

*Società per Azioni
Sede in Milano – Piazzale Cadorna, 14
Capitale Sociale € 230.000.000,00 i.v.*

***Bilancio consolidato FNM S.p.A.
e Bilancio separato
al 31 dicembre 2022***

ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione

Presidente	Andrea Gibelli
Vice Presidente	Gianantonio Battista Arnoldi
Consiglieri	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 Piuri
---------------------------	-------------

Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari	Eugenio Giavatto
----------------------------------------------------------------------------	------------------

Società di Revisione	PricewaterhouseCoopers S.p.A.
-----------------------------	-------------------------------

INDICE

Organi sociali

1. Lettera agli Azionisti	<i>pag.</i>	<i>1</i>
2. Vision	<i>pag.</i>	<i>4</i>
3. Mission	<i>pag.</i>	<i>4</i>
4. Storia	<i>pag.</i>	<i>5</i>
5. Indicatori Sintetici di risultato	<i>pag.</i>	<i>6</i>
6. Struttura e settori di attività del Gruppo al 31 dicembre 2022	<i>pag.</i>	<i>8</i>
7. Informazioni per gli investitori	<i>pag.</i>	<i>33</i>
8. Andamento economico e finanziario Consolidato	<i>pag.</i>	<i>43</i>
9. Andamento economico segmenti di Business	<i>pag.</i>	<i>59</i>
10. Andamento economico e finanziario di FNM S.p.A.	<i>pag.</i>	<i>85</i>
11. Quadro Normativo	<i>pag.</i>	<i>87</i>
12. Principali rischi e incertezze	<i>pag.</i>	<i>92</i>
13. Contenziosi più rilevanti e altre informazioni	<i>pag.</i>	<i>104</i>
14. Attività immobiliare	<i>pag.</i>	<i>108</i>
15. Personale dipendente: numeri, costi e formazione	<i>pag.</i>	<i>115</i>
16. Attività di ricerca e di sviluppo	<i>pag.</i>	<i>118</i>
17. Dichiarazione non finanziaria	<i>pag.</i>	<i>119</i>
18. Corporate Governance di FNM S.p.A.	<i>pag.</i>	<i>124</i>
19. Rapporti di FNM S.p.A. con parti correlate	<i>pag.</i>	<i>126</i>
20. Strumenti finanziari	<i>pag.</i>	<i>126</i>
21. Partecipazioni detenute da Amministratori, Sindaci e Direttori generali	<i>pag.</i>	<i>127</i>
22. Fatti di rilievo avvenuti nell'esercizio	<i>pag.</i>	<i>127</i>
23. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio	<i>pag.</i>	<i>130</i>
24. Prevedibile evoluzione della gestione	<i>pag.</i>	<i>130</i>
Glossario dei termini e degli indicatori alternativi di performance utilizzati	<i>pag.</i>	<i>132</i>
Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	<i>pag.</i>	<i>135</i>
Conto economico consolidato	<i>pag.</i>	<i>137</i>
Conto Economico complessivo consolidato	<i>pag.</i>	<i>138</i>
Prospetto dei movimenti del Patrimonio Netto consolidato	<i>pag.</i>	<i>139</i>
Rendiconto finanziario consolidato	<i>pag.</i>	<i>140</i>
Note al bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31.12.2022	<i>pag.</i>	<i>142</i>
Attestazione del Bilancio consolidato ai sensi dell'art. 154 bis del D.Lgs. 58/98		
Situazione patrimoniale-finanziaria	<i>pag.</i>	<i>259</i>
Conto economico esercizio	<i>pag.</i>	<i>261</i>
Conto Economico complessivo	<i>pag.</i>	<i>262</i>
Prospetto dei movimenti del Patrimonio Netto	<i>pag.</i>	<i>262</i>
Rendiconto finanziario	<i>pag.</i>	<i>263</i>
Note al bilancio separato dell'esercizio chiuso al 31.12.2022	<i>pag.</i>	<i>265</i>
Attestazione del Bilancio separato ai sensi dell'art. 154 bis del D.Lgs. 58/98		

RELAZIONE SULLA GESTIONE

dell'esercizio 2022

1. LETTERA AGLI AZIONISTI

Signori Azionisti,

l'anno 2022 è stato caratterizzato, da un lato, dalla ripresa della mobilità grazie al progressivo attenuarsi delle conseguenze della pandemia COVID-19, che si è manifestata con un recupero costante del traffico autostradale di MISE a livelli ormai solo marginalmente inferiori rispetto al periodo pre-pandemico e con una ripresa significativa dei volumi di passeggeri gestiti da Trenord. La domanda di trasporto pubblico locale sia ferroviario sia su gomma, sebbene in crescita rispetto al 2021, rimane tuttavia ancora inferiore rispetto al 2019.

Dall'altro lato, l'esercizio ha risentito del rincaro dei prezzi energetici e dell'incremento dell'inflazione – specialmente su alcuni componenti chiave nel settore delle infrastrutture – che, nonostante avessero già iniziato a manifestarsi negli ultimi mesi del 2021, sono stati acuiti delle gravi incertezze legate al protrarsi del conflitto tra Russia e Ucraina scoppiato il 24 febbraio 2022.

In questo contesto, il Gruppo FNM si è confermato resiliente e capace di affrontare i cambiamenti di mercato preservando il suo ruolo di operatore di mobilità integrato e sostenibile, *leader* in Lombardia, e di abilitatore dello sviluppo territoriale, garantendo le connessioni e rispondendo ai cambiamenti delle esigenze di mobilità delle persone.

Nonostante i problemi riscontrati sulla catena di approvvigionamento, che hanno determinato ritardi anche nelle consegne di nuove flotte, nel 2022 il Gruppo FNM ha perseguito il raggiungimento dei propri obiettivi strategici grazie al rinnovo della flotta di RoSCo, con l'immissione in servizio di 4 nuovi convogli TILO e il *revamping* dei rotabili TAF, oltre che all'ammodernamento della flotta di autobus con 84 nuovi bus.

FERROVIENORD, ha curato inoltre la fornitura di 47 nuovi convogli (portando a 86 il numero dei treni consegnati) per conto di Regione Lombardia nell'ambito del programma pluriennale di rinnovo del materiale rotabile concesso in uso a Trenord.

Quanto alla gestione dell'infrastruttura autostradale di MISE, è stata completamente aperta al traffico la riqualifica a viabilità con caratteristiche autostradali della S.P. 46 Rho-Monza; proseguono invece i lavori per la riqualifica strutturale e l'adeguamento sismico del ponte sul fiume Po lungo la A7. Si rileva inoltre che nel primo semestre dell'anno è stato dato avvio al il progetto per la realizzazione di cinque stazioni di rifornimento ad idrogeno in corrispondenza di altrettante aree dismesse lungo l'infrastruttura autostradale di MISE, che ha ottenuto dall'Unione Europea un finanziamento a fondo perduto di 13,7 milioni di Euro nell'ambito del bando europeo "*CEF Transport 2021 for Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF)*", in considerazione del contributo alla decarbonizzazione della rete dei trasporti. Si tratta della prima fase di un progetto modulare che mira a creare la prima rete di rifornimento di idrogeno autostradale d'Italia, coerente con la strategia del Gruppo che mira a promuovere il processo di transizione energetica grazie all'introduzione dell'idrogeno quale combustibile a basso impatto ambientale.

Come è noto, l'iniziativa iconica in questo ambito lanciata con il Piano Strategico 2021-2025 è il progetto H2iseO per la decarbonizzazione della Valcamonica, che vedrà il primo treno alimentato ad idrogeno disponibile nel 2023 per l'esecuzione delle prime corse di prova e nel 2024 la consegna dei 6 treni per l'avvio del servizio commerciale. Nel 2022 il Gruppo FNM si è dedicato all'implementazione del progetto con la costituzione di FNM Power, che sarà attiva nell'ambito degli impianti di produzione e distribuzione di idrogeno, all'autorizzazione dell'impianto di produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno di Iseo e all'avvio della costruzione dell'impianto di manutenzione dei treni a idrogeno di Rovato. Al momento è inoltre in atto il processo autorizzativo per l'impianto mobile di rifornimento di Rovato. Si rileva che Regione Lombardia ha reso disponibili 80,1 milioni di Euro per il finanziamento delle infrastrutture relative al progetto, attraverso il Contratto di Programma di Ferrovienord ed ha presentato istanza di finanziamento al Ministero per accedere alle risorse previste dal PNRR.

Nell'ambito del progetto FILI di riqualificazione urbana, ed in particolare per quanto riguarda lo sviluppo della piattaforma a copertura dei binari dalla stazione di Cadorna al ponte di Via Mario Pagano, nel cuore di Milano, nel 2022 è giunta una proposta di partenariato pubblico privato da un gruppo finanziario internazionale, che è stata valutata positivamente in termini di rilevanza e coerenza rispetto agli obiettivi strategici del Gruppo, ed è stata trasmessa per competenza a Regione Lombardia per la promozione di un accordo di programma finalizzato al completamento del processo valutativo.

Quanto allo sviluppo dei terminali logistici, nonostante nel 2022 si sia registrato un rallentamento rispetto alle aspettative di crescita a causa di alcuni problemi sull'infrastruttura internazionale e nazionale, si prevede che gli interventi mirati all'allungamento dei binari previsti nel 2023

permetteranno di gestire treni più lunghi e dunque di incrementare la competitività del Terminal di Sacconago.

Sempre con riferimento all'implementazione del Piano Strategico, e nello specifico allo sviluppo di servizi intermodali e digitali di mobilità, nel 2022 si sono intensificate le attività di organizzazione di soluzioni *on-demand*, rese disponibili sulla piattaforma *FlexyMob*, per rispondere ai bisogni di mobilità espressi dalla domanda, in relazione specifica a poli generatori/aggregatori o eventi di vario genere (*commuting*, fiere, concerti, eventi sportivi, etc.).

Dal punto di vista contrattuale, il 2022 è stato caratterizzato dal rinnovo per il periodo 2023-2027 del Contratto di Servizio tra Ferrovienord e Regione Lombardia nell'ambito della concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, mentre il Contratto di Servizio tra Trenord e Regione Lombardia, scaduto a fine 2020, è stato prorogato ulteriormente al 31 luglio 2023. Alla luce della sentenza del TAR del Piemonte n. 24/2023 che ha respinto il ricorso di MISE contro le delibere dell'ART in materia tariffaria, MISE ha avviato l'*iter* di approvazione del nuovo Piano Economico Finanziario che recepisce integralmente le indicazioni della delibera ART 69/2019, in particolare in materia di efficientamento e gli effetti della traslazione del periodo regolatorio tariffario 2020-2024. Quanto al TPL su gomma, nelle more del lancio delle gare per l'aggiudicazione delle nuove concessioni/contratti di servizio, le concessioni/contratti di servizio esistenti di FNMA attualmente scadono al 31 dicembre 2023, mentre è ancora in sospeso la proroga di contratti di servizio in capo ad ATV scaduti a fine 2022.

Grazie alle azioni intraprese, nel 2022 il Gruppo FNM ha rafforzato il percorso di gestione delle tematiche ESG ottenendo risultati significativi ed in coerenza con gli obiettivi stabiliti dal Piano strategico 2021-2025, tra cui la riduzione di oltre il 7% a 68,4 ton CO₂ eq/M€ delle emissioni di CO₂ *Scope 1* e *Scope 2* rispetto al 2021. L'utilizzo di energia rinnovabile per i servizi si è invece ridotta dal 51% nel 2021 al 47% nel 2022 prevalentemente a causa del crescente utilizzo di energia elettrica, attribuibile in particolare ai consumi di MISE che nel 2022 sono considerati per 12 mesi a fronte di 10 mesi nell'anno precedente, in parte compensati da minori consumi per servizi lungo l'infrastruttura ferroviaria gestita. E' da segnalare che FNM ha intrapreso il percorso di definizione dei *target* di riduzione delle emissioni GHG (*Green House Gas*) basati su un calcolo scientifico con l'adesione al SBTi (*Science Based Target initiative*) per allinearsi agli obiettivi dell'Accordo di Parigi. L'attività quest'anno è stata implementata con il calcolo delle emissioni indirette di *Scope 3* che vengono generate dalla catena del valore di FNM. A conferma dell'impegno nella propria strategia di sostenibilità, ancora una volta, il Gruppo FNM ha rinnovato l'adesione ai 10 principi fondanti del *Global Compact* nelle aree dei diritti umani, delle condizioni di lavoro, dell'ambiente e della lotta alla corruzione, con l'obiettivo di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di

sviluppo sostenibile (SDGs) definiti dall'ONU e per la prima volta ha richiesto volontariamente la valutazione dell'*ESG Risk Rating*. In particolare, il Gruppo FNM ha ottenuto da Morningstar Sustainalytics un punteggio pari a 7,4, posizionandosi tra le 50 società *top rated* in tutto il mondo ed al 4° posto tra quelle attive nel settore delle infrastrutture di trasporto.

Con particolare attenzione alle persone che costituiscono la comunità aziendale, anche nel 2022 il Gruppo FNM si è dedicato ad un progetto di evoluzione del sistema di *welfare* aziendale quale elemento distintivo e strategico per garantire la sostenibilità sociale del Gruppo. Un nuovo modo di “guardare” alle persone, valorizzarle, rispondere ai loro bisogni, migliorando il benessere individuale e organizzativo, e facendo leva sul senso di identificazione e appartenenza.

Inoltre, FNM si è attivata per dare il proprio contributo alla transizione ecologica e digitale attraverso progetti di valenza sociale a partire dalla mobilità sostenibile: nel 2022 si è concluso lo sviluppo di una fondazione d'impresa come strumento di studio, ricerca, innovazione, *education* e valorizzazione del patrimonio storico.

Nonostante le incertezze che hanno caratterizzato l'anno appena trascorso, l'esercizio si è chiuso con risultati in crescita, in linea con le aspettative, e una struttura finanziaria solida, che vede il rapporto PFN Rett. / EBITDA in riduzione a 4,0 da 4,6 nel 2021, coerente con il profilo *investment grade*, a supporto dei futuri piani di crescita. Sulla base di tali risultati, il Consiglio di Amministrazione propone all'Assemblea del prossimo 21 aprile un dividendo unitario di 0,023 Euro, confermando una politica di remunerazione degli azionisti attrattiva e sostenibile nel tempo.

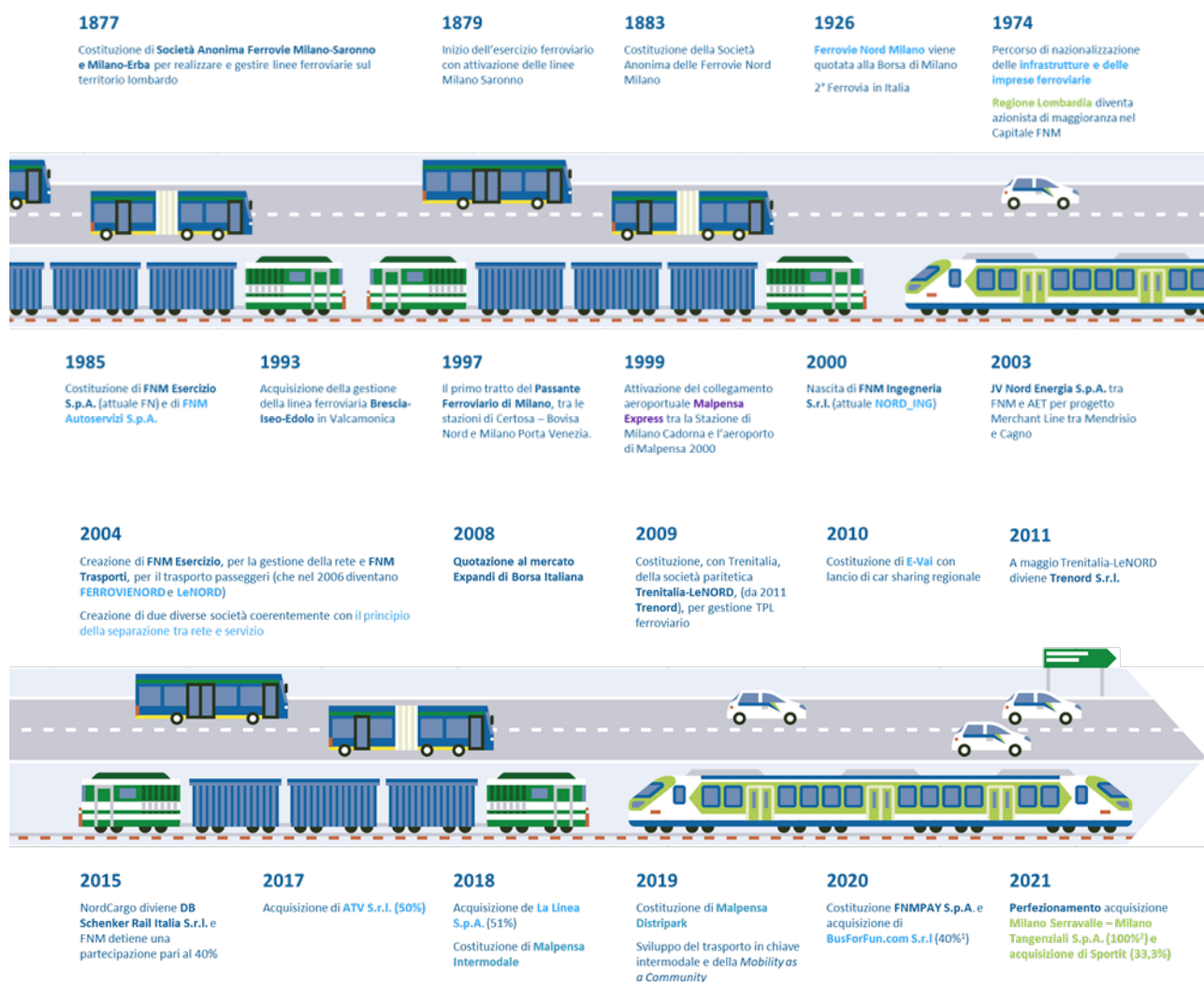
2 VISION

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

3 MISSION

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

4 STORIA



1 Acquisita partecipazione del 24,7%, successivamente incrementata al 40% nel dicembre 2021, in seguito alla sottoscrizione di un aumento di capitale sociale da parte di FNM S.p.A.

2 Acquisizione di una quota del 13,6% da ASTM il 29 luglio 2020 e di una quota dell'82,4% da Regione Lombardia il 26 febbraio 2021, data da cui MISE è consolidata nel bilancio FNM. La partecipazione in MISE è aumentata al 100% a seguito della liquidazione dei soci di minoranza nel 2022.

5 INDICATORI SIGNIFICATIVI DELL'ESERCIZIO

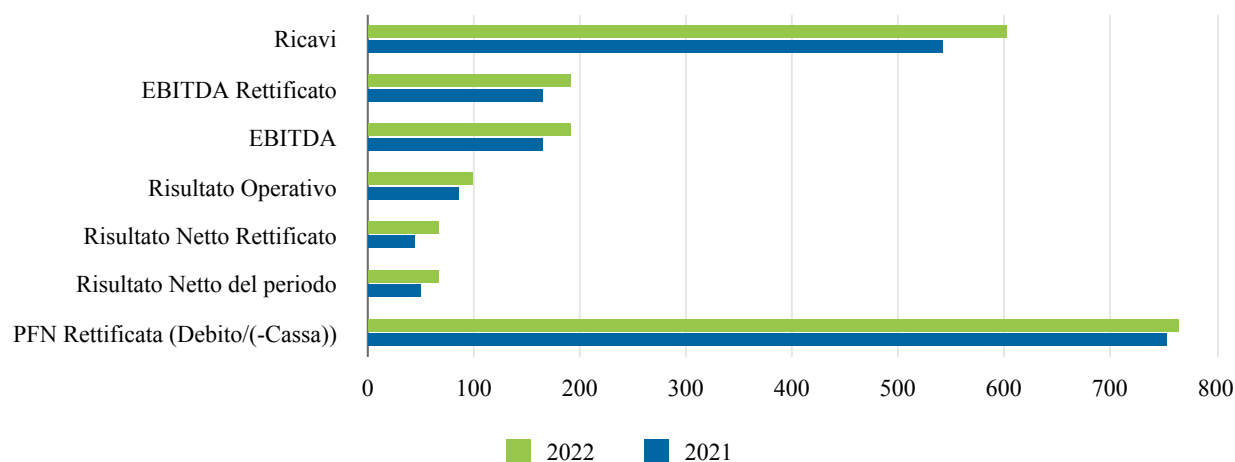
5.1 GRUPPO FNM

Importi in milioni di Euro	2022	2021	Variazione	Variazione %
Ricavi*	605,4	543,7	61,7	11,3 %
Ebitda rettificato*	193,1	165,3	27,8	16,8 %
Ebitda*	193,1	165,7	27,4	16,5 %
Risultato operativo*	101,1	86,0	15,1	17,6 %
Risultato Ante imposte*	97,0	64,7	32,3	49,9 %
Risultato netto rettificato*	68,8	45,6	23,2	50,9 %
Risultato netto dell'esercizio*	69,6	50,7	18,9	37,3 %
Patrimonio netto (A)	306,9	228,3	78,6	34,4 %
Posizione finanziaria netta (Cassa) (B)	724,6	697,2	27,4	3,9 %
Posizione finanziaria netta rettificata (Debito/ (-Cassa))	766,9	755,6	11,3	1,5 %
Capitale investito netto (A+B)	1.031,5	925,5	106,0	11,5 %
Capitalizzazione di mercato al 31.12	184,6	267,0	(82,4)	-30,9 %
Investimenti*	634,0	417,9	216,1	51,7 %

* I valori dell'esercizio 2021 considerano il consolidamento di MISE dal 1° gennaio 2021.

Capitalizzazione di Borsa al 31.12.2022: 184,6 milioni di Euro

Al 31.12.2021: 267,0 milioni di Euro



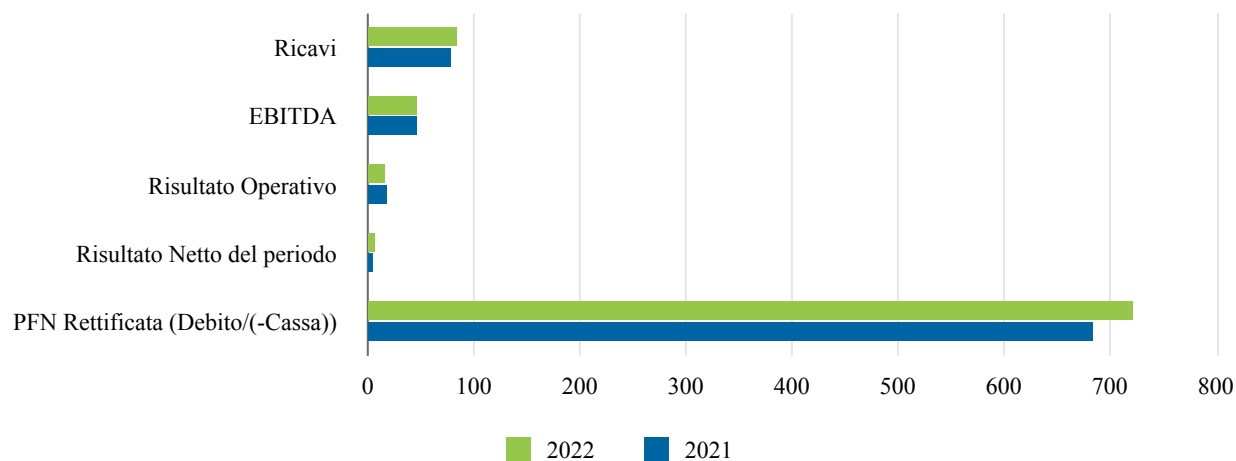
Credit Ratings¹

Moody's	
Long term	Baa3
Outlook	stable
Data di assegnazione	25 gennaio 2021
Fitch	
Long term	BBB
Outlook	stable
Data di assegnazione	20 dicembre 2021

¹ Successivamente alla data di assegnazione, i *credit ratings* riportati in tabella sono stati confermati dalle agenzie di *rating* a seguito delle valutazioni di credito periodiche.

5.2 FNM S.p.A.

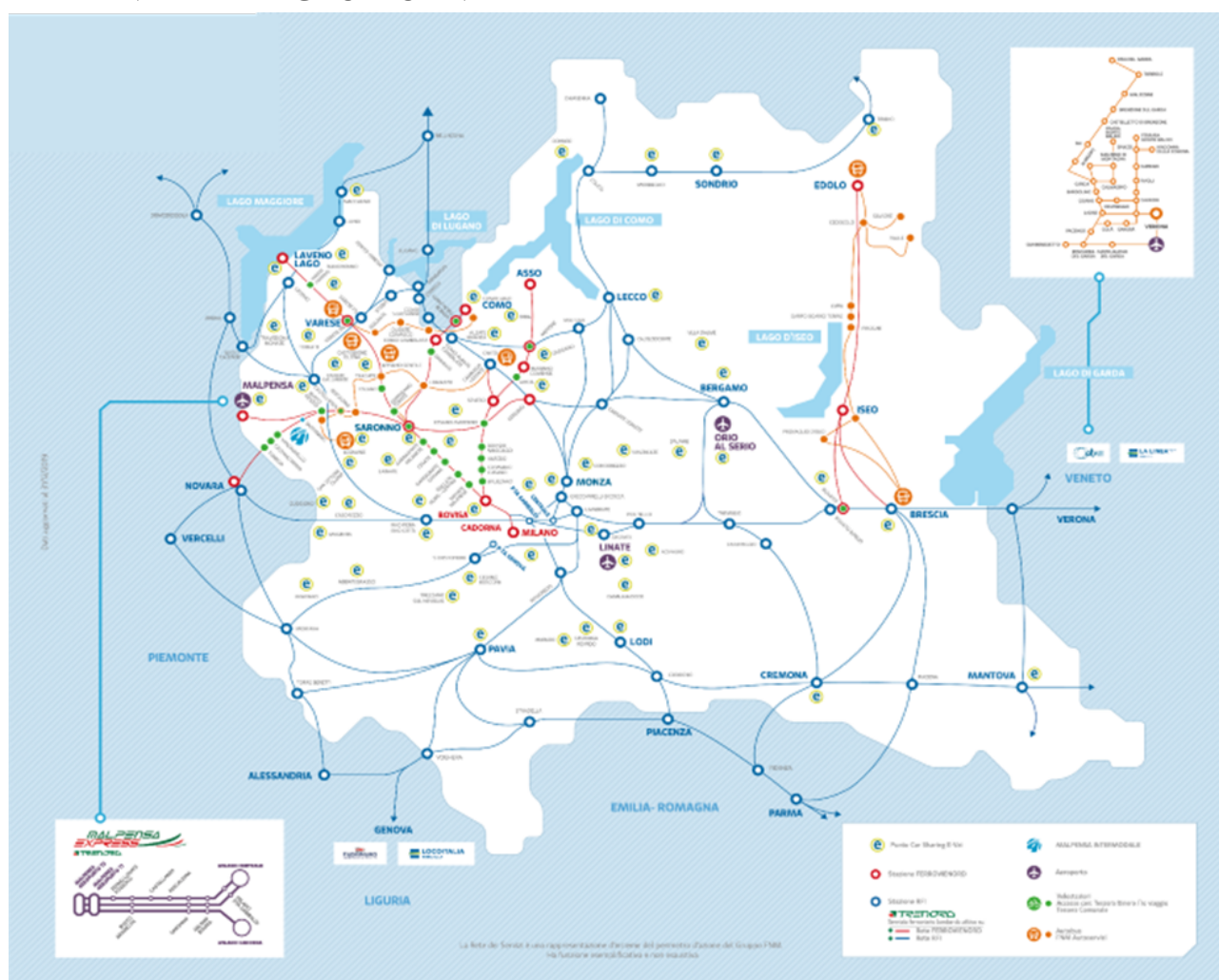
Importi in migliaia di euro	2022	2021	Variazione	Variazione %
Ricavi	84,2	79,0	5,2	6,6 %
Ebitda	47,3	47,9	(0,6)	-1,3 %
Risultato operativo	17,3	18,8	(1,5)	-8,0 %
Utile netto	8,00	5,40	2,60	48,1 %
Patrimonio netto (A)	413,1	405,0	8,1	2,0 %
(Posizione finanziaria netta)/Indebitamento finanziario netto (B)	721,8	684,3	37,5	5,5 %
Capitale investito netto (A+B)	1.134,9	1.089,3	45,6	4,2 %
Investimenti	51,8	29,8	22,0	73,8 %



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

LE ATTIVITA' DEL GRUPPO FNM



98

Treni di proprietà



702

Flotta autobus



124

Stazioni



330 km

Rete ferroviaria
FERROVIENORD

180 km

Rete autostradale



2.200

Treni al giorno
TRENORD

STRUTTURA SOCIETARIA

	Società consolidate integralmente	Società valutate con il metodo del patrimonio netto
 Ro.S.Co & Services <ul style="list-style-type: none"> Locazione materiale rotabile nel trasporto pubblico locale (TPL) e trasporto merci (primariamente Trenord e DB Cargo) Fornitura di servizi amministrativi verso le società partecipate e gestione del patrimonio immobiliare del Gruppo Sviluppo di piattaforme digitali complementari in ottica MaaC 	 100%  100%  100%	 50%  40% ¹  40% ¹  33% ¹  40% ²  60%  58%
 Infrastruttura ferroviaria <ul style="list-style-type: none"> Gestione dell'infrastruttura ferroviaria in Lombardia sulla base di una concessione fino al 31 ottobre 2060 Gestione terminal intermodale e sviluppo immobiliare nel settore della logistica 	 100%  100%  100% ²  100% ²	
 Mobilità passeggeri su gomma <ul style="list-style-type: none"> Gestione TPL su strada in tre province in Lombardia (Varese, Brescia and Como) attraverso FNM Autoservizi; ed in Veneto (Verona, Venezia e Legnago ed extraurbano nella provincia di Verona) attraverso ATV e La Linea Noleggio con conducente e corse sostitutive per conto di Trenord attraverso Martinibus e FNMA Servizio di car sharing elettrico (E-Vai) 	 100%  50%  50.3%  51% ⁴  100% ⁴  100%	Omnibus Partecipazioni 50% ³ 
 Autostrade <ul style="list-style-type: none"> Gestione dell'infrastruttura autostradale sulla base di una concessione in scadenza nel 2028 	 100%  100%	 36.7%  22.5%

1. Società 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 Distripark è in fase di *start-up*.

3. Società operante nella mobilità passeggeri su gomma ma considerata nel segmento Ro.S.Co. ai fini della preparazione del bilancio.

4. Società classificate come «Attività in discontinuità» secondo l'IFRS 5 in seguito a delibera del CdA di FNM che in data 20 luglio 2022 ha approvato la cessione delle quote in La Linea S.p.A. e Martini Bus S.r.l.

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

6.1 RO.S.CO. & SERVICES

La capogruppo FNM S.p.A. (o FNM) acquista e noleggia direttamente il materiale rotabile alle sue partecipate operanti nel settore TPL (Trasporto Pubblico Locale) e del trasporto merci, primariamente Trenord e DB Cargo Italia, svolgendo funzione di *Rolling Stock Company* (di seguito "**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, per ulteriori dettagli fare riferimento al paragrafo 6.5. DB Cargo Italia (partecipata al 40% da FNM S.p.A. con DB Cargo Italy S.r.l.) offre servizi di logistica e movimentazione delle merci principalmente in

Italia e sulla rete infrastrutturale gestita da Rete Ferroviaria Italiana (RFI), servendosi di una flotta di 42 locomotive elettriche e diesel.

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

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 in sostituzione degli attuali treni a motore diesel. 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 per le prime corse di prova entro il 2023. L'avvio del servizio commerciale per i primi 6 convogli è previsto entro il 2024. Entro il 2025 è prevista anche l'estensione dell'idrogeno come combustibile per il trasporto su gomma, a partire dai circa 40 mezzi gestiti in Valle Camonica da FNMA.

Sempre nell'ambito del progetto H2iseO, si prevede la realizzazione di impianti per la produzione di idrogeno, destinati inizialmente ai nuovi convogli. In tal senso, 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.), che sarà attiva nell'ambito degli impianti di produzione e distribuzione di idrogeno, anche con riferimento alla successiva fase operativa. Nel corso del 2022 è stato autorizzato l'impianto di produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno di Iseo; è stata avviata la costruzione dell'impianto di manutenzione dei treni a idrogeno di Rovato ed è al momento in atto il processo autorizzativo per l'impianto mobile di rifornimento di Rovato. Si rileva che Regione Lombardia, con DGR n. 7328 del 14 novembre 2022, ha reso disponibili 80,1 milioni di Euro per il finanziamento delle infrastrutture relative al progetto attraverso il Contratto di Programma di FERROVIENORD ed ha presentato istanza di finanziamento al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per accedere alle risorse previste dal PNRR (misura M2C2, investimento 3.4 *“Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario”*). A febbraio 2023 FERROVIENORD ha pubblicato quattro bandi per la realizzazione degli impianti di produzione e distribuzione per rifornimento dei treni e bus ad idrogeno e per la realizzazione di interventi di adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria a Edolo e Brescia Borgo San Giovanni, mirati a permettere il rifornimento e la sosta dei treni. Si prevede che l'intero progetto sarà completato entro il 2025, e in ogni caso entro le tempistiche previste dal PNRR.

L'investimento totale è stimato in circa 300 milioni di Euro, di cui oltre 165 milioni di Euro per i treni, finanziato per 80,1 milioni di Euro con fondi resi disponibili da Regione Lombardia attraverso

il Contratto di Programma di FERROVIENORD, per 82,6 milioni di Euro apportati da FNM S.p.A. per l'acquisto dei treni e, per la definizione della copertura della parte rimanente, si è in attesa del decreto di assegnazione delle risorse previste dal PNRR.

FNM S.p.A. fornisce inoltre servizi amministrativi alle proprie partecipate, gestisce il proprio patrimonio immobiliare ed è coinvolta, insieme alla controllata FERROVIENORD, nello sviluppo **progetto FILI** dedicato alla riqualificazione dei principali centri di connessione di FERROVIENORD sull'asse Milano-Malpensa, come meglio descritto al paragrafo 14.

In coerenza con il Piano Strategico 2021-2025, nell'ambito del *pillar* Persone/Comunità, FNM è attiva anche nello sviluppo di piattaforme digitali complementari che, congiuntamente ai servizi di trasporto offerti dal Gruppo, consentano l'implementazione della Mobilità come paradigma strategico comunitario (*Mobility as a Community* o *MaaC*) quale strumento abilitante della nuova mobilità digitale incentrato sulle esigenze di mobilità 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. (di seguito "**FNMPAY**"), partecipata interamente da FNM S.p.A., attiva nell'ambito dei servizi di pagamento digitali per svolgere in primo luogo servizi di *acquiring* (accettazione di pagamenti tramite POS fisico/virtuale) focalizzandosi dapprima sulle società *captive* del Gruppo.

Nell'ambito dello sviluppo della strategia *MaaC* rientrano le partecipazioni in Busforfun.Com S.r.l. ("**Busforfun**") e Sportit S.r.l. ("**Sportit**"). Busforfun, di cui FNM S.p.A. detiene attualmente il 40% del capitale sociale, è una *startup* che sviluppa soluzioni innovative di trasporto su gomma, capaci di rispondere alle nuove esigenze di mobilità, sia delle persone (B2C) sia delle aziende (B2B), proponendosi come *mobility partner* con una soluzione di trasporto verde e condiviso. Sportit, di cui FNM S.p.A. nel dicembre 2021 ha acquisito una quota del 33,3%, è una 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.

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. La società è stata pertanto posta in liquidazione a far data dal 10 gennaio 2023.

6.2 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Il Gruppo è attivo nella gestione delle infrastrutture ferroviarie in Lombardia attraverso FERROVIENORD S.p.A. (FERROVIENORD), alla quale è affidata la gestione e manutenzione di una rete ferroviaria di 330 km, divisa tra i rami Milano (222 km) e Iseo (108 km), sulla base della concessione con scadenza 31 ottobre 2060 (la "**Concessione**"), del contratto di programma per gli investimenti (il "**Contratto di Programma**") e del contratto di servizio per la gestione (il "**Contratto di Servizio**"), entrambi con scadenza nel 2027, sottoscritti con Regione Lombardia. Inoltre, FERROVIENORD si avvale dei servizi resi da NORD_ING S.r.l. per l'attività di progettazione, nonché il supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti sulla rete.

Per quanto attiene alla **Concessione**, con Delibera della Giunta Regionale n. X/4823 del 15 febbraio 2016, Regione Lombardia ha disposto il rinnovo della Concessione a FERROVIENORD 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 ed ammodernamento della rete, la gestione della circolazione e l'allocazione della capacità. Al concessionario spettano inoltre i compiti di acquisizione e gestione in via non esclusiva della flotta necessaria a svolgere i servizi ferroviari e la valorizzazione del patrimonio ferroviario incluso quello di valenza storica. Al concessionario sono altresì assegnati i compiti regolamentati da Contratto di Programma, Contratto di Servizio o altro provvedimento amministrativo, che costituiscono gli atti contrattuali di implementazione dei principi e degli obblighi contenuti nella Concessione.

Il **Contratto di Servizio** disciplina le specifiche condizioni ed i termini, anche economici, dello svolgimento dell'attività di gestione e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura ferroviaria, nonché delle attività riguardanti l'acquisto e la gestione del materiale rotabile messo a disposizione delle imprese ferroviarie per conto di Regione da parte di FERROVIENORD, in coerenza con i principi e gli obblighi stabiliti nella Concessione. In particolare, il Contratto di Servizio prevede un corrispettivo finalizzato alla compensazione delle voci di costo che la legge non destina ad essere coperte dai canoni pagati dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura. Nel dicembre 2022, il Contratto di Servizio in scadenza al 31 dicembre 2022 è stato rinnovato per il periodo 1 gennaio 2023 - 31 dicembre 2027 alle condizioni descritte al paragrafo 9.2.

Il **Contratto di Programma** è volto a disciplinare il quadro programmatico degli investimenti relativi al rinnovo, ampliamento e ammodernamento infrastrutturale e tecnologico nonché agli interventi di manutenzione straordinaria della rete infrastrutturale gestita da FERROVIENORD, in coerenza con la programmazione regionale dei servizi ferroviari, nonché le modalità di gestione finanziaria di tali interventi. In particolare, FERROVIENORD è chiamata allo svolgimento dei seguenti compiti: (i) progettazione e realizzazione delle opere necessarie allo sviluppo, al potenziamento nonché al miglioramento dei livelli di sicurezza della rete ferroviaria regionale e (ii) svolgimento delle attività di manutenzione straordinaria necessarie al mantenimento in esercizio in condizioni di sicurezza e affidabilità della rete stessa.

La copertura finanziaria delle attività in oggetto deriva in massima parte da risorse di provenienza comunitaria, statale e regionale, erogate da Regione Lombardia a favore di FERROVIENORD mediante il rimborso dei costi sostenuti, coerentemente con lo stato di avanzamento dei lavori, ed il rimborso forfettario delle c.d. “spese tecniche” e delle “spese generali” calcolate in misura percentuale rispetto al valore delle opere ed all’importo dei lavori.

In data 28 luglio 2016 – a seguito della Delibera di Giunta Regionale n. X/5476 del 25 luglio 2016 – è stato sottoscritto il nuovo “*Contratto di Programma per gli investimenti e le manutenzioni straordinarie sulla rete ferroviaria regionale in concessione a FERROVIENORD S.p.A. tra Regione Lombardia e FERROVIENORD S.p.A. relativo al periodo 28/07/2016 - 31/12/2022*” (poi esteso al 31 dicembre 2027). Il Contratto di Programma definisce:

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

Ai sensi dell’art. 7, comma b), del Contratto di Programma - che prevede “*l’aggiornamento dello stesso qualora Regione ravvisi la necessità di modificare il Programma degli interventi, riconosciuti necessari in accordo tra le Parti, o in conseguenza della disponibilità di nuove risorse finanziarie*” – nel periodo 2017-2021 sono intervenuti cinque aggiornamenti del programma degli interventi², che recepiscono tra l’altro il c.d. “*PIANO MARSHALL*” - *PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI PER LA RIPRESA ECONOMICA*, approvato da Regione Lombardia nel 2020, volti a

² DGR n. 7645 del 28 dicembre 2017, DGR n. 383 del 23 luglio 2018, DGR n. XI/2054 del 31 luglio 2019, DGR n. XI-4010 del 14 dicembre 2020 che recepisce in particolare il c.d. “PIANO MARSHALL” - *PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI PER LA RIPRESA ECONOMICA*, approvato da Regione Lombardia con DGR n. 3531 del 5 agosto 2020 e aggiornato con DGR n. 3749 del 30 ottobre 2020 e, infine, DGR n. XI/5589 del 23 novembre 2021.

migliorare ulteriormente la sicurezza e la regolarità del servizio, a potenziare l'infrastruttura ed a rinnovare gli impianti. In particolare, gli interventi di potenziamento infrastrutturale includono la realizzazione del collegamento ferroviario della stazione di Malpensa T2 con la linea RFI del Sempione, l'attivazione dei treni a idrogeno per la linea Brescia-Iseo-Edolo, nonché il raddoppio selettivo e le sistemazioni degli incroci lungo la direttrice Varese-Laveno.

Al 31 dicembre 2022, le risorse finanziarie complessive allocate al Contratto di Programma erano pari a 1.553 milioni di Euro, inclusi i seguenti aggiornamenti approvati nell'anno appena trascorso:

Sesto aggiornamento del Contratto di Programma

Con D.G.R. n. XI/6047 del 1 marzo 2022 la Regione, nell'ambito del “*Programma degli interventi per la ripresa economica*”, ha approvato, tra gli altri, lo stanziamento di risorse aggiuntive per alcune opere inserite nella programmazione del Contratto di Programma. In particolare:

- 11,0 milioni di Euro per l'intervento “Nodo di Bovisa”;
- 10,0 milioni di Euro per l'intervento “Adeguamento impianti con realizzazione kit incroci, sottopasso di stazione, sistemazione banchine e pensiline (Castegnato) e potenziamento infrastrutturale connesso all’attivazione dei treni ad idrogeno”;
- 1,67 milioni di Euro per l'intervento “Completamento sostituzione apparati ACEI e centralizzazione con installazioni di ACC-M – rete Milano e interventi sulla rete per stabilizzazione orario”.

Con D.G.R. N° XI / 7328 del 14 novembre 2022 Regione Lombardia ha approvato il sesto “*Aggiornamento del Contratto di Programma per gli investimenti e le manutenzioni straordinarie sulla Rete in concessione sottoscritto il 28 luglio 2016 e aggiornato il 28 dicembre 2017, il 23 luglio 2018, il 31 luglio 2019, 14 dicembre 2020, il 23 novembre 2021 e il 1 marzo 2022 (L.R.N. N.6/2012). Modifiche alla D.G.R. N. XI/6047/2022 del 01/03/2022 - Piano Lombardia - Programma degli interventi per la ripresa economica*”, che prevede in particolare:

- il “congelamento” di alcuni progetti allo scopo di spostare le relative risorse (per 106,4 milioni di Euro) su altri progetti prioritari - in fase di approvazione o di indizione di gara o di esecuzione - per far fronte, come richiesto da FERROVIENORD, all’aumento dei relativi fabbisogni finanziari, derivante dall’incremento dei costi dei materiali di costruzione e dall’aggiornamento straordinario dei prezzari di riferimento;
- lo stanziamento di 35,0 milioni di Euro (7,0 milioni di Euro per 5 anni) per interventi di manutenzione straordinaria per il periodo 2023-2027.

Infine, ai sensi di quanto previsto dalla convenzione e dal contratto di servizio, FERROVIENORD provvede per conto di Regione Lombardia all’acquisto, gestione, manutenzione e custodia del

materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale a fronte del pagamento di una commissione stabilita nella misura dell'1% dell'importo dei contratti di fornitura di treni come remunerazione degli oneri per spese generali di gestione commessa.

Il programma di rinnovo del materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032 di Regione Lombardia in corso di attuazione prevede l'immissione in servizio di 222 nuovi convogli entro il 2025, grazie a uno stanziamento complessivo di 1,740 miliardi di Euro ed è stato oggetto di aggiornamenti nel corso degli anni come illustrato di seguito:

Mandato di Acquisto Originario

Con Delibera della Giunta Regionale n. X/6932 del 24/7/2017 "*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*" Regione Lombardia ha autorizzato FERROVIENORD ad acquistare 161 nuovi convogli (100 elettromotrici ad alta capacità da destinare alle linee ad alta frequentazione, 31 elettromotrici a media capacità da destinare alle linee a media frequentazione e 30 automotrici diesel da destinare alle linee non elettrificate) entro il 2025, trovando copertura nell'importo complessivo di 1,607 miliardi di Euro garantiti da Regione Lombardia³. Per la fornitura dei convogli, a seguito di processo di gara, FNM, per conto di FERROVIENORD, ha sottoscritto tre accordi quadro rispettivamente con HITACHI RAIL ITALY S.p.A. ("Hitachi"), ALSTOM FERROVIARIA S.p.A. ("Alstom") e STADLER BUSSNANG AG ("Stadler").

In relazione alla strategia finanziaria, necessaria a coniugare l'esigenza temporale di acquisizione dei nuovi treni entro il 2025 con i flussi finanziari autorizzati da Regione Lombardia nell'ambito del "*Programma di acquisto materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032*" si ricorda che nel 2018 FERROVIENORD e Cassa Depositi e Prestiti ("CDP") avevano sottoscritto un finanziamento di 650 milioni di Euro, con provvista concessa dalla Banca Europea degli Investimenti ("BEI"). In considerazione dell'ammontare delle risorse stanziato da Regione Lombardia, che consentono di garantire l'allineamento con i cronoprogrammi delle forniture in corso senza la necessità di chiedere l'erogazione di alcun finanziamento, con decorrenza 6 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 2 agosto 2022 "*Programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio*

³ L'allegato A, parte prima, della Delibera del 24 luglio 2017 - n. X/6932, definisce il quadro delle risorse per un importo complessivo 1,607 miliardi di Euro, disponibile subordinatamente all'approvazione della legge di assestamento 2017-2019 (di cui al p.d.l. 358/2017), sul Bilancio 2017-2019 e sui Bilanci dal 2020 al 2032.

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”.

Con D.G.R. n. 7207 del 24 ottobre 2022, Regione Lombardia ha rideterminato il costo del programma di rinnovo della flotta in Euro 1,389 miliardi di Euro al fine di tener conto dei ribassi d'asta sulle forniture nonché dell'avvenuta cancellazione volontaria del finanziamento con CDP inizialmente previsto. Contestualmente è stato approvato il nuovo schema di Convenzione Attuativa, sottoscritta in data 27 ottobre 2022 da FERROVIENORD.

Mandato di Acquisto Integrativo

Con Delibera della Giunta Regionale n. XI/1619 del 15/5/2019 Regione Lombardia ha autorizzato FERROVIENORD ad acquistare ulteriori 15 convogli (5 convogli ad alta capacità della tipologia "Rock" da destinare alle linee a media frequentazione e 10 convogli a media capacità della tipologia "Pop" da destinare alle linee ad alta frequentazione), avvalendosi della cessione del contratto di fornitura rispettivamente con Hitachi e ALSTOM da Trenitalia S.p.A.. Le risorse a copertura dell'investimento si sono rese disponibili grazie alle economie sulle prime due gare aggiudicate da FNM⁴.

