferroviario, a fronte di una contrazione dell'offerta di servizi – specialmente nell'alta velocità – il livello dei passeggeri nel primo semestre 2022 è inferiore del 31% a quello dello stesso periodo del 2019, sebbene si noti un netto miglioramento nel tempo. Risulta ancora in calo del 17% anche il traffico viaggiatori su Intercity e Intercitynotte, nonostante un'offerta di servizi solamente in lieve contrazione data la natura regolata del segmento.

Nel trasporto pubblico locale, gli spostamenti risultano ancora inferiori del 17% (-26% nel solo trasporto ferroviario regionale) rispetto allo stesso periodo del 2019, ma anche in questo caso si nota una netta ripresa progressiva tra il primo ed il secondo trimestre 2022 (+17 punti percentuali). In particolare, le tendenze della mobilità nelle città mostrano come nel secondo trimestre 2022, rispetto al periodo pre-pandemico, la permanenza nei dintorni dei luoghi di residenza è aumentata dell'1% (+6% nel primo trimestre). Mentre gli spostamenti per acquisti di prima necessità (negozi di alimentari, mercati, farmacie e parafarmacie) e quelli verso altri luoghi (piazze, parchi, giardini pubblici spiagge, porti turistici) sono incrementati nel semestre, con una crescita marcata nel secondo trimestre, gli spostamenti verso ristoranti, bar, centri commerciali, parchi a tema, musei, biblioteche e cinema si sono generalmente contratti. Per contro, gli spostamenti verso i luoghi di lavoro denotano un calo del 15% nel primo trimestre seguito da un recupero dell'11% nei tre mesi successivi.

			Var. % 2020 - 2019	Var. % 2021 - 2019	Var. % 2022 - 2019 (gen-giu)
TRASPORTO STRADALE 	DOMANDA VEICOLI LEGGERI	ANAS	-22%	-10%	-5%
		AUTOSTRADALE	-32%	-15%	-6%
	DOMANDA VEICOLI PESANTI	ANAS	-9%	0%	+6%
		AUTOSTRADALE	-14%	0%	+2%
TRASPORTO FERROVIARIO 	DOMANDA PASSEGGERI	AV	-70%	-62%	-31%
		IC/ICN	-58%	-43%	-17%
	OFFERTA SERVIZI	AV	-45%	-36%	-13%
		IC/ICN	-23%	-1%	-2%
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 	DOMANDA PASSEGGERI	TPL *	-38%	-23%	-17%
		di cui FERRO	-54%	-43%	-26%
	OFFERTA SERVIZI	FERRO	n.d.	n.d.	n.d.

Fonte: Osservatorio sulle tendenze di mobilità del MIMS

Durante il periodo pandemico, per il trasporto collettivo si è inoltre registrato un aumento esponenziale (330%) dell'utilizzo da parte dei cittadini di *smart devices* (es. App per smartphone) per la ricerca di servizi di mobilità rispetto a quanto accadeva prima della pandemia, elemento che fa prevedere un deciso sviluppo di strumenti di “*Mobility as a Service*” (MaaS).

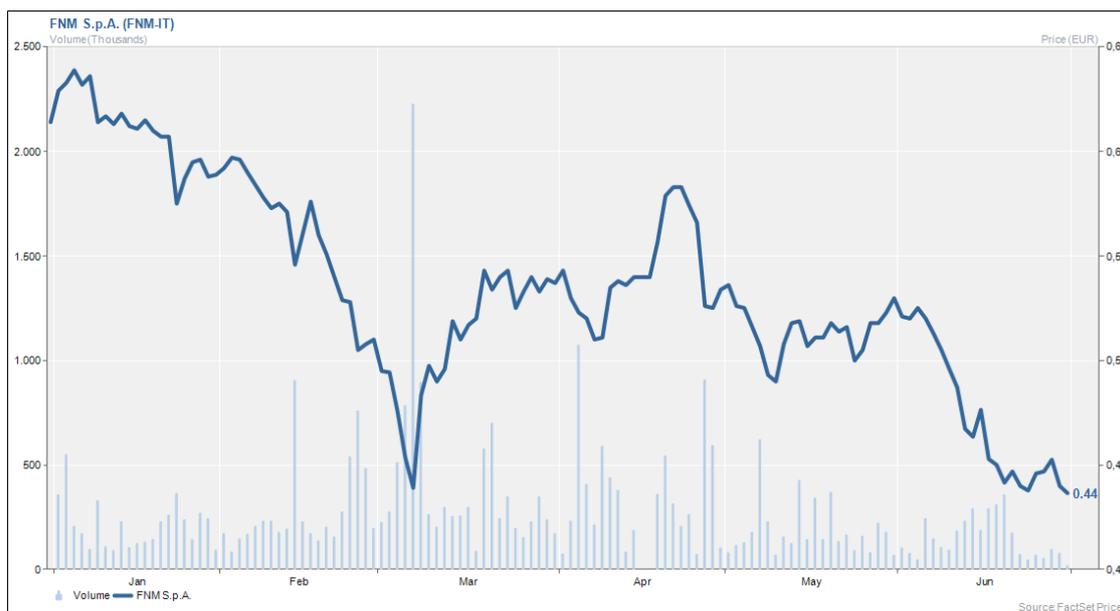
Andamento del titolo FNM

Nel corso del primo semestre del 2022 le condizioni finanziarie sui mercati internazionali sono peggiorate, rispecchiando da un lato la progressiva normalizzazione delle politiche monetarie volta a contenere le pressioni inflazionistiche, dall'altro le tensioni geopolitiche e l'incertezza circa le prospettive del ciclo economico globale. Dopo un inizio d'anno sostanzialmente positivo per i mercati, favoriti dal miglioramento degli utili societari e dal *sentiment* positivo per l'allentamento delle restrizioni legate alla pandemia, le quotazioni hanno iniziato a scendere in corrispondenza delle prime tensioni connesse con la guerra, registrando al contempo un rilevante incremento della volatilità.

I rendimenti dei titoli di Stato a lunga scadenza sono cresciuti e si sono ampliati i differenziali di rendimento: il rendimento del BTP decennale al 30 giugno 2022 si attestava al 3,5%, rappresentando un differenziale di circa 200 punti base rispetto al corrispondente titolo tedesco. L'euro si è fortemente deprezzato rispetto al dollaro, riflettendo il più rapido riorientamento della politica monetaria negli Stati Uniti e raggiungendo la parità nella prima metà di luglio.

Per quanto riguarda **il mercato italiano**, nel primo semestre del 2022 il FTSE Italia *All Share* ha segnato una diminuzione del 22,2% da inizio anno, superiore a quella rilevata per le altre maggiori economie dell'Eurozona (indice Stoxx Europe 600 -16,5%). Analoghi andamenti sono stati registrati per gli indici *small cap*.

Nel medesimo periodo, **il titolo FNM** ha registrato una contrazione del 28,9% a 0,44 Euro per azione al 30 giugno 2022 da 0,61 Euro per azione al 31 dicembre 2021, evidenziando una variabilità maggiore rispetto sia all'indice di riferimento FTSE Italia *Small Cap* (-11,3%) – relativo ai titoli italiani a piccola capitalizzazione – ed all'indice settoriale FTSE Italia Viaggi e Tempo Libero (-10,8%). Risulta maggiormente allineata invece la *performance* dell'indice FTSE Italia Servizi al Consumo (-28,4%).



— Prezzo ■ Volume

Fonte:

FactSet

Il **prezzo medio** del semestre è stato pari a **0,53 Euro** che corrisponde ad una capitalizzazione media di borsa di 232,3 milioni di Euro. Nel corso del periodo in esame, tuttavia, il titolo si è caratterizzato per una elevata volatilità delle quotazioni toccando massimi di 0,64 Euro e un minimo di 0,44 Euro al 30 giugno 2022, corrispondente ad una capitalizzazione di borsa pari a 189,8 milioni di Euro.

La negoziazione delle azioni FNM sul mercato MTA gestito da Borsa Italiana S.p.A. ha registrato un **controvalore medio giornaliero di 140,3 migliaia di Euro** (controvalore massimo registrato il 7 marzo 2022 pari a 927,5 migliaia di Euro). Gli scambi medi giornalieri del titolo sono stati pari a circa 267,4 mila azioni intermedie giornalmente. Nel periodo analizzato sono state scambiate un totale di 34,0 milioni di azioni, pari a circa l'8% del capitale sociale, valore in calo rispetto al primo semestre dell'anno precedente (51,7 milioni di azioni pari a circa il 12% del capitale sociale).

Dati azionari e borsistici	1° SEMESTRE 2022
Prezzo di chiusura del 30/06/2022 in Euro	0,44
Prezzo medio in Euro	0,53
Prezzo massimo in Euro (05/01/2022)	0,64
Prezzo minimo in Euro (30/06/2022)	0,44
Volume medio (migliaia)	267,4
Volume massimo (migliaia, 07/03/2022)	2.220,9
Volume minimo (migliaia, 30/06/2022)	15,3

Numero azioni ordinarie (milioni)	434,9
Capitalizzazione di Borsa media in Euro milioni	232,3
Capitalizzazione di Borsa al 30/06/2022 in Euro milioni	189,9

Fonte: FactSet

Andamento del titolo FNM rispetto ai principali indici di riferimento nel primo semestre 2022



(Prezzo=100 al 31 dicembre 2021)

Fonte: FactSet

Struttura azionaria

Al 30 giugno 2022 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 30/06/2022</u>
REGIONE LOMBARDIA	57,57%
FERROVIE DELLO STATO	14,74%

4 ANDAMENTO ECONOMICO E FINANZIARIO CONSOLIDATO

4.1 SINTESI DATI ECONOMICI

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato del periodo, raffrontato con quello del corrispondente periodo 2021. Per completezza informativa occorre rilevare che nel seguente conto economico riclassificato le voci “costi per servizi di costruzione – IFRIC 12” e “ricavi per servizi di costruzione – IFRIC 12”, relativi esclusivamente alle società concessionarie FERROVIENORD e MISE, nelle quali, in applicazione dell’IFRIC 12, sono rilevati gli importi degli investimenti finanziati effettuati nel periodo e i contributi ad essi corrispondenti, sono state esposte al netto nella voce “Altri ricavi e proventi”.

La voce “Margine operativo lordo rettificato” è stata determinata escludendo dalle precedenti voci del conto economico le poste non ricorrenti, riclassificate nella voce “proventi e costi non ordinari”. Come indicato al paragrafo 1.4, il primo semestre 2021 di seguito illustrato comprende gli effetti economici derivanti dal consolidamento integrale di MISE e della sua controllata Milano Serravalle Engineering a partire dal 26 febbraio 2021.

<i>Importi in milioni di Euro</i>	I semestre 2022	I semestre 2021	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e prestazioni	272,6	212,4	60,2	28,3%
Altri ricavi e proventi	21,4	13,1	8,3	63,4%
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	294,0	225,5	68,5	30,4%
Costi operativi	(119,3)	(85,6)	(33,7)	39,4%
Costi del personale	(81,3)	(74,1)	(7,2)	9,7%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO	93,4	65,8	27,6	41,9%
Proventi e Costi non ordinari	-	0,5	(0,5)	n.d.
MARGINE OPERATIVO LORDO	93,4	66,3	27,1	40,9%
Ammortamenti e svalutazioni	(47,4)	(34,2)	(13,2)	38,6%
RISULTATO OPERATIVO	46,0	32,1	13,9	43,3%
Proventi finanziari	4,1	1,6	2,5	n.d.
Oneri finanziari	(6,8)	(12,1)	5,3	-43,8%
RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA	(2,7)	(10,5)	7,8	-74,3%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	43,3	21,6	21,7	n.d.
Imposte sul reddito	(13,5)	(5,5)	(8,0)	n.d.
RISULTATO COMPLESSIVO RETTIFICATO	29,8	16,1	13,7	n.d.
Risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto	(9,7)	(26,9)	17,2	-63,9%
RISULTATO COMPLESSIVO	20,1	(10,8)	30,9	n.d.
RISULTATO ATTRIBUIBILE AGLI AZIONISTI DI MINORANZA	(1,3)	1,7	(3,0)	n.d.
RISULTATO COMPLESSIVO DI GRUPPO	21,4	(12,5)	33,9	n.d.

Al fine di meglio rappresentare le variazioni del periodo si riporta di seguito il conto economico riclassificato pro-forma, considerando per il primo semestre 2021 il consolidamento di MISE dal 1° gennaio 2021, anziché dal 26 febbraio 2021.

<i>Importi in milioni di Euro</i>	6 MESI 2022	6 MESI 2021 PROFORMA	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e prestazioni	272,6	240,8	31,8	13,2%
Altri ricavi e proventi	21,4	14,4	7,0	48,6%
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	294,0	255,2	38,8	15,2%
Costi operativi	(119,3)	(96,0)	(23,3)	24,3%
Costi del personale	(81,3)	(81,6)	0,3	-0,4%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO	93,4	77,6	15,8	20,4%
Proventi e Costi non ordinari	-	0,5	(0,5)	N.d.
MARGINE OPERATIVO LORDO	93,4	78,1	15,3	19,6%
Ammortamenti e svalutazioni	(47,4)	(40,4)	(7,0)	17,3%
RISULTATO OPERATIVO	46,0	37,7	8,3	22,0%
Proventi finanziari	4,1	2,7	1,4	51,9%
Oneri finanziari	(6,8)	(13,1)	6,3	n.d.
RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA	(2,7)	(10,4)	7,7	n.d.
RISULTATO ANTE IMPOSTE	43,3	27,3	16,0	58,6%
Imposte sul reddito	(13,5)	(6,2)	(7,3)	n.d.
RISULTATO COMPLESSIVO RETTIFICATO	29,8	21,1	8,7	41,2%
Risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto	(9,7)	(27,5)	17,8	-64,7%
RISULTATO COMPLESSIVO	20,1	(6,4)	26,5	n.d.
RISULTATO ATTRIBUIBILE AGLI AZIONISTI DI MINORANZA	(1,3)	1,7	(3,0)	n.d.
RISULTATO COMPLESSIVO DI GRUPPO	21,4	(8,1)	29,5	n.d.

I commenti di seguito riportati si riferiscono al conto economico pro-forma, che considera entrambi i periodi a pari perimetro.

I **ricavi delle vendite e delle prestazioni** presentano un incremento netto di 31,8 milioni di Euro, pari al 13,2%, in ragione dei seguenti principali fattori:

- i ricavi da pedaggi autostradali, pari a 123,8 milioni di Euro (100,3 milioni di Euro nel primo semestre 2021), evidenziano un incremento del 23,5% dovuto all'andamento del traffico (+25,4% rispetto al 30 giugno 2021), alla sua composizione e all'adeguamento tariffario del 2,62% applicato a partire dal 1° gennaio 2022 sulla rete autostradale in concessione. Si segnala che a fronte di un aumento del traffico del 25,4% i ricavi da pedaggio hanno subito un incremento inferiore a seguito della differente percentuale di incremento del traffico tra veicoli leggeri e veicoli pesanti;
- i ricavi da bigliettazione del trasporto pubblico su gomma aumentano di 3,9 milioni di Euro per le maggiori vendite, in relazione all'allentamento delle misure restrittive relative all'emergenza COVID-19 occorse nel semestre in analisi rispetto al primo semestre 2021, passando da 9,8 milioni di Euro nel primo semestre 2021 a 13,7 milioni di Euro del periodo;
- il corrispettivo derivante dal Contratto di Servizio di gestione dell'infrastruttura diminuisce di 13,1 milioni di Euro, passando da 44,8 milioni di Euro a 31,7 milioni di Euro. La variazione è determinata dalla diversa modalità di addebito del canone accesso rete che, per effetto del DGR n. X/56356 del 30 novembre 2021, comporta che il canone di accesso viene percepito direttamente dalle imprese Ferroviarie e non più come corrispettivo del Contratto di Servizio, dal meccanismo di

efficientamento previsto dal Contratto stesso e dalla rimodulazione della programmazione dell'offerta ferroviaria, in seguito alla minore mobilità causata dalla pandemia Covid-19. È da rilevare infine che il corrispondente valore del semestre comparativo 2021 includeva il provento riconosciuto dal Concessionario a copertura della rimodulazione della programmazione dell'offerta ferroviaria per i provvedimenti assunti per l'emergenza COVID-19, pari a 1,2 milioni di Euro;

- i ricavi derivanti da contratti e contributi pubblici relativi al servizio di trasporto pubblico su gomma, hanno evidenziato un incremento, pari a 1,2 milioni di Euro, rispetto al periodo comparativo principalmente per effetto del maggior contributo chilometrico riconosciuto dalla Regione Veneto ai sensi della DRG nr. 1012 del 16 agosto 2022, pari a 0,5 migliaia di Euro, oltre che per effetto del ricevimento di 0,4 milioni di Euro di contributi a sostegno delle società operanti nel settore turistico. Le misure compensative relative ai mancati ricavi da traffico al settore del TPL a seguito dell'emergenza pandemica⁶, anche legate ai servizi aggiuntivi attivati per garantire la capacità offerta nel periodo pandemico in conseguenza dei limiti normativi imposti all'occupazione dei veicoli, rimangono sostanzialmente invariate rispetto al primo semestre 2021, passando da 7,2

6 1) Legge 17 luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto "Decreto Rilancio"): "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..."

2) Legge 13 ottobre 2020, n.126 (art. 44, cosiddetto "Decreto Agosto") Legge 13 ottobre 2020, n.126 (art. 44, cosiddetto "Decreto Agosto"): "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..."

3) Legge 18 dicembre 2020, n.176 (art. 22ter, cosiddetto "Decreto Ristori Bis"): "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..."

4) Decreto Legge 22 marzo 2021, n.41 (art.29, cosiddetto "Decreto Sostegni"): "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 individuate con i provvedimenti di cui all'articolo 2 del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, 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 800 milioni di Euro per l'anno 2021. Tali risorse sono destinate a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri subita dai soggetti di cui all'articolo 200, comma 2, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, nel periodo dal 23 febbraio 2020 fino al termine dell'applicazione delle limitazioni relative alla capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico individuate, con i provvedimenti di cui all'articolo 2 del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del biennio 2018-2019."

milioni di Euro a 7,1 milioni di Euro;

- i ricavi da locazione di materiale rotabile aumentano di circa un milione di Euro principalmente per i maggiori ricavi sui convogli ROCK, POP e Caravaggio, per 1,5 milioni di Euro, sui convogli TILO noleggiati a Trenord, per 0,7 milioni di Euro, e sulle locomotive DE 520, per 0,2 milioni di Euro, parzialmente compensato dalla riduzione del corrispettivo a seguito del rinnovo del contratto di noleggio operativo con Trenord dei convogli CSA, per 0,9 milioni di Euro, e TAF, per 0,5 milioni di Euro.

Gli **altri ricavi e proventi** presentano un incremento netto di 7,0 milioni di Euro rispetto al primo semestre 2021 principalmente per effetto dei proventi derivanti dal recupero spese generali relative a servizi di costruzione per il rinnovo del materiale rotabile e l'ammmodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, per 3,2 milioni di Euro, in relazione alla maggiore percentuale riconosciuta sulle commesse rispetto al semestre comparativo.

Il **totale ricavi e altri proventi** presenta così complessivamente un incremento del 15,2% ed è così suddiviso nelle quattro aree di business:

<i>Importi in milioni di Euro</i>	6 MESI 2022	6 MESI 2021 PRO FORMA	<i>Differenza</i>	<i>Diff. %</i>
Infrastruttura ferroviaria	71,5	64,3	7,2	11,2%
Ro.S.Co. & Services	38,6	38,4	0,2	0,5%
Mobilità passeggeri su gomma	68,7	60,1	8,6	14,3%
Autostrade	133,6	108,5	25,1	23,1%
Elisioni intercompany	(18,4)	(16,1)	(2,3)	14,3%
Totale ricavi consolidati	294,0	255,2	38,8	15,2%

I **costi operativi** presentano un incremento netto di 23,3 milioni di Euro (+24,3%), a causa dei seguenti principali motivi:

- incremento, pari a 5,7 milioni di Euro, per maggiori accantonamenti al fondo di rinnovo, al netto dei relativi rilasci del periodo, al fine dell'adeguamento del fondo ai ripristini programmati le cui principali variazioni riguardano interventi per la sicurezza nonché l'adeguamento prezzi previsto dalla recente normativa in materia di appalti in conformità al D.L. n. 50 del 17 maggio 2022 convertito dalla Legge n.91 del 15 luglio 2022;
- incremento di 3,0 milioni dei costi connessi all'andamento del traffico autostradale (oneri di esazione e canone di concessione);
- incremento dei costi di gasolio e metano, rispettivamente pari a 1,8 milioni di Euro e 2,3 milioni di Euro, in relazione all'incremento dei prezzi dell'energia ed alle maggiori percorrenze

effettuate a seguito dei maggiori servizi aggiuntivi effettuati;

- incremento dei subaffidamenti a terzi, per 1,6 milioni di Euro;
- incremento delle utenze per il rincaro dei prezzi per 1,1 milioni di Euro.

I **costi per il personale** passano da 81,6 milioni di Euro a 81,3 milioni di Euro, sono sostanzialmente in linea con il periodo comparativo 2021 per effetto dei minori accantonamenti per il fondo rinnovo CCNL, parzialmente compensati dall'incremento del numero medio dei dipendenti (+13 unità).

Il **marginale operativo lordo rettificato** (che esclude elementi non ordinari), pari a 93,4 milioni di Euro, è risultato in aumento del 20,4%, ed è così suddiviso nelle quattro aree di business:

<i>Importi in milioni di Euro</i>	6 MESI 2022	6 MESI 2021 PRO FORMA	<i>Differenza</i>	<i>Diff. %</i>
Infrastruttura ferroviaria	8,7	3,4	5,3	<i>ns</i>
Ro.S.Co. & Services	20,8	23,9	(3,1)	-13,0%
Mobilità passeggeri su gomma	5,0	6,2	(1,2)	-19,4%
Autostrade	58,9	44,1	14,8	33,6%
Totale EBITDA rettificato	93,4	77,6	15,8	20,4%

I **proventi / costi non ordinari** del semestre comparativo pari a 0,5 milioni di Euro erano attribuibili al provento derivante dal rilascio di un fondo rischi a seguito della parziale chiusura di un contenzioso; tale provento, pari a 2,2 milioni di Euro è in parte compensato dai costi per progetti di sviluppo, pari a 1,7 milioni di Euro, principalmente attribuibili ai costi sostenuti per l'operazione di acquisizione di MISE.

La voce **ammortamenti e svalutazioni** presenta un incremento netto di 7,0 milioni di Euro per effetto della svalutazione dell'avviamento e del diritto d'uso di ATV, pari rispettivamente a 2,7 milioni di Euro e 3,5 milioni di Euro, oltre che per i maggiori ammortamenti dell'infrastruttura autostradale, pari a 0,8 milioni di Euro.

Il **risultato operativo complessivo** è pari a 46,0 milioni di Euro, rispetto ai 37,7 milioni di Euro del periodo comparativo 2021, con un incremento di 8,3 milioni di Euro.

Il **risultato complessivo della gestione finanziaria** risulta negativo per 2,7 milioni di Euro rispetto a -10,4 milioni di Euro del periodo comparativo 2021 in relazione ai minori oneri finanziari del periodo corrente principalmente derivanti dal prestito obbligazionario rispetto a quelli relativi al finanziamento *Bridge Loan* rilevati nel semestre comparativo. Si evidenzia che un provento pari a 1,8 milioni di Euro relativi alla modifica del tasso di attualizzazione del fondo di rinnovo

infrastruttura autostradale, passato dal 1.24% a 3.10%.

Il **risultato ante imposte** è ante il risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio netto e risulta pari a 43,3 milioni di Euro rispetto ai 27,3 milioni di Euro del periodo comparativo 2021.

Le **imposte sul reddito**, pari a 13,5 milioni di Euro, aumentano di 7,3 milioni di Euro rispetto al primo semestre del 2021, in relazione al maggior imponibile fiscale conseguito dal Gruppo.

Il **risultato complessivo rettificato**, ante rilevazione del risultato delle società valutate a Patrimonio netto, passa da 21,1 milioni di Euro del periodo comparativo dell'esercizio precedente a 29,8 milioni di Euro.

Il **risultato delle società valutate a Patrimonio netto** evidenzia una perdita di 9,7 milioni di Euro, rispetto alla perdita pari a 27,5 milioni di Euro del primo semestre 2021, per effetto principale del miglior risultato delle partecipate Trenord S.r.l., APL e Omnibus Partecipazioni. La composizione della voce è di seguito illustrata:

Importi in migliaia di Euro	6 MESI 2022	6 MESI 2021 PROFORMA	Differenza
Trenord S.r.l. *	(14.292)	(26.245)	11.953
Autostrada Pedemontana Lombarda	1.935	(2.018)	3.953
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	(649)	(907)	258
NORD ENERGIA S.p.A. **	1.410	921	489
DB Cargo Italia S.r.l.	1.055	872	183
Omnibus Partecipazioni S.r.l. ***	511	(306)	817
NordCom S.p.A.	242	153	89
Busforfun.Com S.r.l.	257	(10)	267
SportIT	(202)		(202)
Risultato società valutate a Patrimonio Netto	(9.733)	(27.540)	17.807

* include il risultato di TILO SA

** include il risultato di CMC MeSta SA

*** include il risultato di ASF Autolinee S.r.l.

Per maggiori approfondimenti in merito ai risultati delle partecipate Trenord e APL si faccia riferimento a quanto riportato al paragrafo 5 “Andamento economico dei segmenti di business”, rispettivamente ai capitoli dedicati a Ro.S.Co. & Services e Autostrade.

Nel periodo chiuso al 30 giugno 2022, come nel periodo comparativo 2021, non si sono rilevati utili da operazioni discontinue.

Il **risultato complessivo** consolidato del primo semestre 2022 rileva un utile pari a 20,1 milioni di Euro, rispetto ad una perdita di 6,4 milioni di Euro del primo semestre 2021, per gli effetti sopradescritti derivanti sostanzialmente dalla regressione dell'emergenza epidemiologica.

4.2 INVESTIMENTI

Gli investimenti di competenza del primo semestre 2022 ammontano globalmente a 386,4 milioni di Euro contro i 209,3 milioni di Euro del primo semestre 2021.

In particolare:

- sono stati realizzati **investimenti finanziati da Regione Lombardia** in relazione all'infrastruttura ferroviaria per un ammontare di 307,2 milioni di Euro (164,8 milioni di Euro nel periodo comparativo), e si riferiscono ad interventi di rinnovo del materiale rotabile per 283,6 milioni di Euro, e di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura per 23,6 milioni di Euro.

In particolare, nel corso del primo semestre 2022 sono stati consegnati:

- 10 convogli ad alta capacità (EMU), a configurazione lunga, tipologia "Caravaggio";
- 6 convogli ad alta capacità (EMU), a configurazione corta, tipologia "Caravaggio";
- 4 convogli (EMU) tipologia "Donizetti".

Per quanto attiene all'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria gli interventi del semestre si riferiscono principalmente al rinnovo dell'armamento nelle tratte Saronno – Como, Bovisa – Seveso – Mariano Comense e Saronno Malnate; nonché al potenziamento della tratta ferroviaria Milano Affori – Varedo;

- sono stati effettuati **investimenti finanziati con mezzi propri** per 55,6 milioni di Euro (19,5 milioni di Euro nel periodo comparativo 2021) che si riferiscono principalmente all'immissione in servizio di 4 convogli TILO (38,0 milioni di Euro) e 21 nuovi autobus IVECO Crossway, per (4,1 milioni di Euro);
- sono stati effettuati **investimenti in beni reversibili realizzati sull'infrastruttura autostradale** per 23,6 milioni di Euro (25,0 milioni di Euro nel semestre comparativo 2021, di cui 18,8 milioni di Euro nei mesi compresi tra marzo e giugno 2021).

4.3 SITUAZIONE PATRIMONIALE RICLASSIFICATA

Si riporta di seguito la situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata al 30 giugno 2022, raffrontata con quella al 31 dicembre 2021.

Si dà nota del fatto che, al fine di migliorare la rappresentazione delle dinamiche patrimoniali, dal primo trimestre 2022 la posizione finanziaria netta per investimenti finanziati include solo le poste (cassa e debiti finanziari) degli investimenti finanziati relativi al "Programma di acquisto Materiale Rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032 e integrazione delle forniture del programma di acquisto materiale rotabile di cui alla DGR N.X/4177 del 16/10/2015" (di seguito "Programma Materiale Rotabile 2017 – 2032"), dettagliatamente illustrato al paragrafo 7.1 della relazione sulla gestione al 31 dicembre 2021, cui si rinvia. Parimenti, nel capitale circolante netto,

sono state evidenziate separatamente le voci “Altri crediti – Materiale Rotabile 2017 – 2032”, “Crediti per investimenti finanziati – Materiale Rotabile 2017 – 2032” e “Debiti commerciali – Materiale Rotabile 2017 – 2032”, sempre inerenti agli investimenti finanziati relativi al rinnovo del materiale rotabile. Tali riclassifiche sono espone anche per il periodo comparativo.

Importi in milioni di Euro	30/06/2022	31/12/2021	Differenza
Rimanenze	11,2	9,5	1,7
Crediti commerciali	143,6	133,1	10,5
Altri crediti correnti	83,7	83,2	0,5
Crediti finanziari correnti	12,8	7,8	5,0
Crediti per investimenti finanziati	39,6	39,8	(0,2)
Debiti commerciali	(191,6)	(168,3)	(23,3)
Altri debiti correnti e fondi correnti	(134,9)	(125,6)	(9,3)
Capitale Circolante Netto Operativo	(35,6)	(20,5)	(15,1)
Altri crediti - Materiale Rotabile 2017 – 2032	73,2	47,5	25,7
Crediti per investimenti finanziati - Materiale Rotabile 2017 – 2032	201,2	98,3	102,9
Debiti commerciali - Materiale Rotabile 2017 – 2032	(384,0)	(204,0)	(180,0)
Capitale Circolante Netto Investimenti finanziati	(109,6)	(58,2)	(51,4)
Capitale Circolante Netto Totale	(145,2)	(78,7)	(66,5)
Immobilizzazioni	767,8	748,4	19,4
Partecipazioni	159,9	158,7	1,2
Crediti non correnti	256,1	241,3	14,8
Debiti non correnti	(22,4)	(20,4)	(2,0)
Fondi	(115,3)	(123,8)	8,5
Attività e passività destinate alla vendita	(0,5)	0,0	(0,5)
CAPITALE INVESTITO NETTO	900,4	925,5	(25,1)
<i>Mezzi propri</i>	255,6	228,3	27,3
Posizione Finanziaria Netta Rettificata	756,6	755,6	1,0
Posizione Finanziaria Netta per investimenti finanziati (cassa)	(111,8)	(58,4)	(53,4)
<i>Posizione finanziaria netta complessiva</i>	644,8	697,2	(52,4)
TOTALE FONTI	900,4	925,5	(25,1)

Il **capitale circolante netto operativo**, al netto delle variazioni per gli investimenti finanziati, diminuisce di 15,1 milioni di Euro per effetto delle seguenti variazioni:

- i **crediti commerciali** aumentano di 10,5 milioni di Euro, principalmente per effetto dell’incremento dei crediti per rapporti di interconnessione intrattenuti con le società autostradali interconnesse che risentono del miglior andamento dei pedaggi;
- i **debiti commerciali** aumentano per 23,3 milioni di Euro principalmente per l’avanzamento delle commesse di rinnovo del materiale rotabile con fondi propri.

- gli **altri debiti correnti e i fondi** aumentano per i maggiori debiti verso l'erario per imposte correnti, pari a 9,3 milioni di Euro.