Piano Marshall

Con la Delibera di Giunta Regionale n. XI/3531 del 5 agosto 2020 *"Programma degli interventi per la ripresa economica"* (c.d. "Piano Marshall"), Regione Lombardia ha previsto nell'Allegato 3 un finanziamento di 351 milioni di Euro per l'intervento *"Acquisizione treni per potenziamento servizio sulla direttrice Milano/Sondrio/Tirano e Milano/Aeroporti"*, con obiettivo di messa in servizio dei treni in tempo utile per le Olimpiadi Invernali di Milano-Cortina del 2026.

Con la Delibera di Giunta Regionale n. XI/4421 del 17/03/2021 "PROGRAMMA DI ACQUISTO DI MATERIALE ROTABILE PER IL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE: MANDATO DI ACQUISTO PER N. 46 TRENI CON RISORSE PER LA RIPRESA ECONOMICA (L.R. 9/2020)", Regione Lombardia ha dato mandato a FERROVIENORD di procedere all'acquisto delle seguenti tipologie di convogli a valersi sugli Accordi Quadro in essere: n. 10 Caravaggio Hitachi da destinare al servizio aeroportuale per Malpensa (c.d. "Malpensa Express"); n. 20 Donizetti Alstom da destinare al servizio della direttrice Milano/Sondrio/Tirano (c.d. "Valtellina"); n. 16 Caravaggio Hitachi da destinare al servizio aeroportuale per Bergamo (c.d. "Orio al Serio").

⁴ La Delibera del 15 maggio 2019 – n. XI/1619, approva ad integrazione del programma di acquisto originario, il programma di acquisto integrativo, finanziato mediante i ribassi d'asta dei treni Alta Capacità e Diesel, da realizzarsi operativamente mediante cessione da parte di Trenitalia in favore di Ferrovienord di contratti applicativi di fornitura, scaturenti dagli accordi quadro in capo a Trenitalia, sottoscritti rispettivamente con Alstom Ferroviaria S.p.A. (treni Pop) e Hitachi Rail Italy S.p.A. (treni Rock) in data 3 agosto 2016, aventi ad oggetto, rispettivamente, n. 10 convogli a media capacità della tipologia "Pop" e n. 5 convogli ad alta capacità della tipologia "Rock".

Le tabelle di seguito illustrano l'attuazione al programma di rinnovo del materiale rotabile. Oltre alla fornitura dei treni, i contratti hanno ad oggetto anche la manutenzione programmata di primo livello, la manutenzione correttiva per atti vandalici ed eventi accidentali, oltre alla fornitura della scorta tecnica:

Accordo quadro Hitachi del 12 settembre 2018, durata 8 anni					
fornitura di 120 elettrotreni ad alta capacità tipologia Caravaggio (poi incrementati con ulteriori 8 treni a configurazione corta)					
Contratto applicativo	Quantità	Tipologia treni	Importo (milioni di Euro)	Stato delle consegne	
<i>Primo del 12/09/2018</i>	30	convogli corti a 4 casse	237.5	al 31.12.2022 tutti consegnati	Mandato di acquisto originario
<i>Secondo del 23/11/2020</i>	20	convogli lunghi a 5 casse	186.3	al 31.12.2022 tutti consegnati	
<i>Terzo del 30/09/2021</i>	10 40	convogli corti a 4 casse convogli lunghi a 5 casse	451.8	l'inizio consegne è decorso da febbraio 2023 con ultimazione prevista entro novembre 2024	
<i>Quarto in fase di negoziazione</i>	10	elettrotreni a configurazione lunga (ETR 522)	93.7	consegne da ottobre 2024 a marzo 2025	Piano Marshall
<i>Quinto in fase di negoziazione</i>	16	elettrotreni a configurazione corta (ETR 421)	126.7	consegne da maggio 2025 a dicembre 2025	

Accordo quadro Alstom del 20 novembre 2019, durata 8 anni					
fornitura di 61 elettrotreni a media capacità tipologia Donizetti					
Contratto applicativo	Quantità	Tipologia treni	Importo (milioni di Euro)	Stato delle consegne	
<i>Primo del 20/11/2019</i>	31	convogli media capacità	193.8	al 31.12.2022 consegnati 16 treni; prima consegna giugno 2022, ultima consegna prevista entro aprile 2024	Mandato di acquisto originario
<i>Secondo del 31/03/2021</i>	20	elettrotreni a media capacità (ETR 204)	125	consegne previste da giugno 2023	Piano Marshall

Accordo quadro Stadler del 21 novembre 2018, durata 8 anni					
fornitura di 50 convogli ferroviari a trazione diesel-elettrica tipologia Colleoni					
Contratto applicativo	Quantità	Tipologia treni	Importo (milioni di Euro)	Stato delle consegne	
<i>Primo del 21/11/2018</i>	30	convogli diesel	191.9	al 31.12.2022 consegnati 5 treni; prima consegna agosto 2022, ultima consegna prevista entro marzo 2024	Mandato di acquisto originario

Cessione dei contratti di fornitura da Trenitalia a Ferrovie nord (luglio 2019)					
Contratto	Quantità	Tipologia treni	Importo (milioni di Euro)	Stato delle consegne	
Hitachi per treni Rock	5	convogli ad alta capacità lunghi a 5 casse	45,7	completate a ottobre 2020	Mandato di acquisto integrativo
Alstom per treni Pop	10	convogli a media capacità corti a 3 e 4 casse	60,4	completate a ottobre 2020	

Maggiori approfondimenti circa lo stato di avanzamento delle consegne sono dettagliati al paragrafo 9.2.

Il *segment* include inoltre le attività di gestione del **Terminal intermodale di Sacconago** a Busto Arsizio (VA), nei pressi dell'aeroporto di Malpensa, svolte da Malpensa Intermodale S.r.l.. La società riceve treni completi che gestisce tramite le gru semoventi posizionando le unità di trasporto intermodale nelle allocazioni di deposito, oppure provvede alla diretta consegna al cliente. Il terminal è dotato di due binari operativi con un'estensione pari a circa 48.000 mq e beneficia di un'area per lo sviluppo di servizi e logistica di oltre 200.000 metri quadri.

A Malpensa Distripark S.r.l. è invece 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.

6.3 MOBILITA' PASSEGGERI SU GOMMA

FNM opera nel settore della mobilità su gomma con diverse società a seconda della competenza territoriale o del servizio reso.

In Lombardia FNM Autoservizi S.p.A. (di seguito anche "**FNMA**") è la concessionaria di quote dei servizi di trasporto pubblico su gomma nelle Province di Varese e Brescia ed è titolare in A.T.I. con ASF Autolinee S.r.l. (partecipata al 49% da Omnibus Partecipazioni S.r.l.⁵– 50% di proprietà di FNM S.p.A.) di un Contratto di Servizio per quelli in Provincia di Como. FNMA opera, inoltre, autoservizi sostitutivi del servizio ferroviario per conto di Trenord.

L'attività di TPL nelle province di Varese e Brescia è svolta in regime di Concessione, quella in provincia di Como è regolata da Contratto di Servizio; la controllata opera in regime di proroga degli originari contratti e attualmente la durata è prorogata fino al 31 dicembre 2023. Si evidenzia che, con la Legge Regionale del 25 maggio 2021 n.8 art.30, la Regione Lombardia ha approvato la modifica dell'art. 60 della Legge n. 6/2012 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.

In Veneto, FNM è presente con 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 in base a tre Contratti di Servizio, scaduti il 31 dicembre 2022, ed attualmente in attesa di proroga. 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

⁵ 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.

servizi di trasporto pubblico veronesi⁶, 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.

Allo stato attuale l'Ente di Governo non ha ancora definito il prosieguo delle attività alla conclusione dei 12 mesi successivi alla conclusione del periodo di emergenza. Alla valutazione, su impulso di ATV, anche la possibilità di proroga al 31 dicembre 2026 in applicazione di quanto previsto dall'art.24 c.5bis del DL 4/2022, ovvero in seguito alla presentazione di un piano economico finanziario per gli anni successivi che preveda, tra le altre, significativi investimenti anche in parziale autofinanziamento.

Per quanto concerne la **remunerazione dei servizi pubblici di trasporto locale** svolti da FNMA ed ATV, queste ricevono un corrispettivo pattuito *ex ante* che tiene conto dei proventi tariffari preventivati (tipologia c.d. *Net Cost*), aggiornato a consuntivo in base alla produzione chilometrica effettiva definita dalla programmazione territoriale.

Relativamente ai tre Contratti di Servizio afferenti il bacino del TPL veronese, Regione Veneto definisce ogni anno il livello dei servizi minimi ammessi a contribuzione per ogni contratto/Ente ed il corrispettivo chilometrico per l'esercizio in corso (il parametro utilizzato è Euro/km). Nel corso del 2022 vi sono stati due adeguamenti nel corrispettivo chilometrico riconosciuto a fronte della produzione effettuata: il primo derivante da un finanziamento *una tantum* della Regione Veneto in seguito all'aumento nei costi di trazione (DGR 1012/2022), ed il secondo intervenuto con DGR 1657/2022 in seguito all'adeguamento dei finanziamenti FNT a livello nazionale (dal 2022 al 2025 sono previsti circa 100 milioni di Euro all'anno per il settore). Il modello tariffario è invece basato su classi chilometriche crescenti secondo la distanza percorsa i cui importi unitari sono rimasti sostanzialmente inalterati negli anni. Proprio in tema di adeguamento delle tariffe è in corso una interlocuzione con l'Ente di Governo allo scopo di ottenere un parziale adeguamento degli attuali prezzi dei titoli di viaggio che risalgono al 2012.

Le attività afferenti al TPL lombardo su gomma, anche a causa delle differenti prescrizioni normative dei Contratti di Servizio e delle Concessioni, si contraddistinguono per uno scenario alquanto complesso: (i) con riferimento al Contratto di Servizio di Como, la Deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia TPL di Como-Lecco-Varese n.50 del 3 novembre 2021 prevede la ridefinizione degli adeguamenti dei corrispettivi a seguito di inflazione, valutata attraverso l'indice FOI effettivo fino al limite del 2%; (ii) con riferimento alle Concessioni di Varese

⁶ Nel mese di dicembre 2017 è stato pubblicato il bando a procedura ristretta per la scelta del gestore del trasporto pubblico di Verona e provincia, essenzialmente relativo ai servizi attualmente forniti da ATV, che prevede l'assegnazione di due lotti (uno urbano con servizio aeroporto Catullo, l'altro extraurbano comprensivo del Comune di Legnago). Nel 2018 la società ha presentato ricorso al TAR Veneto contestando sia la tipologia di gara prevista dal bando sia l'articolazione della stessa in lotti. Si è ancora in attesa della fissazione della prima udienza.

e Brescia ad oggi non è previsto alcun adeguamento del contributo a seguito dalle dinamica inflattiva. Relativamente alle tariffe, l'art. 26 c. 1, lett. b) del Regolamento tariffario n. 4 del 10 giugno 2014 prevede che gli adeguamenti tariffari siano definiti con provvedimenti propri degli Enti regolatori, per quanto riguarda i titoli di rispettiva competenza. Inoltre, l'art. 26 c. 2 del medesimo Regolamento stabilisce che gli adeguamenti di competenza degli Enti regolatori sono determinati con provvedimento di norma entro il 15 luglio di ogni anno, con decorrenza dal 1 settembre del medesimo anno. Il comma 3 del medesimo articolo 26 stabilisce inoltre che gli adeguamenti di cui sopra sono calcolati in funzione di un meccanismo automatico di adeguamento annuale composto da due voci: (i) dinamica dei costi generalizzati e di settore ponderati, calcolato ad aprile di ogni anno da Regione Lombardia in base all'indice FOI generale escluso tabacchi; e (ii) quantità e qualità dei servizi misurate attraverso la definizione di idonei indicatori di competenza delle Agenzie del TPL.

La tabella che segue riporta la situazione degli affidamenti esistenti al 31 dicembre 2022, a seguito degli *iter* sopra descritti:

<i>Società</i>	<i>Ente affidante</i>	<i>Strumento giuridico</i>	<i>Sistema di remunerazione</i>	<i>Scadenza</i>	<i>Estensione rete TPL (Km)</i>
FNMA (Varese)	Agenzia TPL Como - Lecco - Varese	Concessione	Net Cost + Tariffa regolata	31/12/2023	223
FNMA (Brescia)	Agenzia TPL Brescia	Concessione	Net Cost + Tariffa regolata	31/12/2023	331
FNMA (Como, ATI con ASF)	Agenzia TPL Como - Lecco - Varese	Contratto di Servizio	Net Cost + Tariffa regolata	31/12/2023	196
ATV (Bacino di Verona)	Provincia di Verona	Contratto di Servizio	Net Cost + Tariffa regolata	31/12/2022	3.828
ATV (Verona)	Comune di Verona	Contratto di Servizio	Net Cost + Tariffa regolata	31/12/2022	417
ATV (Legnano)	Comune di Legnago (VR)	Contratto di Servizio	Net Cost + Tariffa regolata	31/12/2022	32

Infine, si precisa che in relazione alle future scadenze delle gare per l'assegnazione dei servizi di TPL su gomma, occorre rilevare che l'eventuale perdita dei servizi avrebbe un impatto rilevante sui ricavi dell'azienda, ma determinerebbe altresì una proporzionale riduzione dei costi, in quanto sulla base della legislazione vigente, l'azienda subentrante deve farsi carico del personale nonché dei mezzi dedicati al servizio. Gli eventuali depositi di proprietà della società, se presenti, rimarrebbero in proprietà alla medesima, senza obblighi di trasferimento né vincoli di utilizzo in favore del subentrante.

Sempre in Veneto, FNM opera nel settore del trasporto pubblico locale su gomma e del noleggio autobus con conducente per il tramite di La Linea S.p.A ("**La Linea**" – con una quota del 51%) e 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 20 luglio 2022 il CdA di FNM ha deliberato di cedere le

quote azionarie della società La Linea S.p.A. per un importo pari a 5,4 milioni di Euro (valore allineato al valore delle attività e passività iscritte in bilancio, classificate secondo IFRS 5). In data 7 dicembre 2022, è stata sottoscritto con Alilaguna S.p.A., Powerbus S.r.l. ed il Sig. Massimo Fiorese un contratto preliminare per la cessione delle n. 1.611.600 azioni detenute da FNM, rappresentanti il 51% del capitale sociale di La Linea S.p.A.. Come previsto dal suddetto contratto preliminare, in data 16 gennaio 2023 è stata perfezionata la cessione (“Primo Closing”) di n. 893.332 azioni, corrispondenti al 28,27% del capitale sociale. Entro la data del 31 marzo 2023 (“Secondo Closing”), le parti si vincolano a perfezionare la cessione delle restanti n. 718.268 azioni, corrispondenti al 22,73% del capitale sociale. Contestualmente al Secondo Closing, La Linea dovrà altresì procedere ad estinguere integralmente le posizioni debitorie della stessa verso FNM, derivanti dai due contratti di finanziamento in essere complessivamente pari a 7,3 milioni di Euro. L’eventuale mancata estinzione di questi contratti di finanziamento costituisce condizione risolutiva del Primo Closing e condizione sospensiva del Secondo *Closing*. A tal fine, il Consiglio di Amministrazione di La Linea, in data 16 dicembre 2022, ha deliberato di procedere a presentare istanza per l’erogazione di un finanziamento bancario per complessivi 8,0 milioni di Euro, ad oggi non ancora sottoscritto.

Da ultimo, l’offerta di trasporto su gomma è completata dal servizio di car sharing svolto da E-Vai S.r.l. (di seguito anche “**E-Vai**”) integrato con il servizio ferroviario (copre 46 stazioni ferroviarie) e con i tre principali aeroporti in Lombardia. L’offerta di servizi attualmente comprende i seguenti modelli, il primo indirizzato al segmento *consumer* e gli altri al segmento B2B: (i) *Regional Electric* — servizio di car sharing elettrico regionale di tipo “*station based*” integrato con la rete del servizio ferroviario regionale; (ii) *Public* — servizio rivolto ai comuni negli orari di lavoro ed ai cittadini nei restanti orari e durante i weekend; (iii) *Corporate* — servizio rivolto alle aziende ed ai propri dipendenti durante l’orario lavorativo e per uso privato.

Si ricorda infine 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. Quest’ultimo contributo è venuto meno con il rinnovo del Contratto di Servizio in vigore a partire dal 1 gennaio 2023 (si rimanda al paragrafo 9.2 per ulteriori dettagli).

6.4 AUTOSTRADE

Il Gruppo FNM è presente anche nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali grazie alla partecipazione in Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (di seguito “**MISE**”), consolidata integralmente nel Gruppo FNM a partire dal 26 febbraio 2021. Con l’acquisizione di

MISE, FNM ha creato un gruppo strategico nel settore delle infrastrutture in Lombardia per la gestione del sistema di mobilità, che integra il trasporto ferroviario, il trasporto pubblico locale su gomma e l'infrastruttura autostradale. L'operazione da un lato ha permesso a FNM di rafforzare la propria presenza in Lombardia e nelle aree di più elevata domanda di trasporto, dall'altro ha consentito al Gruppo FNM di diversificare i ricavi con un miglioramento del profilo reddituale ed una contestuale diversificazione del rischio regolatorio.

La partecipazione in MISE deriva dall'acquisizione, a fine luglio 2020, della quota azionaria pari al 13,6% del capitale sociale di MISE detenuta, direttamente ed indirettamente, da ASTM e dall'acquisizione di un'ulteriore quota azionaria pari all'82,4% del capitale sociale detenuta da Regione Lombardia, perfezionata il 26 febbraio 2021. Il corrispettivo complessivo pagato per il 96% del capitale sociale di MISE è stato pari a 604,8 milioni di Euro (pari a 3,5 euro per azione). In seguito alla richiesta di liquidazione della partecipazione di minoranza del 4% 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.

MISE opera nell'ambito di una concessione con scadenza al 31 ottobre 2028, in base alla Convenzione Unica stipulata con l'Ente concedente ANAS (ora Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – in seguito "MIMS") il 7 novembre 2007, approvata con Legge n. 101 del 6 giugno 2008 che ha convertito il D.L. n. 59 del 8 aprile 2008. In data 10 marzo 2017 è divenuto efficace, a seguito di comunicazione da parte dell'Ente concedente, l'Atto Aggiuntivo alla Convenzione relativo al secondo periodo regolatorio 2013-2017, approvato con D.I. n. 422 del 2 dicembre 2016 e registrato dalla Corte dei Conti in data 1 febbraio 2017. In particolare, MISE è concessionaria dell'Autostrada A7, da Milano a Serravalle Scrivia, e delle tre tangenziali milanesi: A50 Tangenziale Ovest, A51 Tangenziale Est, A52 Tangenziale Nord. La Società gestisce inoltre la Tangenziale Ovest di Pavia (A54) e il Raccordo autostradale Bereguardo-Pavia (A53). Posta al centro di uno dei principali network autostradali europei, la rete si estende per 184,9 Km – di cui 124,1 Km a tre corsie – e risulta così composta:

<i>Tratta</i>	<i>Km</i>
A7 Autostrada Milano Serravalle da Milano Piazza Maggi a Serravalle Scrivia	86,3
A53 Raccordo Bereguardo - Pavia	9,1
A54 Tangenziale di Pavia	8,4
A50 Autostrada Tangenziale Ovest di Milano con collegamento Fiera Rho-Pero	33,0
A51 Autostrada Tangenziale Est di Milano	29,4
A52 Autostrada Tangenziale Nord di Milano	18,7
TOTALE	184,9

La lunghezza complessiva della rete in esercizio ha subito una variazione in aumento rispetto al 31 dicembre 2021. In particolare, l'Autostrada Tangenziale Nord di Milano, a seguito dell'apertura al traffico, intervenuta il 14 novembre 2022, della riqualificata S.P. 46 Rho-Monza con caratteristiche autostradali è aumentata di 5,8 km.

La rete è interconnessa alle principali tratte autostradali del nord dell'Italia:

- A4 SATAP S.p.A., Torino-Milano
- A4 Autostrade per l'Italia S.p.A. (Direzione 2° Tronco), Milano-Venezia
- A8 Autostrade per l'Italia S.p.A. (Direzione 2° Tronco), Milano-Laghi
- A1 Autostrade per l'Italia S.p.A. (Direzione 2° Tronco), Milano-Bologna
- A7 Autostrade per l'Italia S.p.A. (Direzione 1° Tronco), Serravalle-Genova
- A21 SATAP S.p.A., Torino-Piacenza
- A26 Autostrade per l'Italia S.p.A. (Direzione 1° Tronco), Raccordo A7-A26, Predosa Bettole.

Tra le attività di MISE rientra anche la gestione dei rapporti contrattuali con i sub-concessionari, affidatari della gestione delle 19 aree di servizio ubicate lungo le tratte in concessione. Si ricorda in tal senso che nel 2018 sono arrivati a conclusione i contratti di sub-concessione delle aree di servizio e, con la scadenza dei contratti – come da previsioni del “Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali” approvato dal MIMS di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico con D.I. del 7 agosto 2015 – sono state definitivamente chiuse al pubblico tre aree di servizio ed è stata avviata una procedura di gara per l'affidamento in concessione di 32 lotti. Il 9 ottobre 2020 sono divenuti efficaci i provvedimenti di aggiudicazione relativi a tutti i 32 lotti in gara e nella prima metà del mese di dicembre 2020 sono state trasmesse ai nuovi aggiudicatari le bozze di convenzione per condivisione. Considerato il persistere dell'emergenza epidemiologica da COVID 19 e delle restrizioni imposte, le attività di avvicendamento tra gli operatori uscenti e gli aggiudicatari hanno però subito un rallentamento e, solo a partire dal mese di febbraio 2021, è stata avviata la fase di sottoscrizione dei contratti di sub-concessione con i primi subentri dei nuovi affidatari. L'attività di sottoscrizione dei nuovi contratti di sub-concessione è proseguita nel corso dell'anno ed al 31 dicembre 2022 risultano finalizzati i

subentri di 29 lotti su 17 aree di servizio. Nel 2023 si prevede di concludere le attività di subentro nei restanti lotti ed inizieranno i lavori di riqualificazione delle strutture e di potenziamento dei servizi. Come previsto infatti negli atti definiti nel tempo con i sub-concessionari uscenti, i suddetti immobili devono essere trasferiti e/o devoluti a titolo gratuito in quanto rientranti nel perimetro delle pertinenze autostradali (da devolvere successivamente gratuitamente all'Ente concedente).

La progressiva transizione dai vecchi contratti di sub-concessione sottoscritti a partire dagli anni sessanta alle nuove convenzioni derivanti dalla procedura di gara ha comportato lo spostamento dei ricavi da canoni fissi alle *royalties*. Le nuove concessioni prevedono unicamente un canone variabile calcolato sulle vendite dei carburanti e dei locali ristoro, oltre ad un canone di manutenzione a rimborso dei costi sostenuti dalla Società per le attività di manutenzione sulle parti comuni delle aree di servizio (pavimentazioni stradali, segnaletica orizzontale e verticale, sicurtà, illuminazione di piazzale, etc.). Inoltre, i nuovi contratti prevedono condizioni economiche più favorevoli per MISE, soprattutto se riferite alla vendita di carburanti. Da ultimo, come previsto in sede di gara, i nuovi sub-concessionari hanno previsto significativi interventi di ammodernamento delle strutture e potenziamento dei servizi offerti tali da renderli più adeguati alle esigenze della clientela autostradale, prevedendo installazioni di pannelli fotovoltaici e stalli di ricarica per vetture elettriche, questi ultimi in ogni area di servizio presente sulla rete in concessione.

MISE fornisce anche attività di progettazione, nonché di supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti infrastrutturali sulla rete autostradale attraverso Milano Serravalle Engineering ("**MISE Engineering**"), di cui detiene il 100% del capitale sociale.

In data 18 maggio 2022 MISE Engineering, MISE e la sua partecipata Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. ("APL") hanno sottoscritto una "Lettera d'intenti" con l'obiettivo di delineare un percorso negoziale funzionale alla possibile implementazione dell'operazione di acquisizione da parte di APL di un ramo d'azienda facente capo alla controllata MISE Engineering. APL, infatti, tenuto conto della sottoscrizione del contratto di Finanziamento *Senior 1*, della firma del contratto con il Contraente Generale per la costruzione delle tratte B2 e C, nonché della necessità di addivenire in tempi rapidi alla definizione della tratta D (come meglio specificato nel paragrafo 6.5), ha deciso di consolidare al proprio interno le attività di ingegneria necessarie alla realizzazione dell'Opera ricorrendo ad un'operazione straordinaria.

Nei mesi successivi si sono susseguite tra la parti ed i relativi consulenti, interlocuzioni dirette alla determinazione del "ramo di azienda" e del relativo corrispettivo, che si sono perfezionate, fatta salva l'acquisizione delle autorizzazioni da parte delle banche finanziatrici, il 16 dicembre 2022 con la sottoscrizione tra le parti di un contratto con oggetto la "cessione del Ramo d'Azienda".

Il valore complessivo del ramo d'azienda, pari a 259 migliaia di Euro, è stato determinato tramite perizia di un perito indipendente in data 31 maggio 2022. Tale importo è stato assoggettato ad un meccanismo di conguaglio prezzo che, fermo il valore dell'Avviamento, è andato a considerare il valore netto contabile del ramo d'azienda alla data di efficacia dell'atto definitivo. Il 31 gennaio 2023, nel rispetto delle tempistiche contrattuali, è stata trasmessa una situazione patrimoniale di conguaglio al 16 dicembre 2022. Successivamente in data 27 febbraio 2023, le parti - anche a seguito dell'ottenimento del riscontro favorevole delle banche finanziatrici in data 24 febbraio 2023 - hanno sottoscritto l'atto di definizione del perimetro del Ramo d'Azienda e accertamento del conguaglio del prezzo, consentendo all'operazione di divenire pienamente efficace sulla base dei valori formulati il 16 dicembre 2022 con il conseguente trasferimento di due commesse attive – la commessa 320 *Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere connesse – Redazione del Progetto Definitivo della tratta D "breve"* e la commessa 285 *"Ispezione visiva e valutazione dello stato conservativo delle opere d'arte presenti lungo le tratte"* nonché delle relative risorse dedicate. Sulla base della situazione patrimoniale al 16 dicembre 2022, il valore complessivo dell'operazione è stato stabilito pari a 1,3 milioni di Euro. Per effetto di ciò, nell'esercizio 2022 è stata rilevata la plusvalenza da cessione pari a 0,9 milioni di Euro.

Infine, MISE detiene partecipazioni di minoranza in alcune società concessionarie autostradali tra cui le principali sono APL (con il 36,7% del capitale) e Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. (di seguito "TEM"), meglio descritte al paragrafo 6.5.

Quanto a TEM, 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. 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). 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.

Rinnovo ed approvazione del Piano Economico Finanziario

Per quanto concerne le tematiche relative al rinnovo ed approvazione del Piano Economico Finanziario (PEF) allegato alla concessione autostradale, e dei relativi riflessi sulle dinamiche

tariffarie, si ricorda che la normativa di regolamentazione del settore autostradale prevede che il PEF sia aggiornato con cadenza quinquennale entro il 30 giugno del primo anno del nuovo periodo regolatorio. Ai sensi della Convenzione Unica sottoscritta il 7 novembre 2007, alla data del 31 dicembre 2017 si è concluso il secondo periodo regolatorio 2013-2017 e pertanto si è presentata la necessità di procedere all'approvazione dell'Atto Aggiuntivo n. 2, e dell'aggiornamento del PEF.

Come riportato in precedenti relazioni, nonostante la controllata si sia attivata nei tempi prescritti dalla normativa, il processo di aggiornamento del PEF è stato influenzato da numerosi avvicendamenti normativi nel corso degli anni ed è pertanto tuttora in corso. In tal senso, in data 23 febbraio 2022, il MIMS ha inviato a MISE la bozza dello schema di Atto Aggiuntivo n. 2 ai fini della redazione completa del fascicolo di aggiornamento del PEF da sottoporre all'ART per l'espressione del parere. Infine, in data 9 gennaio 2023, il TAR Piemonte con sentenza n. 24/2023 ha respinto il ricorso formulato dalla controllata contro le delibere ART n. 16/2019 e n. 69/2019, finalizzate all'introduzione di un sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni autostradali che presenta elementi di forte discontinuità rispetto a quanto previsto dalla Convenzione Unica sottoscritta il 7 novembre 2007.

Alla luce di quanto sopra, al fine di addivenire alla definizione dell'Atto Aggiuntivo n. 2, MISE ha avviato l'iter di approvazione di una nuova proposta di aggiornamento del PEF che recepisce integralmente le indicazioni delle sopracitate delibere ART, in particolare in materia di efficientamento e gli effetti della traslazione del periodo regolatorio tariffario. Si evidenzia che, rispettando i dettami della delibera ART n. 69/2019, l'aggiornamento del PEF è stato predisposto partendo dallo sviluppo di un Piano Finanziario Regolatorio (PFR) per il periodo dal 2020 al 2028. Ai sensi della delibera, infatti, il 2018 rappresenta l'anno "base" ed il 2019 rappresenta l'anno "ponte" sul quale calcolare le variazioni della tariffa di gestione all'inizio del periodo regolatorio, che si estende dal 2020 al 2024 (originariamente 2018-2022).

Sono state avviate inoltre le attività di asseverazione dei ristori relativi alla quantificazione degli effetti economici derivanti da Covid-19. Il recupero di tali mancati ricavi, oltre alla simulazione dell'impatto dell'adozione della stima dei nuovi tassi di inflazione a partire dall'esercizio 2024, saranno inseriti all'interno del PEF utilizzando lo strumento delle poste figurative a partire dal prossimo periodo regolatorio.

Distributori idrogeno autotrazione

La controllata ha sviluppato il progetto di cinque stazioni di rifornimento ad idrogeno in corrispondenza di aree di servizio dismesse in A50 a Rho, in A51 a Carugate, nonché dei sedimi degli ex caselli autostradali di Tortona in A7. Il progetto è modulare e permette l'implementazione

progressiva (secondo l'evoluzione della domanda di idrogeno e delle nuove tecnologie, fornendo un progetto all'avanguardia) in termini di numero di stazioni di rifornimento di idrogeno sulla rete e di capacità (quantità di idrogeno).

L'investimento è inquadrabile nell'ambito delle strategie del Gruppo, con riferimento alla Direttiva 2014/94/UE, recepita con D. Lgs. 257/2016, che prevede la realizzazione di un numero adeguato di punti di rifornimento per l'idrogeno. Il progetto mira a sviluppare, nell'area di competenza, la prima rete di rifornimento d'idrogeno autostradale d'Italia creando un corridoio autostradale "Zero-Emission" ed ha, come obiettivo principale, quello di attivare una rete coordinata di punti di rifornimento d'idrogeno.

Nel mese di giugno 2022 i cinque progetti sono stati sottoposti alla Commissione Europea per l'ottenimento di un contributo a fondo perduto (*EU action grant*) attraverso la partecipazione al bando "CEP Transport 2021 for Alternative Fuels Infrastructure Facility". Sempre nel mese di giugno si sono attivate le procedure del SUAP (Sportello Unico per le Attività Produttive) dei rispettivi Comuni, per l'attivazione delle conferenze dei servizi finalizzate all'ottenimento delle autorizzazioni, nulla osta e permessi per la realizzazione delle cinque stazioni di rifornimento. Tutte le relative autorizzazioni sono state acquisite al 31 dicembre 2022.

Il 12 settembre 2022 il progetto ha ottenuto dalla Commissione Europea il sopracitato contributo CEF di 13,7 milioni di Euro, pari al 30% dell'investimento complessivo. Condizione per l'erogazione del contributo è il cofinanziamento per almeno il 10% dell'ammontare dell'iniziativa da parte di un intermediario finanziario. MISE, al fine di adempiere a questa previsione, ha sottoscritto il 2 dicembre 2022 un finanziamento per circa 4,7 milioni di Euro con l'istituto di credito Intesa Sanpaolo S.p.A, che ha fornito la disponibilità a supportare l'iniziativa.

Il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del giorno 30 novembre 2022, ha deliberato di procedere all'indizione di una procedura ristretta *ex art. 61 Codice* per la conclusione di un accordo quadro con un unico operatore *ex art. 54 comma 3 Codice* per progettazione esecutiva e la realizzazione delle cinque stazioni di servizio ad idrogeno.

6.5 PRINCIPALI SOCIETA' PARTECIPATE VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

TRENORD

Trenord (partecipata congiuntamente al 50% con Trenitalia S.p.A.) è una delle più importanti realtà del trasporto pubblico locale ferroviario suburbano e regionale a livello Europeo, sia per dimensioni sia per capillarità del servizio: le 460 stazioni, dislocate su 2.000 chilometri di rete ferroviaria in

Lombardia e in alcune province delle regioni limitrofe di competenza di due gestori (FERROVIENORD e RFI del Gruppo FS), fanno sì che il 77% dei comuni lombardi disponga di una stazione ferroviaria entro un raggio di 5 km, servendo il 92% dei cittadini della regione. Trenord gestisce inoltre i servizi di trasporto passeggeri sul Passante Milanese e collega sette province delle regioni vicine (Alessandria, Novara, Parma, Piacenza, Verbano-Cusio-Ossola, Vercelli e Verona), oltre al Canton Ticino, attraverso TILO (partecipata al 50% insieme alle Ferrovie Federali Svizzere) e gestisce il collegamento aeroportuale Malpensa Express con l'aeroporto internazionale di Malpensa.

La partecipata dispone di una flotta di oltre 400 convogli locati da FNM e TRENITALIA, o messi a disposizione, per il tramite di FERROVIENORD, da Regione Lombardia che le consentono di effettuare circa 2.200 treni giornalieri.

Il servizio ferroviario è gestito in virtù del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario 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, n. 17, fino al 31 luglio 2023, alle medesime condizioni contrattuali. Oltre al contratto base, Trenord gestisce il contratto di servizio - in ATI con ATM S.p.A. - relativo ai servizi della Linea S5 Varese/Gallarate/Pioltello/Treviglio sottoscritto il 18 dicembre 2008.

Al momento è in fase di negoziazione il rinnovo del Contratto di Servizio per la durata di 120 mesi a partire dal 1° agosto 2023, in coerenza con l'avviso di pre-informazione relativo all'affidamento a Trenord del servizio di trasporto pubblico ferroviario ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea in data 27 dicembre 2019, rettificato in data 20 dicembre 2021.

La partecipata garantisce inoltre trazione e personale per i collegamenti ferroviari internazionali tra Italia, Germania e Austria sulla direttrice del Brennero in collaborazione con Deutsche Bahn e Österreichische Bundes Bahn.

AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA (APL)

Tra le proprie partecipate, MISE annovera anche APL: società concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico di Gaggiolo e delle opere connesse, per un totale di circa 200 km (inclusi svincoli e opere connesse), di cui 85 km in esercizio dal 2015 (Tratta A e B1, A59 e A60), in base ad una concessione di trenta anni a partire dall'entrata in funzione dell'intero collegamento autostradale.

I rapporti tra APL ed il Concedente (Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. o “CAL”) sono regolati dalla Convenzione Unica sottoscritta in data 1° agosto 2007 e dai relativi Atti Aggiuntivi (Atto Aggiuntivo n. 1 sottoscritto il 6 maggio 2010, Atto Aggiuntivo n. 2 sottoscritto il 29 settembre 2016 e divenuto efficace a febbraio 2020).

Si tratta di un intervento complesso, sia a livello ingegneristico sia ambientale, per lo sviluppo del tracciato, l'importanza delle infrastrutture collegate e la tipologia di territorio attraversato. APL è inoltre la prima autostrada in Italia a disporre del sistema di esazione *Free Flow Multi Lane*, che consente la commisurazione dell'importo del pedaggio in base all'effettivo utilizzo dell'infrastruttura, evitando il ricorso a caselli e barriere fisiche.

Tratte B2, C e D

Ai fini della completa attuazione delle prestazioni oggetto della Convenzione, ad oggi residuano in capo ad APL le attività di progettazione esecutiva e costruzione della seconda parte dell'Opera, composta dalle tratte autostradali B2, C e D, e delle relative opere connesse.

Per quanto concerne le tratte B2 e C, nel secondo semestre 2022 si è definito positivamente per APL il contenzioso con il Consorzio Stabile SIS che, in data 2 ottobre 2021, aveva impugnato dinanzi il TAR Milano il provvedimento di aggiudicazione della gara, permettendo di dare avvio alla fase di operatività dei rapporti con il Contraente Generale. In data 5 dicembre 2022 è stato pertanto sottoscritto con Webuild Italia S.p.A. (mandataria del Raggruppamento Temporaneo di Imprese formato dalle Società Webuild Italia S.p.A., Partecipazioni Italia S.p.A e Impresa Pizzarotti & C S.p.A.⁷) il contratto di affidamento dell'attività di progettazione esecutiva, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori. Con ordine di inizio attività del 12 dicembre 2022, sono state avviate le attività contrattuali, tra le quali, la redazione del progetto esecutivo. Si comunica, infine, che, con ricorso notificato in data 25 novembre 2022, il Consorzio Stabile SIS ha proposto appello avanti il Consiglio di Stato per l'annullamento e/o la riforma della sentenza del TAR Lombardia che ha definito il giudizio di primo grado, avente ad oggetto l'impugnazione dell'aggiudicazione definitiva della gara di affidamento a Contraente Generale. L'udienza è stata fissata dal Consiglio di Stato al 23 febbraio 2023, all'esito della quale la causa è stata trattenuta in decisione.

In merito ai lavori per la tratta D, si ricorda che l'aggiornamento del progetto definitivo della tratta in questione è stato temporaneamente sospeso coerentemente con le previsioni dell'Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica e con le richieste del Concedente di valutare alternative rispetto al

⁷ Le società Webuild S.p.A. e Astaldi S.p.A. sono state interessate da operazione straordinarie societarie, concernenti la cessione di rami d'azienda interessati dall'affidamento in questione. In ragione di tali operazioni straordinarie, l'attuale composizione del R.T.I. 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.

progetto definitivo del 2010. In seguito all'approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica in data 13 luglio 2021, la progettazione definitiva della "tratta D breve" è stata avviata in data 12 ottobre 2021 e si prevede la sua conclusione entro il 30 giugno 2023.

In tal senso si colloca l'acquisizione del ramo di azienda da MISE Engineering meglio descritto al paragrafo 6.4.

Rinnovo ed approvazione del Piano Economico Finanziario

A seguito della conclusione, con esito negativo, delle azioni giudiziali in merito al ricorso promosso da APL avverso la delibera ART n. 106/2020, sono proseguiti nel corso del 2022 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 di cui sotto – che hanno portato il 18 maggio 2022 all'approvazione da parte di APL del *PEF 2020 Rev. 2*, nonché all'invio di questo al MIMS ed all'ART in data 8 giugno 2022. Il parere ART n. 11/2022 pubblicato in data 23 settembre 2022 ha evidenziato nuove osservazioni il cui recepimento ha comportato delle modifiche alla Convenzione Unica e successivi Atti Aggiuntivi, al fine di adeguare le previsioni degli atti convenzionali al mutato quadro regolatorio in materia di concessioni autostradali e, in particolare, in considerazione del sistema tariffario approvato con la sopracitata delibera ART n. 106/2020. Tale attività si è conclusa con l'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione di APL in data 6 dicembre 2022 del PEF e dello schema di Atto Aggiuntivo n.3 alla Convenzione Unica, aggiornati in base al parere ART n. 11/2022 ed alla nota ART del 6 maggio 2021, successivamente inviati a CAL in data 14 dicembre 2022. La trasmissione dei documenti di cui sopra da parte dell'Ente Concedente al MIMS per il prosieguo dell'iter approvativo è avvenuta in data 19 dicembre 2022.

Finanziamento della costruzione delle tratte B2 e C

A supporto della costruzione delle tratte B2 e C, il 31 agosto 2021 APL ha sottoscritto un finanziamento di 1.741 milioni di Euro (c.d. Finanziamento *Senior 1*) con un *pool* di banche unitamente a Cassa Depositi e Prestiti e BEI, con il supporto di Regione Lombardia quale socio di riferimento.

Avendo rispettato la scadenza del 31 agosto 2021, APL potrà inoltre fruire della defiscalizzazione come da Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica approvato dal CIPESS per complessivi nominali 800 milioni di Euro. Le misure di defiscalizzazione sono state concesse in sostituzione di un ulteriore contributo pubblico a fondo perduto dovuto ad APL per garantire l'equilibrio economico finanziario dell'opera infrastrutturale e si sostanziano nella possibilità di compensare, in

misura totale o parziale, sia le imposte dirette che quelle indirette (IRES, IRAP e IVA) per l'intera durata della concessione.

Si segnala infine 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 900 milioni di Euro erogati e/o accantonati dal 2025 al 2044.

Con riferimento al contratto di Finanziamento *Senior 1*, le costanti interlocuzioni con gli istituti finanziatori volte a rendere esecutivi gli adempimenti previsti dal contratto di Finanziamento *Senior 1* per addivenire all'erogazione dei fondi hanno condotto, nel corso del 2022, a formulare da parte di APL talune richieste di deroga/autorizzazione (“*waiver*”). Si informa in tal senso che APL ha ottenuto la seconda lettera di consenso nel corso del mese di marzo 2022, rimandando talune autorizzazioni al momento di maggiore visibilità sui tempi di costruzione dell'opera. La società ha inoltre formalizzato una richiesta di consenso “complessiva” in data 22 dicembre 2022 - seguita da una integrazione in data 20 gennaio 2023 - dove principalmente ha: (i) informato gli istituti di credito in relazione al testo contrattuale sottoscritto con il Contraente Generale nonché all'approvazione dell'Atto Aggiuntivo n.3 e del PEF come descritto sopra; (ii) richiesto lo slittamento della c.d. “*Long Stop Date*” dal 31 gennaio 2023 al 15 dicembre 2023 (data dalla quale in via teorica gli istituti finanziatori hanno facoltà di revoca delle linee di finanziamento in assenza del soddisfacimento delle condizioni sospensive); (iii) richiesto il consenso per l'acquisizione del ramo d'azienda da MISE Engineering (come descritto al paragrafo 6.5); (iv) richiesto la possibilità di effettuare investimenti a breve termine con la liquidità disponibile, nelle more dell'investimento nella costruzione delle tratte B2 e C. Gli istituti finanziari hanno manifestato il consenso alle richieste della Società.

TANGENZIALI ESTERNE DI MILANO (TEM)

Come anticipato al capitolo 6.4, MISE è proprietaria del 22,55% del capitale sociale di TEM, che a sua volta detiene un'unica partecipazione pari al 48,4% del capitale della concessionaria autostradale Tangenziale Esterna S.p.A. (di seguito “TE”) avente ad oggetto la progettazione, realizzazione e gestione della Tangenziale Est Esterna di Milano (di seguito “TEEM”), affidatagli in concessione tramite gara pubblica con procedura negoziata di *project financing*. In seguito all'aggiudicazione della gara in data 27 marzo 2009 è stata sottoscritta la Convenzione Unica con la Concedente CAL, il cui contenuto è stato successivamente integrato e modificato: la nuova Convenzione sottoscritta in data 29 luglio 2010 è divenuta pienamente efficace il 22 novembre 2010.

Il tracciato autostradale della TEEM ha uno sviluppo di 32 km, da Melegnano (Autostrada A1 Milano - Bologna) ad Agrate Brianza (Autostrada A4 Milano - Venezia). Insieme alla tratta autostradale sono stati eseguiti anche importanti interventi sulla viabilità ordinaria di competenza provinciale e comunale per un totale di 38 km di opere stradali connesse di nuova realizzazione e 15 km di viabilità esistente riqualificate.

In data 11 giugno 2012 sono iniziati i lavori per la realizzazione delle opere, mentre l'entrata in esercizio dell'infrastruttura autostradale è avvenuta per una prima tratta il 23 luglio 2014 e per l'intera opera il 16 maggio 2015. La durata della Concessione è fissata in cinquanta anni a partire dall'entrata in funzione dell'intero collegamento autostradale.

Nel 2019, in concomitanza con la scadenza del primo periodo regolatorio, è stata formalmente avviata l'istanza di revisione del PEF e dello schema di Atto Aggiuntivo n. 3. Il 18 luglio 2022 la Corte dei Conti ha proceduto alla registrazione del Decreto Interministeriale n. 169 del 1 giugno 2022 che ha approvato l'Atto Aggiuntivo n. 3 alla Convenzione di Concessione, sottoscritto il 22 dicembre 2021 da Tangenziale Esterna e dalla Concedente CAL. Con la registrazione della Corte dei Conti si è quindi concluso il lungo processo di aggiornamento del PEF iniziato nel 2019 e la partecipata ha potuto vedersi riconosciuti gli incrementi delle tariffe da pedaggio per il 2022 ed il 2023, rispettivamente pari al 4,34% a decorrere dal 1 agosto 2022 (Decreto Interministeriale n. 553 del 31 dicembre 2021) ed al 4,34% a decorrere dal 1 gennaio 2023 (Decreto Interministeriale n. 438 del 30 dicembre 2022).

----- 0 -----

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

7 INFORMAZIONI PER GLI INVESTITORI

FNM è una Società per Azioni quotata dal 1926 sul mercato Euronext Milan (EXM, ex Mercato Telematico Azionario - MTA) organizzato e gestito da Borsa Italiana.

Il titolo FNM è inoltre presente negli indici generici di Borsa Italiana (FTSE Italia *All Share*, FTSE Italia *All Share Capped* e FTSE Italia *Small Cap*) e rientra nel super *sector* FTSE Italia Viaggi e Tempo Libero.

Mercato di Quotazione	EXM (ex. MTA)
Codice ISIN	IT0000060886
Ticker	FNM

7.1 LO SCENARIO MACROECONOMICO NEL 2022⁸

Nel corso del 2022 il quadro economico internazionale è stato 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 primo semestre. Il 2022 è stato inoltre interessato dalle crescenti tensioni geopolitiche culminate con l'invasione dell'Ucraina da parte della Russia e dall'orientamento restrittivo delle politiche monetarie mirate al contenimento dell'inflazione.