Per quanto riguarda il **capitale circolante netto per investimenti finanziati**:

- gli **altri crediti – Materiale Rotabile 2017 – 2032**, pari a 73,2 milioni di Euro, aumentano di 25,7 milioni di Euro in relazione all'anticipo erogato per l'avvio di una nuova commessa per il rinnovo del materiale rotabile con fondi finanziati, pari a 64,6 milioni di Euro, parzialmente compensato dall'avanzamento delle commesse già avviate, per 38,9 milioni di Euro;
- i **crediti per investimenti finanziati – Materiale Rotabile 2017 – 2032** aumentano di 102,9 milioni di Euro per effetto dell'iscrizione della quota di ricavi maturati, corrispondenti agli investimenti finanziati effettuati, misurati secondo la percentuale di completamento e non ancora incassata nel periodo, pari a 201,2 milioni di Euro; gli incassi di contributi del periodo risultano pari a 181,9 milioni di Euro;
- i **debiti commerciali – Materiale Rotabile 2017 – 2032** aumentano per effetto dell'avanzamento delle commesse del periodo, tale variazione è parzialmente compensata dai pagamenti effettuati pari a 129,2 milioni di Euro. Tali investimenti sono pagati con le disponibilità destinate da Regione Lombardia su fondi vincolati, esclusi dalla PFN Rettificata.

La voce **immobilizzazioni** comprende principalmente attività materiali per 484,6 milioni di Euro, di cui 363,7 milioni di Euro relativi a materiale rotabile, attività immateriali per 259,5 milioni di Euro, di cui 253,1 relativi al corpo stradale gratuitamente devolvibile all'Ente concedente (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), avviamento per 0,7 milioni di Euro e diritti d'uso per 23,0 milioni di Euro.

Il valore delle **partecipazioni** aumenta per 1,2 milioni di Euro, principalmente per effetto dell'acquisizione delle azioni di TEM, pari 8,4 milioni di Euro, e delle altre variazioni di conto economico complessivo, per 3,4 milioni di Euro; tali effetti risultano parzialmente compensati dal minor risultato del periodo apportato dalle società valutate con il metodo del patrimonio netto.

I **crediti non correnti** includono principalmente le attività contrattuali derivanti dagli investimenti effettuati sul corpo autostradale fino alla data del 30 giugno 2022, ma non ancora riconosciuti, per 159,8 milioni di Euro, i finanziamenti di MISE verso partecipate per 52,9 milioni di Euro ed imposte anticipate nette per 33,9 milioni di Euro.

I **fondi** includono i fondi non correnti relativi alla manutenzione ciclica, al fondo di rinnovo dell'infrastruttura autostradale e al trattamento di fine rapporto.

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione della posizione finanziaria netta del Gruppo al 30 giugno 2022, confrontata con il 31 dicembre 2021.

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 sull'acquisto del materiale rotabile:

Importi in milioni di Euro	30/06/2022	31/12/2021	Differenza
Liquidità	(259,4)	(293,4)	34,0
Indebitamento finanziario corrente	162,0	201,1	(39,1)
Posizione Finanziaria Corrente Netta (Debito / -Cassa)	(97,4)	(92,3)	(5,1)
Indebitamento finanziario non corrente	854,0	847,9	6,1
Posizione Finanziaria Netta Rettificata	756,6	755,6	1,0
Posizione Finanziaria Netta per investimenti finanziati (Cassa)	(111,8)	(58,4)	(53,4)
Posizione Finanziaria Netta	644,8	697,2	(52,4)

Al 30 giugno 2022 la posizione finanziaria netta complessiva è pari a 644,8 milioni di Euro, rispetto ad un saldo di 697,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2021. Isolando l'importo relativo agli investimenti finanziati (111,8 milioni di Euro), la posizione finanziaria netta rettificata è pari a 756,6 milioni di Euro rispetto ad un saldo di 755,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2021.

Si ricorda peraltro che al 30 giugno 2022 il Gruppo dispone di un *liquidity headroom* pari a 141 milioni di Euro di linee *uncommitted*.

La **posizione finanziaria netta rettificata** è rappresentata dalla movimentazione del *cash flow* nel periodo di riferimento:

Importi in milioni di Euro	30/06/2022	30/06/2021
Ebitda	93,4	65,8
CCN	(16,2)	(28,5)
Imposte pagate	(6,8)	(2,2)
Oneri/Proventi finanziari pagati	(2,4)	(1,6)
Free cash flow from operations	68,0	33,5
Investimenti pagati con fondi propri	(13,0)	(50,0)
Investimenti finanziati infrastruttura ferroviaria al netto dei contributi incassati	(28,1)	(9,3)
Investimenti infrastruttura autostradale	(21,2)	(29,9)
Cash flow generation	5,7	(55,7)
Acquisto partecipazioni	(8,4)	(363,6)
Investimenti finanziari	(4,5)	-
Erogazione prestiti a partecipate	(0,5)	-
Dividendi incassati	0,9	3,9
Cessione Partecipazioni	6,3	-
Free cash flow	(0,5)	(415,4)
Dividendi erogati	-	-
Cash flow	(0,5)	(415,4)
PFN Rettificata (Debito/-Cassa) INIZIALE 01/01	755,6	43,8
Cash flow generation	0,5	415,4
Effetto IFRS 16	2,4	2,3
Altre variazioni nei debiti finanziari	(1,9)	-
Apporto MISE: debiti verso banche e passività finanziarie	-	315,3
Variazione complessiva PFN	1,0	733,0
PFN Rettificata (Debito/-Cassa) FINALE 30/06	756,6	776,8

La **cash flow generation** del periodo è positiva per 5,7 milioni di Euro e deriva dalla gestione operativa, quasi totalmente compensata dagli investimenti pagati. Il **cash flow operativo** derivante dalla gestione reddituale è positivo per 68,0 milioni di Euro, per effetto dell'Ebitda di 93,4 milioni di Euro, in parte negativamente influenzato dalla variazione del capitale circolante netto principalmente determinata dall'incremento dei crediti per rapporti di interconnessione intrattenuti con le altre società autostradali.

Nel primo semestre gli investimenti netti pagati sono pari a circa 62,3 milioni di Euro (a fronte di 89,2 milioni di Euro pagati del primo semestre 2021). Da rilevare, infine, che la generazione di cassa del semestre è stata influenzata dalla razionalizzazione delle partecipazioni facenti capo a MISE, che ha riguardato da un lato l'acquisizione della quota detenuta da Regione Lombardia in Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. (TEM) per 8,4 milioni di Euro, a fronte della cessione, da parte di MISE e Milano Serravalle Engineering delle partecipazioni azionarie detenute in Autostrade Lombarde S.p.A. e Società di Progetto Brebemi S.p.A. per un corrispettivo complessivo pari a 6,3 milioni di Euro. Maggiori dettagli sono forniti nel capitolo 1.4.

5 ANDAMENTO ECONOMICO SEGMENTI DI BUSINESS

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

Importi in milioni di Euro	ISEMESTRE 2022					Totale	ISEMESTRE 2021 PROFORMA					Totale
	Infrastruttura ferroviaria	Ro.S.Co. & Services	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Elisioni		Infrastruttura ferroviaria	Ro.S.Co. & Services	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Elisioni	
Ricavi verso terzi	63,7	32,3	60,7	132,9		289,6	60,0	32,5	54,1	107,0		253,6
Ricavi intercompany	3,4	6,3	8,0	0,7	(18,4)	0,0	2,7	5,9	6,0	1,5	(16,1)	0,0
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12 al netto dei costi	4,4	0,0	0,0	0,0		4,4	1,6					1,6
Ricavi di settore	71,5	38,6	68,7	133,6	(18,4)	294,0	64,3	38,4	60,1	108,5	(16,1)	255,2
EBITDA rettificato	8,7	20,8	5,0	58,9		93,4	3,4	23,9	6,2	44,1		77,6
EBITDA rettificato%	9%	22%	5%	63%			4%	31%	8%	57%		
EBITDA	8,7	20,8	5,0	58,9		93,4	5,6	22,2	6,2	44,1		78,1
EBITDA %	9%	22%	5%	63%			7%	28%	8%	56%		

5.1 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Nel *segment* “Infrastruttura ferroviaria” sono comprese le attività di gestione delle infrastrutture ferroviarie, rami Milano e Iseo – che si estendono su 330 km di rete e comprendono 124 stazioni e fermate – 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'allocatione della capacità. Al concessionario spettano inoltre i compiti di acquisizione e gestione in via non esclusiva della flotta necessaria a svolgere i servizi ferroviari e 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.

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.

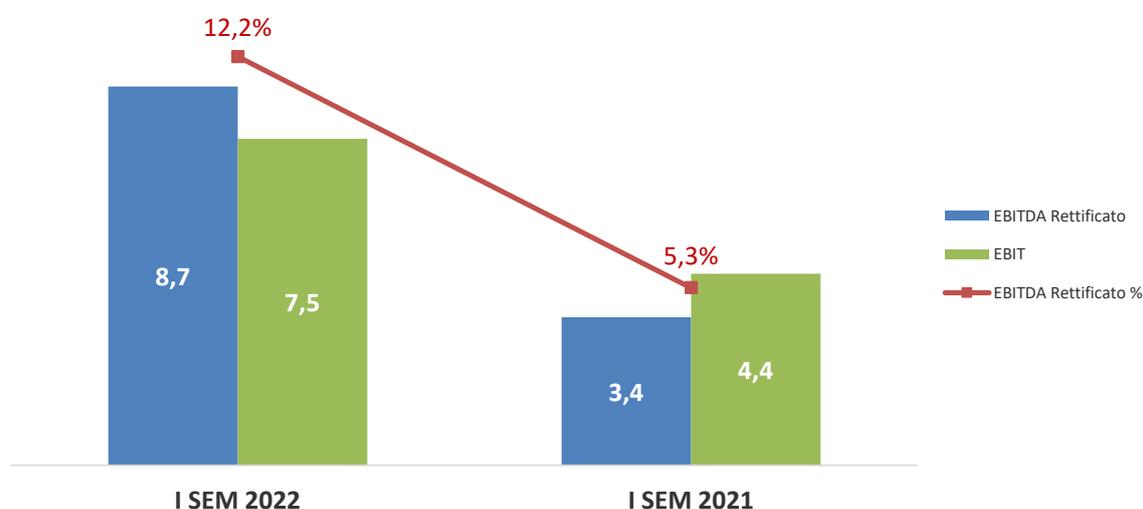
Con particolare riferimento all'attività “Programma di acquisto materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032” svolta da FERROVIENORD per conto di Regione Lombardia, si ricorda che nel 2018 FERROVIENORD e Cassa Depositi e Prestiti (“CDP”) avevano sottoscritto un finanziamento di 650 milioni di Euro, con provvista concessa da Banca Europea degli Investimenti (“BEI”), per coniugare l'esigenza temporale di acquisizione dei nuovi treni con le previsioni di erogazione dei flussi finanziari da parte di Regione Lombardia. Con decorrenza 06

settembre 2022 FERROVIENORD ha richiesto ed ottenuto la cancellazione volontaria dell'intero prestito, ancora completamente inutilizzato, in coerenza con il combinato disposto della Delibera di Giunta regionale n. XI/6841 del 02 agosto 2022 "Programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale: determinazioni in merito al finanziamento" e della Legge Regionale 8 agosto 2022 - n. 17 "Assestamento al bilancio 2022 - 2024 con modifiche di leggi regionali".

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

Importi in milioni di Euro	I SEM 2022	I SEM 2021	Diff.	Diff. %
Contratti e contributi pubblici	54,3	50,6	3,7	7,3%
Noleggio materiale rotabile	6,9	5,4	1,5	27,8%
Altri ricavi	10,3	8,3	2,0	24,1%
Totale Ricavi	71,5	64,3	7,2	11,2%

EBITDA Rett.	8,7	3,4	5,3	155,9%
EBITDA Rett. %	12,2%	5,3%		
EBIT	7,5	4,4	3,1	70,5%



I ricavi del segmento si attestano a 71,5 milioni di Euro in aumento di 7,2 milioni di Euro (+11,2%) rispetto ai 64,3 milioni di Euro del primo semestre 2021.

In particolare, i ricavi relativi ai contratti e contributi pubblici, che comprendono il corrispettivo derivante dal Contratto di Servizio di gestione dell'infrastruttura e dal Contratto di Programma per la gestione degli investimenti e delle manutenzioni sulla rete, oltre che per l'acquisto e gestione del materiale rotabile per conto di Regione Lombardia, e il canone di accesso alla rete percepito

direttamente dalle imprese Ferroviarie a partire da dicembre 2021, si attestano a 54,3 milioni di Euro e sono in aumento di 3,7 milioni di Euro rispetto a quelli dello stesso periodo del 2021. Tale dinamica è determinata principalmente da maggiori recuperi per attività di progettazione e per costi relativi agli interventi alla rete e al materiale rotabile finanziato, in relazione allo stato di avanzamento delle commesse come previsto dal Contratto di Programma, parzialmente compensati dal meccanismo di efficientamento previsto dal Contratto di Servizio e dalla rimodulazione della programmazione dell'offerta ferroviaria, in seguito alla minore mobilità causata dalla pandemia Covid-19. È da rilevare infine che il valore corrispondente del semestre comparativo 2021 includeva il provento riconosciuto dal Concessionario a copertura della rimodulazione della programmazione dell'offerta ferroviaria per i provvedimenti assunti per l'emergenza COVID-19, pari a 1,2 milioni di Euro.

I ricavi da noleggio materiale rotabile, riferiti ai corrispettivi da gestione e manutenzione del materiale rotabile concesso in uso da Regione Lombardia a Trenord e gestito da Ferroviennord, sono aumentati di 1,5 milioni di Euro per via dell'ampliamento della flotta di Regione Lombardia messa a disposizione di Trenord.

Gli altri ricavi sono aumentati di 2,0 milioni di Euro principalmente per effetto dei maggiori affitti grazie alla cessazione delle riduzioni dei canoni concesse durante la pandemia e dei maggiori introiti per attività commerciali e di vendita di rottami metallici.

L'EBITDA Rettificato del *segment*, pari a 8,7 milioni di Euro, è in crescita di 5,3 milioni di Euro rispetto allo stesso periodo del 2021. La variazione, in un contesto di ricavi crescenti, tiene conto di un incremento meno che proporzionale dei costi per attività di progettazione di interventi infrastrutturali e di manutenzione, oltre che della crescita degli oneri per utenze e per il miglioramento dei sistemi informatici. È da rilevare inoltre che all'incremento degli accantonamenti per manutenzione ciclica della flotta resa disponibile a Trenord corrispondono maggiori ricavi da locazione di materiale rotabile rilevati. Il costo del personale è invece in contrazione rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente per effetto del recupero degli oneri di malattia per il periodo 2015-208 e minori accantonamenti. Si rileva che l'EBITDA 2021 era penalizzato da maggiori sopravvenienze passive e accantonamenti al fondo svalutazione crediti su commesse finanziate per 2,3 milioni di Euro.

Per quanto riguarda la gestione terminalistica, nel periodo i ricavi hanno registrato un decremento a 0,7 milioni di Euro da 0,9 milioni di Euro. La dinamica dei ricavi si riflette sulla riduzione dell'EBITDA che si attesta a -0,5 milioni di Euro da -0,3 milioni di Euro nel primo semestre 2021.

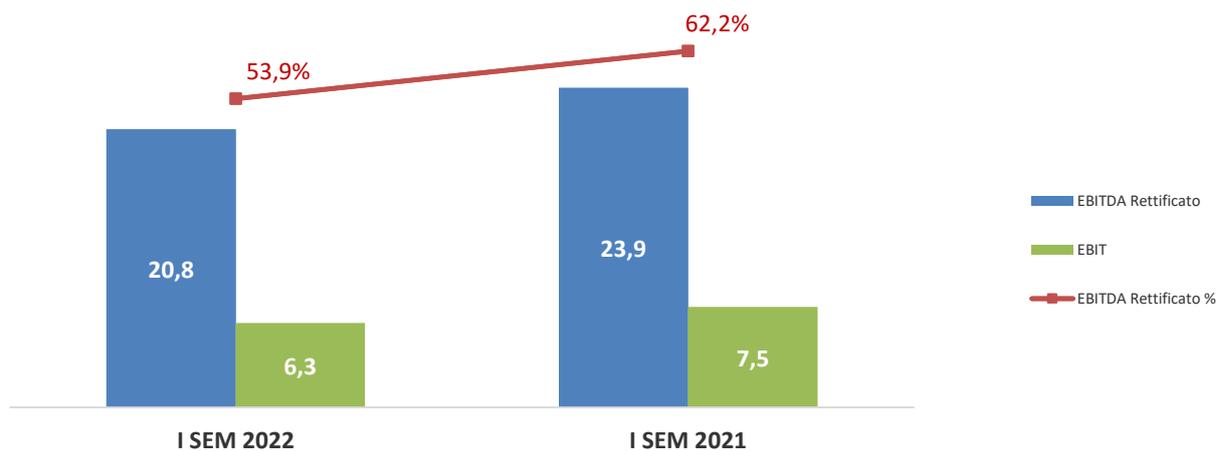
5.2 RO.S.CO & SERVICES

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 oltre che l'offerta di servizi digitali di pagamento con FNMPAY. In particolare, quest'ultima società è attiva nello sviluppo di un istituto di pagamento per svolgere in primo luogo servizi di acquiring (accettazione di pagamenti tramite POS fisico/virtuale) focalizzandosi dapprima sulle società captive del Gruppo FNM, nell'ambito delle strategie di *Mobility as a Service* (Maas) che il Gruppo FNM intende sviluppare.

Si segnala che FNM in collaborazione con Ferrovienord e Trenord è impegnata nella promozione del progetto H2iseO, che punta allo sviluppo di una *Hydrogen Valley* in Valcamonica, a partire dall'utilizzo dell'idrogeno nel trasporto pubblico locale. Il progetto prevede l'acquisto di 14 treni alimentati a idrogeno per la linea ferroviaria Brescia-Edolo, con avvio del servizio commerciale dal 2024, in sostituzione degli attuali treni a motore diesel e la realizzazione di impianti per la produzione di idrogeno, destinati inizialmente ai nuovi convogli. Entro il 2025 è prevista anche l'estensione della soluzione idrogeno al trasporto su gomma, a partire dai circa 40 mezzi gestiti in Valle Camonica da FNM Autoservizi. L'investimento totale è stimato in circa 300 milioni di Euro, di cui oltre 160 milioni di Euro per i treni.

Nel dicembre 2020 FNM ha contrattualizzato un Accordo Quadro con Alstom per la fornitura di 30 convogli bidirezionali alimentati ad idrogeno e sottoscritto il primo Contratto Applicativo per 6 convogli, con la consegna del primo convoglio entro dicembre 2023.

<i>Importi in milioni di Euro</i>	<i>I SEM 2022</i>	<i>I SEM 2021</i>	<i>Diff.</i>	<i>Diff. %</i>
Noleggio materiale rotabile	25,5	26,0	(0,5)	-1,9%
Altri ricavi	13,1	12,4	0,7	5,6%
Totale Ricavi	38,6	38,4	0,2	0,5%
EBITDA Rett.	20,8	23,9	(3,1)	-13,0%
EBITDA Rett. %	53,9%	62,2%		
EBIT	6,3	7,5	(1,2)	-16,0%



I ricavi del *segment*, pari a 38,6 milioni di Euro (+0,2 milioni di Euro rispetto al primo semestre 2021) afferiscono principalmente alla locazione di materiale rotabile, in primo luogo a Trenord, con canoni pari a 25,5 milioni di Euro nel primo semestre 2022, in diminuzione di 0,5 milioni di Euro (-1,9%) rispetto ai 26,0 milioni di Euro nello stesso periodo del 2021. La variazione è dovuta in particolare alla riduzione del corrispettivo a seguito del rinnovo del contratto di noleggio operativo con Trenord dei convogli CSA e TAF, parzialmente compensata dai maggiori ricavi sui convogli TILO e sui locomotori (Effishunter e De520) noleggiati a Trenord.

Gli altri ricavi, che includono i servizi amministrativi, ovvero la gestione mediante contratti di *service* con le società partecipate delle attività *corporate* centralizzate, e la gestione degli immobili di proprietà, sono aumentati rispetto al primo semestre 2021 di 0,7 milioni di Euro a 13,1 milioni di Euro. La variazione è ascrivibile a maggiori ricavi per servizi informatici, affitti sui locali commerciali e per il recupero di alcuni costi di sviluppo legati al progetto Fili da Trenord e Ferrovienord.

La riduzione di 3,1 milioni di Euro dell'EBITDA Rettificato a 20,8 da 23,9 milioni di Euro nel primo semestre 2021 riflette prevalentemente i maggiori costi per il personale, connessi tra l'altro all'incremento dell'organico medio (+7 FTE), spese per informatica, assicurazioni e quote associative, nonché maggiori compensi corrisposti agli organi sociali, anche in relazione a nuovi incarichi assunti.

Sull'EBITDA Rettificato incidono inoltre i costi di start-up di FNMPAY e i costi di sviluppo dei progetti H2iseO e Fili.

Nell'ambito del segmento Ro.S.Co. in cui opera la Capogruppo, si colloca Trenord, la principale società a controllo congiunto che svolge il servizio di Trasporto Pubblico Locale su ferro in Lombardia, di cui di seguito si riportano i principali risultati economici del periodo.

Trenord

I ricavi del primo semestre 2022 hanno registrato un aumento di 74,6 milioni di Euro, a 387,9 milioni di Euro da 313,3 milioni di Euro, imputabile prevalentemente alla crescita dei ricavi da bigliettazione a 142,3 milioni di Euro da 69,8 milioni di Euro nel primo semestre 2021, per effetto dell'aumento del 49,3% del volume dei passeggeri nell'intero semestre in seguito al miglioramento della situazione pandemica. Si segnala che la domanda di trasporto rimane inferiore del 32,4% rispetto al primo semestre. I ricavi da Contratto di Servizio sono cresciuti del 9,2% a 223,7 milioni di Euro nel periodo di riferimento da 204,8 milioni di Euro, grazie all'aumento dei costi riconosciuti per il pedaggio, legati soprattutto all'incremento del costo dell'energia. Gli altri ricavi invece sono diminuiti a 21,9 milioni di Euro, da 38,7 milioni di Euro nello stesso periodo del 2021; la riduzione è da attribuirsi ai ristori per mancati ricavi, che nel primo semestre 2021 ammontavano a 23,8 milioni di Euro e nel periodo di riferimento sono nulli.

Trenord registra un EBITDA pari a 51,1 milioni di Euro nel primo semestre 2022, in crescita di 41,3 milioni Euro rispetto allo stesso periodo del 2021, grazie all'incremento dei ricavi, parzialmente compensato da maggiori costi per servizi (legati anche alla gestione dell'emergenza pandemica), utenze, energia di trazione e materiale. Anche il costo del personale è incrementato di 4,0 milioni di Euro prevalentemente a causa dell'incremento dell'organico (+213 FTE). Il risultato operativo, pari a -30,4 milioni di Euro, seppur ancora negativo, è in miglioramento di 42,3 milioni di Euro rispetto al periodo comparativo 2021.

Infine, il risultato netto passa a -28,6 milioni di Euro da -52,5 milioni di Euro del primo semestre 2021 (-31,4 milioni di Euro al 31 marzo 2022), nonostante le minori imposte anticipate iscritte.

5.3 MOBILITÀ PASSEGGERI SU GOMMA

Il primo semestre del 2022 è stato caratterizzato da una nuova ondata di contagi da Covid-19 causati dal manifestarsi della variante Omicron a cavallo tra la fine del 2021 e l'inizio del 2022. Con il progredire dei mesi primaverili, l'incidenza delle infezioni si è quindi ridotta. L'effetto positivo della campagna vaccinale messa in atto nel 2021, combinato con infezioni più frequenti ma meno gravi, non ha determinato le limitazioni agli spostamenti ed il ricorso prolungato e generalizzato alla didattica a distanza che si erano verificati specialmente nel primo trimestre del 2021. Questo andamento ha avuto ripercussioni anche sulla domanda di trasporto pubblico locale che nel corso del primo semestre 2022 ha visto un progressivo recupero rispetto allo stesso periodo del 2021, ma che comunque rimane ancora inferiore rispetto ai livelli pre pandemici.

Quanto al *segment* “Mobilità passeggeri su gomma”, i viaggiatori trasportati da ATV e FNMA nel primo semestre 2022 sono stati 28,1 milioni in aumento del 29,4% rispetto allo stesso periodo del 2021, ma comunque inferiori del 28,9% rispetto al primo semestre 2019.

La produzione dei servizi di trasporto pubblico locale, che include anche la produzione di La Linea e Martini Bus e i servizi aggiuntivi attivati a seguito dell'emergenza epidemiologica, è incrementata dell'11,1% a 18,2 milioni di bus-km, rispetto ai 16,4 milioni di bus-km del primo semestre 2021 (+18,5% rispetto allo stesso periodo del 2019) per garantire un adeguato livello di servizio, rispettando i vincoli di distanziamento sociale, tenuto conto del pieno ritorno all'attività scolastica in presenza dall'inizio del 2022.

Importi in milioni di Euro	I SEM 2022	I SEM 2021	Diff.	Diff. %
Contratti e contributi pubblici	31,8	30,6	1,2	3,9%
Servizi di trasporto	32,6	26,0	6,6	25,4%
Altri ricavi	4,3	3,5	0,8	22,9%
Totale Ricavi	68,7	60,1	8,6	14,3%

EBITDA Rett.	5,0	6,2	(1,2)	-19,4%
EBITDA Rett. %	7,3%	10,3%		
EBIT	0,4	1,7	(1,3)	ns



I ricavi sono pari a 68,7 milioni di Euro, in aumento del 14,3% rispetto ai 60,1 milioni di Euro registrati nel primo semestre 2021, in particolare:

- i ricavi derivanti da contratti e contributi pubblici hanno evidenziato un incremento di 1,2 milioni di Euro (+3,9%) a 31,8 milioni di Euro rispetto al primo semestre dell'anno precedente, principalmente per effetto del maggior contributo chilometrico riconosciuto dalla Regione Veneto ai sensi della DGR nr. 1012 del 16 agosto 2022, pari a 0,5 migliaia di Euro, del ricevimento di 0,4 milioni di Euro di contributi a sostegno delle società operanti nel settore turistico, spettanti a Martini Bus, oltre che per effetto del credito d'imposta su

consumi energetici spettante alle imprese a forte consumo di gas naturale come previsto dal Decreto Legge del 1 marzo 2022 nr. 17. Le misure compensative relative ai mancati ricavi da traffico al settore del TPL a seguito dell'emergenza pandemica rimangono sostanzialmente invariate rispetto al primo semestre 2021, passando da 7,2 milioni di Euro a 7,1 milioni di Euro. Più in dettaglio, i contributi per servizi aggiuntivi sono incrementati nel primo semestre 2022 a 4,4 milioni di Euro, da 2,8 milioni di Euro nello stesso periodo del 2021, mentre le compensazioni per i mancati ricavi da bigliettazione, che nel primo semestre 2021 erano pari a 4,4 milioni di Euro, sono state pari a 2,7 milioni di Euro nello stesso periodo del 2022. Si ricorda inoltre che la disposizione introdotta dal "Decreto Cura Italia" (Decreto Legge n. 18 del 2020) che prevede il riconoscimento dei corrispettivi sulla base della programmazione contrattuale, nonostante la rimodulazione dell'offerta attuata a seguito dell'emergenza epidemiologica, è stata estesa sino al 31 marzo 2022, data di conclusione dello stato di emergenza fissata dal Decreto Legge n. 24 del 24 marzo 2022;

- i ricavi derivanti dai servizi di trasporto e quindi relativi alla bigliettazione, ai servizi sostitutivi svolti da FNMA per conto di Trenord, alle attività in subaffidamento e al *car-sharing* di E-VAI, hanno registrato nel periodo un aumento di 6,6 milioni di Euro, a 32,6 milioni di Euro grazie alla ripresa del trasporto passeggeri e all'incremento delle attività in subaffidamento per il potenziamento dei servizi scolastici. Si rileva anche la crescita dei ricavi per servizi di *car sharing*.
- Anche gli altri ricavi hanno registrato una crescita di 0,8 milioni di Euro, sostanzialmente da attribuire l'iscrizione da parte di La Linea di sopravvenienze per 0,5 milioni di Euro a seguito della formalizzazione di accordi transattivi relativi al regolamento del TPL programmato del 2020 (Art.92 del Decreto Cura Italia 2020).

L'EBITDA Rettificato del periodo è pari a 5,0 milioni di Euro, in riduzione di 1,2 milioni di Euro rispetto al primo semestre del 2021. La variazione è da attribuirsi principalmente ai maggiori costi sostenuti per i consumi energetici (prevalentemente i carburanti, in parte anche per effetto delle maggiori percorrenze) e per maggiori subaffidamenti, necessari per garantire i livelli di servizio con adeguate condizioni di sicurezza sanitaria e di distanziamento sociale, in particolare con riferimento ai servizi scolastici. In aumento anche i costi commerciali (a seguito della maggiore domanda), per servizi, informatica e assicurazioni. L'EBITDA nel periodo risente inoltre del maggior costo del personale in seguito all'incremento dell'organico prevalentemente in capo a E-Vai a causa dell'espansione dell'attività di *car sharing*. Si rileva che nel primo semestre 2021 il costo del personale includeva il rilascio di un fondo accantonato negli anni precedenti per 1,4 milioni di Euro.

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 (entrambe prorogate rispettivamente al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022), mentre quella in provincia di Como è regolata da contratto di servizio, con durata prorogata fino al 31 dicembre 2023. Si evidenzia che con la Legge Regionale del 25 maggio 2021 nr.8 art.30 la Regione Lombardia ha approvato la modifica dell'art. 60 della legge 6 del 2012 posticipando di 2 anni, dopo la conclusione dello stato di emergenza (fissata al 31 marzo 2022 in base al Decreto Legge n. 24 del 24 marzo 2022), il termine per l'effettuazione delle gare per il rinnovo delle concessioni/contratti di servizio.

Nel periodo in analisi la produzione di servizi di trasporto pubblico locale (che include anche i servizi aggiuntivi) si è attestata a 2,4 milioni bus-km, in aumento del 5,2% rispetto ai 2,3 milioni bus-km nel primo semestre 2021 e del 2,8% rispetto allo stesso periodo del 2019. Il numero di viaggiatori del semestre è più che raddoppiato a 1,7 da 0,7 milioni nello stesso periodo del 2021, ma rimane al di sotto dei livelli registrati nel primo semestre del 2019 (-22,1%).

I ricavi complessivi, pari a 10,2 milioni di Euro, sono sostanzialmente in linea con il periodo comparativo precedente (10,1 milioni di Euro). I maggiori ricavi relativi alla bigliettazione (grazie al recupero della domanda di trasporto pubblico locale) sono stati sostanzialmente compensati da minori contributi governativi (complessivamente pari a 0,3 milioni di Euro nel primo semestre 2022 e a 1,0 milioni di Euro nel periodo comparativo del 2021).

- **Azienda Trasporti Verona** (partecipata con quote paritetiche da FNM e dall'Azienda Mobilità Trasporti S.p.A.) opera essenzialmente nel settore del trasporto passeggeri su gomma nel territorio del comune e della provincia di Verona in base a tre Contratti di Servizio (Comune di Verona, Comune di Legnago e Provincia di Verona), anch'essi prorogati fino al 31 dicembre 2022, come previsto dalla deliberazione del Presidente della Provincia di Verona n.136 del 9 dicembre 2021. Con deliberazione del presidente della Provincia di Verona n.24 del 25 febbraio 2021 è stata sospesa la gara comunitaria per l'individuazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico veronesi, ai sensi dell'art.2 del Decreto Legge n. 18/2020 (convertito con modificazioni della Legge n.27/2020), fino a 12 mesi successivi

alla conclusione dello stato di emergenza Covid 19, fissata al 31 marzo 2022 in base al Decreto Legge n. 24 del 24 marzo 2022.