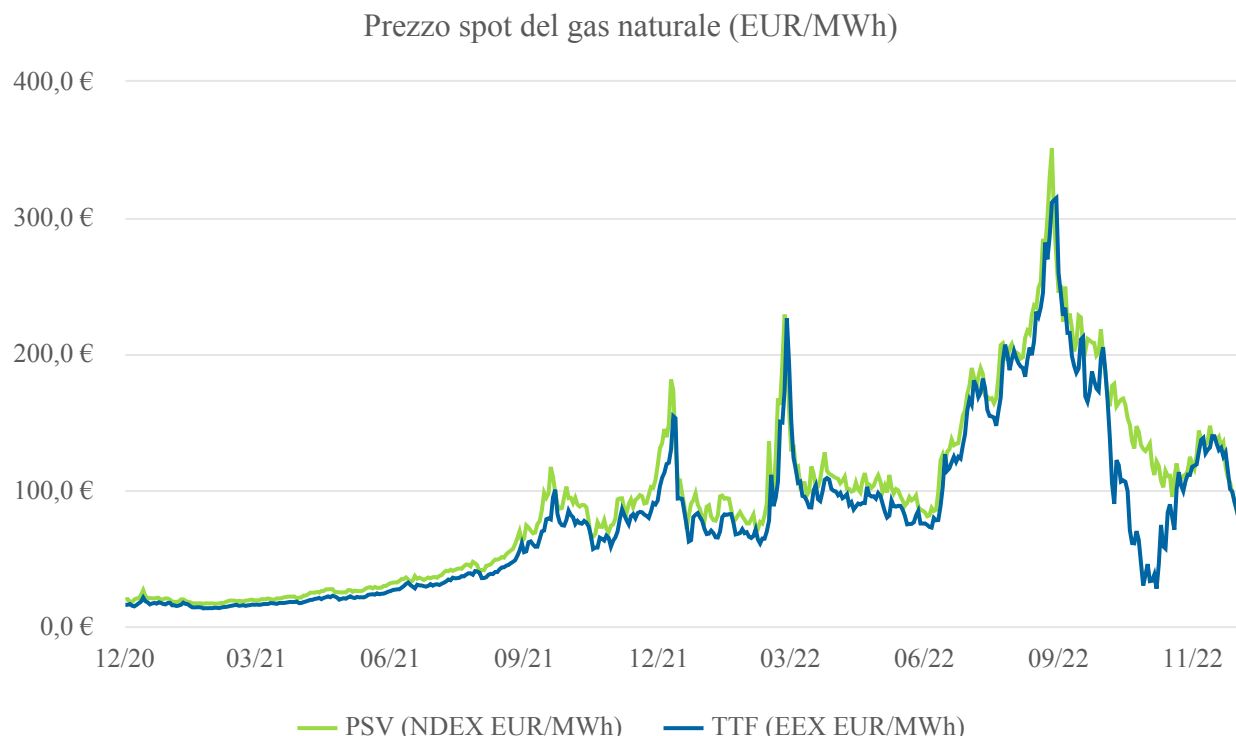
I diversi shock che hanno colpito l'economia mondiale hanno frenato il ritmo di crescita del PIL a livello globale che si è attestato al +3,3%. La congiuntura globale ha risentito anche dei confinamenti sanitari imposti in Cina per il controllo di nuovi focolai pandemici e della recessione nel settore dell'edilizia residenziale, i quali hanno portato a un drastico rallentamento del PIL cinese. Per quanto riguarda l'attività economica dell'area dell'Euro, le proiezioni macroeconomiche formulate a dicembre 2022 dagli esperti dell'Eurosistema prevedono una crescita annua del PIL in termini reali pari al +3,4% nel 2022, per lo più grazie al forte recupero registrato nel corso dell'estate. Il PIL italiano è atteso crescere a ritmi sostenuti nel 2022 (+3,9%) trainato dall'andamento della domanda interna sospinta dall'elevato livello dei risparmi privati accumulati negli anni passati.

A partire dalla fine di febbraio, l'invasione russa dell'Ucraina ha provocato un violento aumento delle quotazioni di numerose materie prime. Secondo dati ANCE, il prezzo del ferro tondo per cemento armato ha subito un aumento del +40,2% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, dopo il +54,1% registrato nel 2021, raggiungendo a maggio 2022 un incremento annuo del +111% per poi gradualmente rientrare nel corso dei mesi successivi. Allo stesso modo, anche il bitume nel periodo considerato registra un incremento di prezzo del +37,6%, nonostante il prezzo stia iniziando

⁸ Fonti: Bollettino Economico 2,3 e 4/2022, 1/2023, Istat, Ance, Factset, Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica

una lieve discesa rispetto ai picchi del primo trimestre 2022. L'impatto è stato particolarmente forte nel mercato del gas naturale – trasferendosi rapidamente sul prezzo dell'energia elettrica – a motivo della maggiore rilevanza dei vincoli infrastrutturali e dell'elevata dipendenza dell'Unione Europea dalle importazioni dalla Russia per la copertura del proprio fabbisogno energetico. Inoltre, considerazioni strategiche hanno indotto molti stati Europei a imboccare un percorso accelerato di riduzione delle importazioni di petrolio e gas dalla Russia.

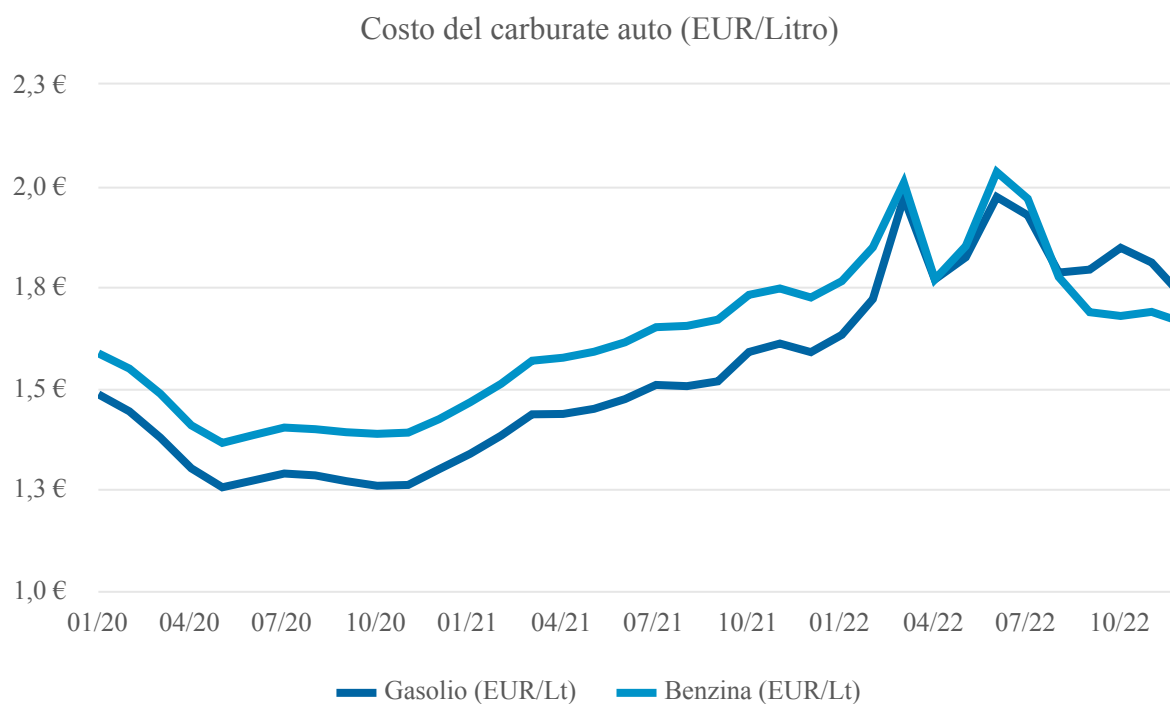
In particolare, il prezzo del gas naturale Europeo scambiato sul mercato olandese *Title Transfer Facility* (TTF) è stato estremamente volatile portandosi ad un massimo storico di 345,7 Euro per megawattora in seguito all'annuncio di chiudere i rubinetti del gasdotto NordStream. Gli sforzi dispiegati per assicurarsi forniture di gas alternative a quelle russe, le condizioni meteorologiche particolarmente miti e gli impianti di stoccaggio Europei quasi a capienza massima a metà novembre hanno determinato un forte calo dei prezzi del gas in Europa, prossimi ai valori registrati nel 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 1,2 Euro al metro cubo nel mese di dicembre 2022, sostanzialmente stabile rispetto a dicembre 2021.



Fonte: FactSet

Un andamento simile, anche se in misura meno marcata, è riscontrabile all'andamento del prezzo del petrolio (la quotazione media del Brent è stata pari a 99,8 dollari al barile nel 2022 vs 70,8

dollari al barile nel 2021) che, insieme all'andamento del cambio Euro/dollaro, ha trainato al rialzo il prezzo dei carburanti: il prezzo del gasolio auto si attesta a circa 1,7 Euro per litro a dicembre 2022 (andamento che tiene conto degli interventi mitigativi del Governo quali il taglio delle accise) rispetto a 1,6 Euro per litro a fine 2021.



Fonte: Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, Statistiche energetiche e minerarie

L'inflazione, già in aumento dal 2021, ha subito una rapida accelerazione su scala globale, anche per gli effetti indiretti dello shock energetico su altri beni e servizi: per il 2022 la variazione dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo IPCA è fortemente influenzata dalla dinamica dei prezzi dei beni energetici (+35%) e risulta pari al +8,7%.

Per quanto riguarda il mercato del lavoro, il numero di occupati così come le ore lavorate totali sono tornate sui livelli osservati alla fine del 2019: il tasso di occupazione a novembre si attesta al 60,3% mentre la disoccupazione si attesta al 7,8%. La dinamica delle retribuzioni, escludendo le componenti una tantum, è rimasta moderata rispecchiando la durata pluriennale dei contratti nazionali collettivi e l'incidenza contenuta dei meccanismi di indicizzazione automatica dei salari. Gli accordi siglati nel 2022 (tra cui si ricorda il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri) hanno determinato in media aumenti compresi tra il 2%-3%.

La rapida salita dell'inflazione verso livelli straordinariamente elevati, ed una ripresa post pandemia più veloce del previsto hanno indotto le banche centrali ad avviare il ritiro dello stimolo 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 25 punti base nel mese di marzo, seguito da una serie di rialzi consecutivi portando il tasso obiettivo ad un livello tra il 4,25% ed il 4,5%. (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;
- la Banca Centrale Europea ha avviato il processo di normalizzazione della politica monetaria, ponendo gradualmente fine agli acquisti netti di attività finanziarie ed annunciando a partire dal mese di luglio una fase di rialzo dei tassi ufficiali. Pertanto, i tassi di interesse sulle operazioni di rifinanziamento principali, sulle operazioni di rifinanziamento marginale e sui depositi presso la banca centrale saranno innalzati rispettivamente al 3,00%, al 3,25% e al 2,50%, con effetto dall'8 febbraio 2023. A fronte dei rischi per la stabilità finanziaria, 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*).

La svolta della politica monetaria ha causato un rapido aumento dei tassi a medio e lungo termine sui mercati Europei. I tassi a 5 e 10 anni sono saliti rispettivamente di 354 e 345 punti base rispetto a dicembre 2021. Unitamente alla maggiore incertezza dello scenario internazionale, l'aumento dei tassi e la riduzione degli acquisti ufficiali da parte della BCE hanno portato a un ulteriore allargamento del differenziale Btp-Bund, che a fine dicembre si collocava a circa 210 punti base. L'Euro si è fortemente deprezzato rispetto al dollaro, riflettendo il più rapido riorientamento della politica monetaria negli Stati Uniti e raggiungendo i minimi nel mese di settembre per poi riassetarsi sulla parità nel fine anno.

7.2 OUTLOOK 2023⁹

Secondo le proiezioni pubblicate dalla BCE a dicembre, il PIL dell'Eurozona crescerebbe dello 0,5% nel 2023, e che successivamente risalirebbe all'1,9% nel 2024 e all'1,8% nel 2025. Nel confronto con le proiezioni di settembre, le prospettive per il tasso di incremento del PIL sono state riviste verso l'alto di 0,3 punti percentuali per il 2022, grazie ai dati migliori del previsto in estate, e verso il basso di 0,4 punti percentuali per il 2023, mentre sono invariate per il 2024. Le proiezioni aggiornate per l'economia italiana pubblicate da Banca d'Italia stimano invece un PIL che, dopo una crescita di quasi il 4% nel 2022, rallenta nel successivo triennio espandendosi dello 0,6% nel 2023 e dell'1,2% nel 2024-2025. L'inflazione scenderebbe al 6,5% nel 2023 e più decisamente in

⁹ BCE (dicembre 2022) - *Eurosystem staff macroeconomic projections for the euro area*, Banca d'Italia (gennaio 2023) - Bollettino economico 1/2023

seguito, portandosi al 2% nel 2025. Nel 2023 la dinamica salariale accelererebbe moderatamente, in parte mitigata dal protrarsi dei processi negoziali in alcuni settori dei servizi privati, dove la quota di dipendenti in attesa di rinnovo è ancora elevata.

Lo scorso novembre – a seguito del conseguimento dei 45 traguardi e obiettivi previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) per il primo semestre dello scorso anno – l'Italia ha ricevuto 21 miliardi (10 miliardi di sovvenzioni e 11 di prestiti) relativi alla seconda tranche dei fondi del PNRR, portando a quasi 67 miliardi il totale dei finanziamenti ricevuti sinora. In forza del raggiungimento dei 55 traguardi e obiettivi relativi al secondo semestre, il 30 dicembre 2022 il Ministero dell'Economia e delle finanze ha inviato alla Commissione Europea la richiesta di pagamento della terza rata delle risorse previste dal piano; l'erogazione dell'importo dovuto, pari a 19 miliardi, avverrà al termine dell'iter di valutazione nei prossimi mesi. Nella prima metà del 2023 sono previsti 27 interventi alla cui realizzazione è condizionato il pagamento della quarta rata.




A dicembre il Parlamento Europeo e il Consiglio della UE hanno raggiunto un primo accordo sul finanziamento di *REPowerEU*, i cui fondi potranno essere utilizzati nei piani nazionali per rispondere alla crisi energetica; l'accordo prevede che il piano venga alimentato principalmente attraverso i prestiti non utilizzati nell'ambito del programma *Next Generation EU*. Si prevede inoltre la possibilità di trasferire ulteriori risorse attingendo da altri fondi Europei. Una volta che *REPowerEU* avrà ottenuto l'approvazione finale, gli Stati membri potranno ricevere risorse aggiuntive includendo un apposito capitolo all'interno del proprio piano nazionale.

7.3 EVOLUZIONE DELLA DOMANDA DI MOBILITA'


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 del Covid-19. Il miglioramento del quadro epidemiologico, ed il contestuale allentamento delle restrizioni, hanno però generalmente sostenuto sia la domanda di trasporto pubblico locale sia la mobilità tramite mezzo privato. In base a quanto emerge infatti dal report trimestrale pubblicato dall'Osservatorio sulle tendenze di mobilità predisposto dal MIMS¹⁰, il settore dei trasporti evidenzia nel 2022 una forte crescita della domanda per sostanzialmente tutte le modalità di trasporto.

Di seguito una sintesi dell'andamento della domanda di mobilità nel corso del 2022 a confronto col corrispondente periodo del 2021:

¹⁰ Report trimestrale dell'Osservatorio sulle tendenze di mobilità predisposto dalla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), Marzo 2023.


			Var. % I trim. 2022 – I trim. 2021	Var. % II trim. 2022 – II trim. 2021	Var. % III trim. 2022 – III trim. 2021	Var. % IV trim. 2022 – IV trim. 2021	
TRASPORTO STRADALE 	VEICOLI LEGGERI	ANAS	+19%	+11%	-3%	+2%	
		AUTOSTRADE	+51%	+27%	-	+2%	
	AUTOBUS	ANAS	n.d.	n.d.	+2%	+1%	
	VEICOLI PESANTI	ANAS	+9%	+7%	-	-	
		AUTOSTRADE	+7%	+7%	-1%	-1%	
	TRASPORTO FERROVIARIO 	DOMANDA PASSEGGERI	AV	+269%	+212%	+90%	+61%
IC/ICN			+70%	+86%	+57%	+33%	
OFFERTA SERVIZI		AV	+155%	+74%	+10%	+8%	
		IC/ICN	-1%	-1%	+4%	+4%	
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 		DOMANDA PASSEGGERI	FERRO	+63%	+57%	+22%	+22%
			OFFERTA SERVIZI	+3%	+2%	-1%	-

Per quanto riguarda il **trasporto stradale**, i volumi di traffico dei veicoli leggeri su rete ANAS e sulla rete autostradale in concessione mostrano una tendenza positiva nel confronto con il 2021 riflettendo la totale ripresa delle attività lavorative e la revoca delle restrizioni agli spostamenti. Diversamente, il traffico registrato nella seconda parte dell'anno non ha mostrato analoghi aumenti dal momento che negli stessi mesi del 2021 la ripresa del traffico era già in atto. Guardando al confronto con il periodo pre-pandemia, si nota come i livelli di traffico siano ancora inferiori rispettivamente del 5% e del 3% a quelli del 2019. I volumi di traffico dei veicoli pesanti presentano invece un'accelerazione degli spostamenti nel 2022, superiori rispettivamente del 4% sulla rete ANAS e del 3% sulla rete autostradale, ormai stabilmente superiori ai livelli del 2019.

			Var. % 2020 - 2019	Var. % 2021 - 2019	Var. % 2022 - 2019
TRASPORTO STRADALE 	VEICOLI LEGGERI	ANAS	-22%	-10%	-5%
		AUTOSTRADE	-32%	-15%	-3%
	AUTOBUS	ANAS	-28%	-8%	-1%
	VEICOLI PESANTI	ANAS	-9%	0%	+4%
		AUTOSTRADE	-14%	0%	+3%

Il **trasporto ferroviario** - Alta Velocità (AV), Intercity (IC) e Intercity Notte (ICN) - a fronte di una contrazione dell'offerta di servizi AV del 10% rispetto al 2019, ha evidenziato un forte rimbalzo tendenziale del traffico passeggeri, specialmente nella prima parte dell'anno, ma risulta

ancora inferiore del 16% rispetto al 2019. Relativamente ai servizi IC/ICN, nonostante un'offerta stabile data la natura regolata del segmento, il numero di passeggeri risulta ancora inferiore del 10% rispetto al 2019, evidenziando un recupero meno marcato dell'AV.

			Var. % 2020 - 2019	Var. % 2021 - 2019	Var. % 2022 - 2019
TRASPORTO FERROVIARIO 	DOMANDA PASSEGGERI	AV	-70%	-62%	-16%
		IC/ICN	-58%	-43%	-10%
	OFFERTA SERVIZI	AV	-45%	-36%	-10%
		IC/ICN	-23%	-1%	0%

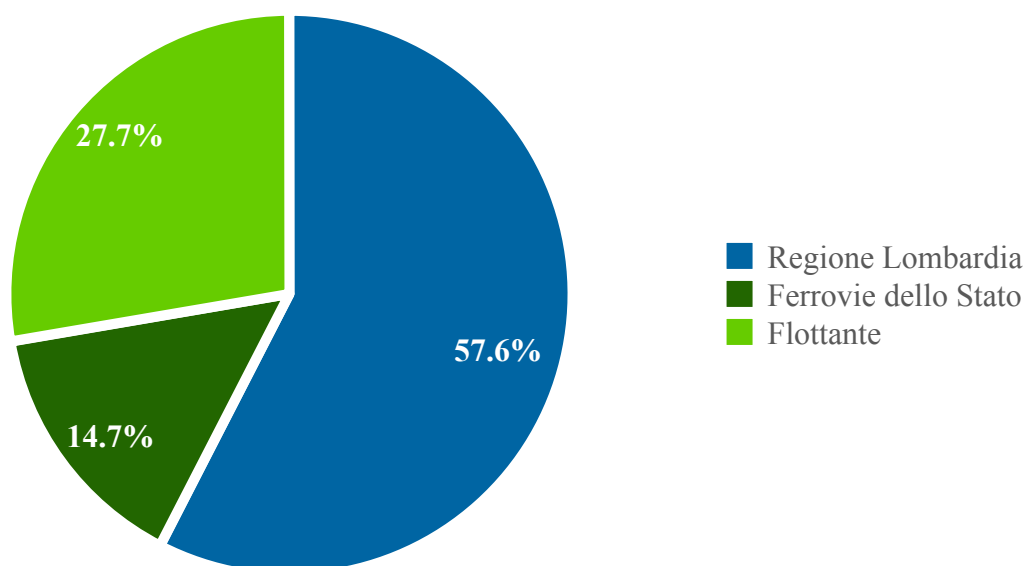
Relativamente all'andamento del trasporto pubblico locale, in particolare per quanto riguarda il **trasporto ferroviario regionale**, è proseguita nel corso del 2022 la ripresa degli spostamenti già iniziata nel 2021, stabilizzandosi comunque su livelli ancora inferiori del 21% rispetto al 2019. Tale andamento è influenzato da molteplici fattori tra cui la tipologia di tratte servite e passeggeri, anche in considerazione dell'evoluzione del contesto economico e dei cambiamenti nelle abitudini dei viaggiatori (a titolo di esempio l'introduzione e la regolarizzazione di politiche di smartworking). E' significativo infine evidenziare come, salvo il periodo coincidente con il *lockdown*, non si è avuta alcuna fase di riduzione della produzione chilometrica, in funzione del rispetto dei Decreti Ministeriali, al fine di garantire il distanziamento sociale ed evitare assembramenti.

			Var. % 2020 - 2019	Var. % 2021 - 2019	Var. % 2022 - 2019
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 	DOMANDA PASSEGGERI	FERRO *	-54%	-43%	-21%
	OFFERTA SERVIZI	FERRO *	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>

7.4 AZIONARIATO

Al 31 dicembre 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.

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:

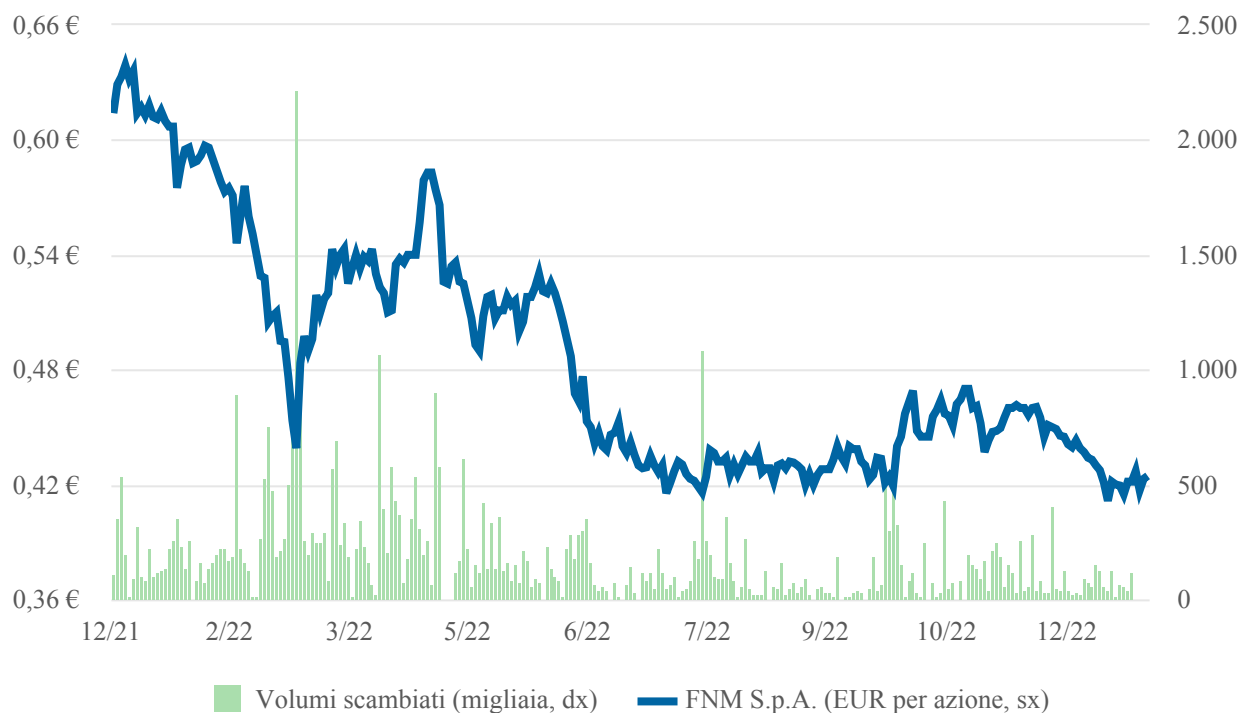


Il grafico riporta la composizione degli azionisti che detengono partecipazioni superiori al 5% del capitale con diritto di voto. Regione Lombardia è l'azionista di maggioranza detenendo una partecipazione pari al 57,57% del pacchetto azionario. Un ulteriore 14,74% del capitale è posseduto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. mentre la parte residua delle azioni fa capo a soggetti privati, in quanto la Società è quotata.

7.5 ANDAMENTO DEL TITOLO FNM

Il prezzo dell'azione FNM al 31 dicembre 2022 era pari a 0,42 Euro che corrisponde ad una capitalizzazione di mercato di 184,6 milioni di Euro, mostrando una contrazione del -30,9% rispetto allo stesso periodo del 2021. Nel corso del periodo in esame, tuttavia, il titolo si è caratterizzato per una elevata volatilità delle quotazioni toccando massimi di 0,64 Euro ed un minimo di 0,41 Euro al 16 dicembre 2022. Il prezzo medio dell'anno è stato pari a 0,49 Euro, corrispondente ad una capitalizzazione media di borsa pari a 211,1 milioni di Euro. Gli scambi medi giornalieri del titolo sono stati pari a circa 194,1 mila azioni intermedie giornalmente. Nel periodo analizzato sono state scambiate un totale di 49,9 milioni di azioni, pari a circa all'11,5% del capitale sociale, valore in calo rispetto all'anno precedente (103,1 milioni di azioni pari al 24,0% del capitale sociale).

Di seguito si riporta l'andamento del titolo nel corso dell'esercizio corrente:



Principali dati azionari e borsistici del 2022

Prezzo di chiusura al 30/12/2022	0,42€
Numero di azioni ordinarie (milioni)	434,9
Capitalizzazione di Borsa (EUR milioni)	184,6€
Prezzo medio	0,49€
Prezzo massimo	0,64€
Prezzo minimo	0,41€
Volumi scambiati medi (migliaia)	194,1
Volumi scambiati massimi (migliaia)	2.220,9
Volumi scambiati minimi (migliaia)	8,8

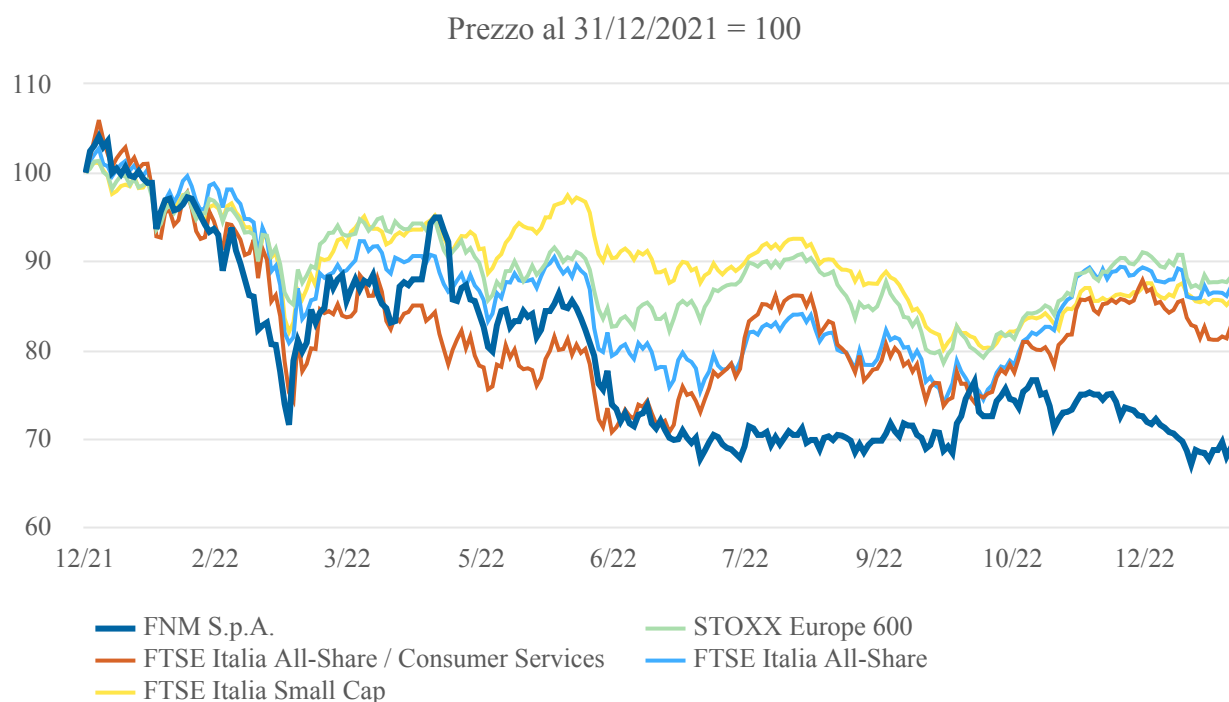
Fonte: FactSet Prices

Le condizioni finanziarie sui mercati internazionali sono nel complesso divenute più tese, risentendo dell'elevata inflazione, dell'accelerazione del processo di normalizzazione della politica monetaria delle principali banche centrali e dei rischi al ribasso per la congiuntura internazionale. 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. Dalla metà di ottobre alla metà di dicembre i corsi azionari sono cresciuti in tutti i maggiori mercati, tornando sui livelli della metà del 2022.

Per quanto riguarda il mercato italiano, nel primo semestre del 2022 il FTSE Italia *All Share* ha segnato una diminuzione del -14,1% da inizio anno, superiore a quella rilevata per le altre maggiori

economie dell'Eurozona (indice *Stoxx Europe 600* -12,9%). Analoghi andamenti sono stati registrati per gli indici *small cap*. Nel medesimo periodo, il titolo FNM ha registrato una contrazione del -30,9% passando da 0,61 Euro per azione al 31 dicembre 2021 a 0,42 Euro per azione al 31 dicembre 2022. Nel secondo semestre dell'anno il titolo si è sostanzialmente stabilizzato attorno ad una media di 0,44 Euro per azione, non beneficiando della ripresa del *sentiment* di mercato nell'ultimo trimestre del 2022.

Di seguito si riporta l'andamento del titolo FNM rispetto ai principali indici di riferimento nel 2022:



Fonte: FactSet Prices

7.6 RATING

Il merito di credito della Società è valutato “*investment grade*” da parte di due primarie agenzie di *rating*, che le attribuiscono rispettivamente un rating pari a BBB con outlook stabile da parte di Fitch e Baa3 con outlook stabile da parte di Moody's, entrambi invariati rispetto al 2021.

Entrambi i rating si applicano anche al Programma EMTN (c.d. *Euro Medium Term Note Programme*) la cui costituzione è stata approvata in data 16 settembre 2021 ed al Prestito Obbligazionario da Euro 650 milioni collocato in data 13 ottobre 2021.

Per ulteriori informazioni, si rinvia alle note pubblicate sul sito Internet delle Agenzie, e nella sezione Investor > Debito e Credit Rating > Credit Rating del sito Internet del Gruppo.

8 ANDAMENTO ECONOMICO E FINANZIARIO CONSOLIDATO

8.1 SINTESI DATI ECONOMICI

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato dell'esercizio, raffrontato con quello del 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 nell'esercizio e i contributi ad essi corrispondenti, sono state nettate ed esposte nella voce "Altri ricavi e proventi". I commenti relativi ai valori lordi degli investimenti sono riportati al paragrafo 8.3.

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 6.4, il periodo di dodici mesi 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>	2022	2021	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e prestazioni	567,2	483,3	83,9	17,4 %
Altri ricavi e proventi	38,2	30,7	7,5	24,4 %
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	605,4	514,0	91,4	17,8 %
Costi operativi	(250,2)	(207,0)	(43,2)	20,9 %
Costi del personale	(162,1)	(153,5)	(8,6)	5,6 %
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO	193,1	153,5	39,6	25,8 %
Proventi e Costi non ordinari	—	0,4	(0,4)	-100,0 %
MARGINE OPERATIVO LORDO	193,1	153,9	39,2	25,5 %
Ammortamenti e svalutazioni	(92,0)	(78,0)	(14,0)	17,9 %
RISULTATO OPERATIVO	101,1	75,9	25,2	33,2 %
Proventi finanziari	8,7	2,9	5,8	n.d.
Oneri finanziari	(12,8)	(24,3)	11,5	n.d.
RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA	(4,1)	(21,4)	17,3	n.d.
RISULTATO ANTE IMPOSTE	97,0	54,5	42,5	n.d.
Imposte sul reddito	(28,2)	(17,1)	(11,1)	n.d.
UTILE COMPLESSIVO RETTIFICATO	68,8	37,4	31,4	n.d.
Risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto	0,8	5,7	(4,9)	n.d.
UTILE COMPLESSIVO	69,6	43,1	26,5	n.d.
UTILE ATTRIBUIBILE AGLI AZIONISTI DI MINORANZA	1,1	2,3	(1,2)	n.d.
UTILE COMPLESSIVO DI GRUPPO	68,5	40,8	27,7	n.d.

Al fine di meglio rappresentare le variazioni dell'esercizio si riporta di seguito il conto economico riclassificato pro-forma, considerando per l'esercizio 2021 il consolidamento di MISE dal 1° gennaio 2021, anziché dal 26 febbraio 2021.

Importi in milioni di Euro	2022	2021 GRUPPO FNM	01 gennaio 2021 - 26 febbraio 2021 MISE	2021 PRO-FORMA	Differenza 2022 vs 2021 PRO-FORMA	Differenza 2022 vs 2021 PRO-FORMA %
	A	B	C	D= B+C	E = A - D	E/D
Ricavi delle vendite e prestazioni	567,2	483,3	28,4	511,7	55,5	10,8%
Altri ricavi e proventi	38,2	30,7	1,3	32,0	6,2	19,4%
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	605,4	514,0	29,7	543,7	61,7	11,3%
Costi operativi	(250,2)	(207,0)	(10,4)	(217,4)	(32,8)	15,1%
Costi del personale	(162,1)	(153,5)	(7,5)	(161,0)	(1,1)	0,7%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO	193,1	153,5	11,8	165,3	27,8	16,8%
Proventi e Costi non ordinari	-	0,4	-	0,4	(0,4)	n.d.
MARGINE OPERATIVO LORDO	193,1	153,9	11,8	165,7	27,4	16,5%
Ammortamenti e svalutazioni	(92,0)	(78,0)	(1,7)	(79,7)	(12,3)	15,4%
RISULTATO OPERATIVO	101,1	75,9	10,1	86,0	15,1	17,6%
Proventi finanziari	8,7	2,9	1,1	4,0	4,7	n.d.
Oneri finanziari	(12,8)	(24,3)	(1,0)	(25,3)	12,5	n.d.
RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA	(4,1)	(21,4)	0,1	(21,3)	17,2	n.d.
RISULTATO ANTE IMPOSTE	97,0	54,5	10,2	64,7	32,3	n.d.
Imposte sul reddito	(28,2)	(17,1)	(2,0)	(19,1)	(9,1)	n.d.
RISULTATO COMPLESSIVO RETTIFICATO	68,8	37,4	8,2	45,6	23,2	n.d.
Risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto	0,8	5,7	(0,6)	5,1	(4,3)	n.d.
RISULTATO COMPLESSIVO	69,6	43,1	7,6	50,7	18,9	n.d.
RISULTATO ATTRIBUIBILE AGLI AZIONISTI DI MINORANZA	1,1	2,3	-	2,3	(1,2)	n.d.
RISULTATO COMPLESSIVO DI GRUPPO	68,5	40,8	7,6	48,4	20,1	n.d.

Si riporta di seguito il conto economico con la sola indicazione dei valori pro-formati dell'esercizio 2022 e dell'esercizio comparativo 2021.

Importi in milioni di Euro	2022	2021 PRO-FORMA	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e prestazioni	567,2	511,7	55,5	10,8 %
Altri ricavi e proventi	38,2	32,0	6,2	19,4 %
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	605,4	543,7	61,7	11,3 %
Costi operativi	(250,2)	(217,4)	(32,8)	15,1 %
Costi del personale	(162,1)	(161,0)	(1,1)	0,7 %
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO	193,1	165,3	27,8	16,8 %
Proventi e Costi non ordinari	—	0,4	(0,4)	-100,0 %
MARGINE OPERATIVO LORDO	193,1	165,7	27,4	16,5 %
Ammortamenti e svalutazioni	(92,0)	(79,7)	(12,3)	15,4 %
RISULTATO OPERATIVO	101,1	86,0	15,1	17,6 %
Proventi finanziari	8,7	4,0	4,7	n.d.
Oneri finanziari	(12,8)	(25,3)	12,5	n.d.
RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA	(4,1)	(21,3)	17,2	n.d.
RISULTATO ANTE IMPOSTE	97,0	64,7	32,3	n.d.
Imposte sul reddito	(28,2)	(19,1)	(9,1)	n.d.
UTILE COMPLESSIVO RETTIFICATO	68,8	45,6	23,2	n.d.
Risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto	0,8	5,1	(4,3)	n.d.
UTILE COMPLESSIVO	69,6	50,7	18,9	n.d.
UTILE ATTRIBUIBILE AGLI AZIONISTI DI MINORANZA	1,1	2,3	(1,2)	n.d.
UTILE COMPLESSIVO DI GRUPPO	68,5	48,4	20,1	n.d.

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

I **ricavi delle vendite e delle prestazioni**, inclusivi dei contributi pubblici, presentano un incremento netto di 55,5 milioni di Euro, pari a circa il 10,8%, in ragione dei seguenti principali fattori:

- i ricavi da pedaggi autostradali, pari a 255,0 milioni di Euro (225,7 milioni di Euro nel 2021), risultano in crescita di 29,3 milioni di Euro, pari al 13,0% rispetto a quelli del 2021, principalmente in relazione all'incremento tariffario del 2,62% applicato a partire da gennaio 2022 sulla rete autostradale in concessione, oltreché per l'andamento del traffico (+12,35%) e alla sua composizione tra veicoli leggeri e veicoli pesanti;
- i ricavi relativi alle attività di progettazione e direzione lavori per gli interventi sulla rete ferroviaria aumentano per 4,7 milioni di Euro;
- i ricavi da bigliettazione del trasporto pubblico su gomma aumentano per 6,6 milioni di Euro, in relazione alla progressiva regressione dell'emergenza COVID-19 e relativa diminuzione delle misure restrittive agli spostamenti, passando dai 31,9 milioni di Euro del 2021 ai 27,8 milioni di Euro dell'esercizio;
- i ricavi da locazione di materiale rotabile aumentano di 3,5 milioni di Euro principalmente per i maggiori ricavi sui convogli ROCK, POP, Caravaggio e Donizetti, per 3,8 milioni di Euro, sui convogli TILO noleggiati a Trenord, per 2,8 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 1,8 milioni di Euro, e TAF, per 1 milione di Euro;
- i proventi da concessioni aree di servizio hanno beneficiato, oltre che dell'andamento positivo del traffico, anche del rinnovo di alcuni contratti con condizioni economiche più favorevoli, comportando una crescita di 3,1 milioni di Euro, pari ad un aumento del 66,8% rispetto all'esercizio 2021;
- il corrispettivo derivante dal Contratto di Servizio di gestione dell'infrastruttura diminuisce di 21,2 milioni di Euro, passando da 84,9 milioni di Euro a 63,7 milioni di Euro. La variazione è determinata principalmente 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 corrisposto direttamente dalle imprese Ferroviarie (che passa quindi da 2,4 milioni di Euro a 23,6 milioni di Euro, in aumento di 21,3 milioni di Euro rispetto al 2021) e non più come corrispettivo del Contratto di Servizio.
- i ricavi derivanti da contratti e contributi pubblici relativi al servizio di trasporto pubblico su gomma, rimangono sostanzialmente invariati per il combinato effetto del riconoscimento da parte della Regione Veneto di due adeguamenti del corrispettivo chilometrico riconosciuti a fronte della

produzione effettuata che hanno compensato la diminuzione delle misure compensative (-4,2 milioni di Euro) relative ai mancati ricavi da traffico al settore del TPL a seguito dell'emergenza COVID-19¹¹. In particolare per quanto riguarda gli adeguamenti il primo deriva da un contributo *una tantum* della Regione Veneto, pari a 0,9 milioni di Euro, per compensare l'aumento del costo dei carburanti di trazione (DGR 1012/2022), il secondo, è stato ottenuto per effetto dello stanziamento di risorse aggiuntive dello Stato al Fondo Nazionale Trasporti (circa 100 milioni di Euro/anno per il settore TPL dal 2022 al 2025), pari a circa 1,3 milioni di Euro.

Gli **altri ricavi e proventi** presentano un incremento netto di 6,2 milioni di Euro rispetto al 2021, da attribuirsi, per 3,3 milioni di Euro, ai maggiori proventi derivanti dal recupero spese generali relative a servizi di costruzione per il rinnovo del materiale rotabile e l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, in relazione ai maggiori investimenti rispetto all'esercizio comparativo e, per 2,4 milioni di Euro, al maggior ai recuperi costi di gestione delle barriere Agrate e Terrazzano, ai recuperi delle spese di manutenzione delle aree di servizio e ai proventi di gestione della rete interconnessa.

¹¹ 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."

Il **totale ricavi e altri proventi** presenta così complessivamente un incremento del 11,3% ed è così suddiviso nelle quattro aree di business:

<i>Importi in milioni di Euro</i>	2022	2021	<i>Differenza</i>	<i>Diff. %</i>
		PROFORMA		
Rosco & Services	82,1	77,1	5,0	6,5 %
Infrastruttura ferroviaria	144,4	131,8	12,6	9,6 %
Mobilità passeggeri su gomma	133,5	124,0	9,5	7,7 %
Autostrade	280,7	242,6	38,1	15,7 %
Elisioni intercompany	(35,3)	(31,8)	(3,5)	11,0 %
Totale	605,4	543,7	61,7	11,3 %

I **costi operativi** presentano un aumento netto di 32,8 milioni di Euro (15,1%), a causa dei seguenti principali motivi:

- i costi di gasolio e metano, pari a 20,0 milioni di Euro, aumentano di 8,0 milioni di Euro in relazione alla crescita del prezzo di acquisto registrata nell'esercizio e ai maggiori km percorsi;
- incremento, pari a 6,1 milioni di Euro, per spese di progettazione, direzione lavori e coordinamento sicurezza affidati a terzi, di cui 4,6 milioni di Euro per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e 1,0 milione di Euro per la manutenzione dell'infrastruttura autostradale;
- incremento delle utenze per il rincaro dei prezzi per 4,9 milioni di Euro;
- incremento di 3,2 milioni dei costi connessi all'andamento del traffico autostradale (oneri di esazione e canone di concessione);
- incremento degli accantonamenti al fondo manutenzione ciclica per l'entrata in esercizio dei convogli ROCK, POP, Caravaggio e Donizetti, per 2,1 milioni di Euro;
- incremento dei costi assicurativi a seguito del rinnovo delle polizze a condizioni più onerose, per 1,6 milioni di Euro.

I **costi per il personale** che passano da 161,0 milioni di Euro a 162,1 milioni di Euro, sono sostanzialmente in linea con il periodo comparativo 2022 per il combinato effetto dei maggiori costi dovuti all'incremento del numero medio dei dipendenti (+12 FTE), parzialmente compensati dai minori accantonamenti per il fondo rinnovo CCNL, pari a 1,1 milioni di Euro, e dal rimborso per i maggiori oneri previdenziali sostenuti dalle aziende del settore del trasporto pubblico locale a titolo di integrazione delle indennità di malattia per gli anni 2015, 2016, 2017 e 2018, pari a 1,9 milioni di Euro.

Il **marginale operativo lordo rettificato** (che esclude elementi non ordinari) pari a 193,1 milioni di Euro, è risultato in aumento del 16,8% ed è così suddiviso nelle quattro aree di business:

<i>Importi in milioni di Euro</i>	12 MESI 2022	12 MESI 2021 PRO-FORMA	<i>Differenza</i>	<i>Diff. %</i>
Rosco & Services	45,5	46,2	(0,7)	-1,5 %
Infrastruttura ferroviaria	7,7	5,1	2,6	51,0 %
Mobilità passeggeri su gomma	11,9	12,7	(0,8)	-6,3 %
Autostrade	128,0	101,3	26,7	26,4 %
Totale EBITDA rettificato	193,1	165,3	27,8	16,8 %

I **proventi / costi non ordinari** dell'esercizio comparativo, pari a 0,4 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, era in parte compensato dai costi per progetti di sviluppo, pari a 1,8 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 12,3 milioni di Euro per effetto principalmente della svalutazione dell'avviamento riferibile alla controllata ATV e del diritto d'uso di E-Vai, pari rispettivamente a 2,7 milioni di Euro e 2,9 milioni di Euro.

Il **risultato operativo complessivo** è pari a 101,1 milioni di Euro, rispetto ai 86,0 milioni di Euro del 2021, con un incremento netto di 15,1 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Il **risultato complessivo della gestione finanziaria** del 2022 risulta pari a -4,1 milioni di Euro rispetto ai -21,3 milioni di Euro del 2021, in relazione ai minori oneri finanziari del periodo corrente derivanti dal prestito obbligazionario rispetto a quelli relativi al *Bridge Loan* rilevati nel periodo comparativo. Si evidenzia inoltre un provento pari a 4,2 milioni di Euro relativi alla modifica del tasso di attualizzazione del fondo di rinnovo infrastruttura autostradale e del fondo manutenzione ciclica rotabile.

Il **risultato ante imposte**, che non include il risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio netto, risulta pari a 97,0 milioni di Euro, in aumento rispetto ai 64,7 milioni di Euro del 2021.

Le **imposte sul reddito**, pari a 28,2 milioni di Euro, aumentano di 9,1 milioni di Euro rispetto l'esercizio 2021, in relazione al maggior imponibile fiscale conseguito dal Gruppo.

Il **risultato delle società valutate a Patrimonio netto** evidenzia un utile di 0,8 milioni di Euro, rispetto all'utile di 5,1 milioni di Euro del 2021, per effetto principalmente dell'andamento del risultato delle partecipate Trenord e APL. La composizione della voce è di seguito illustrata:

Importi in migliaia di Euro	2022	2021	Differenza
Trenord S.r.l. *	(3.553)	57	(3.610)
Autostrada Pedemontana Lombarda	(402)	626	(1.028)
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	(1.383)	(1.866)	483
NORD ENERGIA S.p.A. in liquidazione**	1.705	2.068	(363)
DB Cargo Italia S.r.l.	2.774	2.356	418
Omnibus Partecipazioni S.r.l. ***	1.711	1.937	(226)
NordCom S.p.A.	231	453	(222)
Busforfun.Com S.r.l.	(4)	(550)	546
SportIT	(262)	(9)	(253)
Risultato società valutate a Patrimonio Netto	817	5.072	(4.255)

*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 9 "Andamento Economico segmenti di business", rispettivamente ai capitoli dedicati a Ro.S.Co. & Services e Autostrade.

Nell'esercizio 2022, come nell'esercizio comparativo 2021, non si sono rilevati utili da operazioni discontinue.

Il Risultato Netto complessivo consolidato dell'esercizio 2022 rileva un utile pari a 69,6 milioni di Euro, rispetto ad un utile di 50,7 milioni di Euro del 2021 per gli effetti sopra descritti derivanti sostanzialmente dalla regressione dell'emergenza epidemiologica.

8.2 SITUAZIONE PATRIMONIALE RICLASSIFICATA

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

Si da 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 6.2 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 esposte anche per l'esercizio comparativo.