Nel periodo in esame, la produzione è aumentata del 9,2% a 11,3 milioni di bus-km rispetto a 10,4 milioni di bus-km del primo semestre 2021, il dato è in crescita del 10,4% anche rispetto ai livelli dei primi sei mesi del 2019 (10,3 milioni di bus-km). Anche il numero dei passeggeri trasportati è incrementato del 25,4%, passando a 26,4 milioni dai 21,0 milioni dello stesso periodo del 2021, con una ripresa abbastanza omogenea sia sulle tratte urbane sia su quelle extra-urbane, e sia nel segmento dei viaggi occasionali, sia in quello degli abbonamenti. Rispetto al primo semestre 2019, il numero di passeggeri trasportati rimane inferiore del 29,3%.

I ricavi complessivi sono cresciuti del 16,8% a 41,0 milioni di Euro, da 35,1 milioni di Euro al 30 giugno 2021, grazie principalmente all'effetto della ripresa della mobilità e dei maggiori contributi per servizi aggiuntivi (4,1 milioni di Euro nel primo semestre 2022 e 2,6 milioni di Euro nello stesso periodo del 2021), a fronte di minori contributi a ristoro dei mancati ricavi relativi agli esercizi pregressi (pari a 2,7 milioni di Euro nel periodo di riferimento e a 3,5 milioni nel primo semestre 2021).

- **La Linea**, è la società attiva in Veneto nel settore del trasporto pubblico locale su gomma e del noleggio autobus con conducente, anche per il tramite della società controllata MartiniBus.

Nel semestre i ricavi di La Linea sono incrementati del 22,2% a 11,5 milioni di Euro, rispetto ai 9,4 milioni di Euro dello stesso periodo dell'anno precedente per effetto del significativo aumento dei servizi in subaffidamento, a seguito del potenziamento dei servizi di TPL scolastici richiesti da Regione Veneto. Si rammenta inoltre che, mentre nel periodo di riferimento i servizi di trasporto pubblico locale sono stati attivi a partire da inizio gennaio 2022, nello stesso periodo del 2021 erano iniziati a fine febbraio in quanto il Veneto era stato dichiarato "zona rossa". All'incremento dei ricavi ha anche contribuito l'iscrizione delle sopravvenienze citate precedentemente.

Anche per Martini Bus, la cui attività è stata temporaneamente ridefinita per offrire servizi integrativi di TPL in subaffidamento, la performance è stata positiva con ricavi pari a 4,2 milioni di Euro, in aumento del 38,8% rispetto ai 3,0 milioni di Euro nel primo semestre 2021. L'incremento riflette, come per La Linea, il potenziamento dei servizi di TPL scolastici richiesti da Regione Veneto e contributi a sostegno delle società operanti nel settore del turismo per 0,4 milioni di Euro (nulli nel primo semestre 2021). È da rilevare inoltre la ripresa dei servizi turistici, specialmente nel secondo trimestre 2022.

Complessivamente, nel primo semestre 2022 La Linea ha gestito in subaffidamento 4,2 milioni di bus-km, a fronte dei 3,5 milioni di bus-km registrati nello stesso periodo del 2021 (2,8 milioni di bus-km nel primo semestre 2019). In termini di offerta totale (che include anche i servizi commerciali e turistici), Martini Bus nel primo semestre 2022 ha gestito 0,8 milioni di bus-km, a fronte di 0,5 milioni di bus-km nello stesso periodo del 2021 e 0,7 milioni di bus-km nel primo semestre 2019.

Si rammenta che nel mese di giugno 2021 La Linea, a seguito di gara bandita nel 2016 dal Comune di Venezia, si è aggiudicata la gestione per 9 anni del 10% del trasporto pubblico locale urbano su gomma del Comune di Venezia. L'erogazione del nuovo servizio, per la quale il contratto è stato sottoscritto a gennaio 2022, è attesa iniziare nella seconda metà del 2022 e prevede l'acquisto di circa 20 autobus elettrici e 4 a gasolio a basso impatto ambientale. Infine, come evidenziato nel capitolo 1.3, si rammenta che in data 30 agosto 2022 FNM ha accettato la proposta d'acquisto della partecipazione in La Linea S.p.A. e Martini Bus ricevuta in data 15 luglio dalle società Alilaguna S.p.A. ed Ecobus S.r.l.

- Il servizio di *sharing mobility* svolto da **E-VAI** con veicoli elettrici completa, sempre su scala regionale, l'offerta tradizionale di mobilità pubblica su ferro e su gomma del Gruppo. I ricavi, pari a 2,2 milioni di Euro, sono incrementati del 14,4% rispetto agli 1,9 milioni di Euro dello stesso periodo dell'esercizio precedente grazie all'aumento dei volumi delle attività. Si ricorda che il servizio di *car sharing* ecologico lombardo è affidato alla società da 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 annuo di 1,8 milioni di Euro, invariato rispetto all'esercizio precedente.

5.4 AUTOSTRADE

Il Gruppo FNM opera nel settore della gestione dell'infrastruttura autostradale attraverso MISE, consolidata integralmente a partire dal 26 febbraio 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 ai sensi della convenzione di concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007 e successive modifiche e integrazioni tra MISE, in qualità di concessionario, e ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ora Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile), in qualità di concedente. La concessione scade in data 31 ottobre 2028.

La rete, per complessivi 179 km di lunghezza, di cui 124 km a tre corsie, è interconnessa con le principali tratte autostradali del nord Italia.

Come nel trasporto pubblico locale su ferro e gomma la pandemia Covid-19 ha manifestato i propri effetti anche sul traffico registrato nel primo semestre 2022, anche se con un impatto meno marcato che nello stesso periodo del 2021. Complessivamente, nel primo semestre 2022 il traffico pagante ha registrato un totale di 1.423,9 milioni di veicoli-km, con un incremento del 25,4% rispetto allo stesso periodo del 2021 (1.135,7 milioni di veicoli-km), seppure mantenendosi ancora sotto ai livelli dello stesso periodo del 2019 (-6,7%). Quanto all'andamento congiunturale, si evidenzia una crescita generalmente più marcata nel primo trimestre rispetto al secondo, per via delle maggiori restrizioni alla mobilità imposte nei primi mesi del 2021, mentre nei mesi di maggio e giugno 2021 la ripresa era già in atto.

Quanto alla ripartizione del traffico fra veicoli leggeri e pesanti, si rileva che il traffico pesante denota una netta tendenza di crescita rispetto al periodo pre-pandemico. Nel primo semestre 2022 i veicoli pesanti hanno registrato un totale di 313,9 milioni di veicoli-km, in aumento del 5,4% rispetto allo stesso periodo del 2021 (297,8 milioni di veicoli-km) e del 3,6% rispetto al primo semestre 2019. Il traffico leggero, pari ai 1.110,0 milioni di veicoli-km nel periodo di riferimento, evidenzia una crescita del 32,5% rispetto agli 837,9 milioni di veicoli-km del primo semestre 2021, ma rimane inferiore del 9,2% rispetto allo stesso periodo del 2019.

In merito alle tariffe, nel corso della seduta consiliare del 23 dicembre 2021, la Società, alla luce dello stato dell'iter approvativo della proposta di piano economico finanziario relativo al periodo regolatorio 2018-2022, ha ritenuto opportuno riconsiderare la decisione circa il mantenimento della sospensione dell'adeguamento tariffario 2019, deliberando di attivare l'aggiornamento tariffario autorizzato con D.I. n. 579 del 31 dicembre 2018, precedentemente sospeso. Pertanto, dal 1° gennaio 2022 le tariffe unitarie chilometriche di competenza della Società hanno subito una variazione positiva del 2,62%.

MISE controlla al 100% Milano Serravalle Engineering, attiva nella progettazione e nel supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti infrastrutturali sulla rete autostradale.

<i>Importi in milioni di Euro</i>	<i>I SEM 2022</i>	<i>I SEM 2021 PROFORMA*</i>	<i>Diff.</i>	<i>Diff. %</i>
Ricavi per pedaggi	123,8	100,3	23,5	23,4%
Altri ricavi	9,8	8,2	1,6	19,5%
Totale Ricavi	133,6	108,5	25,1	23,1%
EBITDA Rett.	58,9	44,1	14,8	33,6%
EBITDA Rett. %	44,1%	40,6%		
EBIT	38,0	24,1	13,9	ns

*I valori considerano il consolidamento di MISE rispettivamente dal 1° gennaio 2022 e dal 1° gennaio 2021.



Nel primo semestre 2022 il segmento Autostrade evidenzia ricavi pari a 133,6 milioni di Euro, in crescita di 25,1 milioni di Euro rispetto ai 108,5 milioni di Euro del corrispondente periodo del 2021 (dato pro-forma relativo a 6 mesi), prevalentemente grazie all'effetto combinato del maggior traffico rilevato nel periodo e dell'incremento tariffario del 2,62% introdotto a partire dal 1 gennaio 2022. Si segnala che la crescita dei ricavi da pedaggi in termini percentuali (+23,4%) è inferiore all'aumento del traffico (+25,4%) a causa del più marcato recupero registrato dal traffico leggero rispetto a quello pesante. Anche gli altri ricavi sono cresciuti (+0,5 milioni di Euro rispetto al primo semestre 2021), principalmente per effetto di maggiori introiti per concessioni di aree di servizio, che hanno beneficiato della ripresa della mobilità e del rinnovo di alcuni contratti a condizioni economiche più favorevoli per MISE.

L'EBITDA del periodo è pari a 58,9 milioni di Euro, in aumento di 14,8 milioni di Euro dai 44,1 milioni di Euro del primo semestre 2021, prevalentemente grazie all'incremento dei ricavi. Sull'EBITDA hanno inciso inoltre maggiori accantonamenti al fondo di rinnovo, al netto dei relativi rilasci del periodo, al fine dell'adeguamento del fondo ai ripristini programmati le cui principali variazioni riguardano interventi di manutenzione e attività di sorveglianza nell'ambito dei manufatti oltre che lavori di adeguamento degli impianti di esazione e degli altri impianti. L'incremento del fondo rinnovo è stato inoltre determinato dall'adeguamento prezzi previsto dalla recente normativa in materia di appalti. Sull'EBITDA di MISE hanno inoltre gravato maggiori costi legati alla ripresa del traffico (tra cui oneri di esazione e canone di concessione), ai premi assicurativi e alle utenze elettriche principalmente a causa del più alto costo dell'energia, nonché alla registrazione di alcune rettifiche contrattuali relative a spese di progettazione. Anche il costo del lavoro è lievemente incrementato per effetto degli incentivi all'esodo legati alla procedura finalizzata al riallineamento

dell'organico ai nuovi fabbisogni che si è formalizzata con l'accordo siglato il 20 luglio 2022 con le rappresentanze sindacali.

Autostrada Pedemontana Lombarda

Tra le proprie partecipate MISE detiene inoltre una partecipazione corrispondente al 36,7% nel capitale di APL, valutata con il metodo del patrimonio netto. Quest'ultima è concessionaria per l'attività di costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine (BG), Como, Varese e il Valico di Gaggiolo per un totale di circa 200 km (inclusi svincoli e opere connesse), di cui 85 km in esercizio dal 2015 (A36, Tratta A e B1, A59 e A60).

In relazione all'affidamento a Contraente Generale della progettazione esecutiva nonché della realizzazione dei lavori di costruzione delle Tratte B2 e C, unitamente alle relative opere connesse, il 1° marzo 2021 la Commissione nominata per la valutazione delle offerte presentate dagli operatori economici ha concluso i propri lavori, redigendo la relativa graduatoria, che ha visto quale primo classificato il Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) formato dalle S.p.A. Webuild - Pizzarotti e Astaldi⁷.

L'aggiudicazione della gara è tuttavia, allo stato, condizionata dalla procedura giudiziaria in atto, in considerazione del ricorso notificato in data 2 ottobre 2021 dal secondo classificato, il Consorzio Stabile SIS, che ha impugnato dinanzi il TAR Milano il provvedimento di aggiudicazione della gara, chiedendone l'annullamento, previa sospensione dell'efficacia. Nell'ambito del contenzioso si informa che, in data 17 marzo 2022, il ricorrente ha notificato un ulteriore ricorso per motivi aggiunti. All'esito dell'udienza ex art. 116 del Codice del Processo Amministrativo in data 23 marzo 2022, il TAR Milano ha depositato un'Ordinanza, con la quale ha respinto la domanda cautelare formulata dal Consorzio SIS. Tale ordinanza è stata confermata in appello dal Consiglio di Stato. Successivamente, in data 21 aprile 2022, il ricorrente ha notificato nuovi motivi aggiunti corredati da una nuova istanza cautelare ugualmente rigettata dal TAR Lombardia e, in sede di appello, anche dal Consiglio di Stato con ordinanza pubblicata in data 8 luglio 2022. L'udienza per la trattazione del merito del ricorso risulta invece fissata, allo stato, per il 21 settembre 2022.

Sempre a supporto della costruzione delle Tratte B2 e C e delle relative opere connesse, il 31 agosto 2021 APL ha sottoscritto un finanziamento di 1.741 milioni di Euro (Finanziamento Senior 1) con un *pool* di banche unitamente a Cassa Depositi e Prestiti e BEI, con il supporto di Regione

⁷ Con nota ricevuta nel corso del mese di settembre 2021, la Società ha appreso che le società Webuild S.p.A. e Astaldi S.p.A. sono state interessate da operazione straordinaria societarie, concernenti la cessione di rami d'azienda interessati dall'affidamento in questione. In ragione di tali operazioni straordinarie, l'attuale composizione del RTI è così composta: Webuild Italia S.p.A. (in luogo di Webuild S.p.A.), Partecipazioni Italia S.p.A. (in luogo di Astaldi S.p.A.) e Pizzarotti S.p.A.

Lombardia quale socio di riferimento. Avendo rispettato la scadenza del 31 agosto 2021, APL potrà fruire della defiscalizzazione come da atto aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica approvato dal CIPESS per 800 milioni di Euro.

Continuano le interlocuzioni con gli istituti finanziatori volte a rendere esecutivi gli adempimenti previsti dal contratto di Finanziamento Senior 1 per addivenire all'erogazione dei fondi. Si informa che APL ha ottenuto la seconda lettera di consenso (“*Waiver*”) nel corso del mese di marzo 2022. Sono inoltre proseguiti i lavori del tavolo tecnico per finalizzare l'approvazione dell'Atto Aggiuntivo n. 3 e del relativo PEF – la cui conclusione è una delle condizioni sospensive all'erogazione del Finanziamento Senior 1 – che hanno portato in data 18 maggio 2022 all'approvazione del PEF 2020-Rev.2 da parte del CdA di APL, al fine di dare all'Ente Concedente la possibilità di inviarlo al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS) e all'ART.

Si ricorda inoltre che nel 2021, sempre al fine di supportare la finanziabilità della costruzione delle tratte B2 e C dell'infrastruttura pedemontana, Regione Lombardia ha messo a disposizione un prestito in conto soci di complessivi Euro 900 milioni erogati e/o accantonati dal 2025 al 2044.

Andamento del traffico

Nel primo semestre 2022, relativamente alla tratta A 36 (tratte A e B1), alla tangenziale di Como (A59) ed alla tangenziale di Varese (A60), la Società ha registrato un totale di 148,3 milioni di veicoli-km percorsi, evidenziando una significativa crescita rispetto al corrispondente periodo del 2021 (+34,8%) e portando i dati di traffico relativi al primo semestre 2022 al di sopra di quelli del 2019 (+6,5%), annualità pre-pandemia.

Per i veicoli leggeri si registrano 117,5 milioni di veicoli-km percorsi che si confrontano con gli 83,9 milioni veicoli-km del primo semestre 2021 (+40,1%) ed i 112,3 milioni veicoli-km del primo semestre 2019 (+4,6%). I volumi di traffico pesante si attestano a 30,8 milioni veicoli-km, evidenziando una crescita del 18,0% rispetto ai 26,1 milioni veicoli-km del corrispondente periodo del 2021, con un significativo incremento anche rispetto ai valori pre-pandemia (27,0 milioni veicoli-km nel primo semestre 2019, +14,3%).

Sintesi dei dati economici⁸

Nel primo semestre 2022 APL ha registrato ricavi pari a 23,5 milioni di Euro, in aumento di 5,9 milioni di Euro dai 17,6 milioni di Euro registrati nello stesso periodo del 2021, principalmente per effetto dei maggiori ricavi da pedaggi, incrementati del 33,8% a 21,0 milioni di Euro da 15,7 milioni di Euro grazie alla crescita del traffico. Nel periodo non sono stati concessi ad APL incrementi delle tariffe autostradali.

⁸ I dati della collegata riportati sono determinati secondo principi contabili OIC.

L'aumento dei ricavi insieme ad un contenuto incremento dei costi operativi, ha portato ad un miglioramento dell'EBITDA che si attesta a 11,7 milioni di Euro, in aumento di 5,5 milioni di Euro dai 6,2 milioni di Euro registrati nello stesso periodo del 2021.

Il risultato operativo si attesta a 8,5 milioni di Euro, in miglioramento complessivamente di circa 4,5 milioni di Euro rispetto al primo semestre 2021, a fronte di ammortamenti in crescita principalmente per l'effetto di un maggior ammortamento finanziario dei beni gratuitamente devolvibili (+1,3 milioni di Euro) strettamente legato all'incremento dell'EBITDA.

Il risultato netto del semestre consuntiva una perdita di 1,5 milioni di Euro (rispetto ad una perdita di 1,1 milioni di Euro al 30 giugno 2021) principalmente a causa dell'aumento degli oneri finanziari (+4,8 milioni di Euro) derivanti dall'effetto dell'applicazione del costo ammortizzato agli oneri accessori al Finanziamento Senior 1 che non saranno capitalizzabili sul valore dell'Opera sin tanto che non saranno avviati i lavori, ed in minima parte dagli interessi maturati sulla quota erogata.

6 RISORSE UMANE GRUPPO FNM

Il numero medio dei dipendenti del Gruppo FNM, comprensivo della società MISE e della sua controllata MISE Engineering, passa dalle 2.833 unità del primo semestre 2021 alle 2.846 unità del primo semestre 2022.

6.1 RELAZIONI INDUSTRIALI

Nel primo semestre del 2022 si è avuta un'interlocuzione significativa all'interno del Gruppo FNM con le OO.SS.

Il progressivo allentamento delle misure volte al contenimento della diffusione del virus Covid-19 ha consentito una graduale ripresa delle attività in presenza per gli impiegati del Gruppo FNM, con l'effettiva implementazione del modello organizzativo disciplinato dall'accordo 03/2020, che ha previsto una settimana lavorativa basata su tre giorni di attività in presenza e due giorni di *smart working*.

Nel 2022 il settore Manutenzione di Ferrovienord ha avviato il modello organizzativo definito nell'accordo 06/2021, in relazione ai nuovi turni di lavoro, il potenziamento delle attività notturne, la maggior flessibilità e la crescita professionale del personale.

Perciò che riguarda la società FNM Autoservizi è stato erogato un contributo *una tantum*, a seguito di accordo di secondo livello, sulla base dei risultati ottenuti dall'azienda nel 2021.

Inoltre, in data 10 maggio 2022 è stato sottoscritto il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri, scaduto il 31 dicembre 2017. Attraverso l'erogazione di una somma *una tantum* è stato definito quanto di competenza del periodo di vacanza contrattuale compreso tra gennaio 2021 e giugno 2022. L'accordo ha inoltre previsto gli aumenti retributivi che verranno implementati in tre fasi, la prima a luglio 2022 del valore di 30 Euro mensili al parametro di riferimento (par. 175). È stato inoltre definito il valore da riconoscere a titolo di indennità per le giornate di ferie fruito dal personale.

Per quanto riguarda il CCNL Società e Consorzi Autostrade e Trafori nel mese di maggio è stata avviata la contrattazione per il rinnovo dell'accordo integrativo di secondo livello per il periodo 2022-2024. Nell'ambito della nuova intesa triennale, si intende improntare il nuovo premio di risultato a criteri che apprezzino con maggior incisività il contributo del singolo, nonché, ove possibile, incardinarlo al raggiungimento di specifici obiettivi di settore, suddivisi tra le singole aree operative e amministrative, alla luce delle attuali congiunture industriali e societarie, anche per un allineamento, a partire dal 2022, del premio al modello sviluppato nel Gruppo.

7 PRINCIPALI RISCHIE INCERTEZZE CUI IL GRUPPO È ESPOSTO

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

FNM S.p.A. ha sviluppato, quale parte integrante del proprio Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, un modello di gestione dei rischi il cui scopo principale è quello di adottare un approccio sistematico all'individuazione dei rischi prioritari del Gruppo, valutarne anticipatamente i potenziali effetti negativi ed intraprendere le opportune azioni per mitigarli.

L'operatività del primo semestre 2022 non ha modificato gli scenari di rischio definiti nella relazione sulla gestione ai bilanci separato e consolidato al 31 dicembre 2021, a cui si rimanda per maggiori dettagli.

8 CONTENZIOSI PIU' RILEVANTIE ALTRE INFORMAZIONI

Si riepilogano di seguito i contenziosi in essere più rilevanti per FNM e per le società del Gruppo. Si segnala che, anche sulla base del parere dei consulenti incaricati, non si prevede risulteranno oneri integrativi a quelli già riflessi nei bilanci separato e consolidato al 31 dicembre 2021.

Con riferimento allo stato del contenzioso attivo 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 2021, si segnala che è proseguita l'azione di tutela degli interessi della controllata monitorando la situazione liquidatoria della controparte. Il contenzioso è stato deciso in terzo grado con la sentenza della Corte di Cassazione n. 17453/2021, ma prosegue parzialmente in riassunzione avanti la Corte d'Appello di Milano.

Si ricorda peraltro che, a seguito di provvedimento giudiziale positivo, era stata incassata la fidejussione relativa a tali appalti per un importo pari a 0,7 milioni di Euro.

Il giudizio 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 avanti la Corte di Cassazione da parte di 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 versato a FERROVIENORD a titolo di garanzia fideiussoria). Successivamente, anche Cogel ha impugnato la stessa sentenza chiedendo nei confronti di Ferrovienord il riconoscimento degli interessi moratori ai sensi del D.Lgs. 231/2002 per un importo di Euro 963.368,99 (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 17 giugno 2021 è stata emessa la sentenza n.17453/2021 con la quale la Corte di Cassazione: *i*) ha respinto la domanda di Generali Italia S.p.A. volta ad ottenere la condanna di Ferrovienord al pagamento di Euro 680.406,91; *ii*) ha respinto il ricorso incidentale di Cogel volto ad ottenere la condanna di FERROVIENORD al pagamento di Euro 963.638,99; *iii*) ha accolto il secondo motivo del ricorso incidentale di FERROVIENORD (relativo al danno subito per il maggiore importo corrisposto al nuovo appaltatore per i lavori della Saronno-Seregno; *iv*) ha rinviato alla Corte di Appello di Milano per la prosecuzione del giudizio tra Ferrovienord e Cogel per il danno di cui al precedente punto e per le spese legali; *v*) ha condannato Generali Italia S.p.A. al pagamento delle spese di lite in favore di FERROVIENORD quantificate in Euro 11.200,00 oltre accessori di legge.

Per la quantificazione del danno subito da FERROVIENORD per il maggiore importo corrisposto al nuovo appaltatore per i lavori della Saronno-Seregno (cfr. precedente *iii*), la causa è stata riassunta da Ferrovienord avanti la Corte d'Appello di Milano. Alla prima udienza tenutasi in data 3 marzo 2022 le parti hanno comunicato al Collegio che sono in corso trattative per la risoluzione bonaria della controversia. La Corte d'Appello ha dato atto delle trattative e ha rinviato la causa all'udienza del 22 settembre 2022 per la precisazione delle conclusioni.

Con due distinti ricorsi, 41 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 rispettivamente di Euro 99.363 ed Euro 88.001 a titolo di contributi previdenziali maturati nell'ambito del contratto d'appalto. Successivamente, hanno proposto ricorso anche altri cinque lavoratori con ulteriori due ricorsi con i quali sono stati richiesti ulteriori Euro 18.294.

Avendo dichiarato la propria incompetenza territoriale in ragione della residenza dei ricorrenti, le cause sono state riassunte innanzi ai vari tribunali di residenza. Attualmente sono aperti quattordici giudizi che si trovano in fasi diverse: *a*) 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 sette sentenze di primo grado e presenterà ricorso per le altre due sentenze (emesse a luglio 2020); b) due giudizi di appello si sono già conclusi con due sentenze che, seppur confermando la condanna in solido tra FERROVIENORD e La Lucentissima, hanno ridotto di poco gli importi dovuti ai lavoratori. La Lucentissima è stata dichiarata fallita con sentenza del 28.04.2021 e, di conseguenza, man mano che la dichiarazione di fallimento è portata a conoscenza del Giudice secondo le forme di rito, i procedimenti ancora pendenti saranno interrotti. Gli stessi dovranno pertanto essere riassunti dai ricorrenti nei confronti del fallimento.

Contenzioso con Agenzia delle Dogane

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; la causa è stata dapprima rinviata 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, che si è concluso con sentenza n. 1815/7/2021 pronunciata il 15 aprile 2021 e depositata il 13 maggio 2021.

Con la citata sentenza la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia ha rigettato l'appello dell'Ufficio limitatamente al recupero dell'imposta, dichiarando per contro legittima la pretesa sanzionatoria invocata dall'Agenzia, che tuttavia è stata rideterminata in Euro 1.333.076,44 in applicazione dell'art. 13 del D.Lgs. 471/1997.

Avverso la citata pronuncia di seconde cure, l'Agenzia delle Dogane, da ultimo, ha proposto ricorso per cassazione, cui FERROVIENORD S.p.A., ha resistito, proponendo il 4 ottobre 2021 controricorso con contestuale ricorso incidentale ove ha impugnato i capi e punti della sentenza in cui è risultata essere soccombente.

Infine, sono attualmente in corso le interlocuzioni con l'Avvocato dello Stato incaricato della pratica, il quale si è mostrato disponibile a valutare una proposta di definizione stragiudiziale della vertenza, da sottoporre, poi, al vaglio dell'Agenzia.

9 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEL PERIODO

L'Assemblea degli Azionisti approva il bilancio 2021

26 aprile 2022: l'Assemblea degli Azionisti ha approvato la proposta di bilancio separato di FNM S.p.A. e ha esaminato il bilancio consolidato del Gruppo FNM al 31 dicembre 2021. In seguito al voto del socio di maggioranza Regione Lombardia, l'Assemblea ha deliberato di non distribuire dividendi e quindi di destinare l'utile dell'esercizio 2021 come segue:

- Euro 270.387 a riserva legale;
- Euro 5.137.359 a utili portati a nuovo.

L'Assemblea ha inoltre:

- approvato la Relazione sulla politica in materia di remunerazione e sui compensi corrisposti, e
- rinnovato l'autorizzazione all'acquisto e alla disposizione di azioni proprie, previa revoca dell'autorizzazione conferita dall'Assemblea del 30 aprile 2021.

10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2022

Ottenimento di un ESG rating di 7,4 da Morningstar Sustainalytics

18 luglio 2022 - Al fine di rafforzare l'impegno verso una maggiore integrazione dei principi ESG nelle strategie e nella gestione del Gruppo e in un'ottica di trasparenza verso gli *stakeholder*, FNM ha richiesto volontariamente a Morningstar Sustainalytics la valutazione dell'ESG Risk Rating del Gruppo FNM.

Sustainalytics ha valutato come trascurabile (*"negligible"*) il profilo di rischio ESG a cui il Gruppo FNM è esposto attribuendo un ESG Risk Rating con un punteggio pari a 7,4 (su una scala compresa tra 0 e > 40, dove 0 indica il miglior rating e >40 il peggiore).

Il punteggio ottenuto si colloca nelle prime 50 posizioni tra le circa 15.000 entità valutate da Sustainalytics in tutto il mondo ed al 4° posto tra le 171 entità attive nel settore delle infrastrutture di trasporto.

11 PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

La Società mantiene le previsioni di un progressivo recupero della domanda di mobilità. Infatti, per quanto riguarda le Autostrade, il traffico totale è atteso raggiungere livelli sostanzialmente allineati rispetto al 2019, con un traffico pesante pienamente ripreso rispetto ai livelli pre-pandemici e un traffico leggero in marcato recupero rispetto al 2021. Relativamente alla Mobilità passeggeri su gomma, invece, in considerazione delle previsioni ancora prudenti sulla domanda di mobilità locale si attende una crescita significativa nel 2022, ma con livelli ancora inferiori rispetto al 2019.

Il periodo rimane caratterizzato dall'elevata incertezza derivante dall'evoluzione dello scenario macroeconomico che risente della crescita dei prezzi dell'energia e più in generale dell'inflazione conseguenti il perdurare del conflitto tra Russia e Ucraina, che già ha inciso sui risultati del primo semestre 2022.

In assenza di visibilità sulle misure governative a contrasto dei recenti eventi straordinari, la società non include nelle stime attuali per l'anno corrente ristori definiti a livello nazionale relativi al 2022 né a sostegno della contrazione dei ricavi conseguenti alla minore domanda di trasporto pubblico locale su gomma registrati rispetto al periodo pre-COVID-19, né a compensazione dei maggiori oneri associati all'incremento dei costi energetici.

Alla luce di tali riflessioni, il Gruppo conferma sostanzialmente le stime complessive per l'intero anno 2022, pur considerando che rispetto alle precedenti previsioni i risultati includono ipotesi più conservative rispetto all'evoluzione dei prezzi dell'energia e dell'inflazione, che impattano in particolare il segmento Mobilità passeggeri su gomma ed i costi per le manutenzioni dell'infrastruttura autostradale.

Le previsioni per il Gruppo a perimetro omogeneo (ovvero considerando MISE consolidata per tutto il 2021), evidenziano per il 2022 ricavi in crescita a doppia cifra nell'area *low teens* ed EBITDA rettificato in crescita di circa il 10%-15% rispetto al 2021. Il rapporto EBITDA Rettificato/Ricavi è atteso incrementare lievemente rispetto al 2021.

Confrontando invece i dati *reported*, ovvero tenendo conto del consolidamento di MISE a partire dal 26 febbraio 2021, si prevede che, rispetto al 2021, i ricavi incrementeranno a doppia cifra nell'area *mid teens* e l'EBITDA rettificato aumenterà di oltre il 20%. Anche in questo caso, il rapporto EBITDA Rettificato/Ricavi è atteso incrementare lievemente rispetto al 2021.

Dal punto di vista finanziario, per fine anno 2022 il Gruppo si attende un livello di indebitamento ("PFN Rettificata") compreso nell'intervallo 750-800 milioni di Euro, con un rapporto PFN Rettificata/EBITDA pari a circa 4x, in miglioramento rispetto a 4,5x registrato a fine 2021.

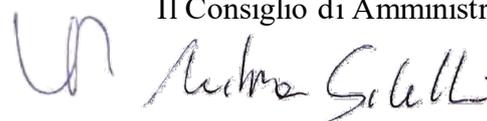
Anche per Trenord - valutata secondo il metodo del patrimonio netto – la domanda di trasporto è attesa in marcata ripresa rispetto al 2021, anche se la possibile incertezza sulle condizioni sanitarie ed i possibili cambiamenti permanenti nelle abitudini di spostamento dei viaggiatori, portano ad ipotizzare un recupero progressivo dei volumi ai livelli pre-pandemici su 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.

Le stime attuali per l'intero Gruppo FNM tengono conto dell'incremento prezzo dei carburanti e dell'energia registrato negli ultimi mesi. Il quadro delle sanzioni messe in atto nei confronti della Russia dall'Unione Europea e dagli Stati Uniti in seguito al perdurare del conflitto in Ucraina potrebbe determinare il rallentamento della crescita e ulteriori incrementi dei prezzi, al momento difficili da stimare per entità e durata.

Considerato che la situazione contingente ha avuto effetti contenuti sulla dimensione gestionale complessiva del primo semestre 2022, allo stato attuale si conferma che essa non avrà impatti sulla continuità aziendale della Società e delle sue controllate e sulla recuperabilità del valore degli asset. La Società mantiene elevata l'attenzione nella gestione efficace dei costi variabili e discrezionali relativi a tutte le attività del Gruppo e monitora costantemente l'evoluzione della situazione al fine di comprendere se e in quale misura gli incrementi dei prezzi si potrebbero ripercuotere sul traffico e conseguentemente sui risultati attesi del Gruppo.

Milano, 28 settembre 2022

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 del periodo 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 primo semestre 2021 sono stati esclusi rispetto al margine operativo lordo le seguenti componenti:

- a) rilascio di un fondo rischi a seguito della parziale chiusura del contenzioso con Agenzia delle Dogane per 2,2 milioni di Euro;
- b) oneri non ordinari derivanti da progetti di sviluppo pari a 1,7 milioni di Euro.

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

EBIT o risultato operativo: rappresenta il risultato netto del periodo 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 passività finanziarie correnti e le passività finanziarie non correnti.

PFN Rettificata: è rappresentata dalla posizione finanziaria netta come sopra identificata escludendo le disponibilità liquide e le passività finanziarie correnti relative agli investimenti finanziati per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario previsto dal "Programma Materiale Rotabile 2017 – 2032", al fine di sterilizzare gli effetti della tempistica degli incassi dei contributi e dei relativi pagamenti effettuati nei confronti dei fornitori, contabilizzati secondo quanto richiesto dall'IFRIC 12.

Società per Azioni

Sede in Milano – Piazzale Cadorna, 14

Capitale Sociale € 230.000.000,00 i.v.

Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022

Situazione Patrimoniale-Finanziaria consolidata

Conto Economico Consolidato

Altre componenti di Conto Economico complessivo consolidato

Prospetto delle variazioni del Patrimonio Netto consolidato

Rendiconto finanziario consolidato

Note illustrative al bilancio consolidato semestrale abbreviato

BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO AL 30.06.2022**SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA AL 30.06.2022**

Importi in migliaia di Euro	Note	30/06/2022	31/12/2021
ATTIVO			
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività Materiali	5	484.563	447.543
Attività Immateriali	6	259.526	269.573
Avviamento	7	725	3.440
Diritto d'uso	8	22.995	27.810
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	9	148.730	147.577
Partecipazioni in altre imprese	9	11.152	11.074
Crediti Finanziari	10	59.990	58.539
	10	54.183	52.119
		di cui: verso Parti Correlate	
Attività Contrattuali	13	159.761	145.088
Attività per imposte anticipate		33.858	35.773
Crediti per imposte	17	17	17
Altri Crediti	16	2.448	1.918
	16	188	7
		di cui: verso Parti Correlate	
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		1.183.765	1.148.352
ATTIVITA' CORRENTI			
Rimanenze	14	11.195	9.504
Crediti Commerciali	15	143.638	133.067
	15	60.167	62.917
		di cui: verso Parti Correlate	
Altri Crediti	16	156.377	123.012
	16	12.035	17.968
		di cui: verso Parti Correlate	
Crediti per imposte	17	563	1.501
Crediti Finanziari	10	6.001	862
	10	439	329
		di cui: verso Parti Correlate	
Attività Finanziarie valutate al <i>Fair Value</i> a conto economico	11	6.832	7.000
Partecipazioni in altre imprese	19	0	6.313
Crediti per investimenti finanziari	12	240.761	138.061
	12	238.764	136.064
		di cui: verso Parti Correlate	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	18	371.195	351.832
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		936.562	771.152
Attività destinate alla vendita	20	410	0
TOTALE ATTIVO		2.120.737	1.919.504
PASSIVO			
Capitale sociale		230.000	230.000
Altre riserve		10.702	6.873
Riserva di utili indivisi		(22.721)	(63.596)
Riserva di utili/(perdite) attuariali		(4.713)	(7.478)
Riserva di traduzione		187	147
Utile/(perdita) del periodo		21.438	40.875
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO		234.893	206.821
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		20.661	21.512
PATRIMONIO NETTO TOTALE	21	255.554	228.333
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Debiti verso banche	22	173.987	165.683
Debiti Finanziari	23	646.415	646.881
Debiti per investimenti finanziari	24	12.581	12.581
	24	6.759	6.759
		di cui: verso Parti Correlate	
Passività per leasing	23	20.990	22.793
	23	49	106
		di cui: verso Parti Correlate	
Altre passività	26	22.375	20.395
	26	9.734	8.433
		di cui: verso Parti Correlate	
Fondi rischi e oneri	27	92.411	95.773
Trattamento di fine rapporto	28	22.929	28.011
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		991.688	992.117
PASSIVITA' CORRENTI			
Debiti verso banche	22	55.630	88.774
Debiti Finanziari	23	67.810	68.403
	23	36.675	39.148
		di cui: verso Parti Correlate	
Debiti per investimenti finanziari	24	30.419	36.978
	24	30.419	36.978
		di cui: verso Parti Correlate	
Passività per leasing	23	8.144	6.947
	23	101	21
		di cui: verso Parti Correlate	
Debiti verso fornitori	29	575.634	372.327
	29	11.571	10.855
		di cui: verso Parti Correlate	
Debiti per imposte	30	7.255	1.551
Debiti tributari	30	9.835	6.189
Altre passività	31	63.770	67.726
	31	14.327	18.416
		di cui: verso Parti Correlate	
Fondi rischi e oneri	27	54.039	50.159
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		872.536	699.054
Passività connesse ad attività destinate alla vendita	20	959	0
TOT. PASSIVITA' e PATRIMONIO NETTO		2.120.737	1.919.504

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO PRIMO SEMESTRE 2022

Importi in migliaia di Euro	Note	I semestre 2022	I semestre 2021
Ricavi delle vendite e prestazioni	32	259.543	199.585
	di cui: verso Parti Correlate	32	88.173
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12	34	52.823	44.181
	di cui: verso Parti Correlate	34	28.054
TOTALE RICAVI		312.366	243.766
Contributi	33	13.009	12.805
	di cui: verso Parti Correlate	33	4.262
Altri proventi	35	16.985	11.496
	di cui: verso Parti Correlate	35	3.877
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI		342.360	268.067
Mat.prima, materiali di consumo e merci utilizzate	36	(15.270)	(11.061)
Costi per servizi	37	(77.943)	(57.193)
	di cui: verso Parti Correlate	37	(5.146)
	di cui: Non Ricorrenti	37	(36)
Costi per il personale	38	(81.258)	(74.141)
Ammortamenti e svalutazioni	39	(47.448)	(34.158)
Svalutazione di attività finanziarie e attività contrattuali	40	(1.309)	(2.230)
Altri costi operativi	41	(24.769)	(14.618)
	di cui: verso Parti Correlate	41	(91)
	di cui: non ricorrenti	41	-
Costi per servizi di costruzione - IFRIC 12	34	(48.419)	(42.581)
TOTALE COSTI		(296.416)	(235.982)
RISULTATO OPERATIVO		45.944	32.085
Proventi finanziari	42	4.133	1.636
	di cui: verso Parti Correlate	42	1.834
Oneri finanziari	43	(6.778)	(12.103)
	di cui: verso Parti Correlate	43	(118)
RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA		(2.645)	(10.467)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	44	(9.733)	(26.866)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		33.566	(5.248)
Imposte sul reddito	45	(13.461)	(5.553)
UTILE/ (PERDITA) NETTO DEL PERIODO DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'		20.105	(10.801)
UTILE NETTO DA OPERAZIONI DISCONTINUE		-	-
UTILE/ (PERDITA) DEL PERIODO		20.105	(10.801)
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti di MINORANZA		(1.333)	1.664
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti della Controllante		21.438	(12.465)
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti di MINORANZA per operazioni discontinue		-	-
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti della Controllante per operazioni discontinue		-	-
Utile/(perdita) per azione attribuibile agli azionisti del gruppo			
Utile/(perdita) per azione base (unità di euro)	46	0,05	(0,03)
Utile/(perdita) per azione diluito (unità di euro)	46	0,05	(0,03)
Utile/(perdita) per azione attribuibile agli azionisti del gruppo per operazioni discontinue			
Utile/(perdita) per azione base (unità di euro)		-	-
Utile/(perdita) per azione diluito (unità di euro)		-	-

ALTRE COMPONENTI DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Importi in migliaia di Euro	Note	30/06/2022	30/06/2021
UTILE / (PERDITA) DEL PERIODO		20.105	(10.801)
Altre componenti delle società consolidate con il metodo integrale			
Utile/(Perdita) attuariale TFR	28	3.319	375
Effetto fiscale		(929)	(106)
Totale componenti che non saranno successivamente riclassificati nel risultato del periodo		2.390	269
Variazione Fair value strumenti derivati	23	1.855	1.232
Effetto fiscale		(445)	(296)
Totale componenti che saranno successivamente riclassificati nel risultato del periodo		1.410	936
Totale società consolidate con il metodo integrale		3.800	1.205
Altre componenti delle società consolidate con il metodo del patrimonio netto			
Utile/(Perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto	9	855	29
Totale componenti che non saranno successivamente riclassificati nel risultato del periodo		855	29
Variazione Fair value strumenti derivati		2.421	
Utii/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere	9	40	(15)
Totale componenti che saranno successivamente riclassificati nel risultato del periodo		2.461	(15)
Totale società consolidate con il metodo del patrimonio netto		3.316	14
Totale altre componenti di conto economico complessivo	48	7.116	1.219
TOTALE UTILE / (PERDITA) COMPLESSIVO DEL PERIODO		27.221	(9.582)
Utile/ (Perdita) complessivo attribuibile agli Azionisti di minoranza		(851)	1.780
Utile/ (Perdita) complessivo attribuibile agli Azionisti della Controllante		28.072	(11.362)

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI 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
Saldo 01.01.2021	230.000	7.788	203.387	(7.661)	105	24.185	457.804	19.304	477.108
Totale Utile Complessivo		899		219	(15)	(12.465)	(11.362)	1.780	(9.582)
Destinazione utile 2020			24.185			(24.185)	-		-
Variazione perimetro di consolidamento			(285.809)				(285.809)	13.281	(272.528)
Saldo 30.06.2021	230.000	8.687	(58.237)	(7.442)	90	(12.465)	160.633	34.365	194.998
Saldo 31.12.2021	230.000	6.873	(63.596)	(7.478)	147	40.875	206.821	21.512	228.333
Totale Utile Complessivo		3.829		2.765	40	21.438	28.072	(851)	27.221
Destinazione utile 2021			40.875			(40.875)	-		-
Saldo 30.06.2022	230.000	10.702	(22.721)	(4.713)	187	21.438	234.893	20.661	255.554
Note	21	21	21	48	48	21	21	21	21

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	30/06/2022	30/06/2021
Flusso di cassa derivante da attività operative		Totale	Totale
Risultato del periodo		20.105	(10.801)
Imposte sul reddito	45	13.461	5.553
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	44	9.733	26.866
Ammortamenti del periodo delle attività immateriali	39	19.962	14.154
Ammortamenti del periodo delle attività materiali	39	17.296	17.045
Ammortamento Diritto d'uso	39	3.743	2.957
Impairment attività	39	6.447	-
Accantonamento fondo rischi ed oneri	27	19.794	19.460
Rilasci fondo rischi ed oneri	27	(4.325)	(3.869)
Accantonamento fondo svalutazione crediti	40	154	2.230
Svalutazione attività contrattuali	16	1.155	-
Rilasci fondo svalutazione crediti	40	(130)	-
Plusvalenze da cessione di attività materiali	35	(312)	(412)
Contributi in conto capitale di competenza del periodo	33	(1.735)	(1.903)
Interessi attivi	42	(4.133)	(1.636)
Interessi passivi	43	6.779	12.103
Proventi diversi non monetari	35	-	272
Flusso di cassa da attività reddituale		107.994	82.019
Variazione netta del fondo T.F.R.	28	(1.831)	(855)
Variazione netta del fondo rischi ed oneri	27	(9.671)	(14.551)
Incremento dei crediti commerciali	15	(10.595)	(4.448)
(Incremento)/Decremento delle rimanenze	14	(2.076)	1.464
Incremento degli altri crediti	16	(9.370)	(4.084)
Incremento/(Decremento) dei debiti commerciali	29	(226)	659
Incremento delle altre passività	31	927	6.544
Pagamento imposte		(6.803)	(2.221)
Totale flusso di cassa da/(per) attività operative		68.349	64.527
Flusso di cassa da/(per) per attività di investimento			
Investimenti in attività immateriali con fondi propri	6	(1.076)	(1.616)
Investimenti in attività materiali con fondi propri	5	(54.697)	(18.790)
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori per investimenti con fondi propri		42.296	(33.975)
Investimenti in materiale rotabile finanziato al netto dei contributi incassati		52.766	(22.795)
Investimenti in infrastruttura ferroviaria finanziati al netto dei contributi incassati		(28.089)	(9.212)
Investimenti in beni devolvibili per infrastruttura autostradale		(21.213)	(19.386)
Valore di cessione di attività materiali	5	455	765
Altri investimenti in Partecipazioni	9	(8.400)	(289)
Dividendi distribuiti dalle partecipate valutate con il metodo del patrimonio netto	9	900	3.860
Altre variazioni nei crediti finanziari	10	84	(695)
Incasso interessi attivi		454	926
Sottoscrizione Depositi vincolati	11	(4.500)	-
Sottoscrizione prestito obbligazionario	10	-	(1.000)
Erogazione prestito a società partecipate	10	(510)	-
Incasso da cessione altre partecipazioni	19	6.313	-
Acquisizione Conam al netto della cassa detenuta		-	(251)
Acquisizione MISE al netto della cassa detenuta		-	(363.552)
Totale flusso di cassa da/(per) attività di investimento		(15.217)	(466.010)
Flusso di cassa da/(per) attività di finanziamento			
Rimborso dei debiti per leasing finanziari	23	(3.048)	(3.021)
Rimborso finanziamenti	22	(25.307)	(61.000)
Accensione finanziamenti	23	-	620.000
Interessi pagati		(2.928)	(2.912)
Decremento dei debiti verso banche	22	-	(9.269)
Decremento altre passività finanziarie	23	(2.486)	(10.194)
Totale flusso di cassa da/(per) attività di finanziamento		(33.769)	533.604
Liquidità generata (+) / assorbita (-)		19.363	132.121
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	18	351.832	253.344
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	18	371.195	385.465
Liquidità generata (+) / assorbita (-)		19.363	132.121

NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO AL 30.06.2022

Nota 1 Informazioni Generali

Attività del Gruppo

Il Gruppo FNM (di seguito il “Gruppo”) 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.

Le società appartenenti al Gruppo svolgono la propria attività prevalentemente nella gestione dell’infrastruttura ferroviaria e nel settore della mobilità passeggeri su gomma (inclusa la mobilità sostenibile), nella gestione delle attività di Ro.Sco e attività centrali svolte dalla società FNM (di seguito anche la “Capogruppo” o “FNM”), nonché nella gestione dell’infrastruttura autostradale; in particolare, nella relazione sulla gestione, al paragrafo 5 “Andamento economico dei segmenti di business” sono analizzate, le attività svolte dal Gruppo. Si rimanda alla Nota 4 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 semestrale abbreviato

Il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022 è stato predisposto ai sensi dell’art. 154 – ter del TUF così come innovato dal D. Lgs. 6 novembre 2007, n. 195, recante attuazione della Direttiva 2004/109/CE (anche definita “Direttiva *Transparency*”) e allo scopo di fornire informazioni sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società e del Gruppo.

Esso è stato predisposto nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali (“IFRS”) emessi dall’*International Accounting Standards Board* (“IASB”) e omologati dall’Unione Europea ed è stato redatto secondo lo IAS 34 - “Bilanci intermedi”, applicando gli stessi principi contabili adottati nella redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2021, integrati dai principi applicabili dal 1° gennaio 2022, come indicato in Nota 2. Con “IFRS” si intendono anche gli *International Accounting Standards* (“IAS”) tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall’*International Financial Reporting Standards Interpretations Committee* (IFRS IC, già “IFRIC”) precedentemente denominati *Standing Interpretations Committee* (“SIC”). A tale scopo i dati dei bilanci delle società partecipate consolidate sono stati opportunamente riclassificati e rettificati.

Il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato riporta schemi dettagliati e non sintetici al fine di fornire una migliore e più chiara visione delle dinamiche economico-patrimoniali e finanziarie intervenute nel semestre.

Sono altresì presentate le note illustrative secondo l’informativa richiesta dallo IAS 34 con le integrazioni ritenute utili per una più chiara comprensione del bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Il bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022 deve essere letto congiuntamente con il bilancio consolidato redatto da FNM al 31 dicembre 2021.

Nel bilancio consolidato semestrale abbreviato i dati economici e del rendiconto finanziario (metodo indiretto) del semestre sono confrontati con quelli dell’analogo semestre del precedente esercizio. La posizione finanziaria netta e le poste della situazione patrimoniale – finanziaria consolidata al 30 giugno 2022 sono confrontate con i corrispondenti dati consuntivi al 31 dicembre 2021.

Con riferimento allo IAS 1 gli Amministratori confermano che, in considerazione delle prospettive economiche, della patrimonializzazione e della posizione finanziaria del Gruppo, lo stesso opera in continuità aziendale ed il bilancio consolidato semestrale abbreviato è stato redatto utilizzando principi contabili propri di un gruppo in funzionamento.

Nota 2 Schemi di bilancio, principi contabili e criteri di valutazione

Nella redazione del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022 sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di valutazione adottati nella redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2021, a cui si rimanda per una analisi dettagliata.

È da rilevare come la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato richieda da parte degli Amministratori l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori dei ricavi, dei costi, delle attività e delle passività di bilancio e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data del bilancio consolidato semestrale abbreviato. Se nel futuro tali stime e assunzioni, che sono basate sulla miglior valutazione da parte degli Amministratori, dovessero differire dalle circostanze effettive, le stesse sarebbero modificate in modo appropriato nel periodo in cui le circostanze stesse variano.

Si segnala, inoltre, che taluni processi valutativi, in particolare quelli più complessi quali la determinazione di eventuali perdite di valore di attività non correnti, sono generalmente effettuati in modo completo solo in sede di redazione del bilancio annuale, allorquando sono disponibili tutte le informazioni eventualmente necessarie, salvo i casi in cui vi siano indicatori di *impairment* che richiedano una immediata valutazione di eventuali perdite di valore.

Con riferimento al conflitto Russo-Ucraino, si segnala che nel corso del primo semestre 2022 sono stati emessi i seguenti documenti:

- *Public Statement – Implications of Russia's invasion of Ukraine on half-yearly financial reports* emesso da ESMA in data 13 maggio 2022 e che richiede agli emittenti di fornire un'adeguata informativa in merito agli impatti riconducibili al conflitto tra Russia e Ucraina;
- Richiamo di attenzione n. 3/22 "Conflitto in Ucraina – Richiamo di attenzione degli emittenti vigilati sull'informativa finanziaria e sugli adempimenti connessi al rispetto delle misure restrittive adottate dall'Unione europea nei confronti della Russia" emesso da CONSOB in data 19 maggio 2022 in merito all'informativa sugli impatti riconducibili al sopracitato conflitto;
- *Discussion Paper 1/2022 "Impairment test dei non-financial assets a seguito della guerra in Ucraina"* emesso dall'OIV in data 13 giugno 2022 e relativo all'analisi da svolgere al fine di valutare se ricorrano o meno le condizioni per effettuare un nuovo *impairment test* in sede di redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato.

In considerazione di tali documenti gli Amministratori hanno valutato gli impatti del nuovo contesto geopolitico internazionale derivante dalla guerra tra Russia e Ucraina, valutando l'assenza di impatti diretti sui mercati in cui opera il Gruppo FNM. In relazione agli impatti indiretti, rappresentati principalmente dall'aumento dei costi dell'energia e dei costi delle materie prime (gasolio e metano), è stata effettuata un'analisi sull'andamento delle partecipazioni e delle CGU cui appartengono le attività a vita definita e indefinita iscritte in bilancio, finalizzata a verificare l'eventuale presenza di indicatori di *impairment* sulla base dei seguenti criteri:

- validità dell'ultimo Piano Industriale intesa come verifica di eventuali aggiornamenti necessari a riflettere lo specifico contesto macroeconomico e di business alla luce degli effetti indiretti della guerra;
- impatto degli effetti indiretti della guerra;

- analisi quantitativa delle *performance* 2022 tramite analisi degli scostamenti tra risultati *actual* del primo semestre 2022 e Budget del primo semestre 2022 e confronto tra Budget 2022 ante-Guerra e *Forecast* 2022 formulato nel mese di aprile 2022;
- analisi qualitativa dei *key value drivers* quali domanda di mercato, tariffe, scadenza dei contratti di servizio, aumento dei costi di produzione per effetto dell'inflazione e dei costi del carburante e dell'energia, capacità di contenere gli impatti indiretti della guerra;
- scenari possibili alternativi allo scenario di piano, quando questo è ritenuto non più valido.

Tenuto conto delle risultanze delle analisi effettuate è emerso un indicatore di *impairment* su una CGU inclusa nel settore della Mobilità passeggeri su gomma, coincidente con la controllata ATV, per la quale gli Amministratori hanno valutato la necessità di anticipare, già in occasione della redazione del Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022, il *test di impairment* al fine di identificare eventuali perdite di valore. Per le analisi effettuate si rinvia alla Nota 7 Avviamento.

Non sono state rilevate nel semestre di riferimento, trasferimenti tra i vari livelli della scala gerarchica del *fair value* utilizzata per la valutazione del *fair value* degli strumenti finanziari, così come non sono state effettuate variazioni nelle classificazioni delle attività finanziarie rispetto a quanto rappresentato al 31 dicembre 2021 (Nota 49).

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicati dal 1° gennaio 2022

I seguenti principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS sono stati applicati per la prima volta dal Gruppo a partire dal 1° gennaio 2022:

- 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.
 - ***Amendments to IAS 16 Property, Plant and Equipment***: le modifiche hanno lo scopo di non consentire la deduzione 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 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*.

L'adozione di tali emendamenti non ha comportato effetti sul bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS e IFRIC omologati dall'Unione Europea, non ancora obbligatoriamente applicabili e non adottati in via anticipata dal Gruppo al 30 giugno 2022

- 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 12 febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato due emendamenti denominati “*Disclosure of Accounting Policies—Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2*” e “*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*. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un’applicazione anticipata. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall’adozione di tali emendamenti.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS non ancora omologati dall’Unione Europea al 30 giugno 2022

Alla data di riferimento del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato 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 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 7 maggio 2021 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction*”. Il documento chiarisce come devono essere contabilizzate le imposte differite su alcune operazioni che possono generare attività e passività di pari ammontare, quali il leasing e gli obblighi di smantellamento. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tale emendamento.
- In data 9 dicembre 2021, lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IFRS 17 Insurance contracts: Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative Information*”. L'emendamento è un'opzione di transizione relativa alle informazioni comparative sulle attività finanziarie presentate alla data di applicazione iniziale dell'IFRS 17. L'emendamento è volto ad evitare disallineamenti contabili temporanei tra attività finanziarie e passività di contratti assicurativi, e quindi a migliorare l'utilità delle informazioni comparative per i lettori di bilancio. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, unitamente all'applicazione del principio IFRS 17. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo dall'adozione di tale emendamento.

Nota 3 Area di consolidamento

L'area di consolidamento include il bilancio al 30 giugno 2022 di FNM S.p.A., delle sue controllate, di quelle società sulle quali viene esercitato un controllo congiunto e di quelle società sulle quali si esercita un'influenza notevole.

Come riportato al paragrafo 1 della relazione sulla gestione, il perimetro del Gruppo è variato rispetto al 31 dicembre 2021 in quanto nel mese di aprile 2022 è stata costituita la società FNM Power S.r.l. (il cui capitale è detenuto al 100% da FNM), per la progettazione, realizzazione e gestione di impianti di produzione di idrogeno ed altri gas industriali, nonché di impianti per il trattamento, lo stoccaggio, la distribuzione e la trasformazione di idrogeno e vettori energetici destinati ad usi industriali e di alimentazione di mezzi di trasporto; la controllata non risulta ancora operativa alla data del 30 giugno 2022.

Sono considerate controllate le società sulle quali il Gruppo ha il potere di esercitare il controllo, vale a dire 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.

Il consolidamento delle società controllate viene 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 ai soci di minoranza, in apposite voci del bilancio consolidato, della quota del patrimonio netto e del risultato di periodo 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, nella redazione dell'informativa finanziaria consolidata infrannuale ed annuale, valuta le partecipate a controllo congiunto Trenord S.r.l. (e la sua 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. (e la sua partecipata ASF Autolinee S.r.l.) con il "metodo del patrimonio netto".

Le società collegate DB Cargo Italia S.r.l., Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (di seguito "APL"), Tangenziali Esterne di Milano S.p.A., BusForFun.com S.r.l. e Sportit S.r.l. sono state parimenti contabilizzate applicando il "metodo del patrimonio netto".

Si considerano a controllo congiunto (*joint venture*) le società per le quali il Gruppo esercita il controllo congiuntamente con un altro investitore ed esistono accordi contrattuali o parasociali per la gestione paritetica dell'attività. Le società a controllo congiunto (individuate nell'Allegato 1 alle presenti note) operano in settori differenti dai segmenti operativi del Gruppo e le loro attività sono sviluppate con un *partner* specializzato con il quale ne sono condivise le decisioni finanziarie, gestionali e strategiche 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, come del 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" (Nota 44).

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

Nota 4 Conto economico complessivo consolidato per settore

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

- 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;
- noleggio di materiale rotabile e gestione dei servizi centralizzati (Ro.S.Co & Services): la Capogruppo FNM svolge attività di (i) locazione di materiale rotabile con una flotta di proprietà di 72 treni e 31 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 e collegate*, 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;
- Mobilità 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), nel 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*;

- **Autostrade:** si riferisce all'attività svolta dalla controllata MISE, 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. MISE è inoltre attiva nella progettazione, nonché nel supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti infrastrutturali sulla rete autostradale attraverso Milano Serravalle Engineering, di cui detiene il 100% del capitale sociale. Tra le proprie partecipate, la controllata annovera anche una partecipazione di collegamento del 36,7% nel capitale di Autostrada Pedemontana Lombarda, concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico di Gaggiolo e delle opere connesse. APL è valutata con il metodo del patrimonio netto.

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

Primo semestre 2022	Infrastruttura ferroviaria	Ro.S.Co & Services	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Elisioni	Totale da operazioni in continuità
Ricavi verso terzi	63.609	32.265	60.749	132.914		289.537
Vendite intersegmento	3.411	6.308	8.013	685	(18.417)	
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12	28.051			24.772		52.823
Ricavi di settore	95.071	38.573	68.762	158.371	(18.417)	342.360
Costi verso terzi	(60.584)	(28.667)	(63.804)	(94.942)		(247.997)
Acquisti intersegmento	(9.248)	(453)	(7.997)	(719)	18.417	
Costi per servizi di costruzione - IFRIC 12	(23.647)			(24.772)		(48.419)
Costi di settore	(93.479)	(29.120)	(71.801)	(120.433)	18.417	(296.416)
Risultato operativo	1.592	9.453	(3.039)	37.938		45.944
Risultato gestione finanziaria	259	(3.231)	(285)	612		(2.645)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto		(11.020)		1.287		(9.733)
Risultato prima delle imposte	1.851	(4.798)	(3.324)	39.837		33.566
Imposte						(13.461)
Risultato del periodo da operazioni in continuità						20.105
Risultato da operazioni discontinue						
Risultato netto del periodo						20.105

30/06/2022	Infrastruttura ferroviaria	Ro.S.Co & Services	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Altri	Totale
Attività di settore	574.120	625.320	124.682	613.037		1.937.159
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto		71.049	266	77.415		148.730
Attività destinate alla vendita				410		410
Attività per imposte sul reddito					34.438	34.438
Totale attività di gruppo non allocate					34.438	34.438
Totale attività	574.120	696.369	124.948	690.862	34.438	2.120.737
Passività di settore	567.470	817.405	67.703	404.391		1.856.969
Passività destinate alla vendita				959		959
Passività per imposte sul reddito					7.255	7.255
Altre passività non allocate					255.554	255.554
Totale passività di gruppo non allocate					262.809	262.809
Totale passività	567.470	817.405	67.703	405.350	262.809	2.120.737

Primo semestre 2021	Infrastruttura ferroviaria	Ro.S.Co & Services	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Elisioni	Totale da operazioni in continuità
Ricavi verso terzi	60.008	32.541	54.091	77.246		223.886
Vendite intersegmento	2.691	5.880	6.012	1.498	(16.081)	
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12	25.787			18.394		44.181
Ricavi di settore	88.486	38.421	60.103	97.138	(16.081)	268.067
Costi verso terzi	(57.206)	(25.031)	(52.381)	(58.783)		(193.401)
Acquisti intersegmento	(2.691)	(5.880)	(6.012)	(1.498)	16.081	
Costi per investimenti finanziati	(24.187)			(18.394)		(42.581)
Costi di settore	(84.084)	(30.911)	(58.393)	(78.675)	16.081	(235.982)
Risultato operativo	4.402	7.510	1.710	18.463		32.085
Risultato gestione finanziaria	(23)	(8.908)	(56)	(1.480)		(10.467)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto		(24.615)		(2.251)		(26.866)
Risultato prima delle imposte	4.379	(26.013)	1.654	14.732		(5.248)
Imposte						(5.553)
Risultato del periodo da operazioni in continuità						(10.801)
Risultato da operazioni discontinue						
Risultato netto del periodo						(10.801)

31/12/2021	Infrastruttura ferroviaria	Ro.S.Co & Services	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Altri	Totale
Attività di settore	399.262	522.470	49.723	763.180		1.734.635
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto		82.002	266	65.309		147.577
Attività per imposte sul reddito					37.292	37.292
Totale attività di gruppo non allocate					37.292	37.292
Totale attività	399.262	604.472	49.989	828.489	37.292	1.919.504
Passività di settore	417.824	782.584	60.995	428.217		1.689.620
Passività per imposte sul reddito					1.551	1.551
Altre passività non allocate					228.333	228.333
Totale passività di gruppo non allocate					229.884	229.884
Totale passività	417.824	782.584	60.995	428.217	229.884	1.919.504

Si rileva che i ricavi verso Regione Lombardia e verso Trenord incidono rispettivamente per il 20% e 14%, sono quindi superiori al 10% dei ricavi consolidati di Gruppo.

In particolare, i ricavi verso Regione Lombardia, pari a 68.078 migliaia di Euro, sono così distribuiti nei diversi settori:

- Infrastruttura ferroviaria per 64.032 migliaia di Euro;
- Ro.S.Co & Services per 582 migliaia di Euro;
- Mobilità passeggeri su gomma per 3.464 migliaia di Euro.

I ricavi verso Trenord, pari a 48.556 migliaia di Euro, sono così distribuiti nei diversi settori:

- Infrastruttura ferroviaria per 20.773 migliaia di Euro;
- Ro.S.Co & Services per 27.585 migliaia di Euro;
- Mobilità passeggeri su gomma per 198 migliaia di Euro.

I costi di settore del primo semestre 2022 dei segment Ro.S.co. e Mobilità passeggeri su Gomma includono rispettivamente le svalutazioni dell'avviamento (2.714 migliaia di Euro) e dei diritti d'uso (3.500 migliaia di Euro) effettuate a seguito di *impairment test*, come meglio descritto alla Nota 7.

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 44 a cui si rimanda.