Importi in milioni di Euro	31/12/2022	31/12/2021	Differenza
Rimanenze	12,1	9,5	2,6
Crediti commerciali	153,0	133,1	19,9
Altri crediti correnti	85,8	83,2	2,6
Attività finanziarie correnti	8,9	7,8	1,1
Crediti per investimenti finanziati	47,6	39,8	7,8
Debiti commerciali	(166,6)	(168,3)	1,7
Altri debiti correnti e fondi correnti	(147,4)	(120,1)	(27,3)
Capitale Circolante Netto Operativo	(6,6)	(15,0)	8,4
Altri crediti - Materiale Rotabile 2017 - 2032	64,0	47,5	16,5
Crediti per investimenti finanziati - Materiale Rotabile 2017 - 2032	201,7	98,3	103,4
Debiti commerciali - Materiale Rotabile 2017 - 2032	(304,1)	(204,0)	(100,1)
Capitale Circolante Netto Investimenti finanziati	(38,4)	(58,2)	19,8
Capitale Circolante Netto Totale	(45,0)	(73,2)	28,2
Immobilizzazioni	840,8	748,4	92,4
Partecipazioni	171,8	158,7	13,1
Attività e passività destinate alla vendita	14,9	—	14,9
Crediti non correnti	175,1	241,3	(66,2)
Debiti non correnti	(31,1)	(25,9)	(5,2)
Fondi	(95,0)	(123,8)	28,8
CAPITALE INVESTITO NETTO	1.031,5	925,5	106,0
<i>Mezzi propri</i>	<i>306,9</i>	<i>228,3</i>	<i>78,6</i>
Posizione Finanziaria Netta Rettificate (Debito/ -Cassa)	766,9	755,6	11,3
Posizione Finanziaria Netta per investimenti finanziati (cassa)	(42,3)	(58,4)	16,1
<i>Posizione finanziaria netta complessiva (Debito/ -Cassa)</i>	<i>724,6</i>	<i>697,2</i>	<i>27,4</i>
TOTALE FONTI	1.031,5	925,5	106,0

Il **capitale circolante netto** operativo, al netto delle variazioni per gli investimenti finanziati aumenta di 8,4 milioni di Euro per effetto delle seguenti variazioni:

- i **crediti commerciali** aumentano di 19,9 milioni di Euro, principalmente per effetto dei maggiori crediti per rapporti di interconnessione intrattenuti con le società autostradali interconnesse;
- i **crediti per investimenti finanziati** comprendono i crediti per investimenti finanziati sull'infrastruttura ferroviaria, in aumento di 7,8 milioni di Euro per effetto dell'avanzamento delle commesse di rinnovo del materiale rotabile superiore rispetto agli anticipi concessi da Regione Lombardia;
- gli **altri debiti correnti**, aumentano per effetto della riclassifica dai fondi non correnti ai fondi correnti relativi alla manutenzione ciclica e ai fondi di rinnovo del corpo autostradale, oltre che per il maggior debito derivante dal consolidato fiscale di Gruppo.

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

- gli **altri crediti – Materiale Rotabile 2017 – 2032**, pari a 64,0 milioni di Euro, aumentano di 16,5 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 83,7 milioni di Euro, parzialmente compensato dall’avanzamento delle commesse già avviate, per 67,3 milioni di Euro;
- i **crediti per investimenti finanziati – Materiale Rotabile 2017 – 2032** aumentano di 103,4 milioni di Euro per effetto dell’iscrizione dell’avanzamento degli investimenti effettuati, misurati secondo la percentuale di completamento e non ancora incassata nel periodo, pari a 425,4 milioni di Euro; gli incassi dall'Ente concedente dell'esercizio risultano pari a 324,0 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 341,4 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 480,5 milioni di Euro, di cui 352,2 milioni di Euro relativi a materiale rotabile, attività immateriali per 340,0 milioni di Euro, di cui 332,7 milioni di Euro relativi al corpo autostradale gratuitamente devolvibile all’Ente concedente (MIMS) e diritti d’uso per 20,2 milioni di Euro.

Il valore delle **partecipazioni** aumenta per 13,1 milioni di Euro, principalmente per effetto dell’acquisizione delle azioni di TEM, pari 8,4 milioni di Euro, del risultato d'esercizio, pari a 0,8 milioni di Euro, e delle altre variazioni di conto economico complessivo, per 4,7 milioni di Euro.

I **crediti non correnti** includono le attività contrattuali derivanti dagli investimenti effettuati sul corpo autostradale fino alla data del 31 dicembre 2022, per 77,2 milioni di Euro, in diminuzione di 67,9 milioni di Euro, ma non ancora riconosciuti, i finanziamenti di MISE verso partecipate per 54,7 milioni di Euro, oltre le imposte anticipate per 32,7 milioni di Euro.

I **fondi** includono principalmente 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 31 dicembre 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 inoltre una PFN rettificata che esclude gli effetti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12, per gli investimenti sul **Materiale Rotabile 2017 – 2032** della controllata FERROVIENORD:

Importi in milioni di Euro	31/12/2022	31/12/2021	Differenza
Liquidità	(194,6)	(293,4)	98,8
Indebitamento finanziario corrente	140,6	201,1	(60,5)
Posizione Finanziaria Corrente Netta (Debito / -Cassa)	(54,0)	(92,3)	38,3
Indebitamento finanziario non corrente	820,9	847,9	(27,0)
Posizione Finanziaria Netta Rettificata (Debito / -Cassa)	766,9	755,6	11,3
Posizione Finanziaria Netta per investimenti finanziati (Debito/ -Cassa)	(42,3)	(58,4)	16,1
Posizione Finanziaria Netta (Debito / -Cassa)	724,6	697,2	27,4

Al 31 dicembre 2022 la posizione finanziaria netta complessiva è pari a 724,6 milioni di Euro, rispetto ad un saldo di 697,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2021.

Si dà nota del fatto che la posizione finanziaria netta complessiva al 31 dicembre 2022 è stata calcolata, anche per il saldo al 31 dicembre 2021, escludendo le attività finanziarie correnti al fine di recepire le indicazioni del richiamo di informativa CONSOB 5/21 del 29 aprile 2021, che ha sostituito la Comunicazione CONSOB 6064293 del luglio 2006.

Isolando l'importo relativo agli investimenti finanziati (42,3 milioni di Euro), la Posizione Finanziaria Netta Rettificata è pari a 766,9 milioni di Euro rispetto ad un saldo di 755,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2021.

Si ricorda peraltro che al 31 dicembre 2022 il Gruppo dispone di un *liquidity headroom* pari a circa 123 milioni di Euro di linee *uncommitted*.

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

Importi in milioni di Euro	31/12/2022	31/12/2021
Ebitda	193,1	153,9
CCN	(25,5)	(38,0)
Imposte pagate	(18,1)	(14,8)
Oneri/Proventi finanziari	(8,7)	(19,9)
Free cash flow from operations	140,8	81,2
Investimenti lordi pagati con fondi propri	(86,6)	(38,3)
Investimenti infrastruttura autostradale pagati con fondi propri	(58,9)	(53,5)
Variazione CCN investimenti fondi propri	4,3	(26,4)
Investimenti finanziati infrastruttura ferroviaria	(63,1)	(57,9)
Variazione CCN investimenti finanziati infrastruttura ferroviaria	(10,9)	22,8
Contributi pubblici incassati infrastruttura ferroviaria	58,8	37,1
Contributi pubblici incassati infrastruttura autostradale	13,3	10,2
Cash flow generation	(2,3)	(24,8)
Dividendi incassati	0,9	3,9
Acquisto partecipazione	(30,3)	(363,6)
Erogazione prestiti a partecipate	(1,0)	—
Investimenti finanziari	—	(9,0)
Cessione Partecipazioni	7,7	—
Free cash flow	(25,0)	(393,5)
Cash flow	(25,0)	(393,5)
PFN Rettificata (Debito/-Cassa) INIZIALE 01.01	755,6	43,8
Cash flow generation	25,0	393,5
Altre variazioni nei debiti finanziari	(17,3)	(3,1)
Effetto IFRS 16	3,6	3,2
Apporto MISE Debiti verso banche e passività finanziarie	—	318,2
Variazione complessiva PFN	11,3	711,8
PFN Rettificata (Debito/-Cassa) FINALE 31.12	766,9	755,6

Il **cash flow operativo** derivante dalla gestione reddituale è positivo per 140,8 milioni di Euro, per effetto dell'Ebitda di 193,1 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 e i crediti verso Enti pubblici per contributi in conto investimenti.

Nell'esercizio gli investimenti netti pagati sono pari a circa 143,1 milioni di Euro (a fronte di 106,0 milioni di Euro pagati nel 2021). Da rilevare, infine, che la generazione di cassa del periodo 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 MISE 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. La voce cessione partecipazioni include inoltre la cessione del ramo di azienda di MISE Engineering ad APL, per un importo pari a 1,4 milioni di Euro.

Le voci “Acquisto partecipazioni” e “Altre variazioni nei debiti finanziari” comprendono l’importo liquidato al socio di minoranza di MISE, per 21,9 milioni di Euro.

Finanziamenti esistenti alla data di approvazione del bilancio:

• **Finanziamento FNM - Banca Europea degli Investimenti (BEI)**

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

La prima *tranche* del finanziamento prevede un tasso fisso dello 0,377%, con durata sei anni e piano di rimborso previsto in rate annuali costanti con prima scadenza 1 febbraio 2021.

La seconda *tranche* del finanziamento prevede un tasso fisso dello 0,446%, con durata sei anni e piano di rimborso previsto in rate annuali costanti con prima scadenza 12 ottobre 2021.

In relazione agli impegni di FNM previsti dal contratto di finanziamento, in data 15 gennaio 2021 è stata inviata a BEI richiesta di consenso al completamento dell’operazione di acquisizione di MISE e di modifica delle soglie di rilevanza delle operazioni straordinarie consentite e dei *covenants* finanziari; BEI ha concesso il proprio benestare all’operazione di acquisizione e ha così modificato, a decorrere dal 3 marzo 2021, i *covenants* finanziari, calcolati sul bilancio consolidato del Gruppo:

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

Per effetto del consolidamento di MISE, in data 26 febbraio 2021, era stata registrata una riduzione del Patrimonio Netto di Gruppo per un importo pari ad Euro 295 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.

Nell’esercizio 2022, 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 $\geq 5,77$.

Alla data di calcolo del 31 dicembre 2022 tutti i *covenants* finanziari risultano rispettati.

- **Finanziamenti MISE**

Alla data della presente relazione il Gruppo, tramite la società controllata MISE, ha in essere i seguenti finanziamenti bancari:

1) Finanziamento con un pool di Istituti finanziatori (Intesa San Paolo, ex UBI Banca, e Banco BPM) sottoscritto in data 13 dicembre 2010 per un importo complessivo pari a 90 milioni di Euro con durata di 15 anni.

Il finanziamento è stato interamente utilizzato e prevede un tasso di interesse composto dall'Euribor 6 mesi (senza *floor*) più un margine del 2%.

I *covenants* finanziari sono i seguenti:

- PFN/Patrimonio netto ≤ 2
- PFN/EBITDA ≤ 5 .

Al 31 dicembre 2022 l'importo residuo da rimborsare è pari a 22,5 milioni di Euro.

2) Finanziamento con un *pool* di Istituti finanziatori (BNL e MPS) sottoscritto in data 13 dicembre 2010 per un importo complessivo pari a 150 milioni di Euro con durata di 15 anni.

Il finanziamento è stato interamente utilizzato e prevede un tasso di interesse composto dall'Euribor 6 mesi (senza *floor*) più un margine del 2,25%.

I *covenants* finanziari sono i seguenti:

- - PFN/Patrimonio netto ≤ 2
- - PFN/EBITDA ≤ 5 .

Al 31 dicembre 2022 l'importo residuo da rimborsare è pari a 37,5 milioni di Euro.

3) Finanziamento con BPER, ex Banca Carige, (intermediato da Banca Europea degli Investimenti) sottoscritto in data 2 marzo 2012 per un importo complessivo pari ad Euro 20 milioni con durata di 13 anni. Il finanziamento è stato interamente utilizzato e prevede un tasso di interesse fisso del 3,617%. Non sono previsti *covenants* finanziari.

Al 31 dicembre 2022 l'importo residuo da rimborsare è pari a 6 milioni di Euro.

4) Finanziamento con Finlombarda sottoscritto in data 19 dicembre 2017 per un importo complessivo pari a 40 milioni di Euro con durata di 5 anni.

Il finanziamento è stato interamente utilizzato e prevede un tasso di interesse composto dall'Euribor 6 mesi (*floor zero*) più un margine del 2,50%.

I *covenants* finanziari sono i seguenti:

- PFN/Patrimonio netto ≤ 2
- PFN/EBITDA ≤ 5 .

Il 19 dicembre 2022 il finanziamento è stato estinto contestualmente al rimborso dell'ultima rata.

5) Finanziamento con un *pool* di Istituti finanziatori (Intesa Sanpaolo, UBI Banca, Banco BPM, Unicredit e BNL) sottoscritto in data 18 dicembre 2019 per un importo complessivo pari a 150 milioni di Euro con durata di 7 anni.

Il finanziamento è stato interamente utilizzato e prevede un tasso di interesse composto dall'Euribor 6 mesi (senza *floor*) più un margine del 1,80%.

I *covenants* finanziari sono i seguenti:

- PFN/Patrimonio netto ≤ 2
- PFN/EBITDA ≤ 4 .

Al 31 dicembre 2022 l'importo residuo da rimborsare è pari a 100 milioni di Euro.

I finanziamenti di cui ai punti precedenti (da 1 a 5) hanno rispettato tutti i *covenants* alla data di calcolo del 31 dicembre 2022.

6) In data 2 dicembre 2022 è stato sottoscritto un finanziamento bilaterale con Intesa Sanpaolo pari a 4,740 milioni di Euro, finalizzato a supportare il progetto di realizzazione di 5 stazioni di rifornimento ad idrogeno sulle tratte autostradali in concessione.

La sottoscrizione della nuova provvista finanziaria si è resa necessaria in quanto il progetto sottostante, prevede che per accedere al contributo a fondo perduto da parte della Commissione Europea, lo stesso sia co-finanziato da una concessione per almeno il 10% dell'ammontare complessivo dell'iniziativa, di un finanziamento da parte di un Intermediario Finanziario.

Il finanziamento sottoscritto prevede un periodo di utilizzo fino al 30 novembre 2023, un breve periodo di pre-ammortamento e un ammortamento a quote capitali semestrali costanti a partire dal 30 giugno 2024 fino al 31 dicembre 2026, data di scadenza finale del rimborso del finanziamento. Il finanziamento è stato contrattualizzato con condizioni in linea con quelli già in essere ed è regolato a tasso variabile (Euribor a 6 mesi) con un margine pari a 2,35%.

Non sono presenti *covenants* finanziari.

Al 31 dicembre 2022 il finanziamento non risulta utilizzato.

Alla data di calcolo del 31 dicembre 2022 tutti i *covenants* finanziari risultano rispettati.

- **Prestito Obbligazionario**

In data 13 ottobre 2021 FNM ha concluso con successo 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, offerto in sottoscrizione agli investitori istituzionali italiani ed esteri ai sensi della normativa vigente (salvo limitazioni relative ad alcuni Paesi, tra cui Stati Uniti d'America) è quotato presso il mercato regolamentato della Borsa Irlandese – *Euronext* Dublin. Il regolamento dell'emissione è avvenuto in data 20 ottobre 2021. I titoli sono stati collocati ad un prezzo di emissione pari a 99,824% e hanno un 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-, con *upgrade* a BBB da fine 2021, da parte di Fitch, in linea con quelli dell'emittente.

I proventi del prestito obbligazionario sono stati utilizzati per il rimborso anticipato dell'indebitamento in essere assunto in relazione all'acquisizione di MISE, in scadenza a inizio 2022, e per mantenere idonei livelli di liquidità per far fronte alle esigenze operative e agli investimenti.

In data 20 ottobre 2022 è stata regolata la prima cedola pari a 4,875 milioni di Euro.

8.3 INVESTIMENTI

Gli investimenti dell'esercizio ammontano globalmente a 633,8 milioni di Euro contro i 417,9 milioni di Euro dell'esercizio precedente.

In particolare, gli **investimenti effettuati con mezzi propri** dal Gruppo FNM al lordo degli incassi del corrispettivo per i servizi di costruzione di competenza dell'esercizio ammontano globalmente a 145,5 milioni di Euro contro i 99,1 milioni di Euro dell'esercizio precedente, e sono dettagliati come di seguito riportato:

- investimenti afferenti al **segment Ro.S.Co. & Service**, per 51,9 milioni di Euro, **di cui in materiale rotabile concesso in leasing a Trenord e DB Cargo** per 49,3 milioni di Euro (28,9

milioni di Euro nel 2021) che si riferiscono principalmente all'immissione in servizio di 4 convogli TILO (38,0 milioni di Euro) e al *revamping* dei rotabili TAF, per 9,5 milioni di Euro;

- investimenti classificati nel *segment infrastruttura ferroviaria* per 8,0 milioni di Euro (3,9 milioni di Euro nel 2021), afferenti il parcheggio della stazione di Affori e gli investimenti di espansione del Terminal di Sacconago;
- investimenti nel *segment Mobilità passeggeri su gomma* per 26,7 milioni di Euro (5,5 milioni di Euro nel 2021) principalmente attribuibili all'acquisto di 104 autobus, di cui 20 autobus elettrici;
- **investimenti in beni reversibili realizzati sull'infrastruttura autostradale** per 58,9 milioni di Euro (60,8 milioni di Euro nel 2021), principalmente attribuibili ai lavori di riqualifica della S.P. 46 Rho-Monza e alla manutenzione straordinaria al viadotto ponte Po.

Gli **investimenti finanziati** da Regione Lombardia al lordo degli incassi dei contributi, e gestiti nel 2022 dal Gruppo FNM per conto di Regione Lombardia in coerenza con il Contratto di Programma ed il Contratto di Servizio includono:

- **Investimenti in Infrastruttura ferroviaria** per 63,1 milioni di Euro (57,9 milioni di Euro nel 2021) relativi all'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria;
- **Investimenti per il rinnovo del materiale rotabile 2017-2032** per 425,4 milioni di Euro (260,9 milioni di Euro nel 2021). Si ricorda che questi investimenti non concorrono alla determinazione della PFN *Adjusted*. Per quanto attiene al materiale rotabile nel corso dell'esercizio 2022 sono stati consegnati:
 - 20 convogli ad alta capacità (EMU), a configurazione lunga, tipologia "Caravaggio";
 - 6 convogli ad alta capacità (EMU), a configurazione corta, tipologia "Caravaggio";
 - 16 convogli (EMU) tipologia "Donizetti";
 - 5 convogli tipologia "Colleoni".

9 ANDAMENTO ECONOMICO SEGMENTI DI BUSINESS

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

Importi in milioni di Euro	2022						2021 PRO FORMA*					
	Ro.S.Co. & Services	Infrastruttura ferroviaria	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Elisioni	Totale	Ro.S.Co. & Services	Infrastruttura ferroviaria	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Elisioni	Totale
Ricavi verso terzi	68,1	129,5	121,6	278,3		597,5	65,1	122,0	111,5	240,5		539,1
Ricavi <i>intercompany</i>	14,0	7,0	11,9	2,4	(35,3)	0,0	12,0	5,2	12,5	2,1	(31,8)	0,0
Ricavi per servizi di costruzione al netto dei costi per investimenti finanziati	0,0	7,9	0,0	0,0		7,9	0,0	4,6	0,0			4,6
Ricavi di settore	82,1	144,4	133,5	280,7	(35,3)	605,4	77,1	131,8	124,0	242,6	(31,8)	543,7
EBITDA Rettificato	45,5	7,7	11,9	128,0		193,1	46,2	5,1	12,7	101,3		165,3
EBITDA Rettificato %	24 %	4 %	6 %	66 %			28 %	3 %	8 %	61 %		
EBITDA	45,5	7,7	11,9	128,0		193,1	44,4	7,3	12,7	101,3		165,7
EBITDA %	24 %	4 %	6 %	66 %			27 %	4 %	8 %	61 %		
Risultato operativo	13,3	5,5	(1,3)	83,6		101,1	15,0	4,9	3,8	62,3		86,0

*I valori considerano il consolidamento di MISE dal 1 gennaio 2021.

9.1 RO.S.CO & SERVICES

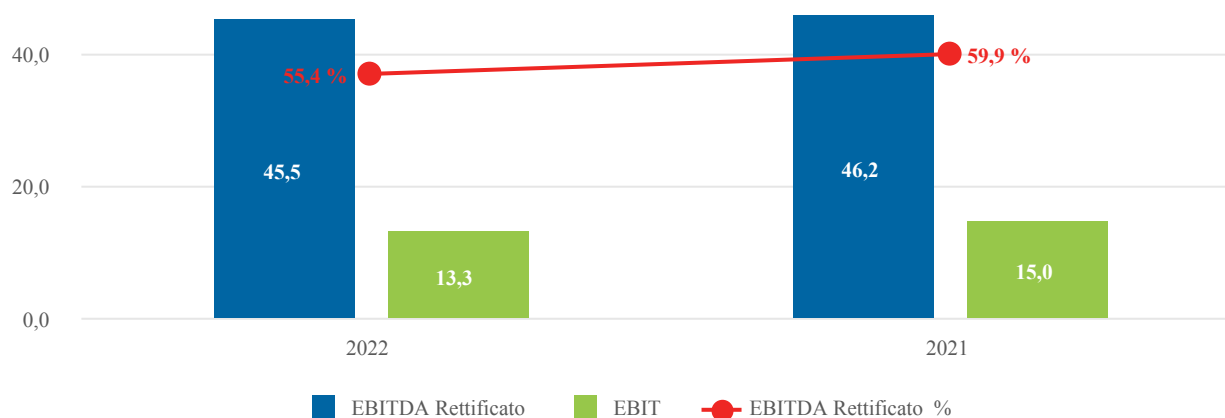
Dati operativi

Nel corso del 2022 sono entrati in servizio gli ultimi quattro elettrotreni TILO, destinati in locazione a Trenord per il servizio transfrontaliero Ticino-Lombardia. Al 31 dicembre 2022, la flotta di proprietà di FNM è composta pertanto da 98 convogli suddivisi tra 71 treni e 27 locomotive di proprietà, a cui si aggiungono 4 locomotive in sublocazione da Railpool, date in locazione alle partecipate operanti nel settore del TPL e del trasporto merci (Trenord, DB Cargo Italia) come di seguito riportato:

Flotta	Numero rotabili	Tipologia	Utilizzatore
TSR	19	Passeggeri	Trenord
CORADIA	10	Passeggeri	Trenord
CSA	8	Passeggeri	Trenord
FLIRT TILO	9	Passeggeri	Trenord
TAF	25	Passeggeri	Trenord
E483	8	Merci	DB Cargo Italia
E494 TRAXX DC3 (in locazione da Railpool)	4	Merci	DB Cargo Italia
EFFISHUNTER EFF1000	4	Soccorso/Manovra	Trenord
ES64 F4	1	Merci	DB Cargo Italia
DE520	14	Soccorso/Manovra/Merci	Trenord (4), DB Cargo Italia (10)

Performance economica

Importi in milioni di Euro	2022	2021	Diff.	Diff. %
Noleggio materiale rotabile	52,5	52,1	0,4	0,8 %
Altri Ricavi	29,6	25,0	4,6	18,4 %
Totale Ricavi	82,1	77,1	5,0	6,5 %
EBITDA Rett.	45,5	46,2	(0,7)	-1,5%
EBITDA Rett. %	55,4%	59,9%		
EBIT	13,3	15,0	(1,7)	-11,3%



I **ricavi** del segment sono pari a 82,1 milioni di Euro, in crescita di 5,0 milioni di Euro rispetto ai 77,1 milioni di Euro rilevati nel 2021. La voce di ricavo principale è rappresentata dai **canoni di locazione di materiale rotabile**, in primo luogo a Trenord, pari a 52,5 milioni di Euro, in lieve aumento rispetto quelli rilevati nello stesso periodo del 2021, grazie ai maggiori ricavi sui convogli TILO e sui locomotori (Effishunter e DE520) in seguito all'entrata a regime delle nuove flotte a fronte della riduzione del corrispettivo a seguito del rinnovo del contratto di noleggio operativo con Trenord dei convogli CSA e TAF.

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 in aumento di 4,6 milioni di Euro rispetto al 2021 a 29,6 milioni di Euro. La variazione è ascrivibile a maggiori ricavi per servizi informatici, principalmente erogati a MISE, affitti dei locali commerciali e per il recupero di alcuni costi di sviluppo legati al progetto FILI da Trenord e Ferrovienord e al progetto H2iseO.

L'**EBITDA Rettificato** si riduce marginalmente a 45,5 dai 46,2 milioni di Euro dell'esercizio precedente, principalmente a causa di maggiori costi per il personale, connessi tra l'altro all'incremento dell'organico medio (+12 FTE), costi per servizi, spese per informatica, assicurazioni e quote associative, gestione degli immobili, 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.

Per quanto riguarda lo sviluppo di FNMPAY, rispetto al piano iniziale che prevedeva l'avvio dell'erogazione dei servizi a partire dalla seconda metà del 2022, si rileva uno slittamento al primo trimestre 2023 a causa delle maggiori tempistiche rilevate nelle attività di predisposizione degli accordi con i partner, non agevolate dal contesto congiunturale del periodo. A tal riguardo, è stato siglato con Trenord un accordo quadro della durata di 10 anni che definisce il ruolo di FNMPAY come "*payment service provider*" di riferimento a supporto delle strategie di innovazione nell'ambito dei pagamenti.

9.2 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Con DGR n. XI/7543 del 15/12/2022 "*Approvazione dello schema di contratto di servizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria di interesse regionale e locale in concessione a FERROVIENORD S.p.A. per gli anni 2023-2027*" è stato rinnovato il Contratto di Servizio in scadenza al 31 dicembre 2022 per il periodo 1 gennaio 2023 - 31 dicembre 2027 (di seguito il "**Nuovo Contratto di Servizio**"), sottoscritto in data 21 dicembre 2022 da FERROVIENORD.

Il testo del Nuovo Contratto di Servizio disciplina i rapporti obbligatori in essere tra le parti, stabilendo nello specifico le condizioni e i termini (anche economici) dello svolgimento dell'attività di gestione e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura da parte di FERROVIENORD, in sostanziale continuità con le precedenti previsioni contrattuali fatto salvo: (i) l'inserimento dell'attività di studio e progettazione propedeutiche allo sviluppo dell'infrastruttura e dei sistemi di trasporto in genere e alla valorizzazione della rete e del patrimonio; (ii) l'eliminazione delle previsioni in materia di sistemi di mobilità elettrica e car sharing, che non costituiscono più oggetto delle pattuizioni contrattuali.

Le caratteristiche dei servizi e delle prestazioni offerte, ai fini della definizione del corrispettivo, sono individuate attraverso lo strumento del "Catalogo", il quale è articolato in modo da considerare il diverso regime regolatorio vigente per:

- il Ramo Milano (c.d. "Rete Interconnessa"): il pagamento del pedaggio a FERROVIENORD è eseguito direttamente dall'impresa ferroviaria TRENORD, in quanto i servizi di accesso alla rete sono prestati da FERROVIENORD a TRENORD sulla base di uno specifico contratto di accesso alla rete;
- il Ramo Iseo (c.d. "Rete Isolata"): attualmente FERROVIENORD non percepisce il pagamento del pedaggio da parte dell'impresa ferroviaria TRENORD, in quanto la remunerazione dei servizi relativi alla gestione operativa sono contenuti in una apposita voce del Catalogo.

Il Nuovo Contratto di Servizio non contempla invece più: (i) il meccanismo di riduzione automatica dei corrispettivi unitari, il quale prevedeva corrispettivi decrescenti a favore del Concessionario (c.d. “efficientamento”); (ii) il versamento del contributo annuale di 1,8 milioni di Euro per lo sviluppo delle attività di mobilità sostenibile e *car sharing* di E-vai S.r.l.; (iii) la corresponsione, a favore di FERROVIENORD, dei canoni di accesso alla Rete Interconnessa che vengono invece percepiti direttamente dalle imprese ferroviarie in continuità con quanto già stabilito nell’adeguamento del dicembre 2021 in seguito alle delibere di ART.

Inoltre, il Nuovo Contratto di Servizio prevede la possibile applicazione di penali a carico di FERROVIENORD nel caso di mancato rispetto degli standard qualitativi e/o di mancato rispetto dei termini per le interruzioni per lavori, nella soglia massima del 2% calcolata, su base annua, con riferimento al corrispettivo per ciascun anno di vigenza dello stesso contratto.

Si ricorda che sulla base del Contratto di Servizio corrente, i costi della manutenzione di secondo livello della flotta di treni gestita da FERROVIENORD per conto di Regione Lombardia sono oggi riconosciuti anno per anno pro quota da TRENORD a FERROVIENORD nella forma di canone di noleggio ed accantonati dalla stessa in un apposito fondo manutenzione ciclica (pari a 53,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2022). A tal riguardo, il Nuovo Contratto di Servizio conferma le previsioni di cui sopra solo fino al 31 dicembre 2023. Dal 1 gennaio 2024, invece, i costi della manutenzione di secondo livello della flotta di treni gestita da FERROVIENORD saranno contabilizzati come investimenti interamente finanziati da Regione Lombardia sulla base della pianificazione pluriennale prevista dall’impresa ferroviaria utilizzatrice (TRENORD). La dinamica del movimento relativo alla manutenzione ciclica, degli utilizzi del fondo in essere e la loro ricaduta sulla Posizione Finanziaria Netta dei prossimi anni saranno definiti nel corso del 2023.

Per ciascuno degli ambiti sopra definiti, il Nuovo Contratto di Servizio procede a determinare la quantificazione del corrispettivo, per ciascun anno solare, sulla base dei criteri di cui sotto e delle prestazioni effettivamente rese:

- A. Gestione operativa Rete Isolata: volume della produzione, definito in termini di tracce totali annue (treni-km del servizio ferroviario regionale);
- B. Manutenzione ordinaria dell'infrastruttura: (i) per la parte di manutenzione indipendente dall'usura prodotta dal traffico: estensione fisica della rete, misurata in km di binario, disponibile all'esercizio nell'anno, (ii) per la parte di manutenzione che dipende dal traffico: volume della produzione, definita come tracce totali annue (treni-km del servizio ferroviario regionale);

- C. Servizi di stazione e di accessibilità al sistema: numero di stazioni/fermate distinte per tipologia, a ciascuna delle quali corrisponde una diversa articolazione e complessità dei servizi offerti (sono computate le sole stazioni in cui sono previsti servizi viaggiatori nell'anno di riferimento);
- D. Acquisto e gestione della flotta regionale: (i) per l'organizzazione e gestione delle procedure per il finanziamento e l'acquisto di nuovi lotti di materiale rotabile: valore economico delle commesse, (ii) per l'amministrazione, monitoraggio e finanziamento della manutenzione programmata di secondo livello: numero dei rotabili gestiti;
- E. Ingegneria e patrimonio: valore fisso annuale nel corso del periodo di vigenza del Nuovo Contratto di Servizio;
- F. Funzioni specifiche del gestore dell'infrastruttura ferroviaria: valore fisso annuale nel corso del periodo di vigenza del Nuovo Contratto di Servizio;
- G. Funzioni generali e amministrative: valore percentuale fisso annuale in funzione del valore economico delle altre prestazioni;
- H. Conservazione, tutela e valorizzazione del patrimonio storico ferroviario: valore da indicarsi a preventivo (annuale) e soggetto a conguaglio in funzione dei costi sostenuti per specifici progetti e per la circolazione di treni storici turistici;
- I. Studi di potenziamento e valorizzazione della rete e del patrimonio: valore da indicarsi a preventivo (annuale) e soggetto a conguaglio in funzione dei costi sostenuti per specifici progetti.

Il Nuovo Contratto di Servizio conferma l'applicazione del meccanismo remunerativo "a consuntivo", in forza del quale il corrispettivo per ciascun anno solare sarà quantificato e aggiornato sulla base di fattori quali (i) l'adeguamento inflattivo e – per le sole voci del Catalogo legate a specifici *driver* – (ii) dei seguenti fattori, ossia (a) l'effettivo volume di produzione in termini di treni-km per servizio viaggiatori; (b) lo sviluppo della rete in termini di km di binario; (c) il numero e tipologia delle stazioni con servizio viaggiatori attivo; nonché (d) le voci correlate alla sicurezza, alla gestione patrimoniale, ai servizi di ingegneria per gli investimenti sull'infrastruttura e sullo sviluppo della flotta. Le previsioni del Nuovo Contratto di Servizio riportano, per gli anni successivi al primo, i treni-km programmati, che potranno essere oggetto di aggiornamento in base alla programmazione regionale e alla effettiva disponibilità delle nuove infrastrutture, nel rispetto delle scadenze previste dai prospetti informativi rete (c.d. "PIR") dei gestori delle infrastrutture, nei quali viene disciplinato l'accesso all'infrastruttura da parte delle imprese ferroviarie.

Per quanto concerne, poi, i meccanismi di revisione, i corrispettivi a favore del Concessionario potranno essere oggetto di rettifica per garantire l'equilibrio del Contratto, in caso di:

- variazioni di costo positive o negative che siano state quantificate nella relazione tecnica preventiva sui costi di esercizio, approvata da Regione in fase di progettazione definitiva degli interventi infrastrutturali e/o di potenziamento della rete, nei modi disciplinati dal regolamento attuativo del Contratto di Programma. Le eventuali variazioni dei costi di produzione che non producano effetti diretti nel modello di Catalogo previsto dal Nuovo Contratto di Servizio saranno comunque registrate nei modi stabiliti dal citato regolamento e di esse si terrà conto in sede di revisione;
- variazioni in diminuzione dei treni-km effettuati, almeno pari al 5% dei treni-km programmati nell'anno di riferimento in base alla corrispondente lettera di fatturazione;
- altre modifiche infrastrutturali, di contesto o di forza maggiore, che provochino un incremento dei costi di produzione o una riduzione dei ricavi, per una percentuale superiore al 5%, rispetto a quelli risultanti dal Nuovo Contratto di Servizio, non compensata da altri minori costi operativi sostenuti e/o da maggiori ricavi commerciali eventualmente conseguiti nell'annualità di riferimento.

Il valore complessivo massimo del Nuovo Contratto di Servizio, è stimabile in 330,6 milioni di Euro, di cui 64,1 milioni di Euro quale quota di corrispettivo del Nuovo Contratto di Servizio per l'anno 2023 calcolata a partire dal 1 gennaio 2023. Per gli anni successivi sono previsti corrispettivi a favore del Concessionario, da quantificarsi e aggiornarsi annualmente sulla base del meccanismo sopra descritto.

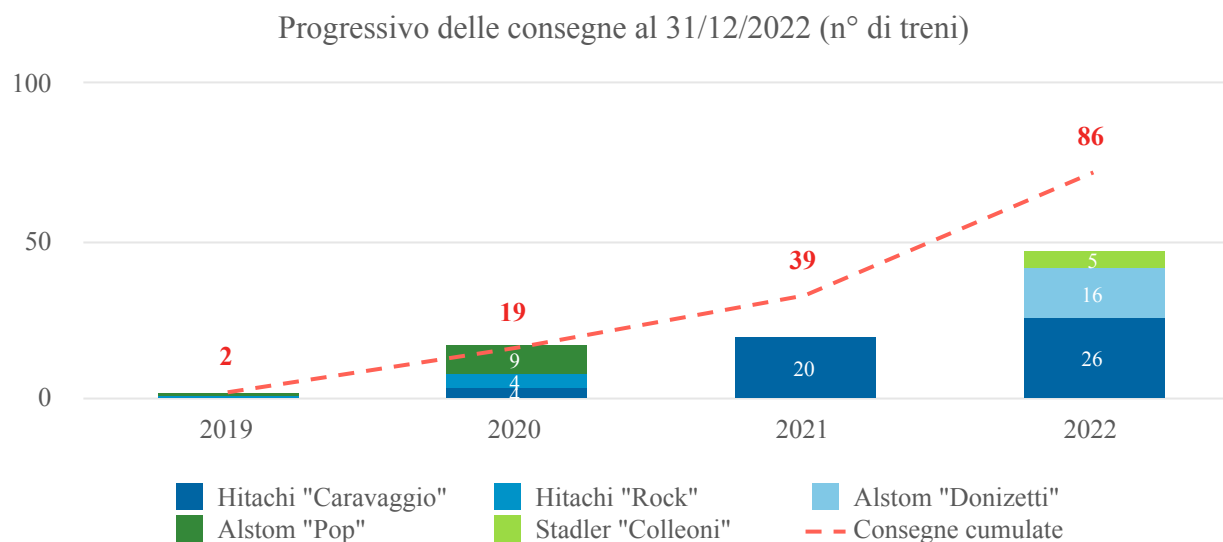
Sul punto si ricorda che, in data 14 novembre 2022, Regione ha approvato il sesto aggiornamento al Contratto di Programma per gli investimenti e le manutenzioni straordinarie sulla rete in concessione a FERROVIENORD (descritto al paragrafo 6.2), ai sensi del quale è stato previsto, tra l'altro, lo stanziamento di Euro 35 milioni (7,0 milioni per 5 anni) per interventi di manutenzione straordinaria per il periodo 2023-2027, precedentemente coperti dal Contratto di Servizio in scadenza.

Dati operativi:

<i>Indicatori di mobilità</i>		<i>2022</i>	<i>2021</i>	<i>Diff. %</i>	<i>2019</i>	<i>Diff. %</i>
Capacità di produzione	Mln Treni-km	9,6	9,4	2,1 %	10,0	-4,0 %
Utilizzo della rete						
- Numero di treni	Treni/giorno	780,0	780,0	100,0 %	813,0	-4,1 %
- Numero di passeggeri	Pax/giorno	230.000	190.000	121,1 %	280.000	-17,9 %

Nel corso del 2022 le tracce prodotte ammontano a 9,6 milioni di treni-km (di cui 8.5 milioni di treni-km sul Ramo Milano e 1,1 milioni di treni-km sul Ramo Iseo) con un aumento del 2,1% rispetto al 2021, nonostante un livello di servizio condizionato dalle conseguenze per il COVID-19 (ad esempio limitazione del servizio aeroportuale al Terminal 1), dalla limitazione dei treni (servizio S1 e S2) legate al consumo anomalo dei bordini nel Passante e dagli eventi sulla Brescia-Iseo-Edolo (caduta masso presso Galleria Sellero, esondazione di Niardo e svio treno ad Iseo). La produzione su rete FERROVIENORD per il 2022 è stata prevalentemente per i servizi per il TPL; il traffico merci, di entità marginale, è stato pari a 16,7 mila treni-km.

Di seguito è illustrato lo stato di attuazione del programma di rinnovo del materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032 al 31 dicembre 2022:

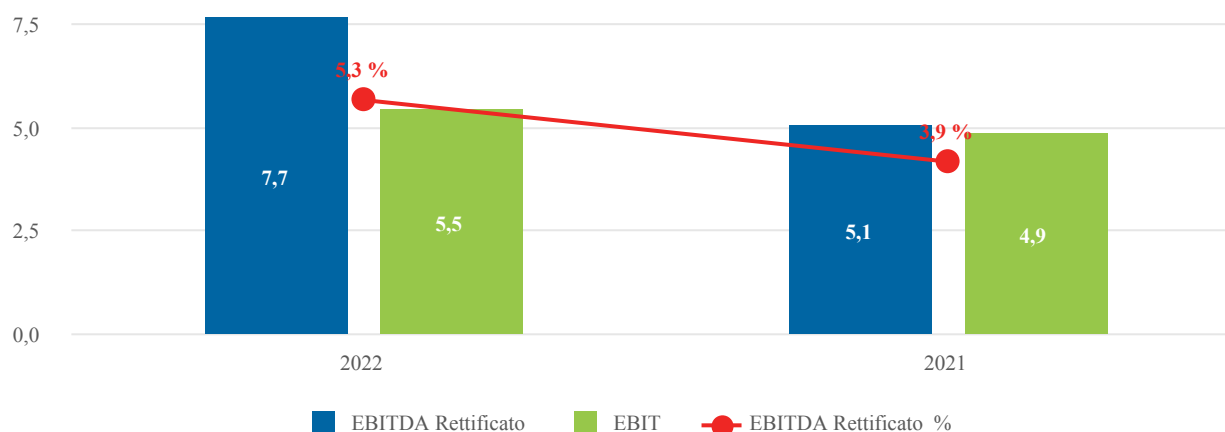


L'emergenza COVID-19 ha determinato un ritardo nelle consegne e nell'ottenimento dell'autorizzazione di immissione sul mercato dei treni. Per quanto riguarda le forniture Hitachi, al 31 dicembre 2022 risultano consegnati i 50 treni Caravaggio previsti nel primo e secondo contratto applicativo, l'inizio consegne dell'ultimo lotto è decorso da febbraio 2023 con ultimazione delle consegne prevista entro novembre 2024. In merito ad Alstom, risultano al 31 dicembre 2022 consegnati 16 treni Donizetti relativi al primo contratto applicativo. Alstom ha proposto un piano aggiornato e accelerato di messa a disposizione dei convogli in modo da recuperare il ritardo e completare le consegne nel mese di aprile 2024, in anticipo rispetto all'originario programma contrattuale. Si evidenziano invece maggiori ritardi per le consegne dei treni Colleoni da parte di Stadler (solo 5 consegnati al 31 dicembre 2022), i quali hanno evidenziato notevoli problemi di affidabilità a seguito della messa in servizio da parte di Trenord.

In relazione al Terminal di Sacconago è stata sottoscritta con Regione Lombardia in data 9 giugno 2022 un'apposita convenzione per l'attuazione dell'intervento denominato "Potenziamento accessibilità Terminal di Sacconago" per disciplinare l'utilizzo del finanziamento di 8,3 milioni di Euro assegnato nell'ambito del programma degli investimenti per la ripresa economica - Piano Lombardia (Allegato 1 della DGR XI/6047 del 01/03/2022 – Interventi di MOBILITÀ SOSTENIBILE – Potenziamento accessibilità terminal di Sacconago). È stata espletata la gara di appalto per l'affidamento dei lavori, che prevedono il potenziamento e l'efficientamento del sistema dei binari al fine di potenziare la capacità di manovra nel terminal.

Performance economica

Importi in milioni di Euro	2022	2021	Diff.	Diff. %
Contratti e contributi pubblici	111,2	101,7	9,5	9,3 %
Noleggio materiale rotabile	15,4	12,3	3,1	25,2 %
Altri Ricavi	17,8	17,8	—	— %
Totale Ricavi	144,4	131,8	12,6	9,6 %
EBITDA Rett.	7,7	5,1	2,6	51,0%
EBITDA Rett. %	5,3%	3,9%		
EBIT	5,5	4,9	0,6	12,2%



I **ricavi** del segmento si attestano a 144,4 milioni di Euro in aumento di 12,6 milioni di Euro rispetto ai 131,8 milioni di Euro del 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 111,2 milioni di Euro e sono in aumento di 9,5 milioni di Euro rispetto al 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 (+8 milioni di Euro).

I ricavi da **noleggio di materiale rotabile**, riferiti ai corrispettivi da gestione e manutenzione del materiale rotabile concesso in uso da Regione Lombardia a Trenord e gestito da Ferrovienord, sono aumentati di 3,1 milioni di Euro per via dell'ampliamento della flotta di Regione Lombardia messa a disposizione di Trenord.

Gli **altri ricavi** che si riferiscono agli introiti derivanti dai canoni attivi di locazione, alla vendita dei rottami metallici ed ai ricavi per movimentazione merci sul terminal di Sacconago sono complessivamente stabili rispetto al 2021.

L'**EBITDA Rettificato** del segment aumenta di 2,6 milioni di Euro ed è pari a 7,7 milioni di Euro. 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 e dell'aumento dei costi per materiali e manutenzioni su infrastrutture e impianti in particolare nelle stazioni di Iseo, Castegnato e Milano. Nel periodo sono incrementati anche gli oneri per utenze, smaltimento rifiuti, assicurazioni 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 registrati. Il costo del personale è invece in contrazione rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente per effetto del rilascio di una quota del fondo rischi relativo al rinnovo del CCNL Autoferro a seguito degli accordi nazionali ed aziendali sottoscritti nel 2022 e del riconoscimento dei contributi a copertura dei maggiori oneri previdenziali di malattia per il periodo 2015-2018, parzialmente compensati da maggiori compensi variabili e maggior numero medio di dipendenti dell'esercizio (+15 FTE). Si rileva che l'EBITDA 2021 includeva sopravvenienze passive e accantonamenti al fondo svalutazione crediti su commesse finanziate per 4,8 milioni di Euro parzialmente compensati dai contributi ricevuti da Regione Lombardia a rimodulazione dell'offerta ferroviaria per 1,2 milioni di Euro in seguito alla pandemia Covid-19.

Per quanto riguarda la **gestione terminalistica**, nel periodo i ricavi hanno registrato un decremento a 1,2 milioni di Euro da 1,6 milioni di Euro, a causa principalmente di numerose interruzioni delle linee in Nord Europa e criticità sulla rete nazionale italiana. La dinamica dei ricavi si riflette sulla riduzione dell'EBITDA che si attesta a -1,1 milioni di Euro da -0,5 milioni di Euro nel 2021.

9.3 MOBILITA' PASSEGGERI SU GOMMA

Dati operativi

Indicatori di mobilità		2022	2021	Diff. %	2019	Diff. %
Passeggeri	mln	58,8	48,1	22,1 %	77,4	-24,0 %
- ATV	mln	55,4	46,2	19,9 %	73,4	-24,5 %
- FNMA	mln	3,4	1,9	75,0 %	4,0	-14,5 %
Produzione TPL	mln bus/km	25,5	25,3	0,8%	24,2	5,6%
- ATV	mln bus/km	21,0	20,9	0,5 %	19,8	6,1 %
- FNMA	mln bus/km	4,5	4,4	2,3 %	4,4	2,3 %
Car Sharing:						
Ore di noleggio - <i>Regional Electric</i>	ore/anno	286.427	93.499	206,3 %	69.394	312,8 %
Noleggi car sharing	unità	93.981	76.505	22,8 %	29.367	220,0 %
Stazioni (<i>E-Vai Points</i>)	unità	307	185	65,9 %	112	174,1 %

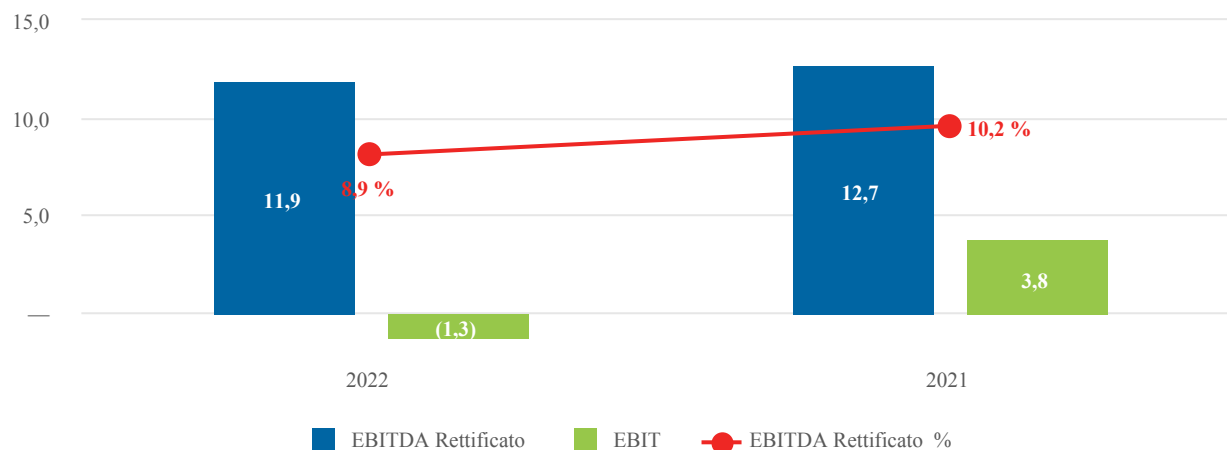
Al 31 dicembre 2022, la flotta è costituita da 702 autobus in servizio, di cui 158 in proprietà a FNMA e 544 ad ATV (a cui si aggiungono 11 autobus non targati), con un valore di carico pari a 41,6 milioni di Euro ed un'età media di circa rispettivamente 10,3 ed 13,8 anni.