Si rinvia al paragrafo 5. "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 – FINANZIARIA CONSOLIDATA

Nota 5 Attività materiali

Al 1° gennaio 2022 le attività materiali, al netto dei relativi fondi di ammortamento, risultano costituite come segue:

Descrizione	01.01.2022		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Terreni e fabbricati	52.651	(19.222)	33.429
Impianti e macchinario	194.591	(158.969)	35.622
Attrezzature industriali e commerciali	13.617	(11.816)	1.801
Altri beni	648.205	(312.870)	335.335
Immobilizzazioni in corso e acconti	41.356		41.356
Totale attività materiali	950.420	(502.877)	447.543

La movimentazione del primo semestre 2022 è di seguito illustrata:

Descrizione	Terreni e fabbricati	Impianti e Macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni	Immobiliz. in corso e acconti	Totale
Valore netto al 01.01.2022	33.429	35.622	1.801	335.335	41.356	447.543
Investimenti finanziati con mezzi propri		5.337	496	39.377	9.487	54.697
Trasferimenti valore lordo		1.256		5.844	(7.100)	
Dismissioni: Alienazione Lorde	(34)	(6.426)	(6)	(133)		(6.599)
Dismissioni: Utilizzi Fondo Ammortamento		6.399	6	60		6.465
Quote di Ammortamento	(496)	(3.424)	(216)	(13.160)		(17.296)
Variazione perimetro IFRS 5: costo storico		(1)		(29)		(30)
Variazione perimetro IFRS 5: fondo				16		16
Svalutazione delle attività materiali				(233)		(233)
Valore netto al 30.06.2022	32.899	38.763	2.081	367.077	43.743	484.563

Al 30 giugno 2022 le attività materiali, al netto dei relativi fondi di ammortamento, risultano costituite come segue:

Descrizione	30.06.2022		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Terreni e fabbricati	52.651	(19.752)	32.899
Impianti e macchinario	207.582	(168.819)	38.763
Attrezzature industriali e commerciali	14.119	(12.038)	2.081
Altri beni	693.457	(326.380)	367.077
Immobilizzazioni in corso e acconti	43.743		43.743
Totale attività materiali	1.011.552	(526.989)	484.563

Terreni e fabbricati

La variazione del periodo della voce in oggetto è principalmente determinata dalla rilevazione delle quote di ammortamento di competenza.

Impianti e macchinario

Gli incrementi della voce “Impianti e macchinario” (5.337 migliaia di Euro) riguardano principalmente l’immissione in servizio di 21 nuovi autobus IVECO Crossway, per 4.070 migliaia di Euro (con le relative dotazioni di bordo), di 6 autobus per noleggio, per 924 migliaia di Euro, oltre 1 bus SCANIA Citywide, per 222 migliaia di Euro.

I trasferimenti dalla voce “Immobilizzazioni in corso e acconti” sono relativi all’immatricolazione dei 21 autobus IVECO Crossway, per 539 migliaia di Euro, e alla messa in esercizio di 7 autobus usati per 717 migliaia di Euro.

Le dismissioni del periodo sono interamente attribuibili alla cessione di autobus non più utilizzabili, non ancora ammortizzati per 27 migliaia di Euro, per manutenzioni straordinarie effettuate e non totalmente ammortizzate.

La voce diminuisce inoltre per la rilevazione delle quote di ammortamento di competenza del periodo.

Attrezzature industriali e commerciali

La voce si incrementa principalmente per l'acquisizione di attrezzature utilizzate per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria per 438 migliaia di Euro e diminuisce per la rilevazione delle quote di ammortamento del periodo.

Altri beni

La voce "Altri beni" comprende materiale rotabile, automezzi e beni concessi in locazione operativa.

L'incremento del semestre, pari a 39.377 migliaia di Euro, riguarda principalmente:

- l'immissione in servizio di 4 convogli FLIRT TILO, per 37.980 migliaia di Euro; a seguito dell'immissione in servizio sono stati inoltre trasferiti alla categoria in esame da "Immobilizzazioni in corso e acconti" gli investimenti sostenuti nell'esercizio precedente, pari a 4.226 migliaia di Euro;
- la capitalizzazione di manutenzione ciclica su 1 convoglio CSA, per 453 migliaia di Euro; a seguito del completamento delle attività di manutenzione ciclica di 1 locomotiva CORADIA, sono stati inoltre trasferiti alla categoria in esame da "Immobilizzazioni in corso e acconti" gli investimenti sostenuti nell'esercizio precedente, pari a 529 migliaia di Euro.
- l'ammodernamento di 3 locomotive DE520 noleggiate a DB Cargo Italia e a Trenord, per 758 migliaia di Euro; a seguito del completamento di tali attività inoltre gli investimenti sostenuti nell'esercizio precedente, pari a 355 migliaia di Euro, sono stati trasferiti alla categoria in esame da "Immobilizzazioni in corso e acconti".

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 è interamente attribuibile alla manutenzione ciclica di un rotabile CSA.

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli incrementi si riferiscono principalmente agli acconti pagati per l'acquisto di 20 autobus elettrici, e relativi apparati, per il servizio di TPL urbano su gomma del comune di Venezia (6.675 migliaia di Euro), di 5 autobus IVECO Crossway (455 migliaia di Euro), di 2 autobus SCANIA Citywide (449 migliaia di Euro), di un autobus urbano Mercedes Sprinter (87 migliaia di Euro), agli acconti pagati per la realizzazione del parcheggio adiacente alla stazione di Milano Affori (1.118 migliaia di Euro), per attività di *revamping* delle locomotive DE 520 (164 migliaia di Euro) e per l'acquisto di impianti per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria (141 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, di cui alla Nota 26 e alla Nota 31, l'effetto sul bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022 sarebbe stato il seguente:

30.06.2022	Valore di bilancio	Contributo	Valore al netto del contributo
Terreni e fabbricati	32.899	(5.445)	27.454
Impianti e macchinario	38.763	(16.310)	22.453
Attrezzature industriali e commerciali	2.081		2.081
Altri beni	367.077	(800)	366.277
Immobilizzazioni in corso e acconti	43.743		43.743
Totale attività materiali	484.563	(22.555)	462.008

Si segnala che, con riferimento alle immobilizzazioni materiali della controllata ATV, gli effetti indiretti della crisi Russia-Ucraina rappresentano un indicatore di *impairment* e, pertanto, le relative immobilizzazioni materiali sono state assoggettate a *impairment test*. Il valore recuperabile delle stesse è risultato superiore al valore di carico e pertanto non si è proceduto a rilevare alcuna svalutazione.

Nel primo semestre 2022 non sono stati rilevati altri indicatori endogeni ed esogeni che abbiano fatto ritenere necessaria l'aggiornamento dei *test* di *impairment* effettuati al 31 dicembre 2021.

Nota 6 Attività Immateriali

Al 1° gennaio 2022 le attività immateriali risultano così costituite:

Descrizione	01.01.2022		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.876		1.876
Altre	34.299	(30.060)	4.239
Beni devolvibili - Infr. Ferroviaria	46.140	(46.030)	110
Beni devolvibili - Corpo Autostradale	297.313	(33.965)	263.348
Totale attività immateriali	379.628	(110.055)	269.573

La movimentazione del primo semestre 2022 è stata la seguente:

Descrizione	Immobiliz. in corso e acconti	Altre	Beni devolvibili - Infr. Ferroviaria	Beni devolvibili - Corpo Autostradale	Totale
Valore Netto al 01.01.2022	1.876	4.239	110	263.348	269.573
Acquisizioni	862	214		423	1.499
Trasferimenti	(621)	621			
Trasferimenti da attività contrattuali				8.959	8.959
Quote di Ammortamento		(869)	(1)	(19.092)	(19.962)
Variazione perimetro IFRS 5		(11)			(11)
Dismissioni				(532)	(532)
Valore netto al 30.06.2022	2.117	4.194	109	253.106	259.526

Al 30 giugno 2022 le attività immateriali risultano pertanto costituite come segue:

Descrizione	30.06.2022		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	2.117		2.117
Altre	35.123	(30.929)	4.194
Beni devolvibili - Infr. Ferroviaria	46.140	(46.031)	109
Beni devolvibili - Corpo autostradale	306.163	(53.057)	253.106
Totale attività immateriali	389.543	(130.017)	259.526

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli incrementi della voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", pari a 862 migliaia di Euro, si riferiscono principalmente all'attività di *upgrade* dei moduli SAP e BPC per 537 migliaia di Euro.

Nel corso del semestre, essendosi completate le attività di progetto con l'avvenuto utilizzo dei moduli implementati, sono stati trasferiti alla categoria "Altre" i costi sostenuti nell'esercizio 2021 principalmente relativi all'attivazione di altri moduli aggiuntivi di SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo per 325 migliaia di Euro e nell'ambito del *service* amministrazione del personale per 82 migliaia di Euro, oltre all'attività di *upgrade* del modulo SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 183 migliaia di Euro.

Altre

L'incremento del semestre, pari a 214 migliaia di Euro, si riferisce principalmente ai moduli aggiuntivi per estensione del *software* gestionale SAP, gestito da FNM e utilizzato da società del Gruppo, per 105 migliaia di Euro.

Beni devolvibili - Infrastruttura Ferroviaria

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) siano classificati nella voce "Attività immateriali".

La quota di ammortamento, pari a 1 migliaia di Euro, viene calcolata in funzione della durata della concessione sull'Infrastruttura ferroviaria, rinnovata nell'esercizio 2016 fino al 31 ottobre 2060.

Beni devolvibili - Corpo Autostradale

Il corpo autostradale della controllata MISE, in quanto bene gratuitamente devolvibile, è parimenti classificato nella voce "Attività immateriali".

In applicazione dell'IFRIC 12 sono stati iscritti in tale voce anche gli investimenti da effettuare, in base alla nuova proposta di Atto aggiuntivo, per i quali attualmente la forma di remunerazione risulta sospesa e conseguentemente considerati come investimenti per i quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi. Tali valori saranno ammortizzati in quote costanti fino alla fine della concessione attualmente prevista al 31 ottobre 2028.

La quota di ammortamento, pari a 19.092 migliaia di Euro, viene calcolata in funzione della durata della concessione sull'Infrastruttura in scadenza il 31 ottobre 2028.

Nel primo semestre 2022 non sono stati rilevati indicatori endogeni ed esogeni che abbiano fatto ritenere necessaria l'aggiornamento dei *test* di *impairment* effettuati al 31 dicembre 2021.

Nota 7 Avviamento

L'avviamento iscritto è relativo alle controllate di seguito indicate:

Descrizione	31.12.2021			Variazioni 2022 (Svalutazioni)	30.06.2022		
	Valore Lordo	(Svalutazioni)	Valore Netto		Valore Lordo	Svalutazioni	Valore Netto
Azienda Trasporti Verona S.r.l.	5.501	(2.787)	2.714	(2.714)	5.501	(5.501)	
La Linea S.p.A.	2.726	(2.000)	726		2.726	(2.000)	726
Totale Avviamento	8.227	(4.787)	3.440	(2.714)	8.227	(7.501)	726

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 migliaia di Euro, comprensivo del valore di avviamento iscritto per la controllata La Linea 80. L'avviamento è stato svalutato a seguito dell'*impairment test* nell'esercizio 2018, per 1.874 migliaia di Euro, e nell'esercizio 2021, per 913 migliaia di Euro.

L'avviamento iscritto per la controllata La Linea deriva dalla differenza tra il prezzo pagato e il *fair value* della partecipazione, a seguito delle attività di *purchase price allocation* alla data di acquisizione della partecipazione (1° gennaio 2018). L'avviamento è stato svalutato nell'esercizio 2020, per 2.000 migliaia di Euro, a seguito dell'*impairment test*.

Al fine di procedere alla razionalizzazione della propria operatività nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico su autobus, in data 30 agosto 2022 FNM ha accettato la proposta d'acquisto di quote azionarie trasmessa in data 15 luglio dalle società Alilaguna S.p.A. ed Ecobus S.r.l.. Il termine di stipula del

contratto definitivo di compravendita della partecipazione è definito al 31 dicembre 2022. La proposta di acquisto prevede la cessione della partecipazione in La Linea S.p.A. e della sua controllata per un importo pari a 5.400 migliaia di Euro, valore allineato al valore di iscrizione nel bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022.

Impairment Test

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 2022. 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 (fissato per il 31 marzo 2022). 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 CGU, coincidente con la controllata ATV, considerato come valore d'uso, è stato determinato mediante l'applicazione di un unico scenario rappresentato dalla ipotizzata cessazione dell'attività al 2025 (ultimo anno di piano) e successiva liquidazione del capitale investito operativo a fine 2026 con un *lag* temporale di un anno ipotizzando che il subentro del nuovo affidatario avvenga nel corso dell'anno successivo alla scadenza del contratto di servizio. La liquidazione del capitale investito è stata assunta a valori contabili, anche in considerazione di quanto stabilito dall'Autorità di Regolazione dei trasporti ("ART") che tramite l'Atto di Regolazione del 28 novembre 2019 ha stabilito che il «valore di subentro» per un nuovo affidatario è determinato dall'Ente Affidante come il maggiore tra il Valore Netto Contabile ("VNC") ed il Valore di Mercato ("VM") entro un limite massimo di scostamento pari al 5% in caso di VNC>VM.

I flussi di cassa futuri attesi utilizzati in tale analisi sono desunti dalle proiezioni economico patrimoniali, approvate dagli Amministratori di ATV il 27 settembre 2022, di aggiornamento del piano pluriennale 2022-2025, precedentemente approvato dagli Amministratori di ATV il 7 marzo 2022. Le nuove proiezioni sono state formulate sulla base delle seguenti principali assunzioni:

- a) incremento dei costi energetici in coerenza con il nuovo contesto macroeconomico rispetto ai valori registrati sino al 2021 e stimati sulla base di uno studio commissionato a consulenti specialistici aggiornato a fine agosto 2022;
- b) gli investimenti sono considerati costanti in coerenza con l'andamento stabile della produzione, fatte salve lievi variazioni anno su anno legate alla dinamica di immissioni e dismissioni, prevedendo la completa dismissione delle flotte Euro 2 entro la fine del 2023, mentre non realizza la completa dismissione delle flotte Euro 3;
- c) incremento tariffario del 10% nel 2023 come da richiesta presentata da ATV del 17 gennaio 2022 all'Ente affidante.

Le previsioni economico-finanziarie predisposte dal management di ATV non considerano il rinnovo della Gara sul TPL di Verona e Legnago, in quanto, nonostante l'avvio nel 2016 da parte dell'Ente di Governo delle attività necessarie alla pubblicazione del bando di gara per l'affidamento ai sensi del Regolamento 1370 2007 del servizio oggi gestito da ATV, da fine 2019 non sono rilevati atti o azioni da parte dell'Ente di Governo relativi alla procedura per l'affidamento del servizio.

Gli assunti (produzione e corrispettivi) alla base della procedura avviata nel 2016 infatti non sono più rappresentativi dello specifico servizio oggetto di affidamento, poiché sono mutate notevolmente le condizioni di mercato, che ad oggi non consentono un adeguato esercizio previsionale e, per tale ragione, non è stata considerata alcuna ipotesi a riguardo.

Le previsioni di piano si sviluppano quindi sulla base del profilo dell'attuale contratto di servizio e non considerano inoltre l'avvio del servizio filoviario in assenza di informazioni aggiornate in merito alla data di attivazione, alle modalità di affidamento, ai corrispettivi ed alle modalità di *clearing* dei ricavi per lo stesso previste.

Con riferimento all'andamento della domanda, il piano prevede una progressiva ripresa della domanda di viaggiatori con un ritorno ai livelli pre-pandemia a partire dal 2024.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 7,94% (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. Tale parametro è stato stimato anche alla luce del dettato del *Public Statement* dell'ESMA del 13 maggio 2022 e del *Discussion Paper* emanato dall'OIV il 29 giugno 2022.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata ha evidenziato un *valore recuperabile*, attraverso la configurazione del valore d'uso, pari ad Euro 10.560 migliaia di Euro, inferiore al valore contabile dell'attività nette riferibili alla CGU.

Poiché gli Amministratori, supportati da un esperto indipendente, ritengono che il *fair value less cost of disposal* di tale CGU non si discosti significativamente dal valore d'uso sopra commentato è stata rilevata un'*impairment loss* pari a complessivi 6.214 migliaia di Euro, di cui 2.714 migliaia di Euro attribuiti dell'avviamento e 3.500 migliaia di Euro alla voce "Diritti d'uso".

Nota 8 Diritto d'uso

Al 1° gennaio 2022 la voce "Diritto d'uso" rilevata a seguito dell'adozione del principio contabile IFRS 16 risulta così costituita:

Descrizione	01.01.2022		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	285	(91)	194
Diritto d'uso fabbricati	25.122	(8.397)	16.725
Diritto d'uso impianti e macchinari	5.467	(2.237)	3.230
Diritto d'uso altri beni	11.625	(3.964)	7.661
Totale diritto d'uso	42.499	(14.689)	27.810

La movimentazione del primo semestre 2022 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
Valore Netto al 01.01.2022	194	16.725	3.230	7.661	27.810
Acquisizioni		925	1.421	96	2.442
Chiusura contratti Costo Storico	(74)	(32)	(105)	(191)	(402)
Chiusura contratti Fondo	74	32	102	180	388
Svalutazione diritti d'uso		(3.327)	(173)		(3.500)
Quote di Ammortamento	(60)	(1.866)	(736)	(1.081)	(3.743)
Valore netto al 30.06.2022	134	12.457	3.739	6.665	22.995

Al 30 giugno 2022 la voce "Diritti d'uso" risulta pertanto costituita come segue:

Descrizione	30.06.2022		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	211	(77)	134
Diritto d'uso fabbricati	26.015	(13.558)	12.457
Diritto d'uso impianti e macchinari	6.783	(3.044)	3.739
Diritto d'uso altri beni	11.530	(4.865)	6.665
Totale diritto d'uso	44.539	(21.544)	22.995

Le acquisizioni del periodo sono relative alla sottoscrizione di nuovi contratti e alla proroga di contratti esistenti.

La svalutazione del periodo è interamente attribuibile all'impairment effettuato sulla controllata ATV, commentato alla Nota 7 cui si rinvia.

La voce "Diritto d'uso fabbricati" è principalmente attribuibile alla sede locata dalle controllate MISE per lo svolgimento dell'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, per 6.040 milioni di Euro, la locazione di 4 locomotive modello Bombardier TRAXXF140 DC3, la cui scadenza contrattuale è prevista il 31 dicembre 2025.

L'incremento del periodo è interamente attribuibile ai nuovi contratti sottoscritti per le autovetture utilizzate dal Gruppo come auto operative o in *fringe benefit*.

Si segnala che sono stati esclusi da tale applicazione del principio i contratti che presentano una durata pari o inferiore a 12 mesi ("*short term*"), pertanto i canoni di locazione che sono stati rilevati a conto economico in ossequio a tali esenzioni sono di seguito riportati:

Canoni di locazione per beni modico valore e contratti " <i>short term</i> "	Beni di modico valore	Contratti " <i>short term</i> "
Altri beni	411	152
Totale a conto economico	411	152

Nel primo semestre 2022 non sono stati rilevati indicatori endogeni ed esogeni che abbiano fatto ritenere necessario l'aggiornamento del *test di impairment* effettuati al 31 dicembre 2021.

Nota 9 Partecipazioni

Le variazioni intervenute durante il primo semestre 2022 sono così analizzabili:

Descrizione	01.01.2022 Valore a Bilancio	Variazioni				30.06.2022 Valore a Bilancio
		Incrementi Decrementi	Risultato del periodo	Riserva di traduzione	Altre variazioni di conto economico complessivo	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto:						
Trenord S.r.l.	39.604		(14.292)	40	905	26.257
Nord Energia S.p.A.	11.222		1.409			12.631
NordCom S.p.A.	8.243		242		20	8.505
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	7.332	(900)	511			6.943
Totale partecipazioni in imprese a controllo congiunto	66.401	(900)	(12.130)	40	925	54.336
Partecipazioni in imprese collegate:						
Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.	39.325		1.936			41.261
Tangenziali Esterne Milano S.p.A.	25.982	8.400	(649)		2.421	36.154
DB Cargo Italia S.r.l.	12.660		1.055			13.715
Sportit S.r.l.	2.491		(202)			2.289
Busforfun.com S.r.l.	452		257			709
Autotrasporti Pasqualini S.r.l.	181					181
Servizi Trasporti Interregionali S.p.A.	85					85
Totale partecipazioni in imprese collegate	81.176	8.400	2.397		2.421	94.394
Totale partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	147.577	7.500	(9.733)	40	3.346	148.730
Altre partecipazioni:						
Azienda Trasporti Veneto Orientale S.p.A.	5.272					5.272
S.A.Bro.M. S.p.A.	3.198					3.198
Tangenziale Esterna S.p.A.	1.706	161			(70)	1.797
CIV S.p.A.	673					673
Fondazione ATV	99					99
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca	50					50
Fap S.p.A.	39					39
Confed.Autostrade ItaloEnergia	13	(13)				
Cosmo Scarl	7					7
Consorzio ELIO	4					4
Trasporti Brescia Nord	3					3
Cons.Autostr. Italiane Energia	2					2
Consorzio Tangenziale Engineering	2					2
ATAP	2					2
STECAV	2					2
Imprese Artigiane Soc. Coop.	2					2
Totale partecipazioni in altre imprese	11.074	148			(70)	11.152
Totale partecipazioni	158.651	7.648	(9.733)	40	3.276	159.882

Con riferimento alla componente di variazioni del semestre denominata “Altre variazioni di conto economico complessivo”, 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 e IFRS 9 (Nota 48).

Di seguito vengono commentate le principali valutazioni effettuate sulla recuperabilità dei valori e le principali variazioni intervenute nel semestre, diverse dalla rilevazione del contributo al bilancio consolidato semestrale abbreviato determinato dalla realizzazione del risultato del semestre e dalle soprammenzionate componenti “Altre variazioni di conto economico complessivo”:

Trenord S.r.l.

La voce “Riserva di traduzione”, negativa per 40 migliaia di Euro, deriva dalla conversione in Euro del bilancio della partecipata TILO S.A., che redige il proprio bilancio utilizzando quale moneta di conto il franco svizzero.

La conversione è stata effettuata applicando per le poste del conto economico il cambio medio del periodo (pari a 1,03197) e per le attività e passività il cambio a pronti alla data del 30 giugno (0,99600).

Nel primo semestre 2022 non sono stati rilevati indicatori endogeni ed esogeni che abbiano fatto ritenere necessario l’aggiornamento del *test* di *impairment* effettuato al 31 dicembre 2021.

I risultati del semestre non tengono conto di contributi per i mancati ricavi da traffico Covid in assenza di stanziamenti statali (23.800 migliaia di Euro al 30 giugno 2021).

Rimane comunque confermato che le obbligazioni contrattuali previste nel Contratto di Servizio vigente e prorogato, anche con specifico riferimento a quanto disposto dal Regolamento Europeo n. 1370/2007,

prevedono che venga garantito l'equilibrio economico - finanziario del Contratto di Servizio complessivo affidato alla partecipata.

Si evidenzia inoltre che la Capogruppo FNM S.p.A. si è impegnata a supportare patrimonialmente e finanziariamente la partecipata.

Omnibus Partecipazioni S.r.l.

Il Gruppo detiene il 50% di Omnibus Partecipazioni che a sua volta detiene il 49% circa di ASF Autolinee. Il decremento della partecipazione, pari a 900 migliaia di Euro, è determinato dalla distribuzione del dividendo, effettuata nel 2022, come approvato dall'Assemblea della partecipata, a valere sul risultato dell'esercizio 2021.

Tangenziali Esterne Milano S.p.A.

In data 15 aprile 2022 è stata perfezionata l'acquisizione da parte di MISE di 11.015.963 azioni detenute da Regione Lombardia nel capitale sociale di Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. (di seguito "TEM") per un valore complessivo pari a 8.400 migliaia di Euro. A seguito del trasferimento azionario, la partecipazione di MISE nel capitale azionario di TEM è incrementata del 3,75%, dal 18,80% al 22,55% (totale n. 66.250.652 azioni). Si rammenta che TEM detiene un'unica partecipazione pari al 48,4% del capitale della concessionaria autostradale Tangenziale Esterna S.p.A. che ha progettato, costruito e gestisce dal maggio 2015 l'intera infrastruttura autostradale da Melegnano - Autostrada A1 Milano/Bologna- ad Agrate Brianza - Autostrada A4 Milano/Venezia (32 Km di lunghezza) in base ad una concessione di cinquanta anni a partire dall'entrata in funzione dell'intero collegamento autostradale.

Nota 10 Crediti finanziari correnti e non correnti

La composizione di tale voce può rappresentarsi come segue:

Descrizione	30.06.2022		
	Non correnti	Correnti	Totale
Polizze accantonamento TFR	4.807		4.807
Deposito vincolato		4.500	4.500
Obbligazioni	1.000		1.000
Incassi pedaggi in transito		1.062	1.062
Crediti finanziari	5.807	5.562	11.369
Finanziamento fruttifero APL	49.425		49.425
Finanziamento fruttifero Sabrom	2.706		2.706
Finanziamento fruttifero TE	812		812
Finanziamento fruttifero Busfortun	1.240	324	1.564
Crediti finanziari per interessi verso parti correlate (MENO) Fondo Impairment IFRS 9		161	161
		(46)	(46)
Crediti finanziari verso parti correlate (Nota 47)	54.183	439	54.622
Totale	59.990	6.001	65.991

Descrizione	31.12.2021		
	Non correnti	Correnti	Totale
Polizze accantonamento TFR	5.419		5.419
Obbligazioni	1.000		1.000
Incassi pedaggi in transito		533	533
Altri	1		1
Crediti finanziari	6.420	533	6.953
Finanziamento fruttifero APL	47.820		47.820
Finanziamento fruttifero Sabrom	2.673		2.673
Finanziamento fruttifero TE	786		786
Finanziamento fruttifero Busforfun	840	214	1.054
Crediti finanziari per interessi verso parti correlate		161	161
(MENO) Fondo Impairment IFRS 9		(46)	(46)
Crediti finanziari verso parti correlate (Nota 47)	52.119	329	52.448
Totale	58.539	862	59.401

La voce “Polizze accantonamento TFR” riguarda le polizze sottoscritte dalla controllata MISE per il “Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato dei dipendenti”. Il valore iscritto rappresenta il credito complessivo vantato al 30 giugno 2022 nei confronti delle compagnie assicurative Allianz (ex Ras) e Assicurazioni Generali (ex Ina Assitalia).

La voce “Deposito vincolato” è interamente attribuibile al conto vincolato sottostante la lettera di credito emessa nei confronti del fornitore dei 20 autobus elettrici per fornire servizi TPL presso il Comune di Venezia.

La voce “Obbligazioni” si riferisce alla sottoscrizione del programma EMTN Unicredit (ISIN XS2305029196 2021/2026) effettuata dalla controllata ATV in data 19 marzo 2021. Le obbligazioni hanno scadenza il 19 luglio 2026 e tasso di interesse pari allo 0,60%.

La voce “Incassi pedaggi in transito”, pari a 1.062 migliaia di Euro, è attribuibile al credito vantato verso i gestori delle carte elettroniche per l’incasso dei pedaggi autostradali.

La voce “Finanziamento fruttifero APL” si riferisce ai due finanziamenti fruttiferi concessi alla collegata Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. per un importo complessivo pari a 150 milioni di Euro; un primo di 100 milioni di Euro erogato nel 2014 e un secondo finanziamento di 50 milioni di Euro erogato nel febbraio 2016.

A seguito della sottoscrizione dell’addendum del contratto di finanziamento da parte di Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., con le medesime Banche Finanziatrici del Finanziamento ponte bis, i cui termini di restituzione sono stati riscadenziati, MISE, in data 2 dicembre 2017, ha sottoscritto con la collegata un “accordo di subordinazione e postergazione” con il quale si impegnava, al momento in qualità di Socio di Controllo, nei confronti della Collegata, a non chiedere il rimborso - a qualunque titolo di interessi o di debito subordinato - fino alla completa estinzione del Finanziamento ponte bis nonché a non recedere dai contratti di finanziamento Soci in essere erogati a favore della collegata. Tale previsione di postergazione risulta ancora in essere anche alla luce dell’avvenuta sottoscrizione del finanziamento *project*.

Tale finanziamento, valutato con il criterio del costo ammortizzato come previsto dall’IFRS 9, è stato iscritto in continuità di valori rispetto al bilancio separato di MISE in conformità a quanto previsto dal principio contabile IFRS 1, ovvero al suo valore attuale determinato sulla base di un tasso di sconto, pari al 6,89%, che riflette le caratteristiche del finanziamento e che differisce rispetto al tasso di interesse contrattuale (pari all’Euribor a 3 mesi maggiorato di uno *spread* di 357 bps a partire dal 1° gennaio 2021).

Il Finanziamento fruttifero verso S.A.Bro.M. S.p.A. è riferito a due finanziamenti fruttiferi: un primo di 2.336 migliaia di Euro avente scadenza 31 ottobre 2019 con opzione di proroga a favore di S.A.Bro.M. S.p.A. per un massimo di quattro rinnovi annuali, attualmente rinnovato fino al 31 ottobre 2021; un secondo di 156 migliaia di Euro, alle medesime condizioni del precedente. L’importo complessivo di

2.706 migliaia di Euro comprende anche gli interessi maturati al 30 giugno 2022, calcolati a un tasso d'interesse pari al 2,75%, come previsto contrattualmente.

Il Finanziamento fruttifero verso Tangenziale Esterna S.p.A. è riferito al finanziamento fruttifero, come previsto dal contratto di contribuzione al finanziamento *project – Equity Contribution and Subordination Agreement* – rinnovato da MISE in data 2 agosto 2018, alle medesime condizioni economiche del precedente, a seguito della sottoscrizione del nuovo contratto di finanziamento della partecipata. L'importo complessivo di 812 migliaia di Euro comprende anche gli interessi maturati dalla data del richiamo delle quote al 30 giugno 2022, calcolati a un tasso d'interesse pari al 12,06%, come previsto dal contratto. Il credito di 182 migliaia di Euro rappresenta la quota "*Equity Reserve*", il rimborso è avvenuto in data 11 luglio 2022 essendo cessati gli impegni assunti previsti dall'Accordo di Capitalizzazione.

In data 30 luglio 2021, la Capogruppo ha sottoscritto un contratto di finanziamento con la collegata Busforfun al fine di dotarla della provvista necessaria per rafforzare il proprio posizionamento come *Mobility Partner* di grandi progetti, imprese, *community* ed eventi.

Il finanziamento, di complessivi 2.000 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 5 rate annuali con prima rata in scadenza il 31 dicembre 2022.

Nota 11 Attività finanziarie valutate al *fair value* correnti e non correnti

La voce è interamente attribuibile agli investimenti sottoscritti dalla controllata ATV:

- in un portafoglio di gestione patrimoniale di tesoreria, per 5.000 migliaia di Euro, in data 14 dicembre 2021 con Fideuram Asset Management SGR;
- in un portafoglio di gestione patrimoniale di tesoreria, per 2.000 migliaia di Euro, in data 23 dicembre 2021 con Fideuram Asset Management SGR, totalmente rimborsato in data 31 gennaio 2022.

Il rendimento del periodo ha registrato una perdita di valore pari a 168 migliaia di Euro.

Gli investimenti sono classificati 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 12 Crediti per investimenti finanziati

In applicazione dell'IFRIC 12, in tale voce è stata iscritta la quota dei ricavi maturati, corrispondenti agli investimenti effettuati misurati secondo la percentuale di completamento, non ancora incassata alla data di bilancio.

La voce è così composta al 30 giugno 2022 e al 31 dicembre 2021:

Descrizione	30.06.2022	31.12.2021
Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati Investimenti finanziati	39.561	38.789
Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati Materiale Rotabile "Programma 2017-2032"	201.200	99.272
Crediti per investimenti finanziati	240.761	138.061

Nella tabella seguente si fornisce la movimentazione di tale posta nel periodo in esame:

Descrizione	Investimenti finanziati	Materiale rotabile	Totale
Crediti per investimenti finanziati 01.01.2022	38.789	99.272	138.061
Contributi incassati nel periodo	(15.752)	(181.942)	(197.694)
Utilizzo anticipi	(7.216)		(7.216)
Svalutazioni effettuate nel periodo			
Credito per costi sostenuti nel periodo (Nota 34)	23.647	283.578	307.225
Credito per spese generali	93	292	385
Crediti per investimenti finanziati 30.06.2022	39.561	201.200	240.761

La voce “Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati Materiale Rotabile "Programma 2017 - 2032" è interamente attribuibile ai costi relativi alle commesse del “Programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032”.

La voce “Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati Investimenti finanziati” è relativa alle commesse della manutenzione dell’Infrastruttura ferroviaria in Concessione, oltre che all’approvvigionamento del materiale rotabile TILO, non incluso nel “Programma di acquisto 2017-2032”.

Nota 13 Attività contrattuali

La voce, pari a 159.761 migliaia di Euro, accoglie il saldo degli investimenti effettuati fino alla data del 30 giugno 2022 dalla controllata MISE nell’ambito del rapporto concessorio in essere con ANAS S.p.A.. Tali importi saranno riclassificati nella voce “Attività Immateriali – Corpo Autostradale” a partire dal momento in cui sorgerà il diritto per il Gruppo al riconoscimento dell’investimento in sede di determinazione della tariffa da applicare agli utenti finali.

Descrizione	01.01.22	Variazioni 2022				30.06.2022
		Incrementi	Riclassifiche	Decrementi	Variazione Area di Consolidamento	
Costo storico	155.392	24.362	(8.959)	(1.155)	169.640	
Oneri finanziari	5.105	425			5.530	
Contributi ricevuti	(15.409)				(15.409)	
Totale Attività contrattuali	145.088	24.787	(8.959)	(1.155)	159.761	

L’incremento del semestre per investimenti effettuati è stato pari a 24.787 migliaia di Euro.

Le movimentazioni più significative si riferiscono a:

- lavori di riqualifica della S.P. 46 Rho-Monza per circa 17.901 migliaia di Euro, con tale produzione è stato raggiunto l’87,7% del quadro economico dell’opera;
- completamento della viabilità di accesso al centro intermodale di Segrate; l’importo, pari a 2.692 migliaia di Euro comprende anche la quota della transazione raggiunta con l’appaltatore in relazione alle riserve iscritte;
- manutenzione straordinaria al viadotto ponte Po pari a 2.374 migliaia di Euro;
- manutenzione straordinaria al viadotto di Rho per lavorazioni pari a 1.762 migliaia di Euro.

I decrementi del periodo si riferiscono alla cancellazione dei costi sostenuti per studi di fattibilità, analisi e avvio di attività di progettazione che non saranno realizzati.

Nel semestre non sono stati incassati contributi.

Gli oneri finanziari, pari a 425 migliaia di Euro, (684 migliaia di Euro nel periodo comparativo 2021) si riferiscono agli interessi passivi maturati sui finanziamenti destinati alle opere del corpo autostradale.

Nota 14 Rimanenze

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame:

Descrizione	30.06.2022	31.12.2021
Materiale d'armamento	5.633	5.171
Ricambi Autobus	3.029	3.001
Materiale manutenzione infrastruttura autostradale	2.665	1.870
Ricambi per linee di contatto, apparati, centrali e telefoni	1.786	1.697
Gasolio e lubrificanti	517	359
Altri materiali ausiliari	672	515
(MENO: Fondo svalutazione magazzino)	(3.107)	(3.109)
Totale	11.195	9.504

La voce aumenta per 1.691 migliaia di Euro, principalmente per gli approvvigionamenti effettuati per gli interventi manutentivi previsti sull'infrastruttura autostradale e ferroviaria, rispettivamente per 795 migliaia di Euro e per 687 migliaia di Euro.

Nota 15 Crediti commerciali

Descrizione	Correnti	
	30.06.2022	31.12.2021
Crediti verso clienti - lordi	87.703	74.612
(MENO) Fondo svalutazione crediti	(4.232)	(4.462)
Crediti commerciali verso terzi	83.471	70.150
Crediti verso parti correlate - lordi	60.236	62.986
(MENO) Fondo svalutazione crediti	(69)	(69)
Crediti commerciali verso parti correlate (Nota 47)	60.167	62.917
Totale	143.638	133.067

Crediti commerciali verso terzi

La voce crediti commerciali accoglie principalmente:

- i crediti per rapporti di interconnessione intrattenuti con le società autostradali interconnesse, pari a 59.069 migliaia di Euro (45.622 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) tra cui la principale è Autostrade per l'Italia S.p.A., e rappresenta il credito verso l'utenza per pedaggi a pagamento differito. L'incremento del periodo, pari a 13.446 migliaia di Euro risente dell'andamento dei pedaggi;
- i crediti verso la Provincia di Verona per il contratto di servizio in essere per la città e la provincia di Verona, pari a 7.261 migliaia di Euro (3.987 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021).

Il valore equo 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 30 giugno 2022 e al 31 dicembre 2021.

Crediti commerciali verso parti correlate

Il decremento dei crediti commerciali verso parti correlate lordi, pari a 2.750 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2021, è determinato principalmente dal minor credito verso Trenord, per 1.653 migliaia di Euro, in relazione ai maggiori incassi del semestre, oltre che dal minor credito vantato nei confronti di Regione Lombardia, pari a 912 migliaia di Euro, per il Contratto di Servizio relativo all'infrastruttura ferroviaria.

Nota 16 Altri Crediti correnti e non correnti

La composizione di tale voce può rappresentarsi come segue:

Descrizione	30.06.2022		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati		73.176	73.176
Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura ferroviaria		28.313	28.313
Crediti per contributi		13.875	13.875
Credito verso Agenzia delle Dogane CH		5.227	5.227
Crediti tributari		5.385	5.385
Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura autostradale		3.927	3.927
Crediti verso INPS Oneri Malattia		718	718
Crediti verso lo Stato per contributi		102	102
Credito per anticipo contrattuale		70	70
Crediti diversi	2.260	13.812	16.072
(MENO) Fondo svalutazione crediti		(246)	(246)
Altri crediti verso terzi	2.260	144.359	146.619
Crediti verso parti correlate	188	12.072	12.260
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		(37)	(37)
Altri crediti verso parti correlate (Nota 47)	188	12.035	12.223
Totale	2.448	156.394	158.842

Descrizione	31.12.2021		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati		47.534	47.534
Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura ferroviaria		29.826	29.826
Crediti per contributi		5.552	5.552
Crediti tributari		7.519	7.519
Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura autostradale		5.016	5.016
Crediti verso INPS Oneri Malattia		1.490	1.490
Crediti verso lo Stato per contributi		102	102
Credito per anticipo contrattuale		70	70
Crediti diversi	1.911	8.144	10.055
(MENO) Fondo svalutazione crediti		(209)	(209)
Altri crediti verso terzi	1.911	105.044	106.955
Crediti verso parti correlate	7	18.005	18.012
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		(37)	(37)
Altri crediti verso parti correlate (Nota 47)	7	17.968	17.975
Totale	1.918	123.012	124.930

La voce “Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati”, pari a 73.176 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 25.642 migliaia di Euro, è relativo all’avvio di un nuovo applicativo per la commessa dei treni Caravaggio, parzialmente compensato dagli utilizzi del periodo a seguito dell’avanzamento delle commesse. La quota di avanzamento delle commesse maturata in relazione alla percentuale di completamento del semestre è pari a 283.578 migliaia di Euro.

La voce “Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura ferroviaria”, pari a 28.313 migliaia di Euro, è interamente attribuibile alla quota di anticipo sui SAL delle commesse relative alla manutenzione dell’Infrastruttura ferroviaria in Concessione oltre che all’approvvigionamento del materiale rotabile TILO, non incluso nel “Programma di acquisto 2017-2032”. La voce è in riduzione di 1.513 migliaia di Euro, in relazione all’avanzamento delle commesse sull’infrastruttura ferroviaria, parzialmente compensato dai maggiori anticipi erogati agli appaltatori.

I Crediti per contributi sono relativi ai crediti vantati verso l’Ente Concedente per i maggiori servizi aggiuntivi effettuati nell’ambito del Contratto di Servizio dalla controllata ATV, per 9.666 migliaia di Euro (5.720 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), per i contributi da incassare a copertura dei mancati ricavi da traffico per la pandemia Covid-19 da parte della controllata ATV, per 2.700 migliaia di Euro, oltre che ai crediti relativi agli importi da ricevere dalla Provincia di Verona sugli acquisti di autobus effettuati sempre da ATV, per 1.509 migliaia di Euro.

La voce “Credito verso Agenzia delle Dogane CH” è interamente attribuibile alla quota IVA versata nel mese di maggio 2022 all’Agenzia per l’importazione di 5 treni STADLER, il cui sdoganamento non è ancora avvenuto alla data del 30 giugno 2022.

I Crediti tributari correnti si riferiscono principalmente a crediti IVA derivanti dalla liquidazione mensile per 3.702 migliaia di Euro (non presente al 31 dicembre 2021), a crediti IVA già richiesta a rimborso per 513 migliaia di Euro (6.013 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), ai crediti vantati verso l’amministrazione finanziaria per il rimborso dell’accisa sui carburanti per autotrazione per 710 migliaia di Euro (817 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), e ,infine, ai crediti vantati verso l’amministrazione finanziaria per il credito d’imposta derivante dalle spese sostenute per la componente energetica acquistata ed effettivamente utilizzata nel primo semestre 2022.

Per quanto riguarda il credito IVA già richiesto a rimborso si precisa che lo stesso si riferisce ai crediti iscritti dalla controllata MISE per le istanze di rimborso IVA degli esercizi 2003, 2004, 2005 e 2006 a seguito della notifica da parte della Corte Suprema di Cassazione delle ordinanze di condanna dell’Agenzia delle Entrate alla liquidazione delle istanze stesse. La variazione del periodo, pari a 5.500 migliaia di Euro, deriva dall’incasso avvenuto nel semestre relativo alla richiesta di rimborso presentata dalla Capogruppo in data 24 aprile 2018 con la Dichiarazione IVA relativa al periodo di imposta 2017.

La voce “Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura autostradale” si riferisce principalmente alle anticipazioni contrattuali concesse agli appaltatori ai sensi della Legge 11/2015 di conversione del D.L. 210 del 30 dicembre 2015 art. 7.

La voce “Crediti verso INPS oneri malattia”, pari a 718 migliaia di Euro (1.490 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), è attribuibile ai crediti verso enti previdenziali per il recupero di costi sostenuti per l’erogazione dei trattamenti di malattia a dipendenti e diminuisce in relazione alla compensazione concessa per il rimborso dei maggiori oneri di malattia degli anni 2015-2016-2017 e 2018 nel primo semestre 2022.

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.

La voce “Crediti diversi correnti” include principalmente 2.434 migliaia di Euro (2.085 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) quali anticipi a fornitori, 5.357 migliaia di Euro (4.239 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) quali risconti per premi assicurativi e 1.960 migliaia di Euro quali risconti per le mensilità aggiuntive già erogate ai dipendenti (non presenti al 31 dicembre 2021).

In particolare i risconti per premi assicurativi si riferiscono:

- alle polizze assicurative *Warranty & Indemnity* (W&I) sottoscritte a copertura delle *Representations & Warranties* contenute nel contratto di compravendita stipulato con Regione Lombardia per l’acquisizione di MISE, per 247 migliaia di Euro (1.005 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021);
- alle “Convenzioni manutenzione verde” ovvero al contributo riconosciuto ai Comuni di Corana (PV) e Silvano Pietra (PV) per la manutenzione delle aree destinate a mitigazione ambientale. I costi sono imputati pro-quota ad ogni esercizio fino al 31 ottobre 2028;
- alla convenzione polifore riferita alla convenzione rinnovata nell’esercizio con Telecom Italia S.p.A., per l’utilizzo delle fibre ottiche, avente scadenza il 31 ottobre 2028, imputata per competenza al conto economico.

I crediti verso parti correlate (Nota 47) si riferiscono prevalentemente a crediti per prestazioni erogate a partecipate in *joint ventures* e *collegate*, in diminuzione di 5.933 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2021, oltre che ai crediti di natura tributaria, in particolare accolgono le poste derivanti dall'IVA di Gruppo per 1.246 migliaia di Euro (2.232 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021).

La diminuzione dei crediti per prestazioni erogate è relativa a maggiori incassi ricevuti nel semestre da parte della correlata Trenord.

Nota 17 Credito per imposte correnti e non correnti

Descrizione	30.06.2022		
	Non correnti	Correnti	Totale
IRES	17	31	48
IRAP		532	532
Crediti per imposte	17	563	580

Descrizione	31.12.2021		
	Non correnti	Correnti	Totale
IRES	17	1.144	1.161
IRAP		357	357
Crediti per imposte	17	1.501	1.518

La voce comprende i crediti verso l'Erario per IRES e IRAP determinatesi con il versamento dell'acconto effettuato nel mese di giugno 2022 dalle partecipate e dalla controllante nell'ambito del Consolidato fiscale di Gruppo.

Nota 18 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame:

Descrizione	30.06.2022	31.12.2021
Depositi bancari e postali (MENO) <i>Impairment IFRS 9</i>	370.534	351.047
Denaro e valori in cassa	1.354	1.478
Totale	371.195	351.832

Si riporta di seguito la composizione dei depositi bancari e postali:

Depositi bancari e postali	30.06.2022	31.12.2021	Variazione
Depositi bancari e postali in cash pooling	218.909	99.979	118.930
ATV (e la sua controllata La Linea 80)	4.248	15.732	(11.484)
MISE (e la sua controllata Milano Serravalle Engineering)		136.807	(136.807)
Ferrovienord (conti dedicati ad investimenti RL)	151.877	98.529	53.348
Totale	375.034	351.047	23.987

Il Gruppo FNM 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, che provvede contestualmente ad accreditare/addebitare il conto corrente di corrispondenza delle singole società controllate. Al 31 dicembre 2021 le società del Gruppo che non avevano aderito al *cash pooling* erano ATV, la sua controllata La Linea 80, MISE e la sua controllata Milano Serravalle Engineering. In data 20 dicembre 2021 il CdA di MISE ha deliberato di aderire al contratto per la gestione accentrata della tesoreria di gruppo per la sola parte di *Cash Pooling* e limitatamente ai due conti correnti bancari utilizzati per la tesoreria.

Il primo trasferimento dei saldi di MISE sui conti correnti della Capogruppo è avvenuto in data 15 febbraio 2022.

Per quanto sopra, a fronte di disponibilità su depositi bancari pari a 375.034 migliaia di Euro, di debiti verso banche correnti per 55.630 migliaia di Euro e non correnti per 173.987 migliaia di Euro (Nota 22), il Gruppo ha debiti in c/c di corrispondenza – comprensivi di interessi – per 37.548 migliaia di Euro (35.986 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), come di seguito rappresentati:

Debiti in conto corrente di corrispondenza	30.06.2022	31.12.2021	Variazione
Nord Energia	21.856	19.651	2.205
NordCom	9.132	9.291	(159)
Enti aziendali	6.560	7.044	(484)
Totale (Nota 23)	37.548	35.986	1.562

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 (“CDP”), con provvista concessa da Banca Europea degli Investimenti (“BEI”), 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 BEI. Il saldo di tale conto corrente al 30 giugno 2022 ammonta a 111.757 migliaia di Euro (58.410 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021). Tali ammontari sono utilizzabili dal Gruppo esclusivamente per l’esecuzione del programma di acquisto treni sopra commentato.

Considerato il combinato disposto della Delibera di Giunta regionale n. XI/6841 del 02 agosto 2022 “Programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale: determinazioni in merito al finanziamento” e della Legge Regionale 8 agosto 2022 - n. 17 “Assestamento al bilancio 2022 - 2024 con modifiche di leggi regionali”, in data 29 agosto 2022, Ferrovienord ha inviato richiesta a BEI di cancellazione, ai sensi dell’articolo 7.2 (Cancellazione volontaria) lettera (a) del Contratto di Finanziamento, dell’intero Finanziamento Disponibile con efficacia a decorrere dalla data del 6 settembre 2022.

In data 2 settembre 2022 la controllata ha inoltre provveduto al pagamento delle commissioni dovute a seguito della cancellazione volontaria, pari a 469 migliaia di Euro.

In data 21 settembre 2022 CDP ha confermato l'avvenuta cancellazione integrale del finanziamento con decorrenza 6 settembre 2022.

Inoltre, la voce “Depositi bancari e postali” include un importo pari a 40.119 migliaia di Euro connesso al rimborso ottenuto dal consorzio “CONFEMI”. Tali somme potranno essere utilizzate dal Gruppo previa autorizzazione da parte di Regione Lombardia, per la realizzazione di specifici investimenti di ammodernamento dell’infrastruttura ferroviaria.

La variazione delle disponibilità liquide 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 19 Partecipazioni in altre imprese

Partecipazioni in altre imprese correnti	30.06.2022	31.12.2021
Partecipazione in Autostrade Lombarde S.p.A.	0	5.802
Partecipazione in Società di Progetto Brebemi S.p.A.	0	511
Totale		6.313

A seguito dell'offerta vincolante ricevuta, in data 9 dicembre 2021, le partecipazioni detenute in Autostrade Lombarde S.p.A. e Società di Progetto Bre.Be.Mi. S.p.A. al 31 dicembre 2021 erano state riclassificate tra le attività correnti, adeguando il valore corrispondente al prezzo dell'offerta ricevuta, per un prezzo complessivo di 6.313.362 Euro, ritenuta rappresentativa del *fair value* di tali azioni e rilevando così un provento pari a 184 migliaia di Euro.

In data 28 giugno 2022 sono state perfezionate le cessioni delle partecipazioni azionarie detenute da MISE e Milano Serravalle Engineering nel capitale sociale di Autostrade Lombarde S.p.A. e di Società di Progetto Brebemi S.p.A. alla Aleatica S.A.U.

Nota 20 Attività e Passività destinate alla vendita

Con l'obiettivo di dotare APL di una società di ingegneria di propria fiducia e di comprovata capacità a cui affidare direttamente, nel rispetto della normativa vigente e degli obblighi concessori, i servizi di ingegneria necessari alla realizzazione dell'infrastruttura autostradale in concessione, in data 18 maggio 2022 è stata sottoscritta una Lettera di Intenti con l'obiettivo di delineare un percorso negoziale funzionale alla possibile cessione di un ramo di azienda da Milano Serravalle Engineering ad APL, per il tramite di una società di nuova costituzione da quest'ultima interamente partecipata.

I valori degli attivi e passivi identificati sono stati quindi riclassificati nelle attività destinate alla vendita come di seguito rappresentato:

Descrizione	Ramo Azienda Mise Eng.
Saldo al 01.01.2022	
Attività destinate alla vendita	410
Passività destinate alla vendita	(959)
Saldo netto al 30.06.2022	(549)

Nel corso del mese di giugno e luglio si sono susseguite tra le parti e i relativi consulenti interlocuzioni dirette alla determinazione del ramo di azienda e del relativo corrispettivo. I lavori peritali sono terminati il 25 luglio con l'identificazione del ramo da trasferire e la sua valorizzazione, pari a 259 migliaia di Euro. Parallelamente alla perizia è stato elaborato anche l'atto contrattuale preliminare e i suoi allegati. L'attività si è conclusa l'8 agosto con la sottoscrizione del contratto preliminare, da parte di Milano Serravalle Engineering e Autostrada Pedemontana Lombarda.

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	Riserva var. Fair value Strumenti derivati	Utili/Perdite Indivisi	Riserva utili/perdite attuariali	Riserva di traduzione	Utili/Perdite dell'esercizio			
Saldo 01.01.2021	230.000	7.788	0	203.387	(7.661)	105	24.185	457.804	19.304	477.108
Totale Utile Complessivo			899		219	(15)	(12.465)	(11.362)	1.780	(9.582)
Destinazione utile 2020				24.185			(24.185)	-		-
Variazione perimetro di consolidamento				(285.809)				(285.809)	13.281	(272.528)
Saldo 30.06.2021	230.000	7.788	899	(58.237)	(7.442)	90	(12.465)	160.633	34.365	194.998
Saldo 31.12.2021	230.000	7.788	(915)	(63.596)	(7.478)	147	40.875	206.821	21.512	228.333
Totale Utile Complessivo			3.829	0	2.765	40	21.438	28.072	(851)	27.221
Destinazione utile 2021				40.875			(40.875)	-		-
Saldo 30.06.2022	230.000	7.788	2.914	(22.721)	(4.713)	187	21.438	234.893	20.661	255.554

L'Assemblea degli Azionisti, in data 26 aprile 2022, ha approvato la proposta di bilancio separato della controllante per l'esercizio 2021 e ha deliberato di destinare l'utile di esercizio della Capogruppo come segue:

- Euro 270 migliaia di Euro a riserva legale;
- Euro 5.137 migliaia di Euro ad utili portati a nuovo.

La voce variazione perimetro di consolidamento del semestre comparativo è attribuibile all'acquisizione di MISE avvenuta in data 26 febbraio 2021.

L'acquisizione si configura come un'operazione "under common control", ossia come un'operazione di aggregazione aziendale in cui le società partecipanti all'aggregazione (FNM e MISE) sono controllate dalla medesima entità (Regione Lombardia) sia prima sia dopo l'aggregazione, e tale controllo non è transitorio. Tali operazioni sono contabilizzate tenendo conto di quanto previsto dallo IAS 8, ovvero del concetto di rappresentazione attendibile e fedele dell'operazione, e da quanto previsto dall'OPI 1 (orientamenti preliminari Assirevi in tema IFRS), relativo al "trattamento contabile delle *business combination of entities under common control* nel bilancio separato e nel bilancio consolidato". La selezione del principio contabile per le operazioni in esame deve essere guidata dagli elementi sopra descritti, che portano ad applicare il criterio della continuità di valori delle attività nette trasferite.

Si riporta di seguito la movimentazione del patrimonio netto di terzi:

	La Linea	ATV	Totale
	49,00%	50,00%	
Saldo al 01.01.2022	3.917	17.595	21.512
Risultato dell'esercizio	573	(1.906)	(1.333)
Riserva Utili/(Perdite) Attuariali	115	367	482
Saldo al 30.06.2022	4.605	16.056	20.661

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 01.01.22	Risultato primo semestre 2022	Altre componenti di risultato transitate direttamente a PN	Altre variazioni	Patrimonio netto 30.06.22
Bilancio della Capogruppo FNM S.p.A.	405.025	4.167	88		409.280
Eliminazione partecipazioni	(655.426)			(1.500)	(656.926)
Patrimonio netto apportato dalle società consolidate	459.652	17.271	6.546	1.500	484.969
Rilevazione <i>put option</i>	(2.430)				(2.430)
Patrimonio netto del Gruppo FNM	206.821	21.438	6.634		234.893

Nota 22 Debiti verso banche correnti e non correnti

I debiti verso banche sono così dettagliati:

Descrizione	30.06.2022		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Intesa-BancoBPM-BNL-Ubibanca-Unicredit 2019	87.097	24.766	111.863
Banca Nazionale del Lavoro/Monte Paschi di Siena 2010	31.151	12.423	43.574
Finanziamento BEI	31.774	8.403	40.177
UBI Banca-Banco BPM 2010	18.712	7.471	26.183
Banca Carige (Intermediazione BEI) 2012	4.918	1.931	6.849
Altri debiti verso banche per finanziamenti	335	636	971
Debiti verso banche	173.987	55.630	229.617

Descrizione	31.12.2021		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Intesa-BancoBPM-BNL-Ubibanca-Unicredit 2019	99.485	24.733	124.218
Banca Nazionale del Lavoro/Monte Paschi di Siena 2010	37.363	12.404	49.767
Finanziamento BEI		41.709	41.709
UBI Banca-Banco BPM 2010	22.447	7.463	29.910
Banca Carige (Intermediazione BEI) 2012	5.886	1.922	7.808
Altri debiti verso banche per finanziamenti	502	543	1.045
Debiti verso banche	165.683	88.774	254.457

Le voci “Intesa-BancoBPM-BNL-Ubibanca-Unicredit 2019”, “Banca Nazionale del Lavoro/Monte Paschi di Siena 2010”, “UBI Banca-Banco BPM 2010” e “Banca Carige (Intermediazione BEI) 2012” rappresentano l’indebitamento bancario della controllata MISE iscritto al costo ammortizzato. Tutte le rate in scadenza nel semestre sono state regolarmente rimborsate, per un ammontare complessivo di 23.500 migliaia di Euro.

Nella tabella seguente sono riassunti i tassi di interesse e i parametri finanziari (“*covenants*”) previsti da ciascun contratto sopra riportato:

Finanziamento	Importo Nominale Residuo	Scadenza	Tasso di interesse	Covenants
INTESA (già UBI) – BANCO BPM	30.000	31/12/2025	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 2%	PFN/EBITDA < 5 PFN/PN < 2
MPS - BNL	50.000	31/12/2025	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 2,25%	PFN/EBITDA < 5 PFN/PN < 2
CARIGE	8.000	31/12/2025	Tasso fisso 3,617%	N/A
INTESA - BANCO BPM-UNICREDIT- BNL- INTESA (già UBI)	125.000	31/12/2026	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 1,80%	PFN/EBITDA < 4 PFN/PN < 2

Alla data di chiusura del 30 giugno 2022, sulla base dei dati disponibili, 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 erogato nel corso del 2020. In particolare, in data 20 marzo 2020 è stata erogata 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. La rata in scadenza nel semestre, pari a 1.657 migliaia di Euro, è stata regolarmente rimborsata.

Per effetto del consolidamento di MISE, come già illustrato nelle Note 22 e 23 al Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021, in data 26 febbraio 2021 era stata registrata una riduzione del Patrimonio Netto di Gruppo per un importo pari ad Euro 295,0 milioni, che aveva comportato il mancato rispetto del *covenant* PFN/PN. Conseguentemente, il “Finanziamento BEI” era stato classificato tra i debiti verso banche correnti in ossequio a quanto previsto dai principi contabili internazionali.

Nel semestre, a seguito del ricevimento della lettera di *waiver* e modifica contrattuale relativamente al *covenant* finanziario PFN/Patrimonio netto, il debito è stato riclassificato nella quota non corrente per le rate previste in scadenza oltre i 12 mesi.

BEI ha così modificato, a decorrere dalla data di monitoraggio del 31 dicembre 2021, i *covenants* finanziari, calcolati sul bilancio consolidato del Gruppo (annuale e semestrale):

- PFN/Patrimonio netto $\leq 4,5$ alle date di calcolo del 31 dicembre 2021 e del 30 giugno 2022, $\leq 3,5$ alle date di calcolo del 31 dicembre 2022 e del 30 giugno 2023, $\leq 3,0$ alle date di calcolo del 31 dicembre 2023 e del 30 giugno 2024, $\leq 2,5$ per le date di calcolo successive;
- PFN/EBITDA $\leq 5,85$;
- EBITDA/Oneri finanziari $\geq 5,77$.

Si rimanda al paragrafo 4.3. della relazione sulla gestione per un'informativa dettagliata della struttura finanziaria del Gruppo.

Si ricorda peraltro che, oltre alla sopracitata operazione di rifinanziamento, il Gruppo dispone di un *liquidity headroom* pari a circa 141 milioni di Euro di linee *uncommitted*, che assicurano un adeguato margine di flessibilità finanziaria.

Nota 23 Debiti finanziari e passività per *leasing* correnti e non correnti

I debiti finanziari sono di seguito dettagliati:

Descrizione	30.06.2022		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso obbligazionisti	643.671	3.379	647.050
Passività per leasing	20.941	8.043	28.984
Debiti verso altri azionisti di minoranza		21.993	21.993
Debiti conti correnti di corrispondenza		4.864	4.864
Strumenti derivati passivi	645	899	1.544
Debito Finanziario Put Option La Linea	2.099		2.099
Altri debiti finanziari			-
Debiti finanziari e passività per leasing	667.356	39.178	706.534
Debiti conti correnti di corrispondenza		32.684	32.684
Finanziamento Finlombarda		3.991	3.991
Passività per leasing	49	101	150
Debiti finanziari e passività per leasing verso parti correlate (Nota 47)	49	36.776	36.825
Totale	667.405	75.954	743.359

Descrizione	31.12.2021		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso obbligazionisti	642.958	962	643.920
Passività per leasing	22.687	6.926	29.613
Debiti verso altri azionisti di minoranza		21.858	21.858
Debiti conti correnti di corrispondenza		4.811	4.811
Strumenti derivati passivi	1.837	1.562	3.399
Debito Finanziario Put Option La Linea	2.086		2.086
Altri debiti finanziari		62	62
Debiti finanziari e passività per leasing	669.568	36.181	705.749
Debiti conti correnti di corrispondenza		31.175	31.175
Finanziamento Finlombarda		7.973	7.973
Passività per leasing	106	21	127
Debiti finanziari e passività per leasing verso parti correlate (Nota 47)	106	39.169	39.275
Totale	669.674	75.350	745.024

In data 13 ottobre 2021 la Capogruppo ha concluso il collocamento di un prestito obbligazionario non convertibile c.d. *senior unsecured* per 650 milioni di Euro, con durata 5 anni. Il prestito obbligazionario rappresenta l'emissione inaugurale nell'ambito del programma di emissione di prestiti obbligazionari non

convertibili a medio termine (*Euro Medium Term Note Programme*, il “Programma EMTN”) fino a 1 miliardo di Euro, la cui costituzione è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione di FNM in data 16 settembre 2021.

Il prestito obbligazionario è quotato presso il mercato regolamentato della Borsa Irlandese – *Euronext Dublin*. L’emissione è stata regolata in data 20 ottobre 2021.

I titoli sono stati collocati ad un prezzo di emissione pari a 99,824% con tasso fisso con una cedola annuale di 0,75% e un rendimento annuo pari allo 0,786%, corrispondente ad uno spread di 88 punti base rispetto al tasso di riferimento *mid-swap*. Ai titoli rappresentativi del prestito obbligazionario è stato attribuito un rating Baa3 da parte di Moody’s e BBB da parte di Fitch, in linea con quelli dell’emittente. Sul prestito obbligazionario non sono previsti *covenants* finanziari.

I proventi del prestito obbligazionario sono stati utilizzati per il rimborso anticipato dell’indebitamento assunto in relazione all’acquisizione di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. e, per la parte rimanente, per mantenere idonei livelli di liquidità per far fronte alle esigenze operative e agli investimenti.

La voce “Debiti verso altri azionisti di minoranza” rappresenta la stima del debito relativo alla liquidazione della partecipazione detenuta dall’azionista di minoranza della controllata MISE, che ai sensi dell’art. 24 comma 5 del D.Lgs. 175/2016, ha richiesto la liquidazione in data 19 novembre 2018. Il debito iscritto è comprensivo degli interessi legali maturati dalla data della richiesta di liquidazione.

In data 1° aprile 2022 è stata acquisita la perizia di stima del valore delle azioni della controllata al 31 dicembre 2018, redatta dal perito, che ha determinato un valore unitario per azione compreso nel range tra Euro 2,88 ed Euro 3,13.

Il Consiglio di Amministrazione di MISE in data 12 aprile 2022 ha deliberato di assumere, come prima valutazione preliminare, il valore unitario corrispondente a Euro 3,01/azione per la liquidazione delle 7.200.000 azioni detenute direttamente e indirettamente dal Socio Camera di Commercio di Milano Monza Brianza Lodi e corrispondente al 4% del capitale sociale nonché, in ossequio alla previsione normativa di cui all’art. 2437-ter del Codice civile, ha rimesso al Collegio Sindacale e alla Società incaricata della revisione legale dei conti la perizia di stima, redatta dal professionista, per lo svolgimento dei rispettivi compiti di legge.

Acquisiti i pareri *ex art.* 2437-ter del Codice civile da parte della Società di Revisione e del Collegio Sindacale, emessi rispettivamente in data 8 e 9 giugno 2022, il Consiglio di Amministrazione riunitosi in data 14 giugno 2022, ha deliberato di assumere il valore unitario definitivo corrispondente ad Euro 3,01/azione per la liquidazione delle azioni detenute direttamente dalla Camera di Commercio di Milano Monza Brianza Lodi e indirettamente da Parcam S.r.l.