Complessivamente, i viaggiatori trasportati nel 2022 sono stati pari a 58,8 milioni, in aumento del 22,1% rispetto ai 48,2 milioni del 2021, e comunque inferiori del 24,0% rispetto al 2019. La produzione di servizi di trasporto pubblico locale si attesta a 25,5 milioni di bus-km, sostanzialmente stabile rispetto al 2021 ed in aumento del 5,6% rispetto al 2019 in ragione del potenziamento dei servizi, specialmente quelli scolastici, per garantire il distanziamento sociale.

Per quanto concerne l'operatività del servizio di *car sharing*, al 31 dicembre 2022 la flotta auto di E-Vai è costituita da un totale di 392 veicoli, di cui 374 elettrici (272 a dicembre 2021, di cui 250 elettrici). Anche la presenza sul territorio è in aumento: sono stati incrementati gli *E-Vai Point* di 122 unità (totale 307), le colonnine di ricarica di 10 unità (totale 127) ed i comuni coperti da servizio di 10 unità (totale 106).

Performance economica

Importi in milioni di Euro	2022	2021	Diff.	Diff. %
Contratti e contributi pubblici	62,3	60,7	1,6	2,6 %
Servizi di trasporto	64,8	56,8	8,0	14,1 %
Altri Ricavi	6,4	6,5	(0,1)	-1,5 %
Totale Ricavi	133,5	124,0	9,5	7,7 %
EBITDA Rett.	11,9	12,7	(0,8)	-6,3%
EBITDA Rett. %	8,9%	10,2%		
EBIT	(1,3)	3,8	(5,1)	ns



I ricavi dell'esercizio evidenziano un aumento di 9,5 milioni di Euro (+7,7%) attestandosi a 133,5 milioni di Euro rispetto ai 124,0 milioni di Euro del 2021, in particolare:

- a. i **ricavi derivanti da contratti e contributi pubblici** sono in aumento di 1,6 milioni di Euro rispetto all'anno precedente, attestandosi a 62,3 milioni di Euro e tengono conto, da un lato, delle minori misure compensative al settore del TPL a seguito dell'emergenza pandemica che passano da 13,5 milioni di Euro a 8,2 milioni di Euro, compensate dai maggiori introiti da contratti di servizio ed altri contributi a copertura del rincaro delle materie prime. Più in dettaglio, l'aggregato beneficia (i) del maggior contributo chilometrico riconosciuto dalla Regione Veneto ai sensi della DGR n. 1012 del 16 agosto 2022 e della DGR n. 1657 del 30 dicembre 2022 pari a 2,2 milioni di Euro, (ii) del contributo a copertura dell'incremento costi carburanti istituito con DL 115,144 e 179 del 2022 per 1,7 milioni di Euro spettanti alle aziende del TPL, (iii) del ricevimento di 0,3 milioni di Euro di contributi a sostegno delle società operanti nel settore turistico spettanti a Martini Bus e (iv) del riconoscimento del credito d'imposta per 1,5 milioni di Euro su consumi energetici spettante alle imprese a forte consumo di gas naturale come previsto dal Decreto Legge n.17 del 1 marzo 2022. Per quanto concerne invece le misure compensative, nel 2022 si registrano contributi per servizi aggiuntivi pari a 4,2 milioni di Euro a fronte dei 6,3 milioni di Euro del 2021, mentre le compensazioni per i mancati ricavi da bigliettazione sono state pari a 4,0 milioni di Euro rispetto ai 7,2 milioni di Euro del 2021. 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;

- b. i **ricavi derivanti dai servizi di trasporto** (bigliettazione, servizi sostitutivi svolti da FNMA per conto di Trenord, attività in subaffidamento e *car sharing* di E-Vai) hanno evidenziato nel periodo un aumento di 8,0 milioni di Euro (+14,1%) rispetto all'anno precedente, attestandosi a 64,8 milioni di Euro. L'andamento rispetto al 2021 è da attribuire principalmente (i) ai maggiori ricavi da trasporto passeggeri per 4,5 milioni di Euro, (ii) al maggior corrispettivo fatturato per l'effettuazione delle corse sostitutive treni per 1,9 milioni di Euro e (iii) alla crescita dei ricavi da *car sharing* per 0,9 milioni di Euro;
- c. gli **altri ricavi**, che includono il recupero delle accise, sono sostanzialmente stabili rispetto al 2021, attestandosi a 6,4 milioni di Euro.

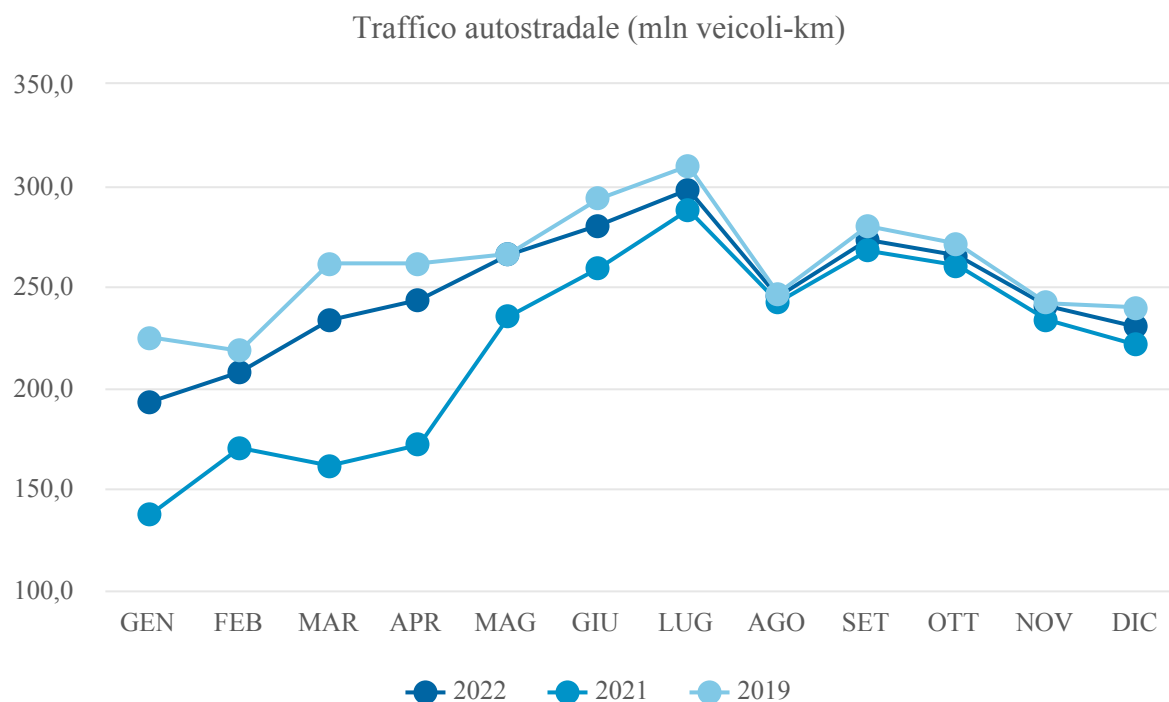
L'**EBITDA Rettificato** del periodo è pari a 11,9 milioni di Euro, in riduzione di 0,8 milioni di Euro rispetto al 2021. Il principale elemento d'impatto sulla gestione aziendale è legato all'incremento dei costi sostenuti per i consumi energetici (prevalentemente maggiore costo medio Euro/litro, in parte anche per effetto dell'aumento delle percorrenze): metano e gasolio hanno fatto registrare maggiori costi di trazione per 8,0 milioni di Euro rispetto al 2021 (+68,1%). In aumento anche il costo del personale. Si segnalano da ultimo maggiori costi operativi in capo ad E-Vai per 1,0 milioni di Euro in conseguenza dell'espansione dell'attività di *car sharing*.

9.4 AUTOSTRADE

Andamento del traffico e delle tariffe

<i>Traffico pagante</i>		2022	2021	Diff. %	2019	Diff. %
Veicoli leggeri	mln veic.-km	2.354,9	2.038,8	15,5 %	2.511,8	-6,2 %
Veicoli pesanti	mln veic.-km	621,2	610,2	1,8 %	603,0	3,0 %
Totale	mln veic.-km	2.976,1	2.649,0	12,3 %	3.114,8	-4,5 %

Il confronto dei dati di traffico relativi al 2022 con quelli relativi agli esercizi 2019 e 2021 evidenzia una costante ripresa dei volumi di traffico con un progressivo riavvicinamento delle curve al dato pre-pandemia, specialmente a partire dai mesi estivi. Per il traffico merci stradale, invece, nel 2022 si conferma la tendenza all'aumento degli spostamenti, complessivamente superiori a quelli del 2019.



Osservando l'evoluzione del traffico pagante per singolo mese, si rileva che gli incrementi dei primi sei mesi del 2022 sono conseguenti alla migliorata situazione post-pandemica che nel primo semestre dell'anno scorso ancora limitava fortemente gli spostamenti. Diversamente il traffico registrato nella seconda parte dell'anno non ha mostrato analoghi aumenti dal momento che negli stessi mesi del 2021 la ripresa del traffico era già in atto.

Nel corso del 2022, gli incidenti complessivi registrati sulla rete in concessione sono incrementati del 6,6% rispetto al 2021, anche in ragione dell'incremento del traffico. Gli incidenti con esito mortale sono passati da 5 nell'anno 2021 a 7 nel 2022. In termini di sicurezza, la Società ha definito un programma di azioni teso a rafforzare il videocontrollo delle tratte di competenza, nonché a sensibilizzare maggiormente l'utenza al rispetto del Codice della Strada e all'adozione dei comportamenti da tenere in caso di sinistro.

Il tasso di incidentalità (calcolato come numero d'incidenti ogni 100 milioni di veicoli-km) dell'annualità 2022 calcolato come numero d'incidenti ogni 100 milioni di veicoli-km si attesta a 53,23 - in riduzione del 2,87% rispetto al 56,1 del corrispondente periodo dell'anno precedente. Si può notare che pur a fronte di un aumento del numero degli incidenti il parametro si presenta in regressione.

In merito alle tariffe, i provvedimenti normativi emanati in materia tariffaria, successivamente a quello relativo all'adeguamento tariffario 2019, rinviano ogni adeguamento tariffario

all'aggiornamento del PEF, da approvarsi ad opera dell'Ente concedente (come descritto al paragrafo 6.4).

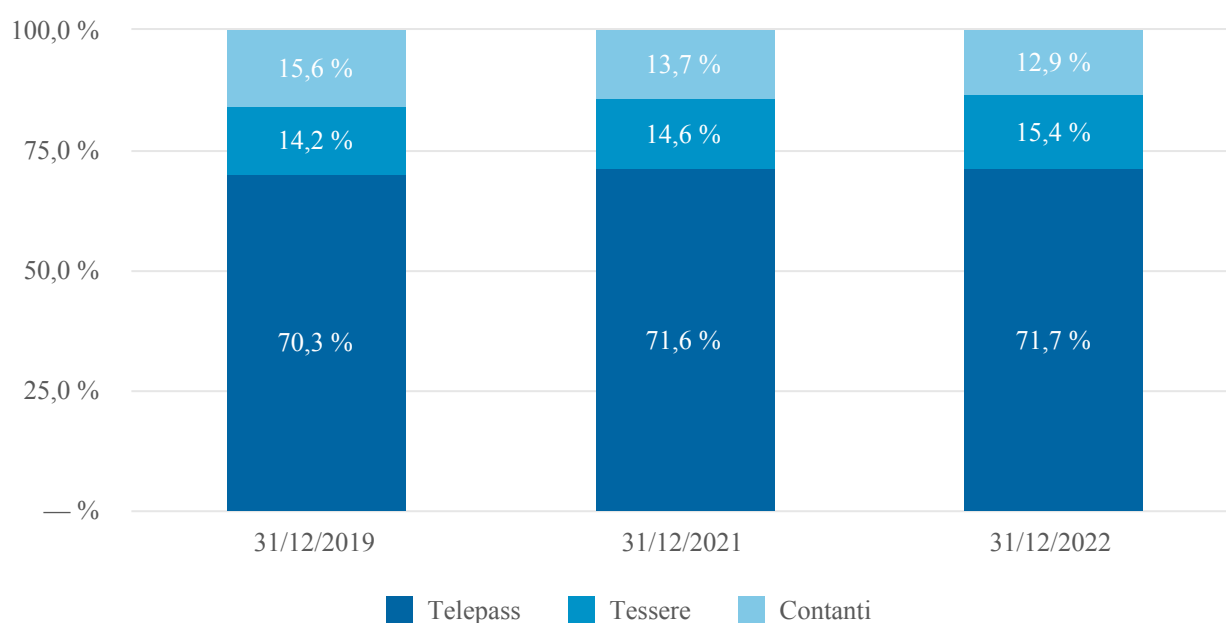
Nel corso della seduta consiliare del 23 dicembre 2021, la società, alla luce dello stato dell'iter approvativo della proposta del PEF relativo al periodo regolatorio 2018-2022, ha ritenuto opportuno riconsiderare la decisione circa il mantenimento della sospensione dell'adeguamento tariffario 2019, 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%, a fronte della quale non è pervenuta alla società alcuna comunicazione da parte dell'Ente concedente; l'unica informativa è da ricondurre ad un comunicato apparso sul sito web del MIMS datato 31 dicembre 2021.

A seguito dell'apertura al traffico di entrambe le carreggiate del Lotto 1 e del Lotto 2 della riqualificata S.P. 46 Rho-Monza con caratteristiche autostradali, intervenuta il 14 novembre 2022, il successivo 6 dicembre la Società ha formulato richiesta, nel rispetto dei vigenti Atti convenzionali, di adeguamento della percorrenza convenzionale ai punti di applicazione del pedaggio della Tangenziale Nord di Milano. Il 29 dicembre 2022 l'Ente concedente ha riscontrato la richiesta della Società autorizzando la stessa ad adeguare la percorrenza convenzionale ai punti di applicazione del pedaggio della Tangenziale Nord di Milano a decorrere dal 1 gennaio 2023. In pari data la Società ha comunicato al Concedente, in virtù dell'attuale congiuntura socio-economica, la sospensione in via temporanea del suddetto adeguamento, nelle more di sottoporre la tematica al proprio Consiglio di Amministrazione. Nel corso della seduta del 26 gennaio 2022, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di adeguare la percorrenza convenzionale ai punti di applicazione del pedaggio della A52- Tangenziale Nord di Milano a decorrere dal 1 marzo 2023.

In relazione all'istruttoria relativa all'adeguamento tariffario per l'esercizio 2023, il 17 ottobre 2022 la Società ha trasmesso all'Ente concedente gli elementi informativi in base alla delibera dell'ART relativa alla proposta di adeguamento, per l'anno 2023, delle tariffe all'utenza sulle tratte autostradali gestite. Il successivo 4 gennaio 2023, l'Ente concedente ha riscontrato l'istanza segnalando che in base al D.L. n. 198/2022 il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio risultava differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento del PEF predisposti in conformità alle delibere adottate dall'ART. Più in particolare la nota riportava che: *“Tenuto conto che per codesta Società non ricorrono le condizioni di cui alla richiamata normativa, si rappresenta l'assenza dei presupposti per il riconoscimento dell'adeguamento tariffario a decorrere dal 1 gennaio 2023, sulla base dell'istanza formulata in data 17 ottobre*

2022. Si evidenzia che, in osservanza del principio di continuità, ai sensi della regolamentazione di riferimento è assicurato il recupero delle variazioni tariffarie eventualmente applicabili dalla decorrenza del vigente periodo regolatorio”.

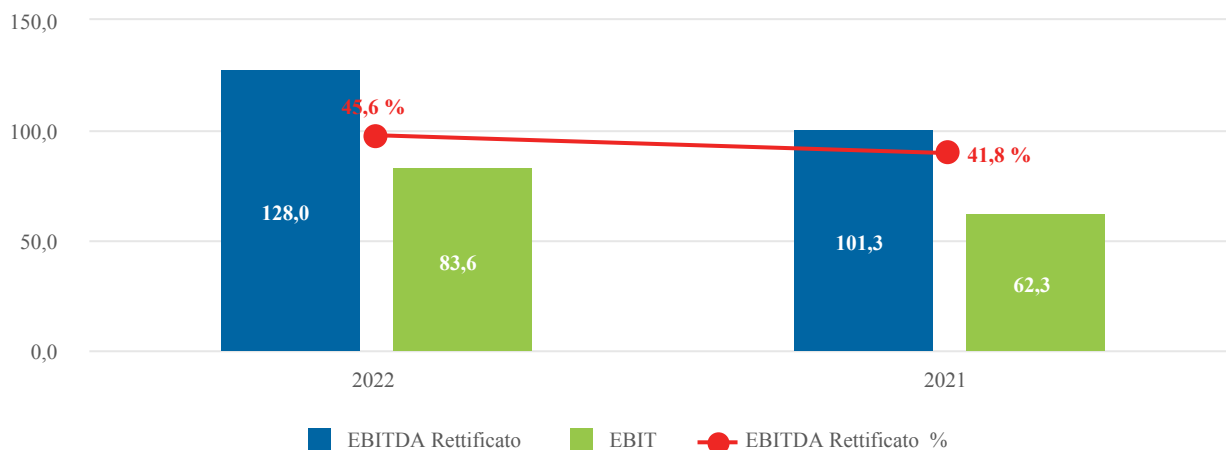
Anche nel corso del 2022 si è riscontrata una costante diminuzione dell’uso di piste manuali (contanti) da parte dell’utenza e un conseguente costante aumento del traffico sulle piste dotate di sistemi automatici di esazione (telepass e tessere). In tale contesto sono continuate le attività di accreditamento per i *service provider* sia italiani e sia stranieri che vogliono commercializzare i propri servizi di pagamento pedaggi tramite telepedaggio in tutti i paesi Comunitari. La tabella sottostante evidenzia la composizione delle diverse modalità di pagamento del pedaggio:



Performance economica

Importi in milioni di Euro	2022	2021 PROFORMA*	Diff.	Diff. %
Ricavi per pedaggi	255,0	226,1	28,9	12,8 %
Altri ricavi	25,7	16,5	9,2	55,8 %
Totale Ricavi	280,7	242,6	38,1	15,7 %
EBITDA Rett.	128,0	101,3	26,7	26,4%
EBITDA Rett. %	45,6%	41,8%		
EBIT	83,6	62,3	21,3	34,2%

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



Nel 2022 il segmento Autostrade evidenzia **ricavi** pari a 280,7 milioni di Euro in crescita di 38,1 milioni di Euro rispetto ai 242,6 milioni di Euro dello stesso periodo del 2021 (dato proforma), prevalentemente grazie all'incremento dei **ricavi per pedaggi** (+28,9 milioni di Euro) grazie all'aumento tariffario del 2,62% introdotto a partire dal 1 gennaio 2022 e al maggior traffico rilevato, che ha visto nel periodo la componente dei veicoli leggeri registrare un significativo incremento. Anche gli **altri ricavi** sono cresciuti (+9,2 milioni di Euro rispetto al 2021), sia per effetto di maggiori introiti per concessioni di aree di servizio, che hanno beneficiato della ripresa della mobilità nonché del rinnovo di alcuni contratti a condizioni economiche più favorevoli per MISE e che comportano il recupero dei costi delle manutenzione eseguite presso le aree di servizio, sia grazie ai recuperi verso Autostrade per l'Italia per i lavori straordinari effettuati presso le stazioni di Agrate e Terrazzano (casce automatiche, aggiornamento software di pista, riqualifica impianti di illuminazione e areazione).

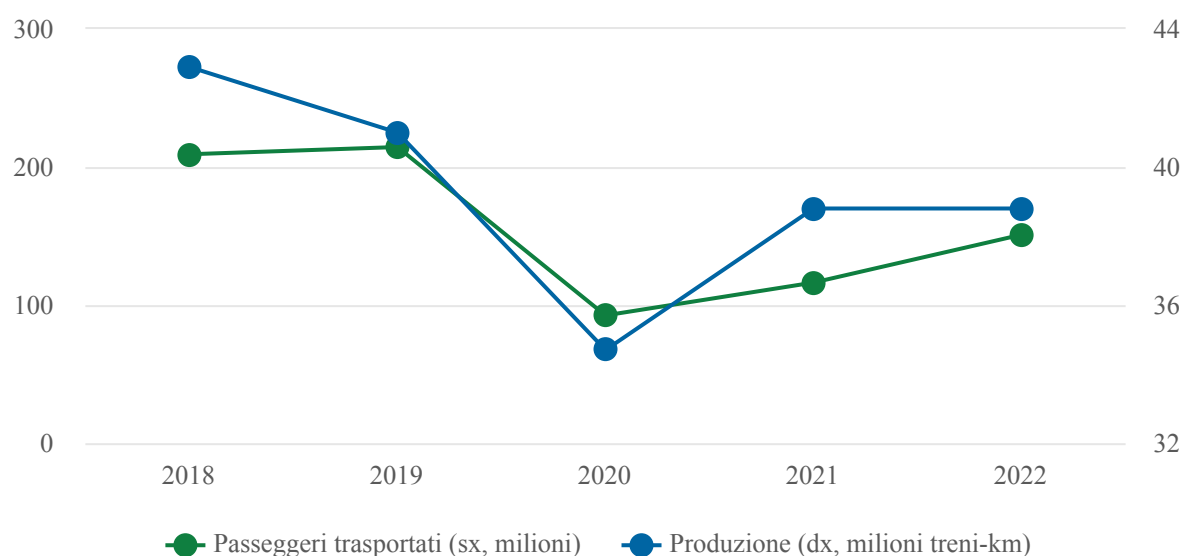
L'**EBITDA Rettificato** del periodo è pari a 128,0 milioni di Euro, in aumento di 26,7 milioni di Euro, prevalentemente grazie all'incremento dei ricavi. Sull'EBITDA hanno inciso inoltre maggiori costi di manutenzione nell'ambito dei manufatti (in particolare per la manutenzione del viadotto Po), dei lavori di adeguamento degli impianti di esazione e degli apparati elettrici e meccanici, parzialmente compensati da una riduzione della movimentazione netta dei fondi, che tiene conto del rilascio del fondo per ritardate manutenzioni a fronte degli interventi eseguiti, del rilascio di quote stanziato al fondo rischi relativamente a transazioni concluse e di maggiori accantonamenti netti al fondo di rinnovo per adeguarlo agli investimenti programmati nella durata residua della concessione e con l'aggiornamento dei prezziari ANAS. In proposito, si evidenzia che sia il costo delle manutenzioni eseguite sia l'adeguamento del fondo rinnovo includono l'effetto dell'aggiornamento dei prezziari ANAS, come previsto dal DL n. 50 del 17 maggio 2022, convertito dalla Legge nr. 91 del 15 luglio 2022. L'aumento dei costi è inoltre ascrivibile ai maggiori costi legati alla ripresa del traffico (tra cui oneri di esazione e canone di concessione), alle utenze elettriche principalmente a

causa del più alto costo dell'energia, ai costi per incarichi professionali e attività di *service* svolti dalla capogruppo e ai premi assicurativi. Anche il costo del lavoro è lievemente incrementato per l'effetto combinato del rinnovo del CCNL, 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 e della riduzione degli organici (-21 FTE).

9.5 PRINCIPALI SOCIETA' PARTECIPATE

TRENORD

Andamento del servizio



Il 2022, in particolare la seconda metà dell'anno, è stato caratterizzato da una buona ripresa sia del numero di viaggiatori sia della produzione.

In particolare, nell'esercizio appena trascorso si è registrato un aumento di viaggiatori rispetto al 2021 pari al 29,8%, ma comunque inferiore del 29,6% rispetto al 2019. Nonostante la ripresa degli ultimi mesi del 2022, i primi mesi dell'anno sono stati caratterizzati ancora da forti limitazioni alla mobilità, dovute alla recrudescenza del virus, che hanno inciso fortemente sul numero di spostamenti monitorati su tutte le direttrici di Trenord. A partire da maggio sono venute meno le restrizioni che hanno caratterizzato il periodo pandemico, con un progressivo incremento nel numero di viaggiatori che, dal mese di settembre, ha determinato il ritorno della domanda a livelli più consistenti, raggiungendo in alcune giornate fino a 650 mila viaggiatori giornalieri, comunque sempre inferiori di circa il 20% rispetto all'analogo periodo del 2019. Nei giorni festivi invece si sono raggiunti valori in linea con i valori del 2019.

Nel corso del 2022 sono state effettuate due indagini conoscitive su tutte le 40 direttrici del territorio lombardo e nel vicino Canton Ticino, in cui Trenord assieme alle Ferrovie Federali Svizzere gestisce il servizio transfrontaliero. Nel loro complesso, le indagini svolte hanno permesso di definire ancora meglio il profilo dei Clienti di Trenord e le variazioni di comportamento rispetto agli anni precedenti. In particolare, si riscontra come siano cambiate le abitudini della clientela soprattutto per quanto concerne la frequenza degli spostamenti. Se prima della pandemia gli spostamenti in treno erano quotidiani per oltre la metà della clientela, nel 2022 lo sono per poco meno del 45%, mentre gli spostamenti occasionali riguardano meno del 40% dei passeggeri (erano poco più del 30% nel 2019).

La produzione nel 2022 è stata pari a 38,8 milioni treni-km, in linea con i valori del 2021, ma inferiore del 5,4% rispetto al 2019. Il servizio nel 2022 conferma la ripresa pressoché completa della produzione così come prevista nel periodo antecedente alla pandemia con numero di treni programmati nei giorni feriali pari a circa 2.200 corse al giorno. La differenza riguarda essenzialmente alcuni treni non più necessari, a seguito della riduzione dei viaggiatori, per lo più circolanti nelle ore tardo serali.

Anche per quanto riguarda i prodotti turistici ed il Malpensa Express, il 2022 ha permesso di recuperare molto del terreno perso nel biennio 2020-2021. Complessivamente, il Malpensa Express ha registrato una forte crescita rispetto al 2021 che ha riportato i volumi ai livelli del 2019. L'andamento è stato caratterizzato da una prima fase ancora legata agli effetti delle limitazioni degli spostamenti, soprattutto internazionali, per la variante Omicron e da una successiva ripresa a pieno regime, che ha visto la produzione consolidarsi su livelli superiori rispetto al 2019 (ad eccezione del periodo coincidente con la chiusura di Linate). Hanno contribuito a questa ripresa l'aumento del traffico aeroportuale "leisure" straniero, la ripartenza del traffico business per Milano e la Lombardia e l'aumento della dei viaggiatori che scelgono il treno per recarsi in aeroporto che ha continuato a confermarsi a livelli superiori rispetto al 2021.

E' proseguita l'immissione in servizio dei nuovi treni derivanti dagli investimenti operati da Regione Lombardia, con la consegna, nel corso del 2022, di 56 nuovi treni di cui 26 elettrotreni Caravaggio, 16 Donizetti, 5 treni diesel-elettrici Colleoni, e 9 treni FLIRT TSI interoperabili Italia-Svizzera per i servizi TILO. Di conseguenza è proseguito, secondo il piano definito nel 2020, l'accantonamento dei treni più vecchi. I nuovi convogli portano maggiore comfort e migliore puntualità e affidabilità del servizio sulle linee in cui circolano, soprattutto sui collegamenti su cui effettuano una percentuale elevata delle corse programmate.

Per quanto riguarda le performance operative, la puntualità a 5 minuti percepita dal cliente (nessuna causa esclusa) si attesta all'83,4%, sostanzialmente lo stesso valore raggiunto nel 2021 dove però, nei primi mesi dell'anno, si era "beneficiario" della riduzione complessiva del traffico sulle principali linee ferroviarie per effetto della pandemia (+3,7% rispetto al 2019). L'andamento nel corso dell'anno è stato caratterizzato da valori di puntualità più elevati nei primi mesi dell'anno, e più bassi nei mesi estivi a causa degli effetti delle temperature eccezionalmente elevate che hanno avuto impatto negativo sia sui treni (in particolare quelli più vecchi) sia sulla infrastruttura ferroviaria. Negli ultimi mesi dell'anno, poi, si sono registrati valori di puntualità lievemente inferiori, ma in linea con gli andamenti stagionali di questo periodo.

E' doveroso segnalare che il valore della puntualità, e soprattutto quello delle soppressioni, è stato pesantemente condizionato dalla chiusura di parte del Passante ferroviario di Milano dovuta al sequestro di parte del Passante ferroviario disposto dalla Procura di Milano, a fine luglio, a seguito di un anomalo consumo dei bordini dei treni segnalato da Trenord al gestore dell'infrastruttura RFI. Nel mese di agosto, a seguito del dissequestro e della conclusione dei lavori del tavolo tecnico costituito fra Trenord e RFI dietro indicazione della Procura, sono stati sostituiti i binari interessati dal fenomeno sopra descritto. Conseguentemente la circolazione nel Passante ha potuto riprendere in maniera progressiva, da agosto fino alla completa riattivazione avvenuta a partire dalla fine di settembre.

Sintesi dei dati economici e patrimoniali

Importi in milioni di Euro	2022	2021	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e prestazioni	781,0	649,7	131,3	20,2 %
Altri ricavi e proventi	50,9	110,4	(59,5)	-53,9 %
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	831,9	760,2	71,8	9,4 %
Costi operativi	(388,0)	(343,7)	(44,3)	12,9 %
Costi del personale	(284,1)	(270,7)	(13,4)	5,0 %
MARGINE OPERATIVO LORDO	159,8	145,8	14,0	9,6 %
Ammortamenti e svalutazioni	(175,0)	(171,8)	(3,2)	1,9 %
RISULTATO OPERATIVO	(15,2)	(26,0)	10,8	n.s.
Risultato gestione finanziaria	(2,9)	(0,8)	(2,2)	286,6 %
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(18,1)	(26,8)	8,6	-32,3 %
Imposte sul reddito	8,7	26,9	(18,2)	n.s.
RISULTATO NETTO COMPLESSIVO	(9,5)	0,1	(9,6)	n.s.

L'esercizio 2022 registra una perdita netta di 9,5 milioni di Euro, in peggioramento di 9,6 milioni di Euro rispetto al valore del 2021 (+0,1 milioni di Euro). E' necessario evidenziare che il risultato risente, oltre che degli effetti dei mancati contributi a ristoro dei minori ricavi per gli effetti della pandemia – già quantificati per il solo residuo dell'anno 2021 in oltre 30 milioni di Euro– anche dei danni non recuperati derivanti dall'interruzione avvenuta nei mesi estivi su parte del Passante ferroviario, con un pregiudizio stimato in almeno 10 milioni di Euro.

Complessivamente, nell'esercizio 2022 i **ricavi** hanno registrato un aumento di 71,8 milioni di Euro, attestandosi a 831,9 milioni di Euro da 760,2 milioni di Euro. In dettaglio:

- i **ricavi da traffico ferroviario** sono pari a 311,0 milioni di Euro con un incremento di 117,9 milioni di Euro rispetto ai 193,1 milioni di Euro dell'esercizio precedente. L'andamento è imputabile prevalentemente alla crescita dei ricavi da bigliettazione che passato da 193,1 milioni di Euro nel 2021 a 311,0 milioni di Euro nel 2022 (+61,1%), che beneficiano del recupero del volume dei passeggeri in seguito al miglioramento della situazione pandemica ed, in parte, dell'aggiornamento delle tariffe a partire dal 1 settembre 2022¹². Ciò nonostante, rispetto al 2019 la riduzione dei ricavi da traffico è stata di circa 40,0 milioni di Euro;
- i **ricavi da Contratto di Servizio** sono pari a 438,7 milioni di Euro, in aumento di 5,3 milioni di Euro rispetto al 2021 (+1,2%). Le variazioni principali si riferiscono (i) al recupero dei maggiori costi per accesso alla rete per 15,8 milioni di Euro a copertura parziale dell'incremento del costo dell'energia, (ii) in parte compensati dai minori rimborsi per il noleggio del materiale rotabile per 5,8 milioni di Euro, e (iii) dall'aumento delle penali per 6,2 milioni di Euro (di cui 5 milioni di Euro ascrivibili all'interruzione del Passante);
- gli **altri ricavi dalle vendite e prestazioni** (principalmente ricavi per ramo a media-lunga percorrenza, noleggio treni a SBB e per *service* realizzati nei confronti di Trenitalia) sono pari a 31,3 milioni di Euro, in aumento di 8,1 milioni di Euro rispetto al 2021;
- gli **altri proventi** sono pari a 50,9 milioni di Euro, in diminuzione di 59,5 milioni di Euro rispetto ai 110,4 milioni di Euro del 2021, sostanzialmente a causa dei minori ricavi per mancati ricavi che nel 2021 ammontavano a 98,3 milioni di Euro mentre nel periodo di riferimento sono pari a 38,3 milioni di Euro¹³.-In merito all'impatto economico della pandemia, si evidenzia che a fronte di un impatto stimabile rispetto al 2019 sui ricavi da bigliettazione pari a circa 200 milioni di Euro nel 2020, circa 160 milioni di Euro nel 2021 e circa 40 milioni di Euro nel 2022, a fronte di maggiori costi sostenuti per le sanificazioni ed il distanziamento sociale. Tali minori risorse sono state solo in parte compensate dalle risorse incrementali messe a disposizione del Governo verso i committenti con decreti specifici. Ad oggi sono state stanziare risorse che consentono la piena copertura del solo anno 2020 e di una quota parte del 2021. La quota di mancati ricavi ancora da coprire per l'anno 2021, sulla base dei dati forniti

¹² Come da DGR n. XV/6623 del 4 luglio 2022 con oggetto "DETERMINAZIONI IN MERITO ALLE TARIFFE PER I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE PER GLI ANNI 2022 E 2023, AI SENSI DEL REGOLAMENTO REGIONALE N. 4 DEL 10 GIUGNO 2014", a partire dal settembre 2022 è entrato in vigore un aggiornamento delle tariffe riguardante i titoli di viaggio ordinari (corse singole e abbonamenti) ed integrati (IVOL, IVOP e trenocittà): l'adeguamento delle tariffe consiste nel 3,82% per i titoli ferroviari e dell'1,91% per quelli integrati. Successivamente, l'Agenzia TPL del bacino di Milano, Monza e Brianza con delibera n. 10/2022 del 26 agosto 2022 ha approvato anche i coefficienti di adeguamento tariffario del Sistema tariffario integrato STIBM di competenza: le nuove tariffe sono applicate dal 9 gennaio 2023

¹³ I contributi contabilizzati nel 2022 si riferiscono per 11,3 milioni di Euro agli importi di cui all'art.29 del DL41/2021 (Decreto Sostegni) e per 27,0 milioni di Euro agli importi di cui all'art.2bis della Legge 197/2022 (Legge di Bilancio 2023).

all'osservatorio TPL, è pari oltre 30 milioni incrementalmente rispetto a quanto contabilizzato nell'esercizio 2022. A questi valori si aggiunge la quota di mancati ricavi dell'anno 2022 (pari a circa 40,0 milioni di euro). In mancanza di ulteriori stanziamenti straordinari da parte dello Stato Centrale, i mancati ricavi dovranno essere compensati sulla base dei meccanismi previsti dall'attuale Contratto di servizio, con particolare riferimento a quanto espressamente previsto dall'art. 1370/2007 del regolamento europeo.

Il **costo del personale** è pari a 284,1 milioni di Euro (270,7 milioni di Euro nel 2021), con un incremento complessivo di 13,4 milioni di Euro. Tale variazione è principalmente legata all'aumento nel numero di risorse impiegate (+ 215 FTE) in gran parte legate al completamento del processo di internalizzazione del personale incaricato della manovra, al potenziamento delle attività commerciali per l'assistenza alla clientela, contolleria a terra nonché del personale di bordo.

I **costi operativi** sono pari a 388,0 milioni di Euro, in aumento di 44,3 milioni di Euro rispetto al 2021. Le variazioni principali in aumento dei costi riguardano i canoni di pedaggio (+27,1 milioni di euro), le utenze (+5,4 milioni di euro), le provvigioni passive (+5,4 milioni di euro), le assicurazioni (+3,6 milioni di euro) e i servizi sostitutivi (+2,3 milioni di euro). I costi operativi tengono inoltre conto dei costi straordinari sostenuti per la riparazione dei danni al materiale rotabile riportati in seguito al guasto del Passante.

Il **Margine Operativo Lordo (EBITDA)** è pari a **159,8** milioni di Euro, in aumento di 14,0 milioni di Euro rispetto ai 145,8 milioni di Euro del 2021, per effetto dell'incremento dei ricavi e dei contributi, parzialmente compensato dall'aumento del costo del lavoro e dei costi operativi.

Gli **ammortamenti** delle immobilizzazioni sono pari a 174,0 milioni di Euro (170,8 milioni di Euro nel 2021) e riguardano principalmente l'ammortamento del materiale rotabile in locazione nonché l'ammortamento della manutenzione ciclica sui materiali conferiti e noleggiati. Le **svalutazioni** sono pari a un milione di Euro, in linea con l'esercizio precedente. Si riferiscono principalmente per 0,5 milioni di Euro alla svalutazione di crediti di dubbia esigibilità e per 0,5 milioni di Euro alla svalutazione di immobilizzazioni.

Il **Risultato Operativo** si attesta su un valore negativo di 15,1 milioni di Euro, in miglioramento rispetto al valore dell'esercizio precedente (-26,0 milioni di Euro).

Il **risultato della gestione finanziaria** registra un valore di -2,9 milioni di Euro rispetto a -0,8 milioni di Euro nel 2021, principalmente per effetto di maggiori interessi passivi maturati sui debiti finanziari accesi per i beni in leasing in applicazione al principio contabile IFRS16.

Il **Risultato ante imposte** è negativo per 18,1 milioni di Euro, in miglioramento rispetto al valore del 2021 (-26,8 milioni di Euro).

La voce **imposte sul reddito** risulta positiva per 8,7 milioni di Euro (26,9 milioni di Euro dell'esercizio 2021) ed è interamente riconducibile all'iscrizione di maggiori crediti d'imposta anticipati netti a fronte della perdita fiscale IRES del periodo e di variazioni fiscali connesse agli accantonamenti dell'esercizio che la Società valuta con ragionevole certezza di poter recuperare negli esercizi futuri.

L'esercizio 2022 chiude pertanto con una **perdita netta** di 9,5 milioni di Euro, in peggioramento rispetto al sostanziale pareggio registrato nel 2021.

Nella tabella che segue viene riportato lo **Stato Patrimoniale** riclassificato al 31 dicembre 2022 raffrontato con il 31 dicembre 2021:

Importi in milioni di Euro	31/12/2022	31/12/2021	Differenza
Rimanenze	114,3	113,3	0,9
Crediti commerciali	154,2	207,9	(53,7)
Debiti commerciali	(237,3)	(226,5)	(10,8)
Altre attività nette correnti	(83,8)	(69,6)	(14,1)
Capitale Circolante Netto	(52,7)	25,1	(77,8)
Capitale Immobilizzato netto	383,2	349,8	33,4
Altre attività nette non correnti	83,8	77,4	6,4
Fondo rischi ed oneri	(41,3)	(44,4)	3,0
CAPITALE INVESTITO NETTO	373,0	407,9	(35,0)
<i>Mezzi propri</i>	<i>(79,5)</i>	<i>(87,6)</i>	<i>8,1</i>
<i>Posizione finanziaria netta complessiva (Debito/ -Cassa)</i>	<i>(293,5)</i>	<i>(320,3)</i>	<i>26,9</i>
TOTALE FONTI	(373,0)	(407,9)	35,0

Capitale Investito Netto

Il **Capitale Circolante Netto** è negativo per 52,7 milioni di Euro, registrando un decremento di 77,8 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2021 così composto: (i) riduzione dei crediti commerciali di 53,7 milioni di Euro che ha principalmente riguardato l'incasso dei contributi stanziati nel 2021 a copertura dei minori ricavi da traffico da Regione Lombardia per 82,4 milioni di Euro ed il credito verso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali per 8,5 milioni di Euro relativo al recupero del bonus trasporti; (ii) maggiori debiti commerciali di 10,7 milioni di Euro in particolar modo verso Trenitalia (+11,1 milioni di Euro); e (iii) minori altre attività nette correnti di 14,1 milioni di Euro legate all'incremento delle altre passività (+15,1 milioni di euro).

Il **Capitale Immobilizzato Netto** ammonta a 383,2 milioni di Euro, in aumento di 33,4 milioni di Euro per l'incremento dei diritti d'uso su beni di terzi (+34,1 milioni di Euro) dovuta all'iscrizione della proroga di contratti di leasing esistenti conseguenti alla proroga del Contratto di Servizio. La voce comprende:

- il valore dei beni di terzi in uso, pari a 207,8 milioni di Euro, di cui 189,6 milioni di Euro riferiti al materiale rotabile e 15,2 milioni di Euro ai fabbricati;
- le immobilizzazioni materiali, pari a 165,2 milioni di Euro che includono principalmente il valore residuo del materiale rotabile in uso (107,2 milioni di Euro);
- le immobilizzazioni immateriali pari a 7,5 milioni di Euro;
- le partecipazioni pari a 2,5 milioni di Euro, che sono riferite principalmente alla controllata Tilo S.p.A., e – in minima parte – alle collegate Consorzio SBE e Consorzio Elio Scarl.

L'ammontare degli **investimenti netti** dell'esercizio è pari a 116 milioni di Euro e si riferisce per 62,4 milioni di Euro ad investimenti in immobilizzazioni materiali (principalmente interventi di manutenzione di secondo livello sul materiale rotabile per 38,1 milioni di Euro), per 49,5 milioni di Euro all'incremento di diritti d'uso su beni di terzi e per 4,1 milioni di Euro ad investimenti in immobilizzazioni immateriali.

Le **altre attività nette non correnti** ammontano a 83,8 milioni di Euro e aumentano di 6,4 milioni di euro. In particolare, aumentano di 8,2 milioni di euro le attività per imposte anticipate, parzialmente compensate dall'incremento dei debiti per passività non correnti per 1,9 milioni di Euro.

Il valore dei **fondi per rischi e oneri** ammonta a 41,3 milioni di Euro e si decrementa di 3,0 milioni di Euro rispetto al valore al 31 dicembre 2021.

Posizione Finanziaria Netta

Nel complesso l'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2022 ammonta - prima dell'applicazione del principio contabile IFRS16 - a 47,6 milioni di Euro, con un incremento di 49,4 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2021, essenzialmente dovuto alla minore necessità di utilizzo delle linee di credito aperte con primari istituti di credito. Il valore residuo dei debiti finanziari IFRS 16 relativi a beni oggetto di leasing ammonta a 245,9 milioni di euro, con un incremento di 22,5 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2021, portando quindi il saldo complessivo dell'indebitamento finanziario a 293,5 milioni di Euro con un decremento rispetto al 2021 di 26,8 milioni di Euro, come evidenziato dalla seguente tabella:

Importi in milioni di Euro	31/12/2022	31/12/2021	Differenza
Liquidità	(52,6)	(53,0)	0,4
Indebitamento finanziario corrente	253,4	310,8	(57,4)
Posizione Finanziaria Corrente Netta (Debito / -Cassa)	200,8	257,8	(57,0)
Indebitamento finanziario non corrente	92,6	62,5	30,1
Posizione Finanziaria Netta (Debito / -Cassa)	293,4	320,3	(26,9)

AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA

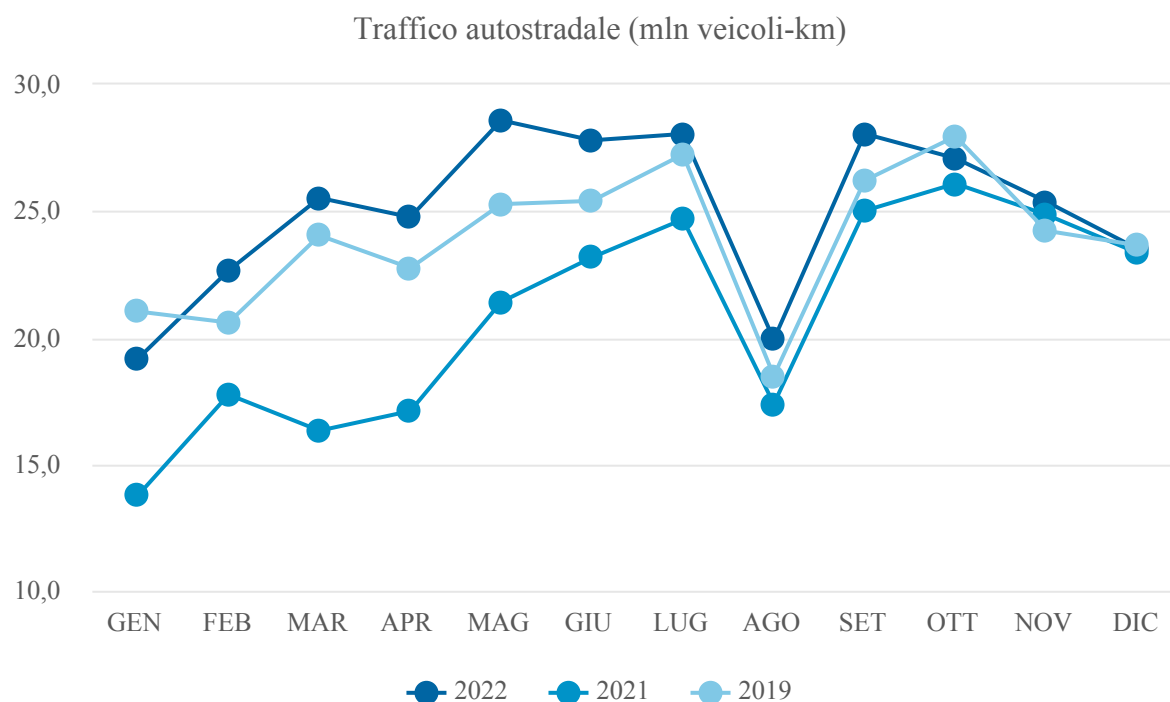
Andamento del traffico e delle tariffe

Traffico pagante		2022	2021	Diff. %	2019	Diff. %
Veicoli leggeri	mln veic.-km	239,9	196,6	22,0 %	232,5	3,2 %
Veicoli pesanti	mln veic.-km	60,6	55,3	9,6 %	54,7	10,8 %
Totale	mln veic.-km	300,5	251,9	19,3 %	287,2	4,6 %

Il traffico rilevato nel 2022 ha registrato un significativo miglioramento rispetto all'esercizio 2021 (+19,3%), ancora parzialmente segnato dall'emergenza da Covid 19. Si evidenzia, inoltre, che i volumi di traffico del 2022 sono superiori a quelli dell'esercizio 2019 (+4,6%) e migliori in generale dall'entrata in esercizio delle tratte autostradali di APL.

Si rammenta che una volta realizzate le tratte più importanti della A36 e cioè le Tratte B2, C e D, saranno raggiunti i bacini di domanda della Brianza e di Bergamo oltre che quello intercettato dall'interconnessione con le principali direttrici del territorio e cioè la SS35 Milano-Meda, che verrà sostituita dalla Tratta B2, la SS 36 dello Spluga, la A51 e l'autostrada A4.