MISE ha poi provveduto al deposito, in data 17 giugno 2022, dell’avviso di offerta in opzione ai Soci, ai sensi dell’art. 2437- quater del Codice civile. Con nota inviata a mezzo pec l’8 luglio, la Capogruppo FNM ha informato la controllata della volontà di non esercitare il diritto di opzione di competenza.

La procedura di liquidazione delle partecipazioni azionarie si è conclusa in data 28 luglio 2022.

L’intera partecipazione sociale è dunque divenuta di proprietà di un unico Socio, FNM S.p.A.. In pari data, l’Assemblea straordinaria ha deliberato di modificare l’articolo 5 dello Statuto sociale, in ragione di un’operazione sul capitale sociale che ha determinato l’annullamento delle n. 180.000.000 azioni in cui risultava suddiviso il capitale sociale e la contestuale emissione di n. 93.600.000 azioni, prive di valore nominale.

La voce “Debiti conti correnti di corrispondenza” verso terzi si riferisce al *cash pooling* con i vari Enti aziendali (Cassa Integrativa FNM per 4.646 migliaia di Euro ed il Circolo Ricreativo Aziendale FNM per 218 migliaia di Euro).

La voce “Strumenti derivati passivi” rappresenta i derivati in essere al 30 giugno 2022 relativi a contratti di copertura *Interest Rate Swap* perfezionati dalla controllata MISE nel corso del 2011 con Banco BPM,

Banca Intesa (già UBI Banca), Banca Nazionale del Lavoro e Monte dei Paschi di Siena al fine di prevenire il rischio delle variazioni dei tassi d'interesse, il cui *fair value* è negativo. Il valore nozionale complessivo ammonta a 120.000 migliaia di Euro. L'analisi qualitativa ha evidenziato un'esatta corrispondenza tra gli elementi portanti del finanziamento e quelli dell'IRS ed inoltre non si ravvisano particolari problematiche inerenti al merito creditizio della controparte dello strumento di copertura.

La valutazione degli strumenti finanziari derivati è stata ottenuta, avvalendosi della collaborazione di un esperto, nonché da quanto comunicato dagli istituti di credito, applicando tecniche di *discounted cash flow analysis (DCF)*, le quali si basano sul calcolo del valore attuale dei flussi di cassa attesi. Tale metodologia è riconosciuta internazionalmente come *best practice* finanziaria per la valutazione dei flussi di cassa che trovano una manifestazione temporale differita rispetto alla data di valutazione.

Con riferimento al Debito finanziario *Put Option* La Linea si evidenzia che 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 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 debito è stato iscritto al valore attuale dell'esborso atteso nel momento in cui la put option potrebbe essere esercitata dal venditore ed è stato quindi contabilizzato con contropartita a riduzione del patrimonio netto di Gruppo.

La voce "Debiti conti correnti di corrispondenza" verso parti correlate si riferisce al saldo debitorio del *cash pooling* in essere tra FNM e le partecipate in *joint venture*; in particolare verso NORD ENERGIA, per 21.856 migliaia di Euro, verso NordCom, per 9.132 migliaia di Euro, nonché verso il fondo pensione per 1.696 migliaia di Euro.

Il debito Finanziamento Finlombarda è riferito al finanziamento sottoscritto nel dicembre 2017 dalla controllata MISE con Finlombarda S.p.A. di Euro 40 milioni, avente durata quinquennale e con un valore residuo di 3.991 migliaia di Euro.

Il finanziamento prevede un tasso di interesse pari all'Euribor 6 mesi (*floor zero*) maggiorato di un margine nella misura del 2,50% e prevede i seguenti *covenants* finanziari:

- PFN/Patrimonio netto: non superiore a 2
- PFN/EBITDA: non superiore a 5.

Le Passività per *leasing* sono tutte relative all'applicazione dell'IFRS 16.

Il valore dei canoni contabilizzati a conto economico per contratti *low value* e *short term* è pari a 563 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 alle date di riferimento:

Pagamenti minimi futuri del leasing	30.06.2022	31.12.2021
Meno di 1 anno	8.386	7.272
2 - 5 anni	17.187	18.213
Più di 5 anni	3.697	4.633
Totale	29.270	30.118
Interessi passivi futuri	(136)	(378)
Valore attuale dei debiti relativi ai leasing finanziari	29.134	29.740

Il valore attuale delle passività finanziarie relative ai contratti di locazione finanziaria è così scadenato:

Valore attuale dei debiti relativi ai leasing finanziari	30.06.2022	31.12.2021
Meno di 1 anno	8.153	6.947
2 - 5 anni	17.280	18.067
Più di 5 anni	3.701	4.726
Totale	29.134	29.740

La scadenza dei debiti finanziari non correnti è di seguito riportata:

Descrizione	30.06.2022	31.12.2021
Tra 1 e 2 anni	8.144	6.947
Tra 2 e 5 anni	655.560	658.001
Più di 5 anni	3.701	4.726
Totale	667.405	669.674

I tassi effettivi d'interesse alle date di bilancio sono di seguito riportati:

Descrizione	30.06.2022	31.12.2021
Debito verso Obbligazionisti	0,9820%	0,9820%
Debiti per leasing IFRS 16	0,98% - 2,18%	1,47% - 2,18%
Debiti per cash pooling	0,004%	0,004%
Debito verso Finlombarda	2,500%	2,500%

I valori equi delle suddette passività finanziarie approssimano il loro valore di carico.

Nota 24 Debiti per investimenti finanziati

Si riporta di seguito il dettaglio dei debiti per investimenti finanziati correnti:

Debiti per investimenti finanziati	30.06.2022	31.12.2021
Debiti verso Regione Lombardia - Contratto di Programma	30.419	36.978
Debiti per investimenti finanziati verso parti correlate (Nota 47)	30.419	36.978
Totale Debiti per investimenti finanziati	30.419	36.978

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.

Il decremento rispetto al 31 dicembre 2021 è connesso agli utilizzi effettuati nel semestre per l'avanzamento delle commesse relative al Contratto di programma.

Si riporta di seguito il dettaglio dei debiti per investimenti finanziati non correnti:

Debiti per investimenti finanziati	30.06.2022	31.12.2021
Debiti verso il Ministero dei Trasporti	5.822	5.822
Debiti per investimenti finanziati	5.822	5.822
Debiti verso Regione Lombardia	6.759	6.759
Debiti per investimenti finanziati verso parti correlate (Nota 47)	6.759	6.759
Totale Debiti per investimenti finanziati	12.581	12.581

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 dalla Regione Lombardia. Il Gruppo sospende tale ammontare tra le passività finanziarie in attesa di ricevere dalle controparti la comunicazione d'impiego dell'anticipo ricevuto.

Nota 25 Posizione finanziaria netta

Di seguito si espone la composizione dell'indebitamento finanziario netto, secondo richiamo di informativa CONSOB 5/21 del 29 aprile 2021 e le relative note che riconducono ai dati della Situazione Patrimoniale – Finanziaria:

Descrizione	30.06.2022	di cui parti correlate	31.12.2021	di cui parti correlate	Note
A. Disponibilità Liquide	371.195		351.832		18
D. Liquidità (A+B+C)	371.195	-	351.832	-	
E. Debito finanziario corrente	(93.951)	(67.094)	(144.566)	(76.126)	22 - 23 - 24
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	(68.052)	(101)	(56.536)	(21)	22 - 23 - 24
G. Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(162.003)	(67.195)	(201.102)	(76.147)	
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G-D)	209.192	(67.195)	150.730	(76.147)	
I. Debiti finanziari non corrente	(853.973)	(6.808)	(847.938)	(6.865)	22 - 23 - 24
L. Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	(853.973)	(6.808)	(847.938)	(6.865)	
M. Totale Indebitamento finanziario (H+L)	(644.781)	(74.003)	(697.208)	(83.012)	

Il debito finanziario corrente include i debiti verso banche e verso altri finanziatori correnti e quindi in dettaglio i debiti derivanti dalle anticipazioni corrisposti da Regione Lombardia per gli investimenti finanziati relativi all'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, pari a 30.419 migliaia di Euro (36.978 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) (Nota 24), il saldo dei conti di corrispondenza in *cash pooling* verso le società in *joint ventures* e verso gli Enti aziendali per un totale di 37.548 migliaia di Euro (35.986 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), il debito verso azionisti di minoranza della controllata MISE, pari a 21.993 migliaia di Euro (21.858 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) e il debito verso Finlombarda della controllata MISE, pari a 3.991 migliaia di Euro (7.973 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021).

La parte corrente del debito finanziario non corrente include: i debiti verso banche correnti per 55.630 migliaia di Euro (88.774 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) (Nota 22), le passività per *leasing* per 8.144 migliaia di Euro (6.947 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), i debiti verso obbligazionisti per 3.379 migliaia di Euro (962 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) oltre la quota corrente degli strumenti derivati passivi per 899 migliaia di Euro (1.562 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) (Nota 23).

Il debito finanziario non corrente include i debiti verso banche ed altri finanziatori e quindi in dettaglio: il debito per il prestito obbligazionario emesso in data 20 ottobre 2021, pari a 643.671 migliaia di Euro (642.958 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), le passività per *leasing* per 20.990 migliaia di Euro (22.793 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), il debito per la *put option* La Linea per 2.099 migliaia di Euro (2.089 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) e gli strumenti derivati passivi per 645 migliaia di Euro (1.837 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) (Nota 23).

I debiti bancari diminuiscono per 24.840 migliaia di Euro, di cui correnti per 33.144 migliaia di Euro, parzialmente compensati dall'incremento della quota non corrente per 8.304 migliaia di Euro per effetto della riclassifica del finanziamento BEI sottoscritto dalla Capogruppo della quota non corrente (Nota 22) al netto dei pagamenti effettuati nel semestre.

Per meglio rappresentare la PFN di Gruppo, è stata calcolata una PFN rettificata che esclude gli effetti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12, relative al "Programma di acquisto materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032", come di seguito rappresentato:

Descrizione	30.06.2022	di cui parti correlate	31.12.2021	di cui parti correlate	Note
A. Disponibilità Liquide	259.438		293.422		18
D. Liquidità (A+B)	259.438	-	293.422	-	
E. Debito finanziario corrente	(93.951)	(67.094)	(144.566)	(76.126)	22 - 23 - 24
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	(68.052)	(101)	(56.536)	(21)	22 - 23 - 24
G. Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(162.003)	(67.195)	(201.102)	(76.147)	
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G-D)	97.435	(67.195)	92.320	(76.147)	
I. Debiti finanziari non corrente	(853.973)	(6.808)	(847.938)	(6.865)	22 - 23 - 24
L. Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	(853.973)	(6.808)	(847.938)	(6.865)	
M. Totale Indebitamento finanziario (H+L) rettificato	(756.538)	(74.003)	(755.618)	(83.012)	
Impatti IFRIC 12					
di cui - D. Liquidità	111.757		58.410		18
N. Totale Indebitamento finanziario IFRIC 12	111.757	-	58.410	-	
Indebitamento finanziario netto (M + N)	(644.781)	(74.003)	(697.208)	(83.012)	

Al fine di determinare la PFN rettificata sono stati esclusi gli effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12 corrispondenti alle disponibilità bancarie derivanti dagli accrediti dei contributi di Regione Lombardia per il programma regionale di acquisto treni (Nota 18).

Come infatti già indicato nella relazione sulla gestione, al fine di migliorare la rappresentazione delle dinamiche patrimoniali, dal primo trimestre 2022 gli "Impatti IFRIC 12", calcolati per determinare la posizione finanziaria netta rettificata, includono solo le poste (cassa e debiti finanziari) degli investimenti finanziati relativi al "Programma di acquisto Materiale Rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032 e integrazione delle forniture del programma di acquisto materiale rotabile di cui alla DGR N.X/4177 del 16/10/2015" (di seguito "Programma Materiale Rotabile 2017 – 2032").

Per quanto riguarda l'indebitamento finanziario indiretto si rinvia alla Nota 27 per gli accantonamenti rilevati in bilancio.

Sempre con riferimento all'indebitamento finanziario indiretto, si riportano di seguito gli impegni definitivi al 30 giugno 2022 che obbligano il Gruppo ad acquisire o a costruire un'attività nei prossimi 12 mesi:

Descrizione	Importo
Investimenti in materiale rotabile finanziato	329.592
Investimenti infrastruttura ferroviaria finanziata	65.015
Investimenti infrastruttura autostradale	57.310
Investimenti in materiale rotabile con fondi propri	58.226
Investimenti in autobus	21.205
Altri investimenti	2.661

Nota 26 Altre passività non correnti

Le altre passività non correnti sono così composte:

Descrizione	30.06.2022	31.12.2021
Contributi in conto capitale	10.562	9.999
Altre passività	2.079	1.963
Passività non correnti	12.641	11.962
Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia	8.727	8.230
Altre passività	1.007	203
Passività non correnti verso parti correlate (Nota 47)	9.734	8.433
Totale	22.375	20.395

La voce “Contributi in conto capitale” concerne principalmente la quota non corrente dei finanziamenti ricevuti dalla controllata ATV dalla Regione Veneto per l’acquisto di nuovi autobus urbani ed extraurbani (9.365 migliaia di Euro) e i finanziamenti ricevuti nell’anno 2001 dal Ministero dei Lavori Pubblici ai sensi della Legge n. 270/97 per la sistemazione della stazione di Milano Cadorna (1.040 migliaia di Euro). La riduzione del periodo è connessa al riconoscimento al Conto Economico Consolidato del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile.

La voce “Altre passività” accoglie, per 794 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 4.099 migliaia di Euro, nonché per l’acquisto di autobus per 4.599 migliaia di Euro e per la realizzazione del museo “La civiltà di Golasecca” pari a 29 migliaia di Euro. La riduzione del periodo è connessa al riconoscimento a Conto Economico del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile.

Nota 27 Fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi e oneri sono così composti:

Descrizione	Manutenzione ciclica	Fondi di Rinnovo Infrastruttura Autostradale	Fondo Impegni beni devolvibili non remunerati	Personale	Oneri accessori PII Affori	Altri rischi	Totale
Saldo 01.01.2022	49.030	53.191	9.472	6.089	1.143	27.007	145.932
Incrementi	6.949	10.817		1.018		1.010	19.794
Utilizzi	(3.371)	(8.295)	(9)	(1.303)		(441)	(13.419)
Altre variazioni		(1.447)	(341)			256	(1.532)
Rilasci				(1.375)		(2.950)	(4.325)
Saldo 30.06.2022	52.608	54.266	9.122	4.429	1.143	24.882	146.450

I fondi per rischi e oneri sono così scadenzati:

Descrizione	30.06.2022	31.12.2021
Corrente	54.039	50.159
Non corrente	92.411	95.773
Totale	146.450	145.932

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 6.949 migliaia di Euro, a fronte di utilizzi dell'esercizio per 3.371 migliaia di Euro.

Fondo di rinnovo infrastruttura autostradale

Il valore del fondo di rinnovo, pari a 54.266 migliaia di Euro (fondo spese di ripristino o sostituzione dei beni gratuitamente devolvibili) si riferisce alla copertura dei costi per futuri interventi di ripristino del corpo autostradale e ha la funzione di mantenere e/o di ripristinare la capacità produttiva originaria dei "beni gratuitamente devolvibili all'Ente concedente" sia per mantenerne inalterata la capacità produttiva, sia per devolverli, alla scadenza della concessione, all'Ente concedente in buono stato di funzionamento alla luce degli obblighi contrattuali previsti dalla convenzione unica sottoscritta da MISE con ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile).

Fondo Impegni beni devolvibili non remunerati

La voce include il fondo pari al valore attuale degli investimenti programmati a fronte dei quali non sono previsti degli incrementi tariffari. L'importo, pari a 9.122 migliaia di Euro, è stato stimato sulla base delle informazioni rivenienti dal piano industriale disponibile alla data della redazione del presente bilancio consolidato. Il fondo rischi ed oneri è utilizzato per compensare gli esborsi di cassa che il Gruppo sosterrà per finanziare gli stessi investimenti.

Personale

Nel semestre sono stati effettuati accantonamenti per 1.018 migliaia di Euro quale stima degli aumenti contrattuali per l'esercizio 2022 per i dipendenti con CCNL Autoferrotranvieri in particolar modo per quanto riguarda la contrattazione aziendale.

In data 10 maggio 2022 è stato siglato l'accordo, utile per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri scaduto il 31 dicembre 2020, atto a definire la copertura economica del triennio 2021-2023. L'accordo, confermato dal referendum dei lavoratori nel mese di giugno 2022, prevede per il personale a tempo indeterminato in forza alla data di sottoscrizione del verbale, di coprire il triennio 2021-2023 con l'erogazione di una somma *una tantum* pari a 500 Euro lordi al parametro 175, un aumento tabellare (pari a 90 Euro al parametro 175) e il riconoscimento di 8 Euro giornaliero per ogni giornata di ferie fruita. La somma *una tantum* e l'aumento sono da riparametrare secondo la vigente scala parametrica. L'erogazione dell'*una tantum* è stata ripartita in due *tranches*, la prima pari a 250 Euro da corrispondere con la retribuzione del mese di luglio 2022 e la seconda pari a 250 Euro da corrispondere con la retribuzione del mese di novembre 2022. A fronte di tale accordo è stato effettuato un utilizzo del fondo, per 1.303 migliaia di Euro e rilasciata la somma eccedente per 743 migliaia di Euro.

Oneri 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 CTE); la stima di tali oneri futuri a carico del Gruppo è pari a 1.143 migliaia di Euro.

Altri rischi

Il fondo altri rischi al 30 giugno 2022, comprende:

- 16.744 migliaia di Euro relativi al differenziale tra le spese per manutenzioni eseguite rispetto alle corrispondenti previsioni del vigente Piano Economico Finanziario di MISE;
- 142 migliaia di Euro, accantonati nei precedenti esercizi, quale stima del rischio derivante dal contenzioso con l'Agenzia delle Dogane, descritto al paragrafo 8 della Relazione sulla gestione a cui si rinvia. A seguito della sentenza di appello della CTR di Milano n. 1815/2021 il fondo è già stato rilasciato nell'esercizio 2021 per 2.237 migliaia di Euro;
- 7.996 migliaia di Euro, quale stima del rischio di soccombenza in contenziosi instaurati da terzi; nel semestre sono stati effettuati maggiori accantonamenti in relazione alla variazione del rischio per 1.266 migliaia di Euro, mentre è stato utilizzato nel periodo per 441 migliaia di Euro e rilasciato, a seguito della chiusura di contenziosi, per 2.950 migliaia di Euro.

Si rimanda alla relazione sulla gestione per considerazioni sulle altre situazioni di contenzioso commerciale e fiscale pendenti o definitesi nel corso del semestre; i fondi per rischi ed oneri in essere al 30 giugno 2022 sono, in tale contesto, ritenuti congrui rispetto ai rischi di soccombenza richiamati nella relazione sulla gestione.

Nota 28 Trattamento di fine rapporto

Descrizione	30.06.2022	31.12.2021
Valore attuale della passività TFR, calcolato sulla base di ipotesi demografiche e finanziarie	22.929	28.011
Totale	22.929	28.011

L'ammontare del costo iscritto a conto economico relativamente a questa posta è così composto:

Descrizione	30.06.2022	31.12.2021
Costi per servizio	148	379
Interessi (Nota 43)	134	93
Totale	282	472

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 48).

Di seguito si illustra il movimento del debito relativo al trattamento di fine rapporto:

Debito di inizio anno	28.011	21.201
Costo per servizi	148	379
Perdita/(Utile) attuariale	(3.320)	194
Costo per interessi	134	93
Utilizzi	(1.978)	(2.641)
Variazione area di consolidamento	(66)	8.785
Debito al 30.06.2022	22.929	28.011

Le principali assunzioni attuariali sono state:

Descrizione	30.06.2022	31.12.2021
Tasso di sconto	3,50	1,00
Tasso annuo incremento retribuzioni	1,50	1,50
Tasso annuo inflazione	2,50	1,75
Tasso annuo incremento del TFR	3,00	2,81

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.

Il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice Iboxx 10+ Eurozone Corporate AA (3,5% al 30 giugno 2022), secondo le disposizioni dell'ESMA; tale incremento ha determinato il sorgere di un significativo utile attuariale con conseguente decremento della passività.

Si ricorda che la componente di variazione degli utili e perdite attuariali afferenti le partecipate valutate con il metodo del patrimonio netto determina una variazione del valore di iscrizione della partecipazione

(Nota 9) con diretta contropartita la soprammenzionata voce di riserva di patrimonio netto denominata “Riserva utili/perdite attuariali”.

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	21.922	23.622

Nota 29 Debiti verso fornitori

I debiti verso fornitori sono così composti:

Descrizione	30.06.2022	31.12.2021
Debiti per fatture ricevute	174.611	145.794
Debiti per fatture da ricevere	389.452	215.678
Debiti verso fornitori	564.063	361.472
Debiti verso fornitori parti correlate	11.571	10.855
Debiti verso fornitori parti correlate (Nota 47)	11.571	10.855
Totale	575.634	372.327

I debiti verso fornitori aumentano per 203.307 migliaia di Euro principalmente per l’avanzamento delle commesse di rinnovo del materiale rotabile (per 179.987 migliaia di Euro) e per gli investimenti con fondi propri (per 44.934 migliaia di Euro) parzialmente compensati dalla diminuzione dei debiti relativi a commesse di ammodernamento dell’infrastruttura ferroviaria (per 21.614 migliaia di Euro).

In particolare, in merito al rinnovo del materiale rotabile, si rileva che il saldo include debiti per fatture ricevute per 108.015 migliaia di Euro (56.310 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) e debiti per fatture da ricevere per Euro 275.951 migliaia di Euro (147.668 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021).

Per quanto riguarda le commesse di ammodernamento dell’infrastruttura ferroviaria il saldo include debiti per fatture ricevute per 15.043 migliaia di Euro (42.296 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) e debiti per fatture da ricevere per Euro 10.984 migliaia di Euro (5.328 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021).

La voce include i debiti nei confronti di Cogel S.p.A. (pari a 1.696 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 debiti tributari

I debiti per imposte e tributari sono così dettagliati:

Descrizione	30.06.2022	31.12.2021
IRES	5.872	938
IRAP	1.383	613
Debiti per imposte	7.255	1.551
IRPEF e ritenute	4.888	4.327
IVA	4.935	1.849
Altre	12	13
Debiti tributari	9.835	6.189

Il debito comprende la stima dell'onere IRES ed IRAP di competenza del semestre, operata ai sensi dello IAS 34 (Nota 45).

L'incremento del semestre è principalmente relativo all'incremento del debito "IVA" della controllata MISE, non aderente all'IVA di Gruppo.

Nota 31 Altre passività correnti

Le altre passività correnti sono così composte:

Descrizione	30.06.2022	31.12.2021
Debiti verso il personale	20.287	17.686
Risconti passivi	10.203	10.796
Debiti verso istituti di previdenza	10.894	9.330
Debito per canone di concessione autostradale	2.714	4.936
Contributi in conto capitale	1.654	1.543
Acconti da clienti	265	175
Enti	125	91
Debiti verso Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture	85	85
Altre passività	3.216	4.668
Passività correnti	49.443	49.310
Debiti verso Joint Ventures/Collegate	10.110	13.969
Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia	1.612	1.783
Debito verso il Fondo Pensione	753	678
Debiti verso Regione Lombardia	1.852	1.986
Passività correnti verso parti correlate (Nota 47)	14.327	18.416
Totale	63.770	67.726

La voce "Debiti verso il personale" aumenta di 2.601 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2021, in quanto comprensivo dei ratei di mensilità e premi che saranno erogati nel corso del secondo semestre. Per analoga motivazione si incrementa la voce "Debiti verso istituti di previdenza".

La voce "Risconti passivi", pari a 10.203 migliaia di Euro, per 6.188 migliaia di Euro si riferisce a:

- "Convenzioni manutenzione svincoli" riferite a tre convenzioni stipulate rispettivamente con il Comune di Corsico, con il Comune di Milano e con la Fiordaliso S.p.A., aventi scadenza al 31 ottobre 2028, a copertura delle spese che saranno sostenute per le manutenzioni delle opere oggetto delle convenzioni;
- canoni attraversamento relative ai contratti stipulati fino alla fine della concessione imputati pro-quota a conto economico;
- canoni fibre ottiche riferite principalmente alla convenzione rinnovata con Telecom Italia S.p.A., avente scadenza il 31 ottobre 2028, imputata per competenza al conto economico.

I risconti passivi includono inoltre gli abbonamenti annuali e mensili (urbani ed extraurbani) sottoscritti dalla clientela, che hanno validità nell'esercizio successivo.

La voce "Debito per canone di concessione autostradale", diminuisce in quanto liquidato in un'unica soluzione, e relativo ad un solo semestre. Il debito risente inoltre dell'andamento del traffico

La voce "Contributi in conto capitale" è principalmente relativa ai contributi su autobus ricevuti dalla Regione Veneto.

La voce "Debiti verso Joint Ventures/Collegate" è relativa a debiti per prestazioni erogate al Gruppo da partecipate in *joint ventures* (NordCom, Nord Energia e Trenord). Il decremento del periodo è relativo ai pagamenti effettuati nei confronti di Trenord per il riconoscimento della manutenzione ciclica effettuata su materiale rotabile.

La voce “Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia” si riferisce principalmente ai contributi erogati da Regione Lombardia per l'acquisto di materiale rotabile (702 migliaia di Euro) e per l'acquisto di autobus (574 migliaia di Euro), nonché ai contributi erogati dalla Regione Lombardia per la ristrutturazione dell'immobile sito in piazza Cadorna in Milano (267 migliaia di Euro).

Non vi sono impegni in acquisto di immobili, impianti e macchinari.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Per una migliore comprensione delle variazioni del periodo si rimanda ai prospetti proforma riportati in Relazione sulla gestione predisposti a seguito dell'acquisizione di MISE, in data 26 febbraio 2021, descritta nei precedenti paragrafi.

Nota 32 Ricavi delle vendite e delle prestazioni

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	Primo semestre 2022	Primo semestre 2021
Proventi pedaggi autostradali	123.708	72.036
Ricavi da contratto di servizio per settore automobilistico	20.488	19.528
Prodotti del traffico automobilistico	17.910	14.242
Proventi da concessioni Aree di Servizio	3.102	1.321
Ricavi movimentazioni Terminal	622	756
Ricavi Car Sharing	846	431
Proventi immobiliari	289	198
Prestazioni fatturate	4.405	3.535
Ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi	171.370	112.047
Locazione materiale rotabile	32.413	31.443
Contratto servizio gestione infrastruttura ferroviaria	31.707	44.796
Ricavi accesso rete	11.752	566
Prestazioni fatturate	5.577	5.349
Sostitutive treno	2.717	2.814
Prestazioni progettazione e direzione lavori infrastruttura ferroviaria	2.876	1.443
Contributo Car Sharing	900	900
Proventi immobiliari	231	227
Ricavi delle vendite e delle prestazioni verso parti correlate (Nota 47)	88.173	87.538
Totale	259.543	199.585

I ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi verso terzi aumentano di 59.323 migliaia di Euro principalmente per l'apporto di MISE, presente solo per 4 mesi nel semestre comparativo 2021, pari a 28.441 migliaia di Euro, oltre che per le seguenti variazioni:

- i ricavi da pedaggio autostradale evidenziano un incremento di 23.697 migliaia di Euro dovuto all'andamento del traffico (+25,4% rispetto al 30 giugno 2021) alla sua composizione e all'adeguamento tariffario del 2,62% applicato a partire dal 1° gennaio 2022 sulla rete autostradale in concessione. Si segnala che a fronte di un aumento del traffico del 25,4% i ricavi da pedaggio hanno subito un incremento inferiore a seguito della differente percentuale di incremento del traffico tra veicoli leggeri e veicoli pesanti;
- i ricavi da bigliettazione del trasporto pubblico su gomma aumentano di 3.668 migliaia di Euro per le maggiori vendite, in relazione all'allentamento delle misure restrittive relative all'emergenza COVID-19 occorse nel semestre in analisi rispetto al primo semestre 2021, passando da 14.242 migliaia di Euro nel primo semestre 2021 a 17.910 migliaia di Euro del periodo in esame;
- i proventi da concessioni Aree di servizio hanno beneficiato, oltre all'andamento positivo del traffico, anche del rinnovo di alcuni contratti, con condizioni economiche più favorevoli per la controllata MISE registrando un aumento di 1.315 migliaia di Euro rispetto al 30 giugno 2021.

Con riferimento ai "Ricavi delle vendite e delle prestazioni verso parti correlate" si evidenzia quanto segue:

Locazione materiale rotabile

I ricavi per la locazione di materiale rotabile aumentano di 970 migliaia di Euro principalmente per i maggiori ricavi sui locomotori ROCK, POP e Caravaggio, per 1.474 migliaia di Euro, e sui convogli TILO, per 732 migliaia di Euro, noleggiati a Trenord, parzialmente compensato dalla riduzione dei canoni riduzione del corrispettivo a seguito del rinnovo del contratto di noleggio operativo con Trenord dei convogli CSA, per 905 migliaia di Euro, e TAF, per 468 migliaia di Euro.

Contratto di servizio gestione infrastruttura ferroviaria

Il corrispettivo derivante dal Contratto di Servizio di gestione dell'infrastruttura ferroviaria diminuisce di 13.089 migliaia di Euro, passando da 44.796 migliaia di Euro a 31.707 migliaia di Euro, per effetto della diversa modalità di addebito del canone accesso rete, come di seguito rappresentato alla voce "Ricavi accesso rete", del meccanismo di efficientamento previsto dal Contratto stesso, della rimodulazione della programmazione ferroviaria, in seguito alla minore mobilità causata dalla pandemia Covid-19, ed infine a causa del riconoscimento, presente nel semestre comparativo 2021, del provento riconosciuto dal Concessionario a copertura della rimodulazione della programmazione ferroviaria per i provvedimenti assunti per l'emergenza COVID-19, pari a 1.162 migliaia di Euro.

Ricavi accesso rete

L'importo si riferisce al contratto con Trenord per l'accesso alla rete ferroviaria gestita da FERROVIENORD. Si rileva che con DGR n. X/56356 del 30 novembre 2021 sono state approvate da Regione Lombardia le modifiche e integrazioni al Contratto di Servizio per adeguare i contenuti del contratto a quanto stabilito da ART in materia di canone di accesso "pedaggio" per i treni che circolano sul Ramo Milano. Tali modifiche comportano che il canone di accesso sarà percepito direttamente dalle imprese Ferroviarie e non più come corrispettivo del Contratto di Servizio dal gestore dell'infrastruttura. Tale modifica è stata attuata con norma transitoria dal periodo dal 12 dicembre 2021 e ha comportato un incremento dei ricavi da accesso rete da 566 migliaia di Euro a 11.752 migliaia di Euro, con una parallela riduzione della voce Contratto di Servizio.

Prestazioni fatturate

La voce include ricavi per prestazioni di *service* erogate a società partecipate dalla Capogruppo.

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 2.717 migliaia di Euro rispetto ai 2.814 migliaia di Euro del primo semestre 2021, per la minore effettuazione di corse straordinarie.

Prestazioni progettazione e direzione lavori infrastruttura ferroviaria

La voce passa da 1.443 migliaia di Euro a 2.876 migliaia di Euro e comprende i riaddebiti a Regione Lombardia relativi alla progettazione e direzione lavori relativi alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.

Nota 33 Contributi

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	Primo semestre 2022	Primo semestre 2021
Misure compensative mancati ricavi da traffico	7.135	6.166
Contributi in conto esercizio	508	601
Contributi rinnovo CCNL altre Regioni	269	270
Altri contributi	835	981
Contributi	8.747	8.018
Contributi in conto esercizio Regione Lombardia	1.914	1.379
Contributi rinnovo CCNL Regione Lombardia	1.449	1.449
Misure compensative mancati ricavi da traffico		1.036
Altri contributi Regione Lombardia	899	923
Contributi verso parti correlate (Nota 47)	4.262	4.787
Totale	13.009	12.805

La voce contributi rimane sostanzialmente invariata rispetto al periodo comparativo 2021.