Di seguito si riporta un grafico che sintetizza su base mensile l'andamento del traffico registrato nell'ultimo biennio, a confronto con il periodo pre-Covid:



In merito alle tariffe, a partire dal 1 gennaio 2021, non sono stati concessi alla Società incrementi delle tariffe autostradali. Il riconoscimento dell'adeguamento tariffario è stato condizionato,

secondo l'impostazione degli Enti Competenti, dal mancato perfezionamento dell'iter di aggiornamento del PEF come illustrato al paragrafo 6.5.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha ritenuto, in assenza dei presupposti regolatori rappresentati dalla sussistenza di un PEF vigente, di non poter accogliere, anche per il 2023, le richieste di aggiornamento della tariffa presentate dalla Società, così come avvenuto per le annualità 2022 e 2021. Lo stesso MIT ha, in ogni caso, comunicato che, al momento dell'efficacia del nuovo PEF, è fatto comunque salvo il recupero degli eventuali adeguamenti tariffari maturati a decorrere dall'inizio del corrente periodo regolatorio.

La Società ha provveduto ad impugnare il provvedimento di cui alla nota del MIT del 4 gennaio 2023 con cui è stata respinta la richiesta di adeguamento tariffario a decorrere dal 1 gennaio 2023. Si ricorda che la Società ha impugnato anche i provvedimenti relativi agli anni 2022 e 2021.

Quanto alle modalità utilizzate per il pagamento dei pedaggi, il 2022 registra una percentuale di utilizzo del telepedaggio pari al 77,9%, in lieve flessione rispetto al 2021 (78,9%). La percentuale di pedaggi non pagati entro il termine di 15 giorni è invece pari al 13,03%, in lieve incremento rispetto al 12,42% del 2021. I dati sono coerenti con l'incremento del traffico e dell'utenza occasionale, meno abituata ai sistemi automatici di pagamento e che più facilmente può incorrere nella mancata corresponsione del pedaggio. Si rileva tuttavia che grazie all'attività di recupero crediti la quota dei pedaggi non pagati per il 2022 è scesa dal 13,03% al 9,26% entro il mese di dicembre 2022 ed è destinata a ridursi ulteriormente allorché sarà completato il processo di recupero crediti, similmente a quanto accaduto per il 2021, in cui la percentuale di pedaggi non pagati è scesa dal 12,42% al 5,29% a fine 2022.

Sintesi dati economici e patrimoniali

I dati che seguono sono riportati in conformità alla normativa del Codice civile, interpretata e integrata dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC).

<i>Importi in milioni di Euro</i>	2022	2021	Differenza	Differenza %
Ricavi per pedaggi	40,1	34,1	6,1	17,8 %
Altri ricavi e proventi	7,1	5,9	1,2	20,7 %
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	47,2	39,9	7,3	18,2 %
Costi operativi	(18,2)	(16,1)	(2,1)	13,1 %
Costi del personale	(6,6)	(6,3)	(0,4)	5,9 %
MARGINE OPERATIVO LORDO	22,3	17,6	4,8	27,3 %
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(6,3)	(6,1)	(0,1)	1,9 %
RISULTATO OPERATIVO	16,1	11,4	4,7	40,9 %
Risultato gestione finanziaria	(21,3)	(12,8)	(8,5)	66,7 %
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(5,2)	(1,4)	(3,8)	n.s.
Imposte sul reddito	(0,7)	(0,6)	(0,1)	16,2 %
RISULTATO COMPLESSIVO	(5,9)	(2,0)	(3,9)	n.s.

Nel 2022 APL ha conseguito **ricavi** pari a 47,2 milioni di Euro, in aumento dai 39,9 milioni di Euro registrati nel 2021, principalmente grazie alla crescita del traffico.

I costi operativi sono incrementati, anche se in misura più contenuta, per via dell'aumento dei costi dell'energia e dei costi correlati all'andamento dei ricavi (es. canone di concessione), in parte assorbiti da risparmi sulle altre voci di costo. Anche il costo del personale è cresciuto di 0,4 milioni di Euro in conseguenza degli aumenti contrattuali e dalla rivalutazione del TFR.

L'**EBITDA** del periodo si è attestato dunque a 22,3 milioni di Euro, in aumento di 4,8 milioni di Euro rispetto al 2021.

Il **risultato operativo** è aumentato di 4,7 milioni di Euro, a 22,3 milioni di Euro, e tiene conto di ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni sostanzialmente stabili, per l'effetto combinato di maggiori ammortamenti finanziari dei beni gratuitamente devolvibili strettamente legati all'incremento dell'EBITDA e minori accantonamenti al fondo svalutazione crediti e al fondo rinnovo rispettivamente per effetto delle migliori prestazioni di recupero crediti e della congruità del fondo di rinnovo esistente rispetto alle esigenze di mantenere e/o ripristinare la capacità produttiva dei beni devolvibili.

Nel 2022 APL ha registrato oneri finanziari pari a 21,3 milioni di Euro, in aumento di 8,5 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente, conseguentemente all'effetto dell'applicazione del costo ammortizzato per tutto il 2022 agli oneri accessori al Finanziamento *Senior 1* che, nel corso del 2021, decorrevano solo a partire dal 31 agosto (data di sottoscrizione del finanziamento), e che non saranno capitalizzabili sul valore dell'opera sin tanto che non saranno avviati i lavori. Ha concorso all'incremento degli oneri finanziari anche l'effetto dell'aumento dei tassi di interesse sul Prestito Ponte Bis e sul Prestito Soci a tasso variabile.

Il periodo ha chiuso pertanto con un **Risultato netto** negativo pari a 5,9 milioni di Euro, rispetto a una perdita di 2,0 milioni di Euro nel 2021, in presenza di imposte sostanzialmente stabili anno su anno.

Importi in milioni di Euro	31/12/2022	31/12/2021	Differenza
Liquidità	(358,6)	(367,7)	9,1
Indebitamento finanziario corrente	8,9	16,1	(7,2)
Posizione Finanziaria Corrente Netta (Debito / -Cassa)	(349,7)	(351,6)	1,9
Indebitamento finanziario non corrente	342,2	346,7	(4,5)
Posizione Finanziaria Netta (Debito / -Cassa)	(7,5)	(4,9)	(2,6)

Al 31 dicembre 2022 la posizione finanziaria netta è attiva con cassa per 7,5 milioni di Euro, in aumento di 2,6 milioni di Euro al 31 dicembre dell'anno precedente.

Le disponibilità liquide hanno subito un decremento di 9,1 milioni di Euro a causa del pagamento delle residue commissioni una tantum sul Finanziamento Senior 1 e degli oneri finanziari relativi al finanziamento Prestito Ponte Bis, oltre che al rimborso della quota di capitale di quest'ultimo.

L'indebitamento finanziario non corrente include il Finanziamento soci erogato da MISE nel corso degli anni precedenti che aumenta a 180,5 milioni di Euro nel 2022 (da 176,3 milioni di Euro nel 2021) per effetto degli interessi dell'esercizio, non pagati in quanto postergati ai debiti bancari.

I debiti verso banche sono diminuiti complessivamente di 15,9 milioni di Euro (a 170,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2022 da 186,5 milioni di Euro a fine 2021) principalmente per l'effetto combinato del pagamento degli oneri relativi al Finanziamento Senior 1 (7,5 milioni di Euro), e del rimborso delle quote capitale del Finanziamento Ponte Bis (8,4 milioni di Euro). Quest'ultimo è stato sottoscritto nel febbraio 2016 con un pool di banche italiane e integrato con l'addendum sottoscritto nel novembre 2017, che ha riscadenzato i termini di restituzione, prevedendone il rimborso in rate semestrali sino al 30 giugno 2034.

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

10.1 SINTESI DEI DATI ECONOMICI

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato dell'esercizio, raffrontato con quello dell'esercizio 2021, con indicazione degli scostamenti in valore assoluto ed in percentuale.

<i>Importi in milioni di Euro</i>	2022	2021	<i>Differenza</i>	<i>Differenza %</i>
Ricavi delle vendite e prestazioni	79,3	74,6	4,7	6,3 %
Altri ricavi e proventi	4,9	4,4	0,5	11,4 %
TOTALE RICAVI	84,2	79,0	5,2	6,6 %
EBITDA	47,3	47,9	(0,6)	(1,3) %
RISULTATO OPERATIVO	17,3	18,8	(1,5)	(8,0) %
<i>Risultato gestione finanziaria</i>	<i>(7,4)</i>	<i>(12,6)</i>	<i>5,2</i>	<i>(41,3) %</i>
UTILE COMPLESSIVO	8,0	5,4	2,6	48,1 %

I **ricavi delle vendite e delle prestazioni** aumentano rispetto al 2021 di 4,7 milioni di Euro principalmente per effetto dei maggiori ricavi per servizi centralizzati erogati a favore delle società del Gruppo per 4,1 milioni di Euro e per noleggio di nuovi convogli a Trenord per 0,4 milioni di Euro.

Gli **altri ricavi e proventi** ammontano a 4,9 milioni di Euro rispetto ai 4,4 milioni di Euro del 2021.

I **costi esterni operativi** aumentano di 4,2 milioni di Euro, passando da 16,1 milioni di Euro a 20,2, principalmente per maggiori prestazioni di servizi per 1 milioni di Euro, spese di comunicazione istituzionale, per 0,5 milioni di Euro, maggiori costi per servizi informatici, per 0,6 milioni di Euro,

maggiori costi assicurativi, per 0,5 milioni di Euro, e infine maggiori costi per contributi associativi, per 0,4 milioni di Euro.

I **costi del personale** ammontano a 16,7 milioni di Euro, in aumento di 1,6 milioni di Euro rispetto ai 15,1 milioni di Euro del 2021 principalmente in relazione alla diversa composizione del numero medio e per maggiori importi erogati a fronte della risoluzione anticipata di rapporti di lavoro.

L'**Ebitda**, che passa da 47,9 milioni di Euro a 47,3 milioni di Euro, presenta un decremento del 1,2% per il combinato effetto dell'aumento dei ricavi e dell'incremento dei costi operativi.

Gli **ammortamenti e accantonamenti** aumentano di 0,9 milioni di Euro rispetto al 2022 in relazione all'immissione in servizio dei nuovi rotabili TILO avvenuto progressivamente dal mese di dicembre 2020.

Il **risultato operativo**, determinato dall'effetto combinato degli andamenti delle categorie di ricavo e costo precedentemente commentati, risulta pari a 17,3 milioni di Euro rispetto ai 18,8 milioni di Euro dell'esercizio 2021, in diminuzione di 1,5 milioni di Euro, pari al 7,9%.

Il **risultato della gestione finanziaria** risulta negativo per 7,4 milioni di Euro, in aumento di 5,3 milioni di Euro rispetto ai -12,6 milioni di Euro del 2021; in particolare gli interessi passivi su finanziamenti sono pari a 6,5 milioni di Euro (16,3 milioni di Euro nel periodo comparativo 2021) in quanto l'esercizio 2021 comprendeva i maggiori oneri finanziari non ricorrenti relativi al finanziamento Bridge contratto per finanziare l'acquisizione di MISE, pari complessivamente a 8,6 milioni di Euro, relativi alla quota di competenza della *upfront fee*, dell'*extension fee* e degli oneri accessori. I minori oneri finanziari sono compensati dai minori dividendi che passano da 3,9 milioni di Euro del 2021 a 0,9 milioni di Euro del presente esercizio.

Il **risultato ante imposte** risulta pari a 10,0 milioni di Euro rispetto ai 6,2 dell'esercizio 2021.

Le **imposte sul reddito**, pari a 1,9 milioni di Euro, aumentano per effetto del maggior risultato ante imposte.

L'**utile dell'esercizio** ammonta a 8,0 milioni di Euro, in aumento rispetto al risultato di 5,4 milioni di Euro conseguito nell'esercizio 2021.

10.2 SITUAZIONE PATRIMONIALE RICLASSIFICATA E INDICATORI SINTETICI DI RISULTATO

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

Importi in milioni di Euro	31/12/2022	31/12/2021	Differenza
Crediti correnti	54,6	40,8	13,8
Debiti correnti	(54,0)	(53,6)	(0,4)
<i>Capitale Circolante Netto</i>	<i>0,6</i>	<i>(12,8)</i>	<i>13,4</i>
Immobilizzazioni	411,5	389,0	22,5
Partecipazioni	710,0	710,6	(0,6)
Crediti non correnti	20,3	10,3	10,0
Fondi e debiti non correnti	(7,5)	(7,8)	0,3
CAPITALE INVESTITO NETTO	1.134,9	1.089,3	45,6

<i>Mezzi propri</i>	<i>413,1</i>	<i>405,0</i>	<i>8,1</i>
<i>Posizione finanziaria netta (Debito / -Cassa)</i>	<i>721,8</i>	<i>684,3</i>	<i>37,5</i>
TOTALE FONTI	1.134,9	1.089,3	45,6

I crediti correnti aumentano per effetto dell'inclusione nel consolidato fiscale della partecipata MISE.

La posizione finanziaria netta passa da 684,3 milioni di Euro a 721,8 milioni di Euro, principalmente per effetto degli investimenti pagati nell'esercizio, pari a 57,3 milioni di Euro.

La Società gestisce la liquidità delle altre società del Gruppo in *cash pooling*; pertanto, a fronte di disponibilità su depositi bancari pari a 115,8 milioni di Euro, FNM ha crediti in c/c di corrispondenza per 0,4 milioni di Euro (0,8 milioni di Euro al 31 dicembre 2021) e debiti in c/c di corrispondenza per 152,8 milioni di Euro (88,0 milioni di Euro al 31 dicembre 2021).

Come evidenziato nel rendiconto finanziario, cui si rimanda, le attività operative hanno generato liquidità per 39,9 milioni di Euro, le attività d'investimento hanno assorbito risorse finanziarie per 69,9 milioni di Euro, mentre l'attività di finanziamento ha generato liquidità in misura pari a 49,3 milioni di Euro.

11 QUADRO NORMATIVO

11.1 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2016 ha determinato - a decorrere dal 15/09/2016 - il passaggio della rete FERROVIENORD - Ramo Milano sotto l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e la cessazione di ogni competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

FERROVIENORD ha sviluppato il proprio sistema di gestione della sicurezza secondo quanto disciplinato dalla normativa in vigore e dalle disposizioni emanate da ANSF attuando quanto previsto dal D.Lgs. n. 162/2007, ora sostituito dal D. Lgs. 14 maggio 2019, n. 50.

FERROVIENORD ha ottenuto da parte di ANSF in data 17 aprile 2018 il rilascio dell'Autorizzazione di Sicurezza n. IT2120180001, rinnovata nel giugno del 2019 fino al 2021 (riferimento n. IT2120190004 del 11/06/2019) e nel mese di giugno 2021 fino al mese di aprile 2023 (riferimento n. IT2120210002 del 28/06/2021). È in corso la procedura per il rinnovo.

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

FERROVIENORD ha ottenuto nel mese di giugno 2021 il rilascio del **Certificato di Idoneità all'esercizio** (riferimento n. GI2021001 del 28/06/2021), valido fino al mese di aprile 2023.

11.2 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Si riportano di seguito gli aggiornamenti in merito all'evoluzione legislativa nazionale riguardante il settore TPL.

Per far fronte all'emergenza epidemiologica COVID-19, sia nel 2020 sia nel 2021 e nel 2022 sono stati emanati diversi provvedimenti a livello nazionale e regionale recanti disposizioni di sostegno, non solo economico, agli operatori pubblici e privati del settore TPL. Si riportano di seguito i principali interventi normativi destinati alla compensazione dei mancati ricavi tariffari.

L'articolo 92, comma 4-bis del Decreto Legge 17 marzo 2020, n.18 Articolo 92, comma 4-bis del Decreto Legge 17 marzo 2020, n.18, ha previsto il riconoscimento dei corrispettivi sulla base della programmazione contrattuale, nonostante la rimodulazione dell'offerta attuata a seguito dell'emergenza epidemiologica.

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

2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

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

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

Il D.L. n. 41 del 22 marzo 2021 (“Decreto Sostegni” – convertito con modificazioni dalla Legge n. 69/2021), con cui sono stati stanziati ulteriori 800 milioni di Euro destinati a compensare la riduzione dei ricavi tariffari derivanti dalla diminuzione dei passeggeri. Tale stanziamento è finalizzato in via prioritaria per i mancati ricavi anno 2020 e, per la parte restante, da gennaio 2021 fino alla scadenza dei provvedimenti normativi diretti a stabilire limitazioni alla capienza dei mezzi; Il D.L. n. 73 del 25 maggio 2021 (“Decreto Sostegni bis” – convertito con modificazioni dalla Legge n. 106/2021), ha stanziato fondi per 450 milioni di Euro da destinare ai servizi aggiuntivi al TPL.

Il D.L. n. 105 del 23 luglio 2021, n. 105 (convertito con modificazioni dalla Legge n. 126/2021), che ha prorogato al 31 dicembre 2021 il termine – previsto dall'art. 92, comma 4 bis, del “Decreto Cura Italia” – fino al quale gli Enti Affidanti dei servizi di TPL non possono applicare nei confronti dei gestori dei citati servizi né decurtazioni di corrispettivo, né sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o percorrenze realizzate a causa della pandemia. La garanzia dei corrispettivi è stata poi prorogata al 31 marzo 2022 mediante norma introdotta in sede di conversione del decreto-legge 24 dicembre 2021, n. 221.

L'articolo 1, comma 186 della legge n. 178 del 30 dicembre 2020, recante la legge di bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023 ha

previsto l'incremento per ulteriori 450 milioni di Euro della dotazione del fondo da destinare ai servizi aggiuntivi al TPL stanziato con il D.L. n. 73 del 25 maggio 2021 ("Decreto Sostegni bis" – convertito con modificazioni dalla Legge n. 106/2021). La dotazione di quest'ultimo Fondo è stata ulteriormente incrementata di 80 milioni per il 2022 dall'articolo 24, comma 1 del decreto legge n. 4 del 27 gennaio 2022. Tali risorse, fino al 31 marzo 2022, termine dello stato di emergenza, sono destinate al finanziamento dei servizi aggiuntivi programmati al fine di far fronte agli effetti derivanti dalle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi, e subordinatamente alla rilevazione dell'effettivo utilizzo da parte degli utenti nell'anno 2021.

Da ultimo è intervenuta sul tema delle compensazioni dei mancati ricavi a seguito dell'emergenza Covid la Legge 29 dicembre 2022, n. 197 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025) la disposizione di cui al comma 477 dell'articolo 1, che integra l'articolo 200 del DL n. 34/2020 con il comma 2-bis; la misura dispone il rifinanziamento, per complessivi 350 milioni di Euro (100 milioni di Euro per il 2023 e 250 milioni di Euro per il 2024) del "fondo mancati ricavi da traffico" a copertura della riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri subita dalle imprese di trasporto pubblico locale e regionale, dalle imprese di competenza statale e dagli enti affidanti (nel caso di contratti di servizio *grosscost*) nel periodo 1° gennaio 2021 – 31 marzo 2022.

In relazione ai provvedimenti sopra citati sono stati erogati contributi corrispondenti al 90% delle risorse assegnate sulla base della rilevazione dei dati dell'Osservatorio TPL del Ministero. L'erogazione del residuo 10% rimane condizionato ai risultati delle rilevazioni del monitoraggio 2022 ed alle verifiche delle eventuali sovracompensazioni 2020-2021 ai sensi dell'art. 2 comma 3 del decreto 489 del 2 dicembre 2021.

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

Si evidenzia che la Regione Lombardia ha approvato in data 25 maggio 2021, nr.8 art.30, la modifica dell'art. 60 della legge 6 del 2012 posticipando di 2 anni, dopo la conclusione del periodo

di emergenza, il termine per l'effettuazione delle gare per il rinnovo delle concessioni/contratti di servizio.

Da ultimo sempre al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica, si segnala che l'art. 5 della Legge Regionale 2-4-2021 n. 4 "Interventi a sostegno del tessuto economico lombardo" garantisce che "al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica e, comunque, non oltre il 30 aprile 2021, la Regione, in qualità di committente, non applica al gestore dell'infrastruttura ferroviaria regionale, anche laddove negozialmente previste, misure di efficientamento dei costi e decurtazioni di corrispettivo in ragione delle minori percorrenze realizzate sulla rete di propria competenza, per cause non imputabili al gestore stesso, rispetto a quanto preventivato a inizio di ogni anno."

11.3 INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE

Il 23 febbraio 2022, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha inviato alla controllata la bozza dello schema di secondo atto aggiuntivo, per la redazione completa del fascicolo relativo all'aggiornamento del Piano Economico Finanziario da sottoporre all'Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'espressione del parere.

A seguito della richiesta formulata all'Ente concedente dalla Società in data 17 febbraio 2022 in relazione allo svincolo di quota parte del "Fondo per ritardate manutenzioni", in misura corrispondente alla maggiore spesa sostenuta nell'anno 2021 rispetto le previsioni convenzionali vigenti, in data 5 aprile 2022 l'Ente concedente ha espresso il proprio nulla osta allo svincolo. Nella comunicazione viene precisato che rimane impregiudicato l'obbligo da parte della Società di porre in essere tutti gli interventi manutentivi necessari ad assicurare la piena funzionalità dell'infrastruttura in gestione, nel rispetto degli impegni convenzionali e degli obblighi risultanti dalla normativa vigente.

Alla fine del mese di giugno del corrente anno è stato sottoscritto fra la controllata e l'Ente concedente un protocollo d'intesa "per l'approvazione dei piani operativi predisposti dai gestori delle tratte autostradali". Il protocollo prevede l'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel nonché prevede, a fronte di detta implementazione, apposite risorse finanziarie a favore di tutte le concessionarie. La contribuzione che riceverà la controllata, a fronte dell'attività prevista dal protocollo, è pari a euro 5,4 milioni da erogarsi nel periodo 2022-2026, anno in cui si devono intendere conclusi tutti gli interventi previsti nel piano.

Come già anticipato, nel mese di ottobre, la controllata ha presentato istanza all'Ente concedente in relazione all'adeguamento tariffario da applicare al 1° gennaio 2023. La richiesta, su indicazione dell'Ente concedente, è stata sviluppata utilizzando gli elementi indicati nella delibera ART 69/2019. L'approvazione della suddetta istanza è stata rinviata fino alla definizione del procedimento di aggiornamento del piano economico finanziario predisposto in conformità alle delibere adottate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Alla luce della sentenza del TAR Piemonte n. 24/2023, come detto in precedenza, che ha respinto il ricorso della Società contro le delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, la Società ha in corso la predisposizione di una nuova proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario.

12 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

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

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

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

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

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

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

Nel corso del 2022 è stata inoltre aggiornata l'attività di *risk assessment* annuale dei rischi aziendali ed approvato il piano di *Risk Assessment* 2022 in data 18 marzo 2022. L'attività è attualmente in fase di finalizzazione ed è stata condotta in continuità ed integrazione con le analisi precedenti, a seguito di approvazione del *Risk Committee*, con l'obiettivo di:

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

La metodologia di riferimento utilizzata per la gestione dei rischi è l'UNI ISO 31000:2018.

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

Infine, con riferimento a specifici rischi finanziari ed a più dettagliate analisi sul rischio di credito e di liquidità, si rimanda alle Note al bilancio separato (Nota 35) e al bilancio consolidato (Nota 51).

12.1 PRINCIPALI RISCHI

Incertezza del quadro normativo e regolamentare

Il Gruppo FNM opera prevalentemente nel settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL) ferroviario e automobilistico. Tale settore è caratterizzato da una notevole complessità normativa e regolamentare e, da oltre dieci anni, è oggetto di un processo di profonda e radicale trasformazione non sempre privo di incertezze interpretative ed applicative e, comunque, lungi dal considerarsi stabilizzato.

Specificatamente, con riferimento al trasporto ferroviario, Regione Lombardia e Trenord hanno sottoscritto in data 13 aprile 2015 il nuovo Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, per il periodo dal 1° gennaio 2015 al 31 dicembre 2020. La scadenza – inizialmente prorogata al 31 dicembre 2021, per effetto della Legge Regionale 28 dicembre 2020, n. 26, art. 2 – è stata prorogata sino al 31 luglio 2023 con Legge Regionale n. 17 dell' 8 agosto 2022

in ragione dell'eccezionale situazione di instabilità economica in atto, con particolare riferimento all'aumento dei costi delle materie prime e all'evoluzione del processo inflattivo, che determina un quadro di incertezza economico-finanziaria, nelle more dell'affidamento del servizio ferroviario regionale in conformità alle disposizioni del Regolamento Europeo n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 20.

In data 15 febbraio 2016 è intervenuto, invece, il rinnovo al 31 ottobre 2060 della concessione in capo a FERROVIENORD, in data 21 dicembre 2022 è stato sottoscritto il nuovo Contratto di Servizio, con durata dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2027, in capo alla medesima società, mentre in data 28 luglio 2016 è stato sottoscritto il nuovo Contratto di Programma, con durata dal 28 luglio 2016 al 31 dicembre 2022, poi estesa al 31 dicembre 2027 con DGR del 14 dicembre 2020, secondo quanto già descritto precedentemente al paragrafo 6.2 “Infrastruttura ferroviaria”.

Con riferimento al trasporto su gomma e, conseguentemente, alle attività di TPL del Gruppo tramite FNM Autoservizi S.p.A. e ASF Autolinee S.r.l., pur nell'incertezza derivante dalla gestione in proroga delle concessioni per le province di Brescia e Varese al 31 dicembre 2023 ovvero alla data di presa in carico del servizio da parte del nuovo gestore (per la sola FNM Autoservizi S.p.A.) e del Contratto di Servizio per la provincia di Como al 31 dicembre 2023 ovvero alla data di presa in carico del servizio da parte del nuovo gestore (per entrambe le società partecipate), il rischio della mancata assegnazione/rinnovo è condiviso dalla totalità dei concorrenti in quanto, in tale ipotesi, i costi del Gruppo si ridurrebbero per effetto delle previsioni normative di subentro del nuovo operatore nella fruizione dei mezzi e del personale.

Medesime considerazioni valgono con riferimento all'attività di TPL su gomma svolta da ATV S.r.l. a Verona e provincia, con contratto in scadenza a giugno 2019, prorogato al 31 dicembre 2023.

Mancato rispetto degli impegni con il Concedente

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

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

mantenimento dell'efficienza ed efficacia del servizio prestato e della sicurezza del personale del Gruppo.

Rischi connessi ai dipendenti

Il costo del lavoro rappresenta un fattore rilevante della produzione per i quattro principali settori operativi. La necessità di mantenere i livelli di servizio coerenti con le aspettative del Concedente e del Cliente e la complessità della regolamentazione giuslavoristica determinano una limitata flessibilità nella gestione della risorsa lavoro; incrementi significativi del costo unitario della risorsa, potrebbero quindi incidere significativamente sulla redditività del Gruppo essendo limitata la possibilità di ridurre l'impiego della forza lavoro, a parità di qualità ed efficienza delle *operation*. Da questo punto di vista, come descritto al successivo paragrafo 13 "Personale dipendente: numeri, costi e formazione", il Gruppo ritiene prioritario il mantenimento di un dialogo costruttivo con il personale e le organizzazioni sindacali per garantire il soddisfacimento degli obiettivi di efficienza ed efficacia dei processi produttivi con piena assunzione della responsabilità sociale, della sicurezza del lavoro e della garanzia dell'occupazione pur in periodi recessivi.

Inoltre, si rileva una difficoltà nel reperire personale specializzato, fenomeno influenzato da diversi fattori tra cui: l'aumento dei costi per ottenere le qualifiche e le abilitazioni all'esercizio della professione, mercato del lavoro estremamente dinamico e concorrenziale. In tal senso, le società del settore gomma e del comparto autostradale offrono a specifiche categorie di lavoratori percorsi formativi *ad hoc* e piani di sviluppo specifici.

Rischio Cyber security

Rispetto al rischio di *cyber attack*, anche in considerazione di un contesto che vede il numero di attacchi hacker in continuo aumento sia in termini di frequenza che di impatto, il Gruppo ha adottato rilevanti misure di protezione sia software che di infrastrutture hardware (ad es. esempio con l'attivazione di un servizio di *Security Operation Center* c.d. "SOC") oltre a dotarsi di sistemi di *Disaster Recovery* e *Business Continuity* informatica.

Rischio dei cambiamenti climatici

A oggi la valutazione dell'impatto dei business della Società sui cambiamenti climatici è di importanza prioritaria, come emerge anche dalla lista di materialità 2022 riportata nella Dichiarazione non Finanziaria, aggiornata in seguito allo svolgimento delle attività di *shareholder engagement*. FNM attribuisce forte rilevanza a questo tema e ha messo in atto azioni per presidiare i rischi e le opportunità che ne derivano.

Consapevole dell'importanza della salvaguardia dell'ambiente, il Gruppo FNM vuole svolgere un ruolo proattivo nella transizione energetica, che ritiene essere un obiettivo fondamentale da perseguire e un'opportunità per lo sviluppo futuro. In quest'ottica, il 16 settembre 2021 il Consiglio

di Amministrazione di FNM ha approvato il Piano Strategico 2021-2025, che configura il Gruppo come un operatore integrato della mobilità sostenibile, guidato da principi di sostenibilità ambientale, sociale e di *governance* (ESG). Il piano per la prima volta integra e quantifica gli obiettivi ESG nella definizione della strategia industriale del Gruppo al fine di sviluppare nuove forme di mobilità multimodale, integrata e sostenibile, facendo leva sulla gestione sinergica e lo sviluppo del portafoglio di infrastrutture del Gruppo, tra loro complementari e proponendosi come partner di mobilità per le comunità servite. In tal senso, lo sviluppo di nuovi servizi di mobilità, implementati grazie all'utilizzo di tecnologie digitali e adattati per soddisfare i bisogni degli utenti, è accompagnato dal mantenimento e miglioramento delle condizioni di sicurezza e di resilienza agli eventi naturali estremi. Parte integrante del piano, che contribuisce al raggiungimento di 10 dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 ONU (SDGs) sui quali ha un impatto, è dunque anche il supporto concreto allo sviluppo del territorio, attraverso progetti di riqualificazione ambientale e urbana, lungo l'asse ferroviario.

Per consentire il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità e di partecipazione attiva al processo di transizione energetica, per la prima volta il Piano individua degli indicatori chiave con precisi obiettivi al 2025, tra cui lo sviluppo e la decarbonizzazione delle flotte.

Tutto questo si traduce in un piano di investimenti pari a circa 850 milioni di euro nel periodo 2021-2025, di cui oltre un terzo in attività eligibili per essere definite "green" dalla Tassonomia Europea.

Di seguito si riportano i principali obiettivi che il Gruppo ha fissato per dimostrare il proprio impegno nel favorire e promuovere il processo di transizione energetica e che possono essere ricondotti principalmente al politiche di ammodernamento delle flotte con l'introduzione di mezzi ad alimentazione alternativa (es. treni a idrogeno, autobus elettrici ecc.):

	2025	2022	2021
Emissioni di CO2 Scope 1 e Scope 2 / ricavi	48 ton/Co2 eq/ M€ (-35% vs 2020)	68,4 ton/Co2 eq/ M€ (-7,6% vs 2020)	70,4 ton/Co2 eq/ M€
Utilizzo di energia elettrica a fonti rinnovabili per consumi corporate e servizi lungo l'infrastruttura gestita dal Gruppo	100,0 %	47,0%	51,0 %

Si segnala che nel 2022 il Gruppo ha ridotto ulteriormente le proprie emissioni di CO2 Scope 1 e Scope 2 rispetto ai ricavi, raggiungendo una contrazione di oltre il 7% rispetto ai livelli del 2020 (pari a 74,0 ton CO2 eq/M€). Di contro, l'utilizzo di energie rinnovabili per consumi *corporate* e i servizi lungo l'infrastruttura del Gruppo ha registrato una contrazione di 4 punti percentuali rispetto al 2021 in quanto il dato del 2022 risente di consumi di energia elettrica più elevati, principalmente attribuibili alla maggiore incidenza dei consumi di MISE che nel 2022 sono considerati per 12 mesi

anziché per 10 mesi nel 2021. Tale incremento ha più che compensato i minori consumi per servizi lungo l'infrastruttura ferroviaria gestita, a cui corrispondono anche acquisti di energia da fonti rinnovabili certificati più significativi rispetto agli altri segmenti considerati, in riduzione più che proporzionale anno su anno.

Rischi connessi alla pandemia da COVID-19

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

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

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

Rischio inflazione

La ripresa della domanda, in presenza di tensioni sulle catene di approvvigionamento delle materie prime e dei beni intermedi che ostacolano la produzione manifatturiera, e il rincaro dei beni energetici hanno determinato un incremento dell'inflazione già a partire dal 2021. In considerazione delle gravi incertezze legate al conflitto tra Russia e Ucraina scoppiato il 24 febbraio 2022 e alle sanzioni economiche imposte, nel 2022 si è rilevato un significativo incremento dell'inflazione, in particolare determinata dalla crescita dei prezzi dell'energia e delle materie prime.

Anche il Gruppo rimane esposto a questi rischi.

Con riferimento al rischio di incremento dei costi dell'energia, in particolare per i carburanti (gasolio e metano) utilizzati per il trasporto pubblico locale su gomma e per le utenze (che includono la sede centrale e l'illuminazione dell'infrastruttura ferroviaria), nonché per i costi sostenuti da Trenord per la trazione ferroviaria, sono in essere contratti di acquisto assegnati sulla base di asta con durata massima di un anno a prezzo misto (componente fissa e variabile). I contratti per l'acquisto di energia elettrica di MISE sono invece a prezzo variabile.

Nel caso del segmento Infrastruttura ferroviaria, eventuali rincari sono parzialmente mitigati dall'adeguamento annuale all'inflazione del Contratto di Servizio in essere tra Ferrovienord e Regione Lombardia. Nel segmento Mobilità passeggeri su gomma, una parziale protezione è fornita

dall'adeguamento annuale, in alcuni bacini serviti, del contratto di servizio e delle tariffe a seguito dell'incremento del tasso di inflazione. Sia i gestori dell'infrastruttura ferroviaria sia i gestori del TPL gomma hanno beneficiato nel 2022 delle agevolazioni straordinarie sui prodotti energetici previste per le aziende energivore. Si segnala che sono in corso studi di fattibilità per l'installazione dell'installazione di impianti fotovoltaici lungo la rete ferroviaria gestita.

I ricavi da noleggio di materiale rotabile di Ro.S.Co. non si adeguano invece all'inflazione.

Quanto al segmento Autostrade, l'incremento tariffario applicato nel 2022, che recupera l'aumento volontariamente sospeso da MISE autorizzato a decorrere dal 1 gennaio 2019, ha compensato almeno in parte l'effetto dell'incremento dei prezzi energetici. L'adeguamento delle tariffe stabilito con il nuovo PEF 2020-2024, in fase di approvazione, potrebbe offrire una ulteriore protezione parziale all'incremento dell'inflazione in quanto calcolato sulla base di parametri che tengono conto dell'incremento programmato dell'inflazione fissato nella percentuale dello 0,80%. L'aggiornamento degli effetti del parametro inflattivo viene rinviato al rinnovo del Piano Economico Finanziario in occasione della scadenza del successivo periodo regolatorio 2025-2028.

Relativamente a Trenord, il contratto di servizio attualmente in essere sino al 31 luglio 2023 prevede il riconoscimento diretto dei costi per trazione elettrica su rete RFI da parte di Regione Lombardia. Nell'ambito delle negoziazioni relative al nuovo contratto di servizio per 10 anni a partire dal 1 agosto 2023, che si baserà sui principi definiti dall'ART, è in discussione l'allocazione del rischio di oscillazione dei prezzi dell'energia in capo all'Ente Concedente.

In merito ai costi delle manutenzioni, esposti al rincaro dei prezzi delle materie prime, così come di altre voci dei costi di produzione, si rileva che, in linea con i trend di mercato, in tutti *segment*, i fornitori stanno richiedendo una revisione dei prezzi contrattuali.

Si segnala che per fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi di alcuni materiali da costruzione nonché dei carburanti e dei prodotti energetici da impiegare nella realizzazione di lavori pubblici, è stato introdotto nell'ordinamento l'art. 26 del Decreto Legge 17 maggio 2022 n. 50, recante "Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina" (c.d. Decreto Aiuti, convertito con Legge 15 luglio 2022, n. 91) che ha previsto, per consentire l'esecuzione degli affidamenti aggiudicati sulla base di offerte con termine finale di presentazione entro il 31 dicembre 2021, l'applicazione, anche in deroga alle specifiche clausole contrattuali, di prezziari aggiornati per tutti i lavori contabilizzati dall'1 gennaio 2022 al 31 dicembre 2022.

Con la Legge 29 dicembre 2022, n. 197 ("Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025."), il meccanismo del Decreto Aiuti è stato sostanzialmente esteso anche con riferimento all'anno 2023.

Il Gruppo si è attivato per ottenere il riconoscimento dei maggiori oneri come previsto dalla normativa.

In considerazione di quanto sopra, gli operatori potrebbero richiedere alle autorità interventi di supporto straordinari per garantire la prestazione del servizio pubblico, anche tenuto conto del principio sancito dall'art 4 del Regolamento EU nr.1370/2007, in cui è stabilito il mantenimento dell'equilibrio economico finanziario per gli operatori di servizio pubblico.

Da ultimo, come già rilevato negli esercizi precedenti, oltre all'incremento dei prezzi, le catene di produzione continuano a risentire negativamente di ritardi negli approvvigionamenti di materie prime e semilavorati. Il Gruppo potrebbe dunque risentire di questa situazione che potrebbe determinare ritardi nella consegna di materiali, materiale rotabile e automezzi.

Il Gruppo si conferma flessibile nella gestione efficace dei costi variabili e discrezionali e monitora con attenzione l'evoluzione della situazione al fine di comprendere se e in quale misura gli incrementi dei prezzi si potrebbero ripercuotere sui risultati attesi del Gruppo.

Rischio aumento dei tassi d'interesse

La rapida crescita dell'inflazione verso livelli straordinariamente elevati nel 2022, ed una ripresa post pandemia più veloce del previsto hanno indotto le banche centrali ad avviare il ritiro dello stimolo monetario, per perseguire la stabilità dei prezzi e salvaguardare la stabilità finanziaria. In particolare, la BCE ha posto gradualmente fine agli acquisti netti di attività finanziarie ed ha annunciato a partire dal mese di luglio una fase di rialzo dei tassi ufficiali che ha portato a stabilire tassi di interesse sulle operazioni di rifinanziamento principali, sulle operazioni di rifinanziamento marginale e sui depositi presso la banca centrale al 3,00%, al 3,25% e al 2,50%, con effetto dall'8 febbraio 2023.

Il Gruppo FNM è limitatamente esposto al rischio di incremento dei tassi di interesse. Grazie all'emissione del prestito obbligazionario a tasso fisso da 650 milioni di Euro, con scadenza nell'ottobre 2026, che ha consentito il rimborso del *Bridge Loan* a tasso variabile contratto per finanziare l'acquisizione di MISE, il debito lordo del Gruppo al 31 dicembre 2022 è rappresentato per l'85% da finanziamenti a tasso fisso. Il restante 15% dell'indebitamento è rappresentato dai finanziamenti in capo a MISE contratti a tasso variabile, come evidenziato nel capitolo 51, una variazione in aumento o diminuzione di 125 bps dei tassi di interesse, rappresenta una variazione netta in aumento o diminuzione dell'incidenza degli oneri finanziari sul risultato netto di 1,4 milioni di Euro, al netto dell'effetto fiscale.

La cedola fissa dello 0,75% sul prestito obbligazionario ha permesso di ridurre il costo medio del debito per il Gruppo per il 2022 da 1,94% a 1,27%.

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

12.2 RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

La gestione della manutenzione della rete ferroviaria, gestita da FERROVIENORD sulla base di un Contratto di Servizio, come già descritto nell'ambito del commento alla attività de *segment*, non presenta particolari aree di rischiosità, in quanto risulta un servizio regolato da norme estremamente stringenti relative alla sicurezza delle stazioni e della rete e da una programmazione puntuale degli interventi finanziati concertata con il Concedente.

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

Sicurezza del servizio e della rete

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

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

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

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

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

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

FERROVIENORD, nell'ambito dei propri programmi di evoluzione tecnologica dei sistemi di *Security*, *Safety* e di assistenza ai viaggiatori, nel 2022 ha proseguito:

- la fase esecutiva del “*Rinnovo degli impianti di videosorveglianza*” nelle aree di stazione e nelle aree sensibili di pertinenza;

- la fase di implementazione della “*Piattaforma software Integrata di Supervisione (PIS) per il controllo delle stazioni di FERROVIENORD*”;
- lo sviluppo del progetto “*Sala Operativa Unica FERROVIENORD*” – in attuazione dello specifico *pillar* di «Digitalizzazione Processi» del Piano Industriale - con l’obiettivo di miglioramento dei processi di gestione operativa della rete ferroviaria, efficientando il processo di manutenzione e rendendo più efficace la gestione della circolazione ferroviaria, grazie anche all’utilizzo di tecnologie innovative.

12.3 RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO MOBILITA' PASSEGGERI SU GOMMA

Rischi legati alle politiche tariffarie e all'evoluzione del traffico

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

La contrazione nella domanda di mobilità, anche in considerazione dell’evoluzione del contesto economico e dei cambiamenti nelle abitudini dei viaggiatori conseguenti alla crisi pandemica, il costo dei principali fattori produttivi in crescita ed un mancato adeguamento tariffario potrebbero costituire un rischio per il mantenimento della redditività dei contratti di servizio in essere.

I processi di gestione della programmazione del servizio e un’attenta gestione della dinamica dei costi consentono il mantenimento degli equilibri reddituali. Le società partecipate sono inoltre impegnate in contrattazioni con gli Enti concedenti per la revisione delle dinamiche tariffarie coerenti con le dinamiche dei costi.

Rischio di incremento del costo del carburante

La variabile “prezzo del gasolio e metano per autotrazione” condiziona significativamente la redditività del trasporto automobilistico, come dimostrato dall’andamento delle partecipate FNMA, ATV, La Linea e ASF Autolinee, in quanto il carburante rappresenta un fattore produttivo fondamentale; nel contesto di incertezza presentato nel precedente paragrafo “Principali rischi – Incertezza del quadro normativo e regolamentare”, l’impossibilità di governare questa variabile esogena può essere contrastata esclusivamente con proposte di revisione del servizio coerenti con le dinamiche dei costi del gasolio e del metano.

12.4 RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO AUTOSTRADE

Rischi di natura operativa

Per quanto riguarda i rischi di carattere gestionale-operativo la controllata ha impostato procedure e controlli di natura preventiva riconducibili a piani di monitoraggio degli interventi manutentivi nonché un piano di copertura assicurativa al fine di limitarne l'impatto economico che possa derivare come conseguenza degli incidenti autostradali.

Rischio di carattere normativo

La controllata, offrendo un servizio di pubblica utilità, opera in regime di concessione ed è sottoposta a specifiche norme emanate dall'Ente regolatore, pertanto è esposta a provvedimenti normativi che possono incidere sulla determinazione del pedaggio autostradale e sul fatturato in genere con conseguenze sull'equilibrio economico finanziario nonché sull'attuazione del programma degli investimenti, fermo restando le disposizioni convenzionali relative all'aggiornamento del Piano Economico Finanziario in presenza di eventi straordinari ovvero al termine della scadenza del periodo regolatorio.

12.5 RISCHI TIPICI DEL TRASPORTO PASSEGGERI SU FERRO

Rischi legati alle politiche tariffarie

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

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

Una quota significativa dei ricavi del segmento operativo del Trasporto Passeggeri su ferro è rappresentata da biglietti e abbonamenti, pur nel panorama di un settore fortemente influenzato da esigenze di carattere sociale e dunque sostenuto da contributi pubblici. I ricavi che derivano dalle tariffe, infatti, coprono solo una parte dei costi di gestione del servizio. Il legislatore nazionale ha definito come livello adeguato una copertura dei costi di gestione del trasporto con ricavi del traffico pari ad almeno il 35%. Trenord ha garantito, per il 2019, con ricavi da biglietti e abbonamenti, una copertura dei costi operativi pari a oltre il 46% dei costi. Le limitazioni imposte alla circolazione delle persone hanno ridotto tale percentuale a circa il 23% nel 2020, al 26% nel

2021 e a oltre il 39% nel 2022. La partecipata, comunque, prosegue nel percorso di continuo efficientamento dei propri processi produttivi.

Rischio di evasione tariffaria

L'evasione tariffaria rappresenta per Trenord un rischio rilevante, tenuto conto della dimensione dell'attività che caratterizza la Società e del numero di viaggiatori che quotidianamente utilizzano la flotta Trenord per i propri spostamenti.

Nel 2022 Trenord ha perseguito i propri obiettivi di lotta all'evasione tariffaria tramite la messa in atto di azioni che prevedono l'adozione di maggiori presidi e controlli nelle stazioni ritenute più critiche attraverso l'assunzione di personale dedicato anche al controllo a terra e a bordo treno. (progetto "Assistenza e Controllo") e l'adozione di modalità di emissione dei biglietti in grado di contrastare tale fenomeno (es. implementazione STIBM e SBME, introduzione di nuove emettitrici automatiche).

Rischio di evoluzione del traffico

I ricavi da mercato sono influenzati dalla variazione della domanda del servizio ferroviario in termini di volumi su alcune o tutte le tratte servite e dalla tipologia di passeggeri, anche in considerazione dell'evoluzione del contesto economico e di eventuali cambiamenti nelle abitudini dei viaggiatori connessi, ad esempio, agli effetti della diffusione della pandemia da Covid-19.

Trenord ha proseguito nel corso del 2022 il proprio processo di monitoraggio continuo in termini di affluenza e andamento del traffico, e sono previsti ulteriori investimenti utili ad analizzare la domanda di mercato e la conseguente definizione di un'offerta di mobilità adeguata. Nello specifico, rientrano in tale ambito iniziative quali l'*Automatic People Counting* – che permette di conoscere in tempo reale la presenza a bordo treno, fornendo informazioni utili sia alla società che ai suoi passeggeri – nonché strumenti di analisi e valutazione basate sui *big data* volte allo studio della domanda di mobilità al fine di assicurare la flessibilità dell'offerta e l'efficacia del servizio. Ciò con il fine non solo di rispondere agli effetti della pandemia ma, in ottica strategica, per avere uno strumento in grado di dare indicazioni concrete sulle dinamiche della domanda, in modo da fornire un servizio adeguato e funzionale alle esigenze della domanda effettiva. È evidente che i rischi connessi al protrarsi delle abitudini di mobilità a seguito della pandemia sono certamente a tutt'oggi fattori di dirimente rilevanza rispetto all'evoluzione del traffico ferroviario.

Rischio di ritardato adeguamento flotta

Al fine migliorare la qualità del servizio è stato avviato, da Regione Lombardia, un piano di investimenti finalizzato a rinnovare la flotta dei rotabili in esercizio. Nell'ambito dei continui incrementi di produzione richiesti, è quanto mai fondamentale monitorare il piano per lo sviluppo e

l'entrata in esercizio del nuovo materiale rotabile, al fine di evitare ripercussioni sulla qualità del servizio offerto in caso di ritardi nelle consegne da parte dei costruttori.

La società monitora il piano di rinnovo dei rotabili, la rispondenza dei nuovi rotabili in consegna alle specifiche funzionali contrattuali ed eventuali ritardi di consegna. Nel corso del 2022 si sono riscontrati alcuni ritardi nel piano di consegna dei nuovi rotabili data la situazione di difficoltà nell'approvvigionamento di materie prime a livello internazionale.

Ad oggi, la pianificazione della produzione è tale da utilizzare il materiale rotabile disponibile e mantenuto con conseguente mitigazione del rischio in esame.

12.6 RISCHI TIPICI DEL TRASPORTO MERCI SU FERRO

Riduzione del flusso di traffico

Qualsiasi variabile esogena o endogena che determina una riduzione dei flussi di traffico merci ha un impatto sul settore operativo in esame. Fattori esogeni non controllabili che possono incidere sul flusso di traffico sono rappresentati dalla recessione, dall'andamento del prezzo del petrolio ed in generale del costo del trasporto che incidono sulla propensione al movimento delle merci. L'impatto del rischio in esame è prevalentemente economico, con riduzione delle vendite e della redditività.

12.7 RISCHI TIPICI DEGLI ALTRI AMBITI DI OPERATIVITA' DEL GRUPPO

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

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

13. CONTENZIOSI PIU' RILEVANTI E ALTRE INFORMAZIONI

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

13.1 FERROVIENORD

Con riferimento allo stato dei contenziosi attivi con il fornitore Cogel S.p.A. in liquidazione, di cui si era data menzione nella relazione sulla gestione al bilancio chiuso al 31 dicembre 2020, si

segnala che è proseguita l'azione di tutela degli interessi della controllata, monitorando la situazione liquidatoria della controparte. Il contenzioso si trova attualmente al terzo grado di giudizio.

Si ricorda peraltro che, a seguito di provvedimenti giudiziali positivi, erano state incassate le fidejussioni relative a tali appalti per un importo pari a 0,7 milioni di Euro.

Il giudizio con Cogel si è concluso in primo grado con la pronuncia della sentenza con la quale il Tribunale di Milano ha riconosciuto la legittimità di tutte e tre le risoluzioni dei contratti stipulati con Cogel (condannando inoltre l'appaltatore al pagamento della penale nel contratto di Affori pari a Euro 887.239 e al pagamento dell'assicurazione nel contratto di Busto pari a Euro 63.194). Nel contempo, però ha respinto le domande di risarcimento dei danni di FERROVIENORD e ha anche condannato la società ferroviaria (in relazione al contratto di Affori) a restituire comunque a Cogel – a titolo di *restitutio in integrum* – il valore delle opere già eseguite dell'appalto pari a Euro 7.468.694,96. La sentenza è stata appellata da FERROVIENORD e in data 1° febbraio 2018 è stata pubblicata la decisione n. 534/2018 della Corte d'Appello: a Cogel è stato confermato il diritto al valore delle opere, così come già disposto in primo grado, ma diversamente dal Tribunale, la Corte d'Appello ha quantificato la somma spettante in quella risultante dal verbale di consistenza dei lavori per un valore di Euro 8.398.737,40 (e non in Euro 7.468.694,96, misura richiesta da Cogel). La Corte d'Appello ha riformato la sentenza del Tribunale nella parte in cui non aveva tenuto conto del fatto che gran parte del valore delle opere eseguite al momento della risoluzione erano state già pagate da FERROVIENORD per l'importo di Euro 7.087.783,68. La Corte ha quindi condannato FERROVIENORD a versare a Cogel il residuo del valore delle opere, ammontante ad Euro 1.310.953,72 e non ad Euro 7.468.694,96 come invece disposto dal Tribunale. La Corte ha inoltre confermato la sentenza di primo grado nella parte in cui ha condannato Cogel al pagamento della penale di Affori e l'assicurazione di Busto Arsizio. Infine FERROVIENORD, in solido con Cogel, dovrà pagare le spese legali in favore di Generali Italia S.p.A., nella misura complessiva di Euro 25.560,00 oltre accessori di legge e rimborso forfettario.

La sentenza della Corte d'Appello è stata impugnata da Generali Italia S.p.A. che ha chiesto la condanna di FERROVIENORD in solido con Cogel o in via esclusiva alla restituzione dell'importo di Euro 680.406,91 oltre interessi e rivalutazione (pari all'importo già pagato a titolo di garanzia fideiussoria). Successivamente, anche Cogel ha impugnato la stessa sentenza chiedendo il riconoscimento degli interessi moratori ai sensi del D.Lgs. 231/2002 per un importo di Euro 963.369 (in aggiunta agli interessi legali già riconosciuti in secondo grado a suo favore). FERROVIENORD ha resistito in giudizio e a sua volta ha impugnato la sentenza di secondo grado, tra l'altro, nella parte in cui ha respinto la domanda di risarcimento del danno quantificato in Euro 3.332.154,54. In data 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 (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 28 settembre 2023 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 dei lavoratori. Attualmente sono aperti tre giudizi in primo grado, mentre dodici 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 dieci sentenze di primo grado. I giudizi di appello si sono già conclusi con sentenze che, ferma l'obbligazione in solido tra FERROVIENORD e La Lucentissima, hanno ridotto in parte gli importi riconosciuti ai lavoratori. La Lucentissima è stata dichiarata fallita con sentenza del 28 aprile 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.

Accessi e verifiche fiscali

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

All'udienza del 13 giugno 2019 è stato accordato un nuovo rinvio al fine di proseguire nel contraddittorio con l'Ufficio; 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, nel corso dell'esercizio 2022 sono state riprese 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.

14 ATTIVITA' IMMOBILIARE

Il Gruppo FNM detiene al 31 dicembre 2022 la proprietà di alcune aree in prossimità di stazioni ferroviarie e dei diritti edificatori correlati, tra cui le principali si riferiscono all'area di Milano Cadorna, Milano Bovisa, Saronno, Milano Affori e Terminal di Sacconago, Garbagnate Milanese e Novara. Si fornisce di seguito un'informativa delle principali iniziative perseguite dal Gruppo volte alla valorizzazione di tali aree.

PROGETTO FILI

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

Per la parte urbana sarà di fondamentale importanza la realizzazione di una "foresta sintetica pensile" di circa 72.000 m2 che si svilupperà da Milano Cadorna fino alla stazione Domodossola e produrrà ossigeno per Milano grazie all'utilizzo di avanzate biotecnologie. Nel 2022, a favore di tale iniziativa è giunta una proposta di partenariato pubblico privato da un gruppo finanziario internazionale che è stata valutata positivamente in termini di rilevanza e coerenza rispetto agli obiettivi strategici di rigenerazione urbana e di sostenibilità, così come inseriti nel Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM. La proposta è stata dunque trasmessa per competenza a Regione Lombardia con l'obiettivo di completare il processo valutativo.

Un programma di riqualificazione urbanistica e ambientale a Busto Arsizio prevederà la ricollocazione di parcheggi in un edificio multipiano consentendo di destinare ampie superfici a verde attrezzato per attività collettive permettendo la connessione tra il nord e il sud della città. Nel 2022 sono stati avviati i confronti tecnici con l'amministrazione comunale.

Per la parte extraurbana, si prevede un intervento di riforestazione con la piantumazione di 800.000 alberi "Piantalali" del triangolo industriale lombardo tra Milano, Varese e Como che comprende un'area di circa 41 mila ettari che attraversa 24 Comuni in due province della Lombardia.

Il progetto si concentrerà non solo su interventi di forestazione o di realizzazione di fasce arboree e arbustive in aree incolte, ma riguarderà anche interventi *nature-based* da attuare nelle stazioni (aree di pertinenza e di prossimità) finalizzati a migliorare il comfort degli utenti del servizio ferroviario, nonché la più generale resilienza ambientale, senza ridurre la funzione di interscambio modale.

Inoltre, nel progetto di riqualificazione dei principali centri di connessione di FERROVIENORD è prevista una pista superciclabile di 72,7 km che collegherà la stazione di Cadorna all'aeroporto di Malpensa senza interruzioni. Nel 2022 la ciclovía ha visto ultimato il progetto di fattibilità sia tecnico sia di *governance*.

Infine, come descritto più avanti in dettaglio, il progetto include interventi di FERROVIENORD per la riqualificazione del Nodo Bovisa con criteri innovativi e improntati alla sostenibilità nell'ambito del bando *Reinventing Cities* e per la riorganizzazione del Polo infrastrutturale tecnologico-manutentivo di Saronno Centro, con l'obiettivo di raggiungere alti standard di funzionalità e di sicurezza, nonché di migliorare l'accessibilità e la viabilità.

Milano Bovisa

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

Il Piano di Governo del Territorio (PGT), approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 34 del 14 ottobre 2019, inserisce una quota di aree di FERROVIENORD all'interno del perimetro di uno dei cosiddetti "*Nodi di Interscambio*", per i quali il Piano individua una disciplina specifica in ragione del ruolo strategico attribuito alla funzione di interscambio e della necessità di promuovere interventi di riqualificazione del sistema degli spazi pubblici e – nel caso specifico del Nodo di Bovisa – delle aree di trasformazione presenti nei pressi della stazione e del rilevato ferroviario. Le aree di competenza di FERROVIENORD hanno ottenuto nel PGT il riconoscimento di un indice di edificabilità di 0,35/mq.

Sono stati formalizzati in data 2 dicembre 2019 gli accordi regolativi della partnership tra FERROVIENORD e Comune di Milano per la partecipazione al bando "*Reinventing Cities*",

iniziativa di valorizzazione infrastrutturale e rigenerazione urbana promossa da C40. Con determinazione del 18 maggio 2021, il Comune di Milano ha nominato vincitore e aggiudicato in via definitiva il Sito “Nodo d'Interscambio Bovisa” al Team Mo.Le.Co.La. – rappresentato dalla mandataria Hines Italy RE S.r.l. – la cui proposta prevedeva anche la realizzazione della sede centrale del Gruppo FNM.

FERROVIENORD ha comunicato l'esito positivo della verifica della congruità dell'offerta economica di Mo.Le.Co.La., con particolare riferimento all'equilibrio economico tra l'offerta per la concessione del diritto di superficie e i costi di realizzazione della sede centrale. Con nota del 27 luglio 2022, FERROVIENORD ha tuttavia comunicato al Comune di Milano e HINES Italy RE il venir meno dell'interesse alla realizzazione della sede del Gruppo FNM, la quale sarà localizzata nella zona limitrofa Bovisa-Goccia, interessata dal progetto di ampliamento del Campus del Politecnico di Milano sviluppato studio RPBW con Renzo Piano. Facendo seguito alla richiesta di HINES Italy RE del 29 novembre 2022, il Comune di Milano, in data 30 novembre 2022, ha confermato la proroga dal 30 novembre 2022 al 30 marzo 2023 dei termini previsti dal bando per la sottoscrizione del contratto preliminare di costituzione del diritto di superficie, mantenendo invariata l'offerta di gara.

Nel corso del 2022 è stato ultimato il progetto definitivo delle opere ferroviarie per il potenziamento del Nodo di Bovisa ed è stata indetta la conferenza di servizi per l'approvazione del progetto.

In considerazione del fatto che gli interventi inerenti il piano del ferro, fondamentali per lo sviluppo del servizio ferroviario, costituiscono scelte sostanzialmente indipendenti, mentre i restanti interventi sono correlati anche all'evoluzione di altre importanti progettualità in corso/in evoluzione nell'area (progetto Mo.le.co.la., progetto Goccia/*Master Plan* “Renzo Piano”, metrotranvia), la determinazione di conclusione della Conferenza di Servizi ha previsto la possibilità che il progetto possa essere attuato anche per lotti funzionali.

Saronno

Il progetto prevede la riorganizzazione e lo spostamento delle officine e degli impianti FERROVIENORD dalle aree adiacenti la stazione di Saronno Centro alle aree FNM di Saronno Sud, che rappresenta la condizione necessaria per poter identificare in maniera definitiva le aree a disposizione per la presentazione di un'eventuale proposta di riqualificazione urbanistica.

Il Comune di Saronno con Delibera n. 3 del 18 febbraio 2021 del Consiglio Comunale ha approvato l'Atto di indirizzo per gli interventi di riqualificazione della stazione ferroviaria Saronno Centro e di riorganizzazione del polo infrastrutturale tecnologico-manutentivo, esprimendo il nulla osta alla

richiesta di attivare presso Regione Lombardia l'avvio e la convocazione della Conferenza dei Servizi ai sensi dell'art. 19 LR n. 9 del 4 maggio 2001.

Con la Delibera di Giunta Comunale n. 34 del 11 marzo 2021 è stata deliberata l'“*Approvazione schema del Protocollo d'Intesa per la riqualificazione della stazione ferroviaria Saronno Centro e riorganizzazione del polo infrastrutturale tecnologico-manutentivo*”, in attuazione degli indirizzi espressi dal Consiglio Comunale con la Delibera n. 3 del 18 febbraio 2021.

FERROVIENORD ha trasmesso con nota del 5 marzo 2021 a Regione Lombardia gli elaborati costituenti il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento in oggetto, chiedendo contestualmente la convocazione della Conferenza dei Servizi ai sensi in particolare della LR 9/2001. Regione Lombardia, in data 29 ottobre 2021 ha avviato il procedimento per l'approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica con indizione di Conferenza di Servizi, ai sensi degli artt.14 c. 3 e 14 bis della L. 241/1990, dell'art. 3 della LR 20/2020 e dell'art 19 della LR 9/2001.

In data 26 gennaio 2022 Regione Lombardia ha trasmesso il verbale conclusivo della Conferenza dei Servizi e con D.G.R. n. XI/6340 del 2 maggio 2022 ha deliberato di approvare il progetto di fattibilità tecnica ed economica.

Nel 2022 è stata avviata la progettazione definitiva prevedendo una ottimizzazione del layout planivolumetrico e funzionale dell'intervento.

In parallelo è proseguito il dialogo con la proprietà dell'area limitrofa Isotta Fraschini e con l'Amministrazione comunale al fine di coordinare i due progetti di riqualificazione e prevedere un sito per il trasferimento del museo ferroviario.

MILANO AFFORI

Le aree interessate dal progetto sono di circa 54.000 mq di cui il 53% di proprietà FNM e il 47% di proprietà FERROVIENORD. Il *Programma Integrato di Intervento* (PII) approvato prevedeva di realizzare una superficie lorda di pavimento complessiva di 27.700 mq di cui 24.700 mq ricettivo e terziario, 3.000 mq commerciale e altre funzioni compatibili.

La procedura di selezione di un operatore interessato alla realizzazione del PII si è concretizzata con la sottoscrizione del contratto di compravendita immobiliare per complessivi 14 milioni di Euro con la società GDF SYSTEM S.r.l. (società del Gruppo Della Frera S.p.A) con pagamento dilazionato fino al 2018.

Ottenuto da parte del Comune di Milano in data 25 maggio 2017 il permesso di costruire, FERROVIENORD ha proceduto con l'indizione della gara di appalto per l'affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori di realizzazione del parcheggio interrato così come previsto nell'art. 6 dell'Atto ricognitivo e specificativo del 26 giugno 2014. La procedura

di gara per l'affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell'esecuzione lavori si è conclusa con l'aggiudicazione alla società Paolo Beltrami Costruzioni S.p.A. ed il relativo contratto di appalto è stato sottoscritto in data 18 luglio 2018. Nel corso del 2019 l'Appaltatore ha sviluppato la progettazione esecutiva e, in data 15 aprile 2019 hanno avuto inizio i lavori del parcheggio. I lavori in carico alla società Paolo Beltrami Costruzioni S.p.A. sono stati completati a dicembre 2022. Il costo finale dei lavori – tenuto conto di n. 2 Atti di Sottomissione e di n. 1 Accordo Bonario sottoscritti nonché delle revisioni prezzi – ammonta a 7,5 milioni di Euro con un incremento di 2,9 milioni di Euro rispetto all'importo contrattuale.

In assenza del progetto della piazza, sovrastante il parcheggio e destinata ad accogliere il mercato ("Piazza del Mercato"), di competenza dell'operatore GDF SYSTEM e del Comune di Milano, non è stato però possibile completare in forma definitiva le uscite di emergenza del parcheggio sulla piazza ed ottenere le necessarie autorizzazioni, con inevitabile compromissione della piena fruibilità dello stesso.

Considerato il tempo trascorso dalla stipula dell'Atto Ricognitivo del 2014, il Comune, FNM e GDF System hanno convenuto la necessità di attivare un tavolo di coordinamento finalizzato alla predisposizione di tutti i documenti finalizzati alla stipula di un nuovo atto di Aggiornamento recante la modifica e/o la riformulazione di taluni obblighi convenzionali. Inoltre, preso atto che il quadro economico preso a riferimento alla stipula della Convenzione è profondamente mutato, FERROVIENORD ha commissionato al Politecnico di Milano uno studio volto a valutare la sostenibilità economica dell'investimento alla luce di tutti gli elementi in merito rilevanti. Lo studio del Politecnico ha dimostrato che il tasso di occupazione del parcheggio è una variabile determinante e considerato altamente volatile ed incerto. Nell'ipotesi di parcheggio con posti auto a rotazione a tariffa comunale, non risulta possibile il raggiungimento di un equilibrio economico, così come sancito dall'Atto ricognitivo del PII di Affori, e in caso di applicazione esclusiva di tariffe comunali, la gestione è destinata ad essere in perdita.

Si è provveduto a trasmettere al medesimo Comune lo studio del Politecnico chiedendo di modificare l'art. 6 dell'Atto Ricognitivo in modo da riconoscere a FERROVIENORD la massima flessibilità nella gestione del parcheggio. Il Comune non ha dato alcun riscontro.

Di contro, il 21 settembre 2021, il Comune ha provveduto a sottoscrivere con GDF SYSTEM, un atto di aggiornamento della Convenzione e dell'Atto Ricognitivo, senza coinvolgere FERROVIENORD e FNM, in forza del quale è stata riconosciuta a GDF SYSTEM una modifica del mix funzionale ovvero la trasformazione, da recettivo a residenziale, di 5.000 mq di superficie lorda di pavimento. Tale atto incide negativamente sulla posizione di FERROVIENORD in quanto (i) la rende solidalmente responsabile degli obblighi assunti da GDF SYSTEM e (ii) riduce

sensibilmente la capacità di occupazione del parcheggio essendo stata eliminata la realizzazione di una struttura recettiva di 5.000 mq.

In considerazione di ciò, FERROVIENORD, unitamente a FNM, ha notificato in data 26 novembre 2021 al Comune ed a GDF SYSTEM un ricorso innanzi al TAR Milano per l'annullamento della determina dirigenziale che ha approvato il predetto atto, con l'obiettivo di indurre il Comune a prendere in considerazione le richieste di FERROVIENORD, avviando una revisione dell'art. 6 dell'Atto Ricognitivo che disciplina per l'appunto il parcheggio di interscambio. Nel corso del 2022 si sono svolti ulteriori incontri con la Direzione Mobilità del Comune di Milano per proporre e condividere un meccanismo per garantire l'equilibrio economico-finanziario. FERROVIENORD con nota n. 10029 del 2 novembre 2022 ha scritto al Comune di Milano evidenziando la prossima ultimazione dei lavori di realizzazione del Parcheggio e il possibile pregiudizio derivante a FERROVIENORD dal ritardo nell'apertura dello stesso e chiedendo di: (i) approvare in tempi brevi il progetto della Piazza del Mercato; (ii) procedere con la formalizzazione del meccanismo già concordato di compensazione dei costi e dei ricavi del parcheggio necessario a garantirne l'equilibrio economico-finanziario, come desumibile dal PEF del 23 settembre 2022.

TERMINAL DI SACCONAGO

La realizzazione e gestione del terminale ferroviario di Sacconago (in comune di Busto Arsizio) è stata disciplinata dall'“Accordo di Programma” del 15/05/2006 tra Provincia di Varese e FERROVIENORD e dalla “Convenzione attuativa dell'accordo di programma stipulato tra FERROVIENORD S.p.A. e la Provincia di Varese per la gestione del terminal ferroviario di Busto Sacconago” del 25 giugno 2009, che prevedevano - alla scadenza del ventennio successivo al termine dei lavori di realizzazione (2009) - il passaggio della proprietà dalla Provincia di Varese a FERROVIENORD, già tenuta alla gestione del Terminal stesso durante il ventennio a fronte del versamento di un canone semestrale.

FERROVIENORD – facendo seguito all'atto di indirizzo e coordinamento di FNM S.p.A. del 15 maggio 2018 in merito all'acquisizione della proprietà del terminal in via anticipata rispetto al termine previsto dagli accordi (2029) - con atto del 28 dicembre 2018 ha acquistato dalla Provincia di Varese la proprietà del Terminal a fronte del versamento dell'importo di Euro 4.352.907,50, risultante dalla differenza tra il prezzo complessivo pari ad Euro 5.291.269,39 e le somme corrisposte da FERROVIENORD a titolo di acconto ai sensi degli accordi.

Contestualmente FERROVIENORD ha sottoscritto con la società Malpensa Intermodale S.r.l., controllata da FNM S.p.A., il contratto di locazione del Terminal ed il contratto di raccordo per

l'utilizzo del tratto di infrastruttura di allacciamento dei binari a servizio del Terminal con l'infrastruttura ferroviaria regionale.

La società Malpensa Intermodale S.r.l. sta gestendo il progetto di potenziamento del terminal intermodale di Sacconago che prevede un intervento di ampliamento su un'area di 40.000 mq, accanto all'attuale terminal in servizio. Con il progetto di ampliamento verranno realizzati: (i) una nuova area buffer (per il deposito delle merci e per l'organizzazione delle operazioni di carico e scarico e di interscambio su gomma) di circa 20.000 mq per migliorare la movimentazione merci; (ii) il secondo modulo del terminal che sarà costituito da un unico binario operativo; (iii) un fascio di tre binari per la sosta e scartamento carri; (iv) interventi di ampliamento delle banchine dei due binari esistenti per agevolare le operazioni di carico e scarico dei treni. A compensazione dell'intervento di ampliamento, verrà realizzata un'area verde di circa 11.000 mq nelle immediate vicinanze del Terminal.

Dal punto di vista dell'impatto del terminal, l'ampliamento non inciderà sulla capacità massima dello stesso, che attualmente è di 3 treni al giorno per 70 ingressi giornalieri di camion. L'obiettivo è infatti l'efficientamento dello scalo merci, oggi sottoutilizzato. Le opere da realizzare, in particolare il terzo binario, consentiranno di accogliere in modo più agevole i treni più lunghi con semirimorchi e di evitare accodamenti fuori dal terminal rispetto alla situazione attuale.

Il *Masterplan* del progetto – suddiviso in tre fasi (0, 1 e 2) – è stato presentato al Comune in data 20 dicembre 2019 e prevede l'ampliamento del Terminal esistente per circa 45.000 mq tramite la posa di un terzo binario operativo nonché la realizzazione di un'area "buffer" funzionale alla gestione delle merci in arrivo/partenza. Nel corso del 2020, la Società si è concentrata sull'*iter* di approvazione per l'ottenimento dei titoli edilizi che ha portato ad una nuova versione del *Masterplan*, rispetto alla quale la Giunta Comunale ha deliberato positivamente in data 11 novembre 2020. In forza di tale delibera in data 23 dicembre 2020 è stata depositata istanza di permesso di costruire convenzionato per la Fase 0.

Il permesso di costruire è stato predisposto nel corso del 2021 per procedere alla fase di trattativa con il Comune stesso per la definizione dei contenuti della Convenzione all'interno della quale è previsto vengano regolamentati anche i successivi sviluppi del *Masterplan* con particolare riferimento alle opere compensative a scomputo delle Fasi 1 e 2.

Nel corso del 2022 la Malpensa Distripark ha completato l'*iter* di definizione della Convenzione comprensiva delle opere compensative, da sottoscrivere con il Comune di Busto Arsizio al fine di poter avviare i lavori della Fase 0. A fronte di tale percorso il Comune ha approvato il testo definitivo della Convenzione. Con tale Convenzione si è altresì regolato il valore dei terreni di proprietà del Comune, che dovranno essere acquisiti da Malpensa Distripark, ed il Comune ha

accettato di impegnarsi a rivalutare, in aree contermini allo sviluppo in progetto, i diritti edificatori residui.

Al 31 dicembre 2022, Malpensa Distripark ha proceduto alla acquisizione di oltre l'80% delle aree di sviluppo destinate alla logistica, oltre che di tutte le aree già in proprietà di FERROVIENORD al fine di poter procedere nel corso del 2023 alla realizzazione della Fase 0 ed all'avvio dell'*iter* per il piano attuativo e delle necessarie verifiche di impatto ambientale per gli interventi della Fase 1 e della Fase 2, oltre alla realizzazione del cosiddetto "percorso vita" a parziale scomputo delle opere compensative ambientali.

15 PERSONALE DIPENDENTE: NUMERI, COSTI E FORMAZIONE

15.1 NUMERI E COSTI

Il numero medio degli FTE dei dipendenti del Gruppo FNM è passato dalle 2.797 dell'anno 2021 alle 2.809 dell'anno 2022, registrando un decremento dello 0,4%.

In particolare, la Capogruppo FNM evidenzia un numero medio di dipendenti pari a 192 rispetto ai 189 dell'esercizio precedente (+1,7%).

15.2 RELAZIONI INDUSTRIALI

Nell'anno 2022 si è avuta un'interlocuzione significativa all'interno del Gruppo FNM con le Organizzazioni Sindacali.

In data 10 maggio 2022 le Organizzazioni datoriali Asstra, Agens, Anav e le Organizzazioni sindacali FILT/CGIL, FIT/CISL, UILTRASPORTI, FAISA CISAL, UGL/FNA hanno sottoscritto il rinnovo del contratto collettivo nazionale autoferrotranvieri, ormai scaduto dall'anno 2017. Tale rinnovo avrà validità sino al 31 dicembre 2023. Il rinnovo ha previsto la corresponsione di un contributo *una tantum* a compensazione del periodo di vacanza contrattuale, del valore di 500 Euro al parametro 175, che è stato erogato in due tranches nei mesi di luglio 2022 e gennaio 2023. Sono stati poi previsti aumenti retributivi per un totale di 90 Euro mensili al parametro di riferimento, da riconoscere in tre *tranche* di pari importo nei mesi di luglio 2022, giugno 2023 e settembre 2023. È stata poi definita un'indennità da riconoscere durante le giornate di ferie, pari ad 8 Euro. È stato infine disposto l'obbligo di adesione al Fondo TPL Salute, con una contribuzione mensile pari a 12 Euro per ciascun dipendente non in prova assunto a tempo indeterminato.

In data 29 settembre 2022 è stato inoltre sottoscritto un accordo di secondo livello che ha previsto un adeguamento di alcuni istituti contrattuali. E' stato riconosciuto un incremento dell'indennità quadri, per il personale avente tale inquadramento, è stato incrementato il contributo azienda al Fondo Pensione FNM, è stato elevato da 7 Euro ad 8 Euro giornalieri il valore del buono pasto, è

stato incrementato il premio di produttività mensile degli impiegati, collegandolo a nuovi obiettivi di produttività ed efficienza organizzativa, è stata rivista la struttura del Premio di Risultato di impiegati ed operai, con particolare riguardo alla possibilità di convertire lo stesso in *welfare* aziendale.

Infine, occorre sottolineare che nel corso dell'esercizio è divenuto operativo l'accordo sottoscritto nel mese di agosto 2021, che ha rivisitato l'organizzazione del Servizio Manutenzione, comportando una maggiore flessibilità delle prestazioni lavorative, una crescita delle professionalità richieste ai dipendenti, nonché una diversa distribuzione delle attività lungo la giornata lavorativa.

Per quanto riguarda il CCNL Società e Consorzi Autostrade e Trafori Il CCNL di categoria è scaduto il 30 giugno 2022. L'Associazione Datoriale ACAP ha concordato alcuni incontri con la controparte sindacale per iniziare a esaminare la piattaforma che le Organizzazioni sindacali hanno presentato nel secondo semestre 2022. La complessità della piattaforma presentata ha richiesto alle Parti molteplici approfondimenti tematici tali da non consentire la realizzazione di una proposta unitaria da discutere entro la fine del 2022. Pertanto, le Parti hanno concordato la prosecuzione delle attività nel corso del primo semestre 2023.

La contrattazione per il rinnovo dell'accordo integrativo di secondo livello è stata avviata nel corso del primo trimestre 2022. Una nuova intesa è stata raggiunta con le Segreterie Territoriali delle OO.SS. di FIT-CISL, FIT CGIL, UIL Trasporti, SLA-Cisal ed UGL, unitamente alle loro RSA attive in Società, lo scorso 15 dicembre, con la quale si è inteso rinnovare: *i)* l'accordo sul Premio di Risultato per l'esercizio 2022; *ii)* gettare le basi per il nuovo accordo di secondo livello per il triennio 2023-2025, improntandolo a criteri che apprezzino con maggiore incisività il contributo del singolo, nonché ove possibile, incardinandolo sul raggiungimento di specifici obiettivi di collaborazione/sinergia tra le aree operative ed amministrative.

Quale diretta derivazione dell'Accordo Quadro sottoscritto nel settembre del 2021, con le Segreterie Territoriali delle OO.SS. firmatarie del CCNL di settore e le RSA delle stesse si è giunti a stipulare, nel mese di marzo, un ulteriore accordo quadro che governerà specifici processi organizzativi e gestionali per il prossimo biennio. Nella circostanza, la Società, le OO.SS. di FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL Trasporti, SLA-Cisal e UGL-Viabilità e Trasporti, unitamente alle loro RSA hanno raggiunto accordi con i quali sono state tracciate le linee guida ed individuate le tutele sulle quali realizzare la revisione degli organici ed il ricambio generazionale.

A seguito anche di questi confronti, la controllata ha richiesto ad Assolombarda – Confindustria di Milano, Monza-Brianza e Lodi di attivare la procedura prevista dall'art. 4, c. 2, della Legge n. 223/1991, finalizzata al riallineamento dell'organico ai nuovi fabbisogni.

In data 8 giugno 2022, Assolombarda ha formalmente comunicato alle OO.SS. di FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL Trasporti, SLA-Cisal e UGL-Viabilità e Trasporti e CUB Trasporti l'avvio di detta procedura, invitando le OO.SS. e le RSA delle stesse al confronto con l'Azienda; detto confronto è stato regolarmente avviato lo scorso 13 giugno, alla presenza di tutte le OO.SS. convenute, le quali hanno posto, quale prodromica condizione al perfezionamento dell'accordo, l'addivenire alla stipula di un accordo in sede aziendale su livelli di servizio e modalità di gestione degli organici dei comparti operativi.

In coerenza con il disposto dell'Accordo Quadro del 23 marzo 2022 ed a valle della comunicazione effettuata ad Assolombarda con la quale si chiedeva all'associazione datoriale l'attivazione della procedura di riequilibrio degli organici da eseguirsi ai sensi dell'art. 4, comma 2, della Legge 223/1991, le parti – OO.SS., le RSA, la Società assistita da Assolombarda – il 20 luglio 2022 hanno raggiunto un'intesa relativa i livelli di servizio e le modalità di gestione degli organici dei comparti operativi. Con l'accordo in questione si è dato atto del positivo esperimento della fase sindacale della procedura che prevede la risoluzione del rapporto di lavoro per un numero massimo di 70 dipendenti. Il criterio individuato dalle Parti per l'accesso alla procedura è la non contrarietà del lavoratore ai termini ed alle condizioni poste dall'Accordo stesso.

Il 15 dicembre 2022 è stata raggiunta un'intesa con le Segreterie Territoriali delle OO.SS. con la quale si è concordata l'applicazione nella Società di un modello di relazioni industriali articolato su quattro aree e di un connesso monte ore annuo di agibilità sindacali, atte a consentire di svolgere le relative attività da parte delle RSA.

Inoltre, in relazione all'area della regolazione e gestione delle controversie, le Parti hanno stipulato un Protocollo in conseguenza del quale i lavoratori che intendono promuovere una controversia individuale di lavoro avente ad oggetto i rapporti di cui all'art. 40 c.p.p. avviano, in via preventiva, le procedure conciliative disciplinate nel Protocollo stesso. Allo scopo è stato costituito un Comitato di Conciliazione che svolgerà la sua funzione in osservanza al regolamento descritto nel Protocollo.

15.3 FORMAZIONE

Il 2022 è stato caratterizzato da un progressivo ripristino delle normali attività formative in presenza.

Le attività formative hanno impegnato i dipendenti delle aziende del Gruppo per un totale di circa settantamila ore di formazione, rispettando a pieno quanto programmato nel piano formativo; laddove possibile, nel corso dell'anno, sono stati utilizzati i fondi accantonati su Fidimpresa e Fondirigenti.

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

16 ATTIVITA' DI RICERCA E DI SVILUPPO

Nel corso del 2022 è proseguita l'operatività della Convenzione Quadro di collaborazione scientifica tra FERROVIENORD ed il POLITECNICO DI MILANO con l'obiettivo di sviluppare iniziative congiunte di formazione e ricerca in ambiti quali: sistemi elettrici ed efficienza energetica; attività manutentive e diagnostica avanzata; ingegneria ferroviaria; pianificazione urbanistica in relazione alle infrastrutture e ai sistemi di trasporto; materiale rotabile; sistemi innovativi per il controllo e la sicurezza delle stazioni.

A giugno 2022, FNM è risultata aggiudicataria, in qualità di *partner* industriale, del progetto "Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile" finanziato dal PNRR, che avrà la durata di 36 mesi. Nello specifico, il progetto si compone di 14 macro-attività, chiamate "*Spoke*", all'interno delle quali le società controllate da FNM dovranno realizzare determinati *task*, volti allo sviluppo della mobilità sostenibile e alla decarbonizzazione nazionale sviluppando soluzioni digitali con tecnologie d'avanguardia e una forte interconnessione con il tessuto industriale. E-Vai è stata inserita all'interno dello *spoke* 9 "*Urban mobility*", che prevederà la realizzazione di *living lab* fisici all'interno dei quali dovranno essere offerti servizi di mobilità condivisa e 100% sostenibile.

MISE è stata invece coinvolta nelle attività relative allo Spoke 7 (*CCAM, Connected Networks and Smart Infrastructure*). La durata del progetto dello *Spoke* 7 è di 3 anni (2023÷2025).

Per quanto riguarda la società E-Vai, inoltre:

- a fine ottobre 2022 è stata caricata una nuova proposta progettuale, in collaborazione con Busforfun e FNM, all'interno del programma europeo LIFE, che permetterà la realizzazione del prodotto innovativo "Eco-stazioni" e della piattaforma MAAC "*Flexymob*" all'interno di specifiche zone della Valcamonica;
- a novembre 2022 è stato portato a termine il progetto *LIVELINESS*, finanziato dal programma *Interreg*, che ha permesso di implementare soluzioni di mobilità sostenibile (i.e. ambientalmente, economicamente e socialmente), inclusiva transfrontaliera, che ha permesso di ottimizzare la connettività e competitività delle zone montane del cluster Valtellina, Val Poschiavo e Regione Bernina;

- a dicembre 2022 E-Vai ha sottoscritto un accordo di filiera, in qualità di capo-partner e composta da altre 10 imprese lombarde, per la realizzazione del progetto “Eco-hub fuori dal comune” all’interno del bando di regione Lombardia “Innovazione dei processi e dell’organizzazione delle filiere produttive e di servizi e degli ecosistemi industriali produttivi ed economici in Lombardia”. Il progetto verrà avviato a partire da marzo 2023.

Per quanto riguarda la società MISE:

- nel mese di luglio è stato svolto un *test* a carattere sperimentale per il monitoraggio e la sorveglianza aerea su un tratto dell’autostrada A7, in corrispondenza del cantiere di riqualifica del ponte Po, impiegando droni e tecnologie di rilievo avanzate.
- nel mese di dicembre è stato sottoscritto un contratto con il Politecnico di Milano per lo svolgimento di un servizio di ricerca volto a testare le possibilità offerte dalle tecniche di intelligenza artificiale per lo sviluppo di algoritmi predittivi in ordine al monitoraggio sullo stato degli elementi del corpo autostradale ed alla gestione delle attività di manutenzione (predittiva e ordinaria).

17 DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA, I RISCHI ESG E LA LORO INTEGRAZIONE NEL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO

Il Consiglio di Amministrazione, in data 15 marzo 2023 ha approvato il Bilancio di Sostenibilità - Dichiarazione Consolidata di carattere Non Finanziario (“DNF”) redatto ai sensi del D. Lgs. n. 254/2016. La DNF, contenuta in una relazione distinta dalla Relazione sulla Gestione, illustra le attività del Gruppo, il suo andamento, i risultati e l’impatto prodotto con riferimento ai temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani e alla lotta contro la corruzione attiva e passiva.

Nella DNF del Gruppo FNM rendiconta le proprie performance di sostenibilità in accordo ai “*GRI Sustainability Reporting Standards*” nel suo ultimo aggiornamento 2021; anche per il 2022 la DNF è stata strutturata ispirandosi ai principi del Report Integrato.

La prima parte del documento illustra come la strategia, la *governance*, il sistema di gestione dei rischi e le performance dell’organizzazione consentono di creare valore nel breve, medio e lungo periodo nel contesto in cui essa opera. La seconda parte è focalizzata sulla presentazione dei capitali (Capitale Economico-Finanziario, Capitale Produttivo e Intellettuale, Capitale Umano, Capitale Naturale, Capitale Sociale e Relazionale), ovvero delle “risorse” materiali e immateriali che sono incrementate, ridotte o trasformate dall’attività e dagli output dell’organizzazione, e che determinano la creazione di valore. I capitali hanno contribuito al percorso di raggiungimento di 10 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) previsti dall’Agenda 2030.

Per essere sostenibile, la creazione di valore nel lungo periodo deve tenere conto degli impatti che l'attività aziendale ha sulla società e sull'ambiente in cui essa opera; diviene dunque importante governare i fattori di rischio collegati alle attività aziendali individuando le sfide o le minacce esistenti o future e gli strumenti in grado di mitigarne gli effetti. Di seguito viene fornito un sunto dei rischi ESG individuati per il Gruppo FNM e della gestione degli stessi nel sistema di controllo interno. Maggiori dettagli sono disponibili nel Bilancio di Sostenibilità 2022 nel capitolo 6.

Gestione integrata dei rischi non finanziari nel sistema di controllo interno

L'analisi dei rischi compatibili con gli obiettivi strategici non può prescindere dalla valutazione delle tematiche di sostenibilità. Per questo motivo, in coerenza con il codice di Corporate Governance e con le principali tendenze internazionali, il *Risk Manager* in collaborazione con la Funzione CSR-Sostenibilità, svolge annualmente la mappatura e la valutazione dei principali rischi connessi agli ambiti identificati dal D.Lgs. 254/2016 al fine di adottare in accordo con i Risk Owner idonee azioni di mitigazione degli stessi (Enterprise Risk Management - ERM). L'attività di Risk Assessment ERM, che ha riguardato tutte le società cardine del Piano Strategico 2021-2025 consolidate integralmente, ha l'obiettivo di effettuare una valutazione specifica dei rischi ESG di transizione e fisici per tutti i segmenti di business, con un approfondimento sui rischi legati al contesto geopolitico, con particolare riferimento agli impatti sulla resilienza della catena di fornitura e sull'aumento del costo delle materie prime a seguito della guerra in Ucraina, e all'inasprirsi degli effetti derivanti dal *climate change*. Detti rischi sono classificati in una categoria ad hoc denominata "CSR Sostenibilità (DLgs 254/16)" suddivisa in 4 ambiti (Ambientale, Sociale, Temi attinenti al personale, Lotta alla corruzione attiva e passiva) ed includono i sia le tematiche esplicitamente richieste dal DLgs 254/16, sia quelle definite attraverso l'analisi di materialità.

Infatti, anche nel 2022 è stata effettuata un'analisi delle tematiche materiali per il Gruppo FNM che, in seguito al nuovo approccio proposto dall'aggiornamento degli standard GRI Universal (2021) per la rendicontazione non-finanziaria, ha posto un focus specifico sul concetto di impatto, inteso come l'effetto che un'organizzazione ha o potrebbe avere all'esterno sull'economia, sull'ambiente e sulle persone, compresi i diritti umani, come risultato delle proprie attività o relazioni commerciali. Pertanto, nel 2022 il Gruppo ha svolto un'analisi lungo la propria catena del valore, con l'intento di comprendere il proprio ambito di riferimento ed i possibili effetti generati, in relazione alle principali relazioni di business, al contesto di sostenibilità in cui opera, ai principali rischi ed opportunità in ambito ESG e alle aspettative dei propri *stakeholder*.

Gli impatti identificati sono stati ricondotti a 18 tematiche materiali e peculiari del modello di business di FNM e suddivise a loro volta in 5 categorie: "Responsabilità ambientale", "Governance,

integrità e responsabilità economica”, “Risorse umane”, “Responsabilità verso i clienti, infrastrutture e sistemi di trasporto”, “Responsabilità sociale (comunità) e supply chain”. Il processo di valutazione degli impatti ha visto coinvolti sia gli *stakeholder* interni (rappresentanti del top management e le prime linee della Capogruppo e delle società controllate, compresa Trenord) sia gli *stakeholder* esterni (tra cui un *panel* selezionato proveniente dal mondo accademico, ONG, fondazioni, media, rappresentanti delle industrie e dal settore autostradale) del Gruppo.

Dall’attività di *engagement* è emersa la consapevolezza degli *stakeholder* in merito agli impatti generati dall’aumento dei costi delle materie prime, sia in termini di ripercussione diretta sui costi gestionali e sui tempi di attuazione degli investimenti del Gruppo, sia in termini di effetto sulle scelte quotidiane di servizi di mobilità degli utenti. Il TPL è inoltre riconosciuto quale soluzione sostenibile, a livello economico, sociale ed ambientale per le comunità in cui il Gruppo opera. Infine, la maggior parte degli *stakeholder* ha espresso un giudizio positivo relativamente all’impatto che gli investimenti di FNM negli ambiti della filiera dell’idrogeno e dell’innovazione tecnologica, nonché degli interventi rigenerazione urbana possono avere nel contributo alla transizione energetica.

A valle dell’attività di *stakeholder engagement*, sulla base della valorizzazione della significatività degli impatti correlati, i temi materiali sono stati prioritizzati in ordine decrescente di significatività e, in coerenza con i nuovi *GRI Universal Standard*, sono stati rappresentati nella lista di materialità 2022.

Si evidenzia che tra i temi *top material* si annoverano: Gestione sostenibile delle infrastrutture, Consumi energetici, emissioni in atmosfera e *climate change*, Qualità del servizio e sicurezza dei clienti in stazione e in movimento, Attrazione di talenti e sviluppo del capitale umano, Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, Gestione del rumore e delle vibrazioni, *Welfare* per i dipendenti e Accessibilità dei servizi e delle infrastrutture.

I risultati dell’attività di mappatura e valutazione dei rischi sono stati condivisi nel Risk Committee in data 3 marzo 2023 e sono stati presentati alla valutazione del Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate del 6 marzo 2023, la lista di materialità nel Comitato Responsabilità Sociale ed Etica del 23 febbraio e nel CdA del 6 marzo 2023. Il C.d.A. di FNM del 15 marzo 2023 ha infine approvato il *Risk Register* aggiornato e il Bilancio di Sostenibilità-DNF 2022.

Rischi e temi materiali

L'attività di mappatura dei principali rischi ESG ha permesso di aggiornare la correlazione tra le tematiche maggiormente rilevanti identificate con la lista di materialità alle altre tematiche materiali richieste dal D.lgs 254/2016 attinenti al personale, agli aspetti ambientali e sociali e i principali rischi e le relative modalità di gestione. Nel 2022 il processo di individuazione e valutazione dei rischi è stato potenziato introducendo, tra l'altro, l'analisi delle cause e delle conseguenze di ciascuno scenario di rischio al fine di individuare possibili "worst case scenario" e di razionalizzare l'intero catalogo dei rischi. Come meglio spiegato nel capitolo 6 del Bilancio di Sostenibilità 2022 per ciascuna categoria di rischio, i principali fattori di rischio ESG emersi per il Gruppo FNM sono i seguenti:

Ambito ambientale: consumi energetici, emissioni in atmosfera e *climate change*; tutela della biodiversità, gestione del rumore e delle vibrazioni, gestione dei rifiuti e gestione delle risorse idriche;

Ambito sociale: qualità del servizio e sicurezza dei clienti in stazione e in movimento (*Security and Safety*), accessibilità dei servizi e delle infrastrutture, intermodalità e integrazione dei servizi, innovazione tecnologica e digitale, gestione sostenibile delle infrastrutture, dialogo con gli *stakeholder* e sviluppo del territorio, approvvigionamento sostenibile;

Ambito lotta alla corruzione attiva e passiva: etica e integrità del business; gestione dei rischi sistemici e resilienza del business;

Ambito temi attinenti al personale: attrazione di talenti e sviluppo del capitale umano, *welfare* dei dipendenti, rispetto delle diversità e inclusione; salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

Innanzitutto, quanto alle principali modalità di mitigazione e gestione dei rischi, il Gruppo ha stabilito una chiara *governance* della sostenibilità, attraverso la Funzione CSR-Sostenibilità e il Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica. Il Gruppo monitora costantemente l'evoluzione della normativa applicabile nei diversi ambiti, organizza gruppi di lavoro interni e con le associazioni di categoria per assicurare la compliance, adotta regolamenti e procedure per la gestione di specifici rischi (tra cui si rileva la Politica per la Sostenibilità del Gruppo FNM approvata il 23 febbraio 2023) e promuove diverse iniziative per stimolare il dialogo con i diversi *stakeholder* interessati. Come evidenziato al capitolo 3, paragrafo 3.3, nel 2022 il Gruppo FNM ha richiesto volontariamente l'attribuzione del rating ESG a Morningstar Sustainalytics, che 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.

In generale, la mitigazione dei rischi è attuata attraverso l'adozione da parte delle società più esposte di specifici sistemi di gestione certificati tra cui quello ambientale, della salute e sicurezza dei lavoratori, quello della qualità del servizio, dell'energia, della prevenzione della corruzione, nonché quello della sicurezza dell'infrastruttura e del traffico (entrambi in ambito ferroviario e stradale) e delle informazioni. Altro strumento fondamentale è la formazione e sensibilizzazione del personale, erogata su temi sensibili quali la gestione delle emergenze, la gestione dei rifiuti, i rischi informatici, la sicurezza sul lavoro, i reati di corruzione attiva e passiva e le tematiche di sostenibilità in generale. Tutte le infrastrutture (ferroviarie ed autostradali), le opere civili e le flotte sono costantemente monitorate, verificate e mantenute al fine di minimizzare l'impatto ambientale, in termini sia di consumi energetici e di risorse idriche sia di produzione di emissioni in atmosfera, di rifiuti, vibrazioni e di inquinamento acustico. Queste attività mirano inoltre a garantire elevati standard di sicurezza, servizio e resilienza rispetto a eventi naturali estremi. Nell'ambito della progettazione delle opere, inoltre occorre ricordare l'adeguamento alle esigenze di abbattimento delle barriere architettoniche, la realizzazione di attraversamenti faunistici protetti al fine di tutelare la biodiversità e la predisposizione di presidi antincendio opportunamente dimensionati e mantenuti. Con particolare riferimento ai rischi ambientali, il Gruppo ha avviato un processo di investimento volto ad ammodernare la flotta con mezzi ad alimentazione a basso impatto ambientale (elettrici e ad idrogeno), che contribuiranno inoltre a introdurre più elevati standard di *comfort*, sicurezza e affidabilità per l'utenza. Le tematiche ambientali, sociali e di anticorruzione hanno acquisito crescente importanza nell'ambito del processo di qualifica e gestione dei fornitori, regolato dall'adozione delle Linee Guida per Acquisti Sostenibili e dalle attività di *due diligence* atte a mitigare il rischio di corruzione. Da non dimenticare, l'attenzione al personale, sia in termini di offerta di corsi di formazione tecnico professionali, di *welfare*, di introduzione di piani di valutazione per obiettivi (*Management by Objectives*) sia in termini di sviluppo di piani di successione professionale e monitoraggio e prevenzione di eventuali focolai pandemici in azienda. E' inoltre importante l'attrazione di risorse dotate di conoscenze specifiche per assicurare lo sviluppo di opportunità di business con applicazione delle tecnologie innovative e digitali, capaci di combinare l'evoluzione dei bisogni del mercato di riferimento con l'evoluzione della normativa applicabile. Il Gruppo ritiene inoltre prioritaria la salvaguardia della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, adottando una Politica di Salute e Sicurezza e pianificando adeguati interventi per gestire i fattori di rischio.