Gli altri contributi verso terzi, relativi agli investimenti finanziati in autobus.

I contributi verso parti correlate possono essere così dettagliati:

Contributi in conto esercizio Regione Lombardia

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 del semestre 2022, invariata rispetto al periodo di confronto.

Altri contributi Regione Lombardia

Tale voce si riferisce principalmente ai contributi ricevuti per l'acquisto di treni ad alta frequentazione (475 migliaia di Euro) ed autobus (257 migliaia di Euro), per la ristrutturazione della stazione di Milano Cadorna (73 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 (60 migliaia di Euro), nonché per la realizzazione del museo “La Civiltà di Golasecca” (34 migliaia di Euro).

Nota 34 Ricavi per servizi di costruzione – IFRIC 12

L'adozione dell'IFRIC 12 ha comportato che gli investimenti operati sull'infrastruttura autostradale, ferroviaria 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, nel primo semestre 2022, è stato pari a 52.823 migliaia di Euro, rispetto ai 44.181 migliaia di Euro del primo semestre 2021 e si riferisce:

- ad interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria per 23.647 migliaia di Euro (24.187 migliaia di Euro nel primo semestre 2021);
- ad interventi per infrastruttura autostradale per 24.772 migliaia di Euro (18.394 migliaia di Euro nel primo semestre 2021);
- a proventi derivanti dal recupero delle spese generali per le commesse sia per l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria che per il rinnovo del materiale rotabile, rispettivamente per 1.412 migliaia di Euro e 2.992 migliaia di Euro (689 migliaia di Euro e 911 migliaia di Euro nel primo semestre 2021).

La quota del corrispettivo maturata in relazione alla percentuale di completamento delle commesse relative al rinnovo del materiale rotabile è esposta al netto dei costi sostenuti, in applicazione del principio IFRS 15 (B36), pari a 283.578 migliaia di Euro.

Nota 35 Altri proventi

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	Primo semestre 2022	Primo semestre 2021
Vendita materiali magazzino	2.640	1.311
Proventi gestione infrastruttura autostradale	2.510	1.428
Prestazione di servizi	1.856	1.170
Canoni attivi di locazione	1.418	954
Sopravvenienze	1.176	481
Indennizzi assicurativi	630	212
Recupero costi	613	561
Recupero accisa gasolio	886	495
Multe e penali	508	259
Rilascio fondi rischi ed oneri	361	196
Plusvalenza su attività materiali	349	439
Rilascio fondo svalutazione crediti	130	
Altri proventi	31	10
Altri proventi	13.108	7.516
Proventi diversi con parti correlate	3.877	3.980
Altri proventi verso parti correlate (Nota 47)	3.877	3.980
Totale	16.985	11.496

Gli “Altri proventi” verso terzi, aumentano di 5.592 migliaia di Euro; le principali variazioni sono di seguito evidenziate:

- apporto di MISE al consolidato, nel semestre 2021 non sono inclusi gli altri proventi relativi al periodo 1° gennaio – 26 febbraio 2021, pari a 1.269 migliaia di Euro;
- la voce “vendita materiali di magazzino”, riferita a cessioni di materiale obsoleto non più utilizzabile per attività di manutenzione risulta in aumento di 1.329 migliaia di Euro;
- maggiori canoni attivi di locazione, per 464 migliaia di Euro, in relazione alla cessazione delle decurtazioni concesse durante il periodo della pandemia nel semestre comparativo;
- maggiori indennizzi assicurativi per 418 migliaia di Euro;
- le prestazioni di servizi aumentano per maggiori recuperi conto lavori relativi a spese di manutenzione delle aree di servizio, prevista dai nuovi contratti in essere con le sub concessionarie, per 353 migliaia di Euro.

I “Proventi diversi con parti correlate” includono i proventi da recupero costi per le attività di Progettazione e Direzione Lavori sull’infrastruttura ferroviaria svolte tramite finanziamento di Regione Lombardia.

Nota 36 Materie prime, materiali di consumo e merci utilizzate

Nella seguente tabella viene evidenziata la ripartizione per società della voce in oggetto:

Descrizione	Primo semestre 2022	Primo semestre 2021
ATV	8.640	5.224
FERROVIENORD	2.930	2.751
FNM Autoservizi	2.064	1.606
Martibus	272	
La Linea	927	987
MISE e MSE	354	426
Malpensa Intermodale	83	67
Totale	15.270	11.061

La voce aumenta rispetto al periodo comparativo, in particolare per quanto relativo ai consumi per carburante di trazione per le società operanti nel segmento del trasporto su gomma, per effetto dell’incremento del costo del metano e del carburante oltre che dei maggiori servizi effettuati.

In particolare, per quanto concerne i costi di ATV S.p.A., oltre ai maggiori volumi di produzione si evidenzia che:

- i costi per gasolio da trazione, pari a 4.015 migliaia di Euro, sono in aumento per 1.295 migliaia di Euro rispetto a quelli del primo semestre 2021 (2.720 migliaia di Euro) per effetto del maggior costo medio (pari a 1,388 Euro/litro rispetto a 1,042 Euro/litro del 2021);
- i costi per metano di trazione, pari a 2.841 migliaia di Euro, sono in aumento per 2.248 migliaia di Euro rispetto a quelli del primo semestre 2021 (593 migliaia di Euro) per effetto del maggior costo medio (pari a 0,967 Euro/m3 rispetto a 0,226 Euro/m3 del 2021).

In particolare per quanto concerne i costi di FNM Autoservizi S.p.A., i costi per gasolio da trazione, pari a 1.664 migliaia di Euro, sono in aumento per 512 migliaia di Euro rispetto a quelli del primo semestre 2021 (1.152 migliaia di Euro) per effetto dell'incremento dei volumi di produzione (da 2.625 bus Km a 2.820) e dell'incremento del costo medio (pari a 1,424 Euro/litro rispetto a 1,0822 Euro/litro del 2021) parzialmente compensato, dai consumi medi (2,41 km/litro rispetto a 2,47 km/litro del 2021).

Nota 37 Costi per servizi

La composizione della voce "Costi per servizi" è di seguito dettagliata:

Descrizione	Primo semestre 2022	Primo semestre 2021
Manutenzione infrastruttura autostradale	19.616	12.630
Costi per subaffidi di servizi TPL gomma	7.771	6.153
Prestazioni di terzi - Manutenzioni	7.187	5.910
Utenze	6.034	3.694
Prestazioni varie di terzi	5.598	3.245
Gestione Infrastruttura autostradale	4.055	2.358
Spese per i dipendenti	3.720	2.889
Assicurazioni	3.023	2.117
Spese di pulizia	2.237	2.094
Consulenze	2.201	1.267
Spese di vigilanza	1.692	1.626
Spese commerciali	1.373	972
Prestazioni di terzi - Manutenzioni autobus	1.358	1.370
Costi di informatica	898	701
Gestione immobili	797	229
Gestione automezzi	786	798
Spese legali, notarili e giudiziarie	748	324
Collaborazioni coordinate e continuative	651	331
Prestazioni di terzi - Manutenzioni materiale rotabile	341	177
Accantonamento fondo rischi ed oneri	58	13
Altri oneri	2.617	2.049
Costi per consulenze non ordinarie	36	1.728
Costi per servizi	72.797	52.675
Costi per servizi parti correlate	5.146	4.518
Costi per servizi verso parti correlate (Nota 47)	5.146	4.518
Totale	77.943	57.193

I "Costi per servizi verso terzi" evidenziano un incremento netto rispetto al semestre comparativo 2021 di 20.122 migliaia di Euro, principalmente per quanto di seguito descritto:

- incremento, pari a 6.750 migliaia di Euro, per apporto di MISE non inclusi nel periodo di confronto in quanto relativi al periodo 1° gennaio 2021 – 26 febbraio 2021;
- incremento, pari a 5.662 migliaia di Euro, per maggiori accantonamenti al fondo di rinnovo, al netto dei relativi rilasci del periodo, al fine dell'adeguamento dello fondo ai ripristini programmati le cui principali variazioni riguardano interventi per la sicurezza nonché l'adeguamento prezzi previsto dalla recente normativa in materia di appalti;
- incremento, pari a 1.618 migliaia di Euro, dei subaffidi di autoservizi a terzi;
- incremento, pari a 1.277 migliaia di Euro, dei costi di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura ferroviaria;
- incremento, per 1.141 migliaia di Euro, dei costi per utenze per il rincaro dei prezzi;

- incremento, per 790 migliaia di Euro, degli oneri assicurativi per i rinnovi delle polizze a condizioni economiche più onerose;
- incremento, per 702 migliaia di Euro, degli oneri di esazione relativi all'incremento del traffico.

I "Costi per servizi verso parti correlate" sono principalmente attribuibili a costi per servizi informatici addebitati dalla partecipata in *joint venture* NordCom, nonché ai compensi agli organi sociali e rimangono sostanzialmente allineati rispetto al periodo di confronto.

Nota 38 Costi per il personale

La composizione del costo del personale è così rappresentata:

Descrizione	Primo semestre 2022	Primo semestre 2021
Salari e stipendi	60.107	52.368
Contributi previdenziali	15.185	15.105
Accantonamento al fondo previdenza integrativa	3.954	3.501
Accantonamento al fondo CCNL	203	1.632
Trattamento di quiescenza e simili	251	202
Accantonamento debito per TFR	148	157
Altri costi	1.979	2.064
Recupero costi del personale	(569)	(888)
Totale	81.258	74.141

I costi del personale evidenziano un incremento netto complessivo di 7.117 migliaia di Euro, principalmente per l'apporto di MISE del primo bimestre, non presente nel semestre comparativo 2021, pari a 7.515 migliaia di Euro.

Si applica il CCNL Autoferrotranvieri a tutti gli addetti del Gruppo, ad eccezione dei dipendenti di MISE cui si applica il CCNL Società e Consorzi Autostrade e Trafori, 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.

Nota 39 Ammortamenti e svalutazioni

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	Primo semestre 2022	Primo semestre 2021
Ammortamenti materiali	17.296	14.156
Ammortamenti immateriali	19.962	17.045
Ammortamenti diritti d'uso	3.743	2.957
Svalutazione imm. Materiali	233	
Svalutazione diritto d'uso	3.500	
Impairment Goodwill	2.714	
Totale ammortamenti e svalutazioni	47.448	34.158

Gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali aumentano in relazione all'ammortamento di 4 TILO immessi in servizio nel corso del primo semestre 2022.

L'incremento della voce "ammortamento immateriali" risente dell'ammortamento del corpo autostradale, che essendo bene devolvibile è riclassificato nelle immobilizzazioni immateriali.

L'ammortamento del diritto d'uso aumenta per effetto l'ammortamento del fabbricato della sede operativa della controllata MISE.

Per i commenti delle voci “Svalutazione Diritto d’uso” e “Impairment Goodwill” si rinvia a quanto illustrato alla Nota 7 Avviamento.

Nota 40 Svalutazione di attività finanziarie e attività contrattuali

La voce accoglie gli importi relativi agli accantonamenti a fondo svalutazione crediti, per 154 migliaia di Euro, e le svalutazioni effettuate sulle attività contrattuali, pari a 1.155 migliaia di Euro. Nel semestre comparativo 2021 era stata rilevata la svalutazione di crediti relativi a commesse finanziate per 1.980 migliaia di Euro.

Nota 41 Altri costi operativi

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	Primo semestre 2022	Primo semestre 2021
Canone di concessione	13.549	8.104
Accantonamento fondo rischi e oneri	7.213	5.605
Sopravvenienze passive	446	1.051
Imposte e tasse	960	864
Multe, penalità e transazioni	193	115
Minusvalenze su attività materiali	35	38
Perdite su crediti	1	31
Rilascio fondi rischi e oneri non ricorrente		(2.237)
Altri oneri	2.281	921
Altri costi operativi	24.678	14.492
Altri costi operativi	91	126
Altri costi operativi verso parti correlate (Nota 47)	91	126
Totale	24.769	14.618

La voce “Canone di concessione” è riferita ai canoni di concessione autostradale. Il semestre comparativo non comprende il primo bimestre del 2021, pari a 3.101 migliaia di Euro, in quanto antecedente all’ingresso nell’area di consolidamento di MISE. La variazione del periodo è quindi pari a 2.344 migliaia di Euro per effetto della variazione dei ricavi da pedaggio e dall’andamento del traffico.

La voce “Accantonamento fondo rischi ed oneri” concerne gli accantonamenti effettuati al fondo manutenzione ciclica dei rotabili (Nota 27) in aumento rispetto al precedente esercizio in relazione ai rotabili finanziati da Regione Lombardia progressivamente immessi in esercizio nel secondo semestre 2021 e nel semestre in analisi. Nel corso del primo semestre 2022 sono stati consegnati:

- 10 convogli ad alta capacità (EMU), a configurazione lunga, tipologia “Caravaggio”;
- 6 convogli ad alta capacità (EMU), a configurazione corta, tipologia “Caravaggio”;
- 4 convogli (EMU) tipologia “Donizetti”.

Il rilascio fondo rischi ed oneri non ricorrenti, presente nel primo semestre 2021, è interamente attribuibile al rilascio del fondo stanziato in precedenti esercizi per il contenzioso con l’Agenzia delle Dogane descritto al paragrafo 8 della Relazione sulla gestione, cui si rimanda.

Nota 42 Proventi finanziari

I proventi finanziari sono maturati su:

Descrizione	Primo semestre 2022	Primo semestre 2021
Provento da attualizzazione fondi	1.774	
Plusvalenze vendita partecipazioni	79	
Conti correnti bancari e depositi	13	37
Altri proventi finanziari	433	404
Proventi finanziari	2.299	441
Altri proventi finanziari	1.834	1.195
Proventi finanziari verso parti correlate (Nota 47)	1.834	1.195
Totale	4.133	1.636

Provento da attualizzazione fondi

Il provento è interamente attribuibile alla modifica del tasso di attualizzazione del fondo di rinnovo infrastruttura autostradale, secondo quanto previsto dallo IAS 37, passato dal 1.24% a 3.10%.

Plusvalenze vendita partecipazioni

La plusvalenza è relativa alla cessione della partecipazione in Confederazione Autostrade S.p.A. avvenuta in data 28 giugno 2022.

Conti correnti bancari e depositi

I proventi finanziari su conti correnti bancari e depositi sono diminuiti di 24 migliaia di Euro in relazione alla minore disponibilità e al minor tasso medio di remunerazione che passa dallo 0,017% allo 0,008% del 2022.

Altri proventi finanziari verso parti correlate

La voce è relativa ai proventi finanziari derivanti dai contratti di finanziamento tra MISE e le società partecipate APL, S.A.Bro.M. e Tangenziale Esterna.

Nota 43 Oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono maturati su:

Descrizione	Primo semestre 2022	Primo semestre 2021
Oneri finanziari su prestito obbligazionario	3.130	
Oneri finanziari su finanziamenti	2.342	6.031
Attualizzazione fondo rinnovo	509	
Contratti passivi di leasing finanziario	191	178
Oneri finanziari da valutazione a fair value a conto economico	168	
TFR (Nota 29)	134	44
<i>Up front fees, extension fees</i> e oneri accessori <i>Bridge Loan</i>		5.497
Commissioni di mancato utilizzo finanziamenti		18
Altri oneri finanziari	186	287
Oneri finanziari	6.660	12.055
Oneri finanziari verso correlate	117	
Oneri finanziari c/c di corrispondenza		1
Contratti passivi di leasing	1	47
Oneri finanziari verso parti correlate (Nota 47)	118	48
Totale	6.778	12.103

Oneri finanziari su prestito obbligazionario

La voce accoglie gli oneri finanziari relativi al prestito obbligazionario (Nota 23) emesso in data 20 ottobre 2021, calcolati in applicazione del costo ammortizzato ad un tasso di interesse effettivo dello 0,982% (tasso nominale dello 0,75%).

Oneri finanziari su finanziamenti

La voce accoglie gli oneri finanziari su:

- finanziamento sottoscritto tra la Capogruppo e Banca Europea degli Investimenti, in data 21 dicembre 2017, per un importo di 50 milioni di Euro, e calcolati al tasso di interesse contrattuale pari a tasso fisso dello 0,377% sulla prima *tranche* di 10 milioni di Euro e dello 0,446% sulla seconda *tranche* di 40 milioni di Euro, per un importo complessivo pari a 96 migliaia di Euro (117 migliaia di Euro nel primo semestre 2021).
- finanziamenti sottoscritti da MISE, per un importo totale di 2.246 migliaia di Euro (2.735 migliaia di Euro nel primo semestre 2021).

Nel semestre comparativo 2021 la voce accoglieva inoltre oneri finanziari relativi ai finanziamenti di seguito descritti:

- 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%, pari complessivamente a 71 migliaia di Euro, di cui 18 migliaia di Euro per commissioni di mancato utilizzo. Contestualmente alla sottoscrizione del *Bridge*, in data 29 gennaio 2021, FNM ha estinto integralmente tale finanziamento 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;
- finanziamento *Bridge* a breve termine di importo pari a 620 milioni di Euro sottoscritto 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, calcolati al tasso di interesse pari all'EURIBOR maggiorato di un margine, pari all'1,25% per il periodo 26 febbraio – 28 aprile e all'1,50% per il periodo 29 aprile – 30 giugno, per un importo complessivo pari a 8.623 migliaia di Euro, di cui 4.567 migliaia di Euro di *upfront fee* e 930 migliaia di Euro di *extention fee*;

Nota 44 Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto

Si riporta di seguito il dettaglio del risultato delle società valutate con il metodo del patrimonio netto al 30 giugno 2022 ed al 30 giugno 2021:

Descrizione	Primo semestre 2022	Primo semestre 2021	Variazione
Trenord S.r.l. *	(14.292)	(26.245)	11.953
Autostrada Pedemontana Lombarda	1.935	(1.144)	3.079
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	(649)	(1.107)	458
NORD ENERGIA S.p.A. **	1.410	921	489
DB Cargo Italia S.r.l.	1.055	872	183
Omnibus Partecipazioni S.r.l. ***	511	(306)	817
NordCom S.p.A.	242	153	89
Busforfin.Com S.r.l.	257		257
SportIT	(202)	(10)	(192)
Risultato società valutate a Patrimonio Netto	(9.733)	(26.866)	17.133

* include il risultato di TILO SA

** include il risultato di CMC MeSta SA

*** include il risultato di ASF Auto linee S.r.l.

Si rimanda alla relazione sulla gestione per un'analisi dell'andamento delle partecipazioni in *joint venture* e degli eventi che hanno inciso sulla redditività delle citate partecipate.

Nota 45 Imposte e tasse

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	Primo semestre 2022	Primo semestre 2021
Correnti	(12.920)	(5.883)
Anticipate/Differite	(541)	330
Totale	(13.461)	(5.553)

Le imposte stimate per il primo semestre 2022 ammontano a 12.920 migliaia di Euro rispetto alle 5.883 migliaia di Euro del primo semestre 2021 e aumentano in relazione al maggior imponibile fiscale conseguito dal Gruppo.

Si rimanda alla Nota integrativa del bilancio consolidato 2021 per la composizione per natura delle differenze temporanee che originano il saldo dei crediti per imposte anticipate la cui variazione del semestre è pari a 541 migliaia di Euro.

La fiscalità differita attiva rilevata direttamente a patrimonio netto in relazione alla contabilizzazione degli utili/perdite attuariali e alla variazione del *fair value* degli strumenti derivati è pari a 1.374 migliaia di Euro.

Nota 46 Utile per azione

L'utile per azione è calcolato dividendo il risultato attribuibile agli Azionisti della Capogruppo per il numero medio ponderato delle azioni ordinarie emesse, escludendo da tale computo le eventuali azioni proprie acquistate.

Descrizione	30/06/2022	30/06/2021
Risultato attribuibile agli azionisti della controllante in unità di euro	21.438.000	(12.465.000)
Numero medio ponderato delle azioni	434.902.568	434.902.568
Risultato per azione base in Euro	0,05	(,03)

L'utile per azione diluito nella fattispecie coincide con l'utile per azione base.

Nota 47 Operazioni con parti correlate

Il Gruppo è controllato 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, valutate con il metodo del Patrimonio Netto.

Di seguito viene illustrata l'entità delle transazioni, effettuate a valori di mercato, avvenute con parti correlate:

Descrizione	Note	30/06/2022			31/12/2021		
		Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
			Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
STATO PATRIMONIALE							
Crediti finanziari non correnti	10	59.990	54.183	90,3%	58.539	52.119	89,0%
Altri crediti non correnti	16	2.448	188	7,7%	1.918	7	0,4%
Crediti commerciali	15	143.638	60.167	41,9%	133.067	62.917	47,3%
Altri crediti correnti	16	156.377	12.035	7,7%	123.012	17.968	14,6%
Crediti finanziari correnti	10	6.001	439	7,3%	862	329	38,2%
Crediti per investimenti finanziari	12	240.761	238.764	99,2%	138.061	136.064	98,6%
Debiti per investimenti finanziati	24	12.581	6.759	53,7%	12.581	6.759	53,7%
Passività per leasing	23	20.990	49	0,2%	22.793	106	0,5%
Altre passività non correnti	26	22.375	9.734	43,5%	20.395	8.433	41,3%
Debiti finanziari correnti	22	67.810	36.675	54,1%	68.403	39.148	57,2%
Debiti per investimenti finanziati	23	30.419	30.419	100,0%	36.978	36.978	100,0%
Passività per leasing	23	8.144	101	1,2%	6.947	21	0,3%
Debiti verso fornitori	29	575.634	11.571	2,0%	372.327	10.855	2,9%
Altre passività correnti	30	63.770	14.327	22,5%	67.726	18.416	27,2%

Descrizione	Note	Primo semestre 2022			Primo semestre 2021		
		Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
			Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
CONTO ECONOMICO							
Ricavi delle vendite e della prestazioni	32	259.543	88.173	34,0%	199.585	87.538	43,9%
Contributi	33	13.009	4.262	32,8%	12.805	4.787	37,4%
Contributi per investimenti finanziati	34	52.823	28.054	53,1%	44.181	25.787	58,4%
Altri proventi	35	16.985	3.877	22,8%	11.496	3.980	34,6%
Costi per servizi	37	(77.943)	(5.146)	6,6%	(57.193)	(4.518)	7,9%
Altri costi operativi	41	(24.769)	(91)	0,4%	(14.618)	(126)	0,9%
Proventi finanziari	42	4.133	1.834	44,4%	1.636	1.195	73,0%
Oneri finanziari	43	(6.778)	(118)	1,7%	(12.103)	(48)	0,4%

L'incremento dei "Crediti finanziari non correnti" è principalmente determinato dall'interesse capitalizzato sui finanziamenti fruttiferi detenuti da MISE nei confronti delle partecipate APL, S.A.Bro.M. e Tangenziale Esterna.

Gli "Altri crediti correnti verso parti correlate" si riferiscono ai crediti verso la Regione Lombardia per contributi in conto investimenti e a copertura dei costi del personale per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri, ai crediti per prestazioni erogate a partecipate in *joint ventures*, nonché ai crediti derivanti dall'IVA di Gruppo (Nota 16).

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 e del materiale rotabile (Nota 12).

I "Debiti finanziari correnti verso parti correlate" rimangono sostanzialmente invariati e comprendo il saldo del debito verso Finlombarda, oltre 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.

Nota 48 Altre componenti del Conto Economico Complessivo

Si riporta di seguito il dettaglio di tali componenti di risultato rilevate a patrimonio netto al 30 giugno 2022 ed al 30 giugno 2021:

Descrizione	Primo semestre 2022			Primo semestre 2021		
	Valore lordo	(Oneri)/Beneficio	Valore netto	Valore lordo	(Oneri)/Beneficio	Valore netto
Utile/(perdita) attuariale TFR	3.319	(929)	2.390	375	(106)	269
Riserva variazione <i>fair value</i> strumenti derivati	1.855	(445)	1.410	1.232	(296)	936
Utile/(perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto	855		855	29		29
Riserva variazione <i>fair value</i> strumenti derivati delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto	2.421		2.421			
Utili/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere	40		40	(15)		(15)
Totale	8.490	(1.374)	7.116	1.621	(402)	1.219

Utile/(perdita) attuariale TFR

Si ricorda che, a partire dall'esercizio chiuso 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 del semestre (Nota 28).

Riserva variazione fair value strumenti derivati

Con riferimento alla voce in esame si rimanda a quanto riportato nella Nota 23.

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 9).

Utili/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere

Con riferimento alla voce in esame si rimanda a quanto riportato nella Nota 9.

Nota 49 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 30/06/2022	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Attività finanziarie valutate al fair value con variazione OCI		0			
Attività finanziarie valutate al fair value con variazione a conto economico	10 - 11	17.984		6.832	11.152
Strumenti finanziari derivati passivi	23	1.544		1.544	

Durante il primo semestre 2022 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 Descrizione degli impatti dell'epidemia COVID-19 e del conflitto Russia-Ucraina sul conto economico

Il primo semestre 2022 è stato caratterizzato dal trend di progressivo recupero, avviatosi nel corso dell'esercizio 2021, della domanda di mobilità sia per il trasporto pubblico locale che per il traffico autostradale.

Per quanto riguarda le Autostrade, il traffico totale ha raggiunto nel semestre livelli sostanzialmente allineati rispetto al 2019, con un traffico pesante pienamente ripreso rispetto ai livelli pre-pandemici e un traffico leggero in marcato recupero rispetto al 2021.

Relativamente alla Mobilità passeggeri su gomma e all'andamento del traffico ferroviario, si rileva una crescita significativa nel 2022, ma con livelli ancora inferiori rispetto al 2019.

Il periodo è stato allo stesso tempo caratterizzato dalla crescita dei prezzi delle materie prime, e più in generale dell'inflazione, in particolare del gasolio, del metano e dell'energia elettrica conseguenti il perdurare del conflitto tra Russia e Ucraina, che già ha inciso sui risultati del primo semestre 2022 delle società del *segment* Mobilità passeggeri su gomma. In relazione a tali impatti indiretti è stata effettuata un'analisi sull'andamento delle partecipazioni e delle CGU cui appartengono le attività a vita definita e indefinita iscritte in bilancio, finalizzata a verificare l'eventuale presenza di indicatori di *impairment*.

Tenuto conto delle risultanze delle analisi effettuate è emerso un indicatore di *impairment* su una CGU inclusa nel settore della Mobilità passeggeri su gomma, coincidente con la controllata ATV. A seguito dell'attività di *impairment test* è stata rilevata un'*impairment loss* pari a complessivi 6.214 migliaia di Euro (Nota 7).

Tali effetti sono stati parzialmente mitigati dalle misure governative a contrasto del credito d'imposta sui consumi energetici spettanti alle imprese a forte consumo di gas naturale come previste dal Decreto Legge del 1 marzo 2022 nr. 17.

Nota 51 Eventi e operazioni significative non ricorrenti

Nell'esercizio comparativo, in relazione ai progetti di sviluppo, relativi principalmente all'acquisizione MISE, è stato rilevato un onere non ricorrente per Euro 1.728 migliaia di Euro.

Nota 52 Eventi successivi

Per quanto attiene dati ed eventi di rilievo avvenuti dopo il 30 giugno 2022, si segnala quanto segue:

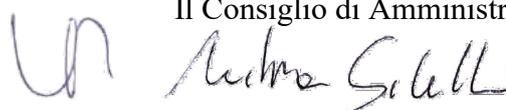
- in data **18 luglio 2022**, al fine di rafforzare l'impegno verso una maggiore integrazione dei principi ESG nelle strategie e nella gestione del Gruppo e in un'ottica di trasparenza verso gli stakeholder, FNM ha richiesto volontariamente a *Morningstar Sustainalytics* la valutazione dell'*ESG Risk Rating* del Gruppo FNM.

Sustainalytics ha valutato come trascurabile ("*negligible*") il profilo di rischio ESG a cui il Gruppo FNM è esposto attribuendo un *ESG Risk Rating* con un punteggio pari a 7,4 (su una scala compresa tra 0 e > 40, dove 0 indica il miglior rating e >40 il peggiore).

Il punteggio ottenuto si colloca nelle prime 50 posizioni tra le circa 15.000 entità valutate da *Sustainalytics* in tutto il mondo ed al 4° posto tra le 171 entità attive nel settore delle infrastrutture di trasporto.

Milano, 28 settembre 2022

Il Consiglio di Amministrazione



ALLEGATO 1 ALLE NOTE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO AL 30 GIUGNO 2022

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%
FNM POWER S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100,0%
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.	Assago - via del Bosco Rinnovato 4/b	Controllata	Consolidamento Integrale	100,0%
Milano Serravalle Engineering S.r.l.	Assago - via del Bosco Rinnovato 4/b	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%
Trenord S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	50,0%
TILO SA	Bellinzona CH - via Portaccia 1a	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	25,0%
NordCom S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	58,0%
NORD ENERGIA S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	60,0%
CMC MeSta SA	Bellinzona CH - viale Officina 10	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	60,0%
Ombibus Partecipazioni S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	50,0%
ASF Autolinee S.r.l.	Como - via Asiago 16/18	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	24,5%
DB Cargo Italia S.r.l.	Milano - via Lancetti 29	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	40,0%
Busforfun.com S.r.l.	Venezia - via Botteghino 217	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	40,0%
Sportit S.r.l.	Milano - viale Abruzzi 41	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	33,3%
Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.	Assago - via del Bosco Rinnovato 4/b	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	36,66%
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	Milano - via Fabio Filzi 25	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	22,55%

ATTESTAZIONE**del Bilancio consolidato semestrale abbreviato ai sensi dell'art. 154 bis del D. Lgs. 58/98 e dell'art. 81 ter del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche ed integrazioni**

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., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
 - a) l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - b) l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato nel corso del primo semestre 2022.

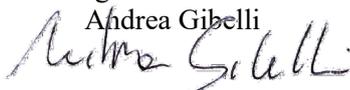
2. Al riguardo non sono emersi aspetti di rilievo

3. Attestano inoltre che:
 - a) Il bilancio consolidato semestrale abbreviato:
 - è redatto in conformità ai principi contabili internazionali (IAS/IFRS) applicabili nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002 ed in particolare al principio contabile internazionale IAS 34 – Bilanci intermedi;
 - corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - ed 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 al bilancio consolidato semestrale abbreviato comprende un'analisi attendibile dei riferimenti agli eventi importanti che si sono verificati nei primi sei mesi dell'esercizio e alla loro incidenza sul bilancio consolidato semestrale abbreviato, unitamente a una descrizione dei principali rischi e incertezze per i sei mesi restanti dell'esercizio. La relazione intermedia sulla gestione comprende, altresì, un'analisi attendibile delle informazioni sulle operazioni rilevanti con parti correlate.

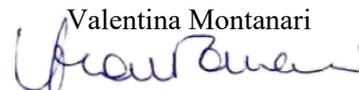
Milano, 28 settembre 2022

Il Presidente
del Consiglio di Amministrazione

Andrea Gibelli

Il Dirigente preposto alla redazione
dei documenti contabili societari

Valentina Montanari

**FNM S.p.A.**Piazzale Cadorna, 14
20123 Milano
Tel. +39 02 85111
Fax +39 85111 4708Cap. 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 0077614-0154 - REA MI 28331
PEC fnm@legalmail.it
www.fnmgroup.it

Azienda certificata





Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato semestrale abbreviato

Agli azionisti di
FNM SpA

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata dell'allegato bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note illustrative di FNM SpA e controllate (Gruppo FNM) al 30 giugno 2022. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. E' nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata raccomandati dalla Consob con Delibera n° 10867 del 31 luglio 1997. La revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile degli aspetti finanziari e contabili, analisi di bilancio ed altre procedure di revisione contabile limitata. La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

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



Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo FNM al 30 giugno 2022, non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

Milano, 29 settembre 2022

PricewaterhouseCoopers SpA


Alessandro Turris
(Revisore legale)