Da ultimo, occorre rilevare che il Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate e Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica e la Funzione *Compliance* assicurano il presidio per la gestione del rischio legato alla corruzione, grazie all'applicazione del Codice Etico e di

Comportamento, all'adozione di un Modello ex. D.lgs. 231/2001, all'implementazione di un canale di *whistleblowing* e allo svolgimento di regolari attività di *audit*.

18 CORPORATE GOVERNANCE DI FNM S.p.A.

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

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

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

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

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

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

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

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

Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato da FNM ai sensi del D.Lgs. 231/2001 è stato aggiornato il 16 settembre 2021, integrandolo con le fattispecie di reato-presupposto e le modifiche organizzative *medio tempore* intervenute.

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

La predetta Relazione è consultabile sul sito della Società all'indirizzo www.fnmgroup.it (sezione *Governance*).

La Società, attenta alla necessità di garantire condizioni di trasparenza e correttezza nella conduzione delle attività aziendali, ha ritenuto opportuno adottare un proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ("Modello") come previsto dal D. Lgs. 8 giugno 2001 n. 231, il Codice Etico e di Comportamento del Gruppo FNM che ne costituisce parte integrante e la Politica Anticorruzione FNM. Nella sua versione attuale il Modello è stato aggiornato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 16 settembre 2021. Il Modello è volto a prevenire la commissione di specifici reati previsti dalla normativa vigente e considerati rilevanti per la Società; esso viene costantemente verificato e, ove fosse ritenuto necessario, aggiornato allo scopo di perseguire un continuo miglioramento del controllo interno. Il Modello, ispirato alle Linee Guida Confindustria e alle Linee Guida ASSTRA, è stato elaborato tenendo conto della struttura e dell'attività concretamente svolta dalla Società, della natura e della dimensione della sua organizzazione. La Società ha proceduto ad un'analisi preliminare del proprio contesto aziendale e successivamente ad un'analisi delle aree di attività che presentano profili potenziali di rischio in relazione alla commissione dei reati indicati dal Decreto.

In linea con quanto previsto dal D. Lgs. 231/2001 la Società ha altresì nominato un Organismo di Vigilanza autonomo, indipendente e competente in materia di controllo dei rischi connessi alla specifica attività svolta dalla Società e ai relativi profili giuridici. Tale Organismo, di natura collegiale, è composto da due Dottori Commercialisti esterni alla Società, da un Avvocato penalista, esterno alla Società – nominato altresì Presidente, dotato di comprovate capacità tecniche in materie giuridiche.

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

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

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

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

19 RAPPORTI DELLA CAPOGRUPPO FNM S.p.A. CON PARTI CORRELATE

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

Si rinvia alle Note 49 al bilancio consolidato e 34 al bilancio separato, per ulteriori informazioni in merito ai rapporti intrattenuti con parti correlate.

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

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

20 STRUMENTI FINANZIARI

Si precisa che nel corso dell'esercizio e alla data del 31 dicembre 2022 la Società non ha utilizzato strumenti finanziari derivati.

Tra le società controllate e partecipate alla data del 31 dicembre 2022 MISE ha in essere derivati di copertura *Interest Rate Swap* perfezionati al fine di prevenire il rischio delle variazioni dei tassi d'interesse, il cui *fair value* è negativo.

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

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

Inoltre, così come previsto dal Codice di Comportamento sull'*Internal Dealing* approvato in data 13 maggio 2019, non risultano essere state effettuate operazioni sugli strumenti finanziari di FNM S.p.A. da alcuna delle persone rilevanti destinatarie degli obblighi informativi.

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

22 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NELL'ESERCIZIO

L'Assemblea degli Azionisti approva il bilancio 2021

26 aprile 2022: l'Assemblea degli Azionisti ha approvato il 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.

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 tra le prime 50 società *top rated* di oltre 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.

Nomina del nuovo CFO e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari

26 ottobre 2022 - Il Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A., ha nominato con decorrenza 1° novembre 2022 il Dott. Eugenio Giavatto Dirigente Preposto alla Redazione dei Documenti Contabili Societari ai sensi dell'art. 154-bis del D.lgs. n.58/1998, previo parere favorevole del Collegio Sindacale e nel rispetto dei requisiti di professionalità previsti all'art. 20 dello Statuto sociale. Dalla stessa data Il Dott. Giavatto ha assunto la carica di Direttore Amministrazione, Finanza e Controllo.

La nomina è avvenuta in seguito alle dimissioni rassegnate dalla Dott.ssa Valentina Montanari, che ha mantenuto i propri incarichi presso il Gruppo FNM sino al 31 ottobre 2022.

Rinnovo del Contratto di Servizio tra Ferrovienord e Regione Lombardia

Dicembre 2022 – Il 2 dicembre 2022 il Consiglio di Amministrazione di FERROVIENORD (o il "Concessionario") ha approvato il testo contrattuale relativo al rinnovo del contratto di servizio con Regione Lombardia, in scadenza al 31 dicembre 2022 (il "Contratto di Servizio"), per il periodo 1° gennaio 2023-31 dicembre 2027 (il "Nuovo Contratto di Servizio").

Il Contratto di Servizio, unitamente al contratto di programma, disciplina le specifiche condizioni e termini, anche economici, dello svolgimento dell'attività di gestione e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura ferroviaria, nonché delle attività riguardanti l'acquisto e la gestione del materiale rotabile messo a disposizione delle imprese ferroviarie per conto di Regione da parte di FERROVIENORD, in coerenza con i principi e gli obblighi stabiliti nella concessione rinnovata da Regione a favore di FERROVIENORD, con delibera in data 15 febbraio 2016, fino al 31 ottobre 2060.

Le caratteristiche del Nuovo Contratto di Servizio sono descritte al paragrafo 9.2.

Il testo del Nuovo Contratto di Servizio è stato quindi approvato da Regione Lombardia con delibera della Giunta assunta in data 15 dicembre e sottoscritto dal Concessionario e dalla Regione stessa il 21 dicembre 2022.

Considerata la correlazione tra Regione, azionista di controllo di FNM, e FERROVIENORD, società interamente controllata dalla stessa FNM, il Nuovo Contratto di Servizio è stato considerato idoneo a rientrare nell'ambito di applicazione del Regolamento recante disposizioni in materia di operazioni con parti correlate adottato dalla Consob con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010, come successivamente modificato e integrato, (il "Regolamento OPC") nonché della procedura per le operazioni con parti correlate adottata da FNM in data 29 novembre 2010, come successivamente modificata e integrata (la "Procedura OPC").

Pertanto, anche considerato che il controvalore atteso derivante dal Nuovo Contratto di Servizio (pari a complessivi 330,6 milioni di Euro) supera le soglie di rilevanza di cui al citato Regolamento OPC e alla Procedura OPC, l'approvazione del testo del Nuovo Contratto di Servizio da parte di FERROVIENORD è avvenuta a valere sul preventivo parere motivato favorevole del Comitato per le Operazioni con Parti Correlate di FNM (il "Comitato OPC") sull'interesse di FERROVIENORD (e di FNM) al compimento dell'operazione di maggiore rilevanza, nonché sulla convenienza e sulla correttezza sostanziale delle relative condizioni, reso, in data 1° dicembre 2022. Il Comitato OPC è stato coinvolto attivamente nella fase delle trattative e nella fase istruttoria dell'operazione, attraverso lo scambio di informazioni complete e aggiornate in merito all'evoluzione delle negoziazioni. Ad esito delle proprie verifiche il Comitato OPC ha valutato positivamente la congruità dei corrispettivi previsti a favore del Concessionario, tanto da un punto di vista di valorizzazione economica degli stessi, quanto da un punto di vista di valenza strategica per FERROVIENORD (e, conseguentemente, per FNM), ritenendo che i corrispettivi fissati all'interno del Nuovo Contratto di Servizio consentano a FERROVIENORD il mantenimento di condizioni di economicità per l'intera durata del contratto medesimo.

Inoltre, il 2 dicembre, in conformità alla delibera quadro assunta in data 13 maggio 2021 e alla Raccomandazione n. 1(e) del Codice di *Corporate Governance* (ed. gennaio 2020), anche il Consiglio di Amministrazione di FNM ha valutato positivamente il rinnovo del Nuovo Contratto di Servizio in scadenza al 31 dicembre 2022.

In considerazione di quanto sopra, in data 22 dicembre FNM ha pubblicato il documento informativo relativo a operazioni di maggiore rilevanza con parti correlate, predisposto ai sensi dell'articolo 5 e in conformità allo schema di cui all'Allegato 4 del Regolamento OPC, nonché ai sensi dell'articolo 7 della Procedura OPC, avente ad oggetto l'operazione.

23 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Per quanto attiene ai fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rimanda alla Nota 56 al Bilancio consolidato e alla Nota 39 al Bilancio separato.

24 PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Anche per il 2023 la Società mantiene le previsioni di un progressivo recupero della domanda di mobilità. Il traffico autostradale è atteso raggiungere livelli allineati rispetto al periodo pre-pandemico, con un traffico pesante superiore rispetto al 2019 e un traffico leggero in continuo recupero rispetto al 2022. La domanda di trasporto pubblico locale rimarrà invece ancora inferiore rispetto al 2019.

Le stime attuali per il Gruppo FNM nel 2023 tengono conto dell'incertezza legata all'andamento dell'inflazione così come del prezzo dei carburanti e dell'energia registrato nell'ultimo anno, che si riflettono in particolare sul segmento Mobilità passeggeri su gomma e sui costi per le manutenzioni dell'infrastruttura autostradale. Non sono incluse ipotesi di incremento dei pedaggi autostradali né contributi straordinari a copertura dei minori ricavi da traffico e/o a compensazione dei maggiori oneri associati all'incremento dei costi energetici.


Alla luce di tali riflessioni, nel 2023 per il Gruppo FNM si prevedono:

- ricavi in crescita nell'intervallo 1%-5% rispetto al 2022 (tale crescita sarebbe nell'intervallo 2%-7% se si considerasse il 2022 a parità di perimetro del 2023, ovvero se il 2022 escludesse i valori di La Linea e Martini, in fase di cessione, e il mancato contributo annuale per lo sviluppo del *car sharing*),
- EBITDA rettificato in aumento nell'intervallo 1%-5% rispetto al 2022 (tale crescita sarebbe nell'intervallo 2%-7% se si considerasse il 2022 a parità di perimetro del 2023, ovvero se il 2022 escludesse i valori di La Linea e Martini, in fase di cessione, e il mancato contributo annuale per lo sviluppo del *car sharing*)
- il rapporto EBITDA Rettificato/Ricavi è atteso rimanere sostanzialmente in linea rispetto al 2022.

L'indebitamento finanziario netto a fine anno 2023 ("PFN Rettificata") è previsto posizionarsi nell'intervallo 700-750 milioni di Euro, con un rapporto PFN Rettificata/EBITDA che si colloca nell'intervallo 3,5x - 4,0x, in miglioramento rispetto al livello registrato a fine 2022. La previsione di indebitamento finanziario netto tiene conto di investimenti finanziati dal Gruppo FNM al lordo dei contributi pubblici in diminuzione del 10-20% rispetto al 2022.

Anche per Trenord - valutata secondo il metodo del patrimonio netto – la domanda di trasporto è attesa in costante ripresa rispetto al 2022, con 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, dei passeggeri, degli incassi e del rapporto costo-ricavi.

Milano, 15 marzo 2023

 Il Consiglio di Amministrazione
Anna Sella

GLOSSARIO DEI TERMINI E DEGLI INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE UTILIZZATI

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

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

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

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

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

- (i) proventi ed oneri derivanti da operazioni di ristrutturazione, riorganizzazione e di business *combination*;
- (ii) proventi ed oneri non direttamente riferiti allo svolgimento ordinario del business chiaramente identificati;
- (iii) oltre ad eventuali proventi ed oneri derivanti da eventi ed operazioni significative non ordinari come definiti dalla comunicazione Consob DEM6064293 del 28/07/2006.

Con riferimento al margine operativo lordo rettificato del 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 1,8 milioni di Euro.

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

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

Capitale Circolante Netto: include le attività correnti (con l'esclusione delle Disponibilità liquide e mezzi equivalenti 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 e le passività finanziarie correnti.

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

Bilancio Consolidato
dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022

- ***Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata***
- ***Conto Economico Consolidato***
- ***Conto Economico Complessivo Consolidato***
- ***Prospetto dei movimenti del Patrimonio Netto consolidato***
- ***Rendiconto finanziario consolidato***
- ***Note al Bilancio Consolidato***

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA AL 31.12.2022

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	31/12/2022	31/12/2021
ATTIVO			
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Immobili, impianti e macchinari	6	480.501	447.543
Attività Immateriali	7	340.038	269.573
Avviamento	8	0	3.440
Diritto d'uso	9	20.233	27.810
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	10	160.690	147.577
Partecipazioni valutate al <i>fair value</i> a conto economico	10	11.141	11.074
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	11	57.316	53.120
di cui: verso Parti Correlate	11	56.316	52.119
Attività Finanziarie valutate al <i>Fair Value</i> a conto economico	12	4.324	5.419
Attività contrattuali	14	77.208	145.088
di cui: verso Parti Correlate	14	0	0
Attività per imposte anticipate	15	32.658	35.773
Crediti per imposte	19	17	17
Altre Attività	18	3.542	1.918
di cui: verso Parti Correlate	18	7	7
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		1.187.668	1.148.352
ATTIVITA' CORRENTI			
Rimanenze	16	12.109	9.504
Crediti Commerciali	17	152.964	133.067
di cui: verso Parti Correlate	17	70.529	62.917
Altre Attività	18	149.490	123.012
di cui: verso Parti Correlate	18	25.566	17.968
Crediti per imposte	19	212	1.501
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	11	1.174	862
di cui: verso Parti Correlate	11	481	329
Attività Finanziarie valutate al <i>Fair Value</i> a conto economico	12	7.709	7.000
Partecipazioni in altre imprese	10	0	6.313
Crediti per investimenti su servizi in concessione	13	249.333	138.061
di cui: verso Parti Correlate	13	247.336	136.064
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	20	236.928	351.832
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		809.919	771.152
Attività destinate alla vendita	21	21.966	—
TOTALE ATTIVO		2.019.553	1.919.504

Importi in migliaia di Euro	Note	31/12/2022	31/12/2021
<u>PASSIVO</u>			
Capitale sociale		230.000	230.000
Altre riserve		13.335	6.873
Riserva di utili indivisi		(22.721)	(63.596)
Riserva di utili/(perdite) attuariali		(5.357)	(7.478)
Riserva di traduzione		200	147
Utile/(perdita) dell'esercizio		68.476	40.875
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO		283.933	206.821
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		22.980	21.512
PATRIMONIO NETTO TOTALE	22	306.913	228.333
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Debiti verso banche	23	143.681	165.683
Prestito Obbligazionario	24	644.398	642.958
Debiti Finanziari	24	2.197	3.923
Passività per leasing	24	18.029	22.793
di cui: verso Parti Correlate	24	20	106
Debiti per investimenti finanziati	25	12.587	12.581
di cui: verso Parti Correlate	25	6.763	6.759
Altre passività	27	31.095	25.901
di cui: verso Parti Correlate	27	10.075	8.433
Passività per imposte differite	15	0	0
Fondi rischi e oneri	28	74.540	95.773
Trattamento di fine rapporto	29	20.410	28.011
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		946.937	997.623
PASSIVITA' CORRENTI			
Debiti verso banche	23	55.070	88.774
Prestito Obbligazionario	24	961	962
Debiti Finanziari	24	35.679	67.441
di cui: verso Parti Correlate	24	30.586	39.148
Passività per leasing	24	7.746	6.947
di cui: verso Parti Correlate	24	115	21
Debiti per investimenti finanziati	25	41.112	36.978
di cui: verso Parti Correlate	25	41.112	36.978
Debiti verso fornitori	30	470.689	372.327
di cui: verso Parti Correlate	30	13.405	10.855
Debiti per imposte	31	9.382	1.551
Debiti tributari	31	6.676	6.189
Altre passività	32	63.722	62.220
di cui: verso Parti Correlate	32	17.696	18.416
Fondi rischi e oneri	28	67.641	50.159
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		758.678	693.548
Passività connesse ad attività destinate alla vendita	21	7.025	—
TOT. PASSIVITA' e PATRIMONIO NETTO		2.019.553	1.919.504

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO DELL'ESERCIZIO 2022

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	2022	2021
Ricavi delle vendite e prestazioni	33	543.434	458.134
	di cui: verso Parti Correlate	33	188.833
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12	35	110.432	105.997
	di cui: verso Parti Correlate	35	71.215
Contributi	34	23.760	25.118
	di cui: verso Parti Correlate	34	8.570
Altri proventi	36	30.328	26.132
	di cui: verso Parti Correlate	36	8.502
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI		707.954	615.381
Mat.prima, materiali di consumo e merci utilizzate	37	(36.519)	(23.888)
Costi per servizi	38	(161.906)	(139.629)
	di cui: verso Parti Correlate	38	(10.455)
	di cui: non ricorrenti	38	—
Costi per il personale	39	(162.108)	(153.456)
Ammortamenti e svalutazioni	40	(92.055)	(77.993)
Svalutazione di attività finanziarie e attività contrattuali	41	(1.741)	(3.158)
Altri costi operativi	42	(50.047)	(39.930)
	di cui: verso Parti Correlate	42	(104)
	di cui: non ricorrenti	42	—
Costi per servizi di costruzione - IFRIC 12	35	(102.518)	(101.380)
TOTALE COSTI		(606.894)	(539.434)
RISULTATO OPERATIVO		101.060	75.947
Proventi finanziari	43	8.708	2.918
	di cui: verso Parti Correlate	43	3.647
Oneri finanziari	44	(12.764)	(24.303)
	di cui: verso Parti Correlate	44	(214)
	di cui: non ricorrenti	44	—
RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA		(4.056)	(21.385)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	45	817	5.718
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		97.821	60.280
Imposte sul reddito	46	(28.270)	(17.144)
UTILE / (PERDITA) NETTO DELL'ESERCIZIO DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'		69.551	43.136
UTILE NETTO DA OPERAZIONI DISCONTINUE	47	—	—
UTILE / (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		69.551	43.136
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti di MINORANZA		1.075	2.261
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti della Controllante		68.476	40.875
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti di MINORANZA per operazioni discontinue		—	—
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti della Controllante per operazioni discontinue		—	—
Utile per azione attribuibile agli azionisti del gruppo			
Utile per azione base (unità di euro)	48	0,16	0,09
Utile per azione diluito (unità di euro)	48	0,16	0,09
Utile per azione attribuibile agli azionisti del gruppo per operazioni discontinue			
Utile per azione base (unità di euro)	48	—	—
Utile per azione diluito (unità di euro)	48	—	—

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO DELL'ESERCIZIO 2022

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	2022	2021
UTILE / (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		69.551	43.136
Altre componenti delle società consolidate con il metodo integrale			
Utile/(Perdita) attuariale TFR	29	2.611	(184)
Effetto fiscale	15	(728)	51
Totale componenti che non saranno successivamente riclassificati nel risultato d'esercizio		1.883	(133)
Valutazione Fair value strumenti derivati	24	3.190	2.305
Effetto fiscale	15	(765)	(551)
Totale componenti che saranno successivamente riclassificati nel risultato d'esercizio		2.425	1.754
Totale società consolidate con il metodo integrale		4.308	1.621
Altre componenti delle società valutate con il metodo del patrimonio netto			
Utile/(Perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto		631	313
Totale componenti che non saranno successivamente riclassificati nel risultato d'esercizio	10	631	313
Valutazione Fair value strumenti derivati		4.037	1.552
Utili/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere		53	42
Totale componenti che saranno successivamente riclassificati nel risultato d'esercizio	10	4.090	1.594
Totale società valutate con il metodo del patrimonio netto		4.721	1.907
Totale altre componenti di conto economico complessivo	50	9.029	3.528
TOTALE UTILE / (PERDITA) COMPLESSIVO		78.580	46.664
Utile/ (Perdita) complessivo attribuibile agli Azionisti di minoranza		1.468	2.269
Utile/ (Perdita) complessivo attribuibile agli Azionisti della Controllante		77.112	44.395

PROSPETTO DEI MOVIMENTI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

<i>Importi in migliaia di euro</i>	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
Utile dell'esercizio						40.875	40.875	2.261	43.136
Altre variazioni di Conto economico		3.306		172	42		3.520	8	3.528
Totale Utile Complessivo		3.306		172	42	40.875	44.395	2.269	46.664
Destinazione utile 2020			24.185			(24.185)	—		—
Variazione perimetro di consolidamento		(4.221)	(291.168)	11			(295.378)	(61)	(295.439)
Saldo Saldo 31.12.2021	230.000	6.873	(63.596)	(7.478)	147	40.875	206.821	21.512	228.333
Utile dell'esercizio						68.476	68.476	1.075	69.551
Altre variazioni di Conto economico		6.462		2.121	53		8.636	393	9.029
Totale Utile Complessivo		6.462		2.121	53	68.476	77.112	1.468	78.580
Destinazione utile 2021			40.875			(40.875)	—		—
Saldo 31.12.2022	230.000	13.335	(22.721)	(5.357)	200	68.476	283.933	22.980	306.913
Note	22	22	22	50	50	22	22	22	22

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	31/12/2022	31/12/2021
Flusso di cassa derivante da attività operative		Totale	Totale
Risultato dell'esercizio		69.551	43.136
Imposte sul reddito	46	28.270	17.144
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	45	(817)	(5.718)
Ammortamenti del periodo delle attività immateriali	7	42.586	35.634
Ammortamenti del periodo delle attività materiali	6	35.866	33.935
Ammortamento Diritto d'uso	9	7.651	6.632
Impairment attività immateriali e materiali	8	5.952	1.793
Accantonamento fondo rischi ed oneri	28	38.538	46.283
Rilasci fondo rischi ed oneri	28	(11.416)	(9.059)
Accantonamento fondo svalutazione crediti	17	506	1.701
Accantonamento fondo obsolescenza magazzino	16	342	—
Plusvalenze da cessione di attività materiali	36	(595)	(364)
Svalutazione attività contrattuali	14	1.155	—
Rilasci fondo svalutazione crediti	17	(202)	—
Plusvalenze da cessione di ramo d'azienda	36	(874)	—
Contributi in conto capitale di competenza del periodo	34	(3.470)	(3.578)
Interessi attivi	43	(8.708)	(2.918)
Interessi passivi	44	12.764	24.303
Proventi diversi non monetari	36	—	(210)
Flusso di cassa da attività reddituale		217.099	188.714
Variazione netta del fondo T.F.R.	29	(3.551)	(2.298)
Variazione netta del fondo rischi ed oneri	28	(16.006)	(26.602)
(Incremento)/Decremento dei crediti commerciali	17	(24.422)	(9.747)
(Incremento)/Decremento delle rimanenze	16	(4.341)	1.689
(Incremento)/Decremento degli altri crediti	18	(12.671)	(4.779)
Incremento/(Decremento) dei debiti commerciali	30	9.268	(414)
Incremento/(Decremento) delle altre passività	32	(2.031)	8.665
Pagamento imposte		(18.122)	(14.810)
Totale flusso di cassa da attività operative		145.223	140.418
Flusso di cassa da/(per) per attività di investimento			
Investimenti in attività immateriali con fondi propri	7	(3.028)	(2.163)
Investimenti in attività materiali con fondi propri	6	(84.480)	(36.100)
Pagamento oneri finanziari capitalizzati su infrastruttura autostradale	14	(1.577)	(1.269)
Decremento dei debiti verso fornitori per investimenti con fondi propri		(4.782)	(28.641)
Incasso finanziamento investimento infrastruttura autostradale	14	13.265	10.197
Investimento in materiale rotabile finanziato lordo		(342.649)	(125.552)
Incasso finanziamento investimento materiale rotabile	13	323.955	54.193
Investimento in infrastruttura ferroviaria finanziati lordo		(74.003)	(39.907)
Incasso finanziamento investimento infrastruttura ferroviaria	13	58.849	41.977
Investimenti in beni devolvibili per infrastruttura autostradale lordo		(48.255)	(50.419)
Valore di cessione di attività materiali		925	1.323
Acquisizione Mise al netto della cassa ricevuta	10	—	(363.552)
Altre variazioni da attività di investimento		4.259	—
Altre variazioni nelle partecipazioni	10	(8.400)	(3.010)
Dividendi distribuiti dalle partecipate valutate con il metodo del patrimonio netto	10	900	3.861
Altre variazioni nei crediti finanziari	11	108	642
Incasso interessi attivi		1.013	—
Investimento in strumenti finanziari	11	—	(8.000)
Erogazione prestito a società partecipate		(950)	(1.050)
Incasso da cessione attività destinate alla vendita	20	6.313	—

Acquisizione Conam al netto della cassa detenuta		—	(251)
Cessione Ramo d'azienda	11	1.341	—
Totale flusso di cassa da attività di investimento		(157.196)	(547.721)
Flusso di cassa da/(per) attività di finanziamento			
Rimborso dei debiti per leasing finanziari	24	(6.991)	(6.518)
Rimborso finanziamenti	23	(55.569)	(725.244)
Accensione finanziamenti	23	—	620.000
Emissione prestito obbligazionario	24	—	644.631
Interessi pagati		(4.865)	(10.191)
Interessi su prestito obbligazionario pagati	24	(4.875)	—
Recesso azionista di minoranza	24	(21.858)	—
Incremento/ (Decremento) altre passività finanziarie	24	(8.431)	(16.887)
Totale flusso di cassa per attività di finanziamento		(102.589)	505.791
Liquidità generata (+) / assorbita (-)		(114.562)	98.488
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	20	351.832	253.344
IFRS 5	21	(342)	—
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	20	236.928	351.832
Liquidità generata (+) / assorbita (-)		(114.562)	98.488

FNM S.p.A.
Sede in Piazzale Cadorna 14 – 20123 Milano
Capitale sociale Euro 230.000.000,00 i.v.
NOTE AL BILANCIO CONSOLIDATO
dell'esercizio chiuso il 31.12.2022

NOTA 1 INFORMAZIONI GENERALI

ATTIVITÀ DEL GRUPPO

FNM è il principale Gruppo integrato nella mobilità sostenibile in Lombardia. Rappresenta il primo polo in Italia che unisce la gestione delle infrastrutture ferroviarie alla mobilità su gomma e alla gestione delle infrastrutture autostradali con l'obiettivo di proporre un modello innovativo di governo della domanda e dell'offerta di mobilità, improntato alla ottimizzazione dei flussi e alla sostenibilità ambientale ed economica.

Le società appartenenti al Gruppo FNM (di seguito il "Gruppo") svolgono la propria attività prevalentemente nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria e nel settore del trasporto passeggeri su gomma (inclusa la mobilità sostenibile) e la gestione delle attività di Ro.S.Co e attività centrali svolte dalla società FNM (di seguito anche la "Capogruppo" o "FNM"); in particolare, nella Relazione sulla Gestione, al paragrafo 7 "Andamento economico segmenti di *business*" sono analizzate, le attività svolte dal Gruppo. Si rimanda alla Nota 5 "Informativa di settore" 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 (Italia) è quotata al mercato Standard Classe 1 di Milano (ISIN IT0000060886).

FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO CONSOLIDATO

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

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

Il presente progetto di bilancio è stato autorizzato alla pubblicazione dal Consiglio di Amministrazione in occasione della riunione del 15 marzo 2023.

SCHEMI DI BILANCIO

Gli schemi di bilancio adottati hanno le seguenti caratteristiche:

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

Con riferimento alla delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006, nello schema di situazione patrimoniale – finanziaria consolidata e del conto economico consolidato, considerata la loro significatività, sono stati indicati separatamente i rapporti con parti correlate. Sempre con riferimento alla menzionata delibera, nello schema del conto economico consolidato sono stati indicati separatamente quei proventi ed oneri derivanti da operazioni non ricorrenti o da fatti che non si ripetono frequentemente nel consueto svolgimento dell'attività; l'identificazione delle operazioni non ricorrenti è effettuata nella Nota 53 "Eventi ed operazioni significative non ricorrenti", con criteri gestionali interni in assenza di norme di riferimento e potrebbe quindi differire da quella adottata da altri Emittenti o operatori del settore.

In riferimento, infine, all'informativa richiesta dall'IFRS 8, si segnala che lo schema primario è costituito dai segmenti operativi "Ro.S.Co. & Services", "Infrastruttura ferroviaria", "Mobilità passeggeri su gomma" (inclusivo della Mobilità Sostenibile) e "Autostrade" (Nota 5 "Informativa di settore").

NOTA 2 PRINCIPI CONTABILI E CRITERI DI VALUTAZIONE

Nella redazione del presente Bilancio Consolidato sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di valutazione adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2021, integrati da quanto descritto al paragrafo “Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicati dal 1° gennaio 2022”.

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

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

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 di 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 del Gruppo.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS e IFRIC OMOLOGATI DALL’UNIONE EUROPEA, NON OBBLIGATORIAMENTE APPLICABILI E NON ADOTTATI IN VIA ANTICIPATA DAL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 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 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 del Gruppo dall’adozione di tale emendamento.
- 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.

- 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.

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

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

- In data 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*” ed in data 31 ottobre 2022 ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Non-Current Liabilities with Covenants*”. I documenti hanno 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 2024; 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 22 settembre 2022 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback*”. Il documento richiede al venditore-lessee di valutare la passività per il *lease* riveniente da una transazione di *sale & leaseback* in modo da non rilevare un provento o una perdita che si riferiscano al diritto d'uso trattenuto. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2024, ma è consentita un'applicazione anticipata.

Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tale emendamento.

NOTA 3 AREA E PRINCIPI DI CONSOLIDAMENTO

Principi di consolidamento

L'area di consolidamento include il bilancio al 31 dicembre 2022 di FNM S.p.A. e delle sue controllate.

Come riportato al paragrafo 6 della Relazione sulla Gestione, il perimetro del Gruppo è variato rispetto al 31 dicembre 2022 per quanto di seguito descritto:

- in data 8 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 31 dicembre 2022;

- 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.
- 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 di acquisto di quote azionarie, trasmessa in data 15 luglio, dalle società Alilaguna ed Ecobus. La partecipazione è stata riclassificata, essendo maturate le condizioni previste dall'IFRS 5, nelle attività destinate alla vendita.

Successivamente, in data 2 dicembre 2022, il CdA ha conferito mandato al Presidente per la finalizzazione della negoziazione e sottoscrizione del contratto preliminare di compravendita della totalità delle azioni detenute da FNM nella società La Linea S.p.A..

Il contratto preliminare, sottoscritto in data 7 dicembre 2022, prevede che l'obbligo di acquisto, al prezzo di vendita di 5.400 migliaia di Euro, verrà adempiuto in due *tranche*: (i) entro il 15 gennaio 2023, di seguito "Primo *closing*", per la cessione di n. 221.200 azioni ad Alilaguna, n. 316.000 a Powerbus (già Ecobus) e n.356.132 a Massimo Fiorese, per un totale pari al 28,27% di quote azionarie di La Linea S.p.A. ad un importo di 2.993 migliaia di Euro; (ii) entro il 31 marzo 2023 e non oltre, di seguito "Secondo *closing*", verranno acquistate n. 316.000 azioni da parte di Alilaguna, n. 402.268 da parte di Powerbus, per un totale pari al 22,73% di quote azionarie di La Linea S.p.A. ad un importo di 2.407 migliaia di Euro.

Contestualmente al Secondo *Closing*, La Linea dovrà altresì procedere ad estinguere integralmente le posizioni debitorie della stessa verso FNM, derivanti dai due contratti di finanziamento in essere, complessivamente pari a 7,3 milioni di Euro al 31 dicembre 2022. L'eventuale mancata estinzione di questi contratti di finanziamento costituisce condizione risolutiva del Primo *Closing* e condizione sospensiva del Secondo *Closing*.

In data 16 gennaio 2023 è stato sottoscritto il Primo *Closing* ed FNM detiene quindi una partecipazione del 22,73%. Il Secondo *Closing* non è ancora realizzato alla data di pubblicazione del presente bilancio.

Sono considerate controllate le società sulle quali il Gruppo possiede contemporaneamente i seguenti tre elementi: (a) potere sull'impresa; (b) esposizione, o diritti, a rendimenti variabili derivanti dal coinvolgimento con la stessa; (c) capacità di utilizzare il potere per influenzare l'ammontare di tali rendimenti variabili.

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

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

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

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

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

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

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

I risultati economici delle società a controllo congiunto o collegate sono pertanto recepiti nel conto economico consolidato alla voce "Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto". Un'analisi sintetica della natura dei costi e ricavi che concorrono alla formazione del risultato delle partecipate a controllo congiunto, oltre che le ulteriori informazioni richieste dall'IFRS 12, è esposta nella Nota 45.

Si rimanda all'Allegato 1 per informazioni circa l'elenco delle società incluse nell'area di consolidamento (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.

Aggregazioni aziendali

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

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

- imposte differite attive e passive;
- attività e passività per benefici ai dipendenti;

- passività o strumenti di capitale relativi a pagamenti basati su azioni dell'impresa acquisita o pagamenti basati su azioni relativi al Gruppo emessi in sostituzione di contratti dell'impresa acquisita;
- attività destinate alla vendita e attività e passività discontinue;
- attività e passività relative a contratti di *leasing*.

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

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

Nel caso di acquisizione per fasi di una società controllata, l'IFRS 3 (2008) stabilisce che si realizza un'aggregazione aziendale solo nel momento in cui è acquisito il controllo e che, in questo momento, tutte le attività nette identificabili della società acquisita devono essere valutate al *fair value*.

In un'acquisizione per fasi del controllo di una partecipata, la partecipazione precedentemente detenuta, sino a quel momento contabilizzata secondo quanto indicato dal principio IFRS 9 – *Strumenti finanziari*, oppure secondo lo IAS 28 – *Partecipazioni in imprese collegate* o secondo lo IFRS 11 – *Accordi di controllo congiunto*, deve essere trattata come se fosse stata venduta e riacquisita alla data in cui si acquisisce il controllo. Tale partecipazione deve pertanto essere valutata al suo *fair value* alla data di “cessione” e gli utili e le perdite conseguenti a tale valutazione devono essere rilevati nel conto economico.

ATTIVITÀ MATERIALI

Le attività materiali sono principalmente composte da:

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

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

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

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

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

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

Le vite utili utilizzate sono le seguenti:

Fabbricati: 50 anni

Impianti e Macchinario: 4 -16 anni

Materiale rotabile (Treni): 15 - 25 anni

Materiale rotabile (Autobus): 4 - 15 anni

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

ATTIVITÀ IMMOBILIARI

Le attività immobiliari sono rappresentate da attività detenute al fine di conseguire canoni di locazione o per l'apprezzamento del loro valore.

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

LEASING IFRS 16

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

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

Modello contabile per il locatario

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

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

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

Il Gruppo valuta la passività finanziaria per beni in *leasing* al valore attuale dei pagamenti dovuti per i *leasing* non versati alla data di decorrenza, attualizzandoli utilizzando il tasso di interesse implicito del *leasing*. Laddove non è possibile determinare tale tasso con facilità, il Gruppo utilizza il tasso di finanziamento marginale. Generalmente, il Gruppo utilizza il tasso di finanziamento marginale quale tasso di sconto. La passività finanziaria per beni in *leasing* viene successivamente

incrementata degli interessi che maturano su detta passività e diminuita dei pagamenti dovuti per il leasing effettuati ed è rivalutata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il *leasing* derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che il Gruppo prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando il Gruppo modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, di proroga o risoluzione. Nella determinazione del *lease term* sono state considerate eventuali opzioni di proroga se sotto il controllo del Gruppo e se il Gruppo ha la ragionevole certezza di esercitarle. Parimenti, nei casi in cui invece l'opzione di proroga fosse sotto il controllo del locatore, il periodo del *leasing* non annullabile include il periodo coperto dall'opzione di risoluzione del *leasing*.

Modello contabile per il locatore

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

ATTIVITÀ IMMATERIALI

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

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

In base agli accordi contrattuali (Concessioni) che rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12, il concessionario opera come prestatore di servizi afferenti (i) la realizzazione e/o il miglioramento dell'infrastruttura utilizzata per fornire il servizio pubblico e (ii) la gestione e la manutenzione della stessa, per un determinato periodo di tempo. Da ciò deriva che l'attività di costruzione e miglioramento dell'infrastruttura è assimilabile a quella di un'impresa di costruzioni; pertanto, durante il periodo in cui tali servizi sono prestati, i ricavi e i costi da costruzione sono rilevati a conto economico in conformità all'IFRS 15. Come stabilito dall'IFRIC 12, a fronte dei servizi di costruzione e/o miglioria resi dal concessionario, il concedente riconosce al concessionario un corrispettivo, da rilevare al suo *fair value*, che può consistere in diritti su: a) un'attività finanziaria, cosiddetto modello dell'attività finanziaria (adottato dal Gruppo per le attività di FERROVIENORD); o b) un'attività immateriale, cosiddetto modello dell'attività immateriale (adottato dal Gruppo per le attività di MISE).

Nel modello dell'attività immateriale, il concessionario, a fronte dei servizi di costruzione e miglioria dell'infrastruttura resi, acquisisce il diritto ad addebitare gli utenti per l'uso dell'infrastruttura. Pertanto, i flussi finanziari del concessionario non sono garantiti dal concedente, ma sono correlati all'effettivo utilizzo dell'infrastruttura da parte degli utenti, comportando quindi un rischio di domanda a carico del concessionario. Quest'ultimo è il rischio che i ricavi derivanti dallo sfruttamento del diritto di addebitare gli utenti per l'uso dell'infrastruttura non siano sufficienti a garantire l'ottenimento di un congruo margine di remunerazione per gli investimenti effettuati.

I “beni gratuitamente devolvibili” rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene in concessione in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e costruzione del bene. Il valore corrisponde al “*fair value*” dell’attività di progettazione e costruzione ed è rilevato a conto economico in contropartita della voce "Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12". Inoltre, l'importo iscritto nella voce "beni gratuitamente devolvibili" è maggiorato degli oneri finanziari capitalizzati - nel rispetto dei requisiti previsti dallo IAS 23 - durante la fase di costruzione ed al netto degli incassi del corrispettivo per i servizi di costruzione.

Inoltre, la voce include i diritti maturati a fronte di specifiche obbligazioni alla realizzazione di servizi di costruzione di ampliamento e adeguamento dell’infrastruttura, per i quali non è previsto l’ottenimento di benefici economici aggiuntivi. Tali diritti sono inizialmente calcolati e iscritti al *fair value* dei servizi di costruzione da rendere in futuro (pari al valore attuale degli stessi, al netto della parte coperta da contributi, ed escludendo gli eventuali oneri finanziari da sostenere nel periodo di realizzazione) e hanno come contropartita il “fondo per impegni da convenzione”, di pari importo, iscritto nel passivo della situazione patrimoniale – finanziaria; il valore iniziale di tali diritti si modifica nel tempo, oltre che per effetto degli ammortamenti, per la rideterminazione, su base periodica, del *fair value* della parte dei servizi di costruzione non ancora realizzati alla data di chiusura dell’esercizio.

I “beni gratuitamente devolvibili” sono ammortizzati lungo il periodo di durata della relativa concessione, con un criterio che riflette la stima delle modalità di consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine, tenuto conto che le concessioni di cui è titolare MISE hanno ad oggetto infrastrutture autostradali mature, entrate in esercizio da molti anni e per le quali si evidenziano variazioni di traffico sostanzialmente contenute in un orizzonte di lungo periodo, gli ammortamenti sono calcolati a quote costanti.

L’ammortamento decorre dal momento in cui i beni gratuitamente devolvibili iniziano a produrre i relativi benefici economici, siano essi legati ai transiti autostradali o ai riconoscimenti in tariffa da parte dell’Ente concedente degli investimenti effettuati dalla società.

Relativamente ai beni gratuitamente reversibili, il fondo di ammortamento ed il fondo spese di ripristino o sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l’adeguata copertura dei seguenti oneri:

- gratuita devoluzione al Concedente alla scadenza della concessione dei beni reversibili con vita utile superiore alla durata della concessione;
- ripristino e sostituzione dei componenti soggetti ad usura dei beni reversibili;
- recupero dell’investimento anche in relazione alle nuove opere previste nei piani finanziari.

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

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

PARTECIPAZIONI

Si considerano partecipazioni a controllo congiunto (*joint venture*) gli investimenti nelle società per le quali il Gruppo esercita il controllo congiuntamente con un altro investitore. Nelle società a controllo congiunto (individuate nell’Allegato 1 alle presenti note) le attività sono sviluppate con un *partner* specializzato con il quale ne sono condivise le decisioni finanziarie sulle attività rilevanti, anche con il supporto di patti parasociali o previsioni statutarie che rendono paritetico il controllo

delle partecipate, anche nel caso in cui FNM detenga la maggioranza dei diritti di voto. Si rimanda alla Relazione sulla Gestione paragrafo 6, “Struttura e settori di attività del Gruppo”, per l’analisi specifica delle attività svolte dalle società “a controllo congiunto”.

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

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

I risultati economici delle società a controllo congiunto e collegate sono pertanto recepiti nel conto economico consolidato alla voce “Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto”. Un’analisi sintetica della natura dei costi e ricavi che concorrono alla formazione del risultato delle partecipate a controllo congiunto, oltre che le ulteriori informazioni richieste dall’IFRS 12, è esposta nella Nota 45.

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

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

ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI E CORRENTI

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

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

SVALUTAZIONE DELLE ATTIVITA' FINANZIARIE

La valutazione della recuperabilità delle attività finanziarie misurate al costo ammortizzato è effettuata attraverso la stima delle “*expected credit losses*” (ECL), sulla base del valore dei flussi di cassa attesi. Tali flussi, tenuto conto della stima della probabilità che la controparte non ottemperi alla propria obbligazione di pagamento, sono determinati in relazione ai tempi di recupero previsti, al presumibile valore di realizzo, alle eventuali garanzie ricevute, nonché ai costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti. Per i crediti relativi a controparti che non presentano un incremento significativo del rischio, le ECL sono determinate sulla base delle perdite attese nei 12 mesi successivi alla data di bilancio; negli altri casi si provvede alla stima delle perdite attese fino al termine della vita dello strumento finanziario. Con riferimento ai crediti commerciali e agli altri crediti, per la determinazione della probabilità di non ottemperanza della controparte sono

adottati *rating* interni della clientela, oggetto di verifica periodica anche tramite analisi di serie storiche.

IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE

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

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

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

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

Le imposte anticipate e differite vengono determinate in base alle aliquote fiscali che ci si attende verranno applicate nel periodo in cui tali differimenti si realizzeranno, applicando le aliquote fiscali (e la normativa fiscale) vigenti o sostanzialmente in vigore alla data di riferimento del bilancio.

Le attività e le passività fiscali differite vengono compensate se, e solo se:

- a) il Gruppo ha un diritto legalmente esercitabile di compensare le attività fiscali correnti con le passività fiscali correnti; e
- b) le attività e le passività fiscali differite sono relative a imposte sul reddito applicate dalla medesima giurisdizione fiscale.

CREDITI COMMERCIALI

Sono rilevati al costo ammortizzato se soddisfatte le due condizioni seguenti:

- a) il modello di gestione dell'attività finanziaria consista nella detenzione della stessa con la finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e
- b) l'attività finanziaria generi contrattualmente, a date predeterminate, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa.

I crediti valutati al costo ammortizzato sono inizialmente iscritti al *fair value* dell'attività sottostante, al netto degli eventuali proventi di transazione direttamente attribuibili; la valutazione al costo ammortizzato è effettuata usando il metodo del tasso di interesse effettivo, al netto delle relative perdite di valore con riferimento alle somme ritenute inesigibili. La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base della metodologia riportata nel paragrafo "svalutazione delle attività inesigibili" è effettuata sulla base della metodologia riportata nel paragrafo "svalutazione delle attività finanziarie". Il valore originario dei crediti è ripristinato negli esercizi successivi nella misura in cui vengano meno i motivi che ne hanno determinato la rettifica. In tal caso, il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

I crediti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, non sono attualizzati.

RIMANENZE

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

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

DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

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

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

ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA

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

FINANZIAMENTI E PRESTITI OBBLIGAZIONARI

I finanziamenti e i prestiti obbligazionari sono riconosciuti inizialmente al *fair value*.

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

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

STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI

Tutti gli strumenti finanziari derivati sono esposti in bilancio al loro *fair value*, determinato alla data di chiusura dell'esercizio. I derivati sono classificati come strumenti di copertura, in accordo con l'IFRS 9, quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata inizialmente e periodicamente, è elevata.

Per gli strumenti di *cash flow hedge* che coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa delle attività e delle passività (anche prospettiche e altamente probabili) oggetto di copertura, le variazioni del *fair value* sono rilevate nel conto economico complessivo e l'eventuale parte di copertura non efficace è rilevata nel conto economico.

Per gli strumenti che coprono il rischio di variazione del *fair value* delle attività e delle passività oggetto di copertura (*fair value hedge*), le variazioni del *fair value* sono rilevate nel conto economico dell'esercizio. Coerentemente, anche le relative attività e passività oggetto di copertura sono adeguate al *fair value*, con impatto a conto economico.

Nel caso in cui sia stipulato uno strumento con la finalità di copertura del rischio di variazione del *fair value* di una attività le cui variazioni di *fair value* sono rilevate tra le altre componenti del conto economico complessivo, anche le variazioni del *fair value* dello strumento di copertura sono rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo. Le variazioni del *fair value* dei derivati che non soddisfino le condizioni per essere qualificati ai sensi dell'IFRS 9 come strumenti finanziari di copertura sono rilevate a conto economico.

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.

Non sono state rilevate nell'esercizio 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.

BENEFICI AI DIPENDENTI

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

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

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

- a) Quote TFR maturande dal 1° gennaio 2007: si tratta di un piano a contribuzione definita sia nel caso di opzione per la previdenza complementare, sia nel caso di destinazione al Fondo di Tesoreria presso l’INPS. Il trattamento contabile sarà quindi assimilato a quello in essere per i versamenti contributivi di altra natura.
- b) Fondo TFR maturato al 31 dicembre 2006: rimane un piano a benefici definiti con la conseguente necessità di effettuare conteggi attuariali, effettuati da attuari indipendenti, che dovranno escludere la componente relativa agli incrementi salariali futuri. La differenza risultante dal nuovo calcolo rispetto al precedente è stata trattata come un “*curtailment*” secondo quanto definito dal paragrafo 109 dello IAS 19 e di conseguenza contabilizzata a conto economico nel primo semestre 2007. La passività è iscritta in bilancio al valore attuale dell’obbligazione del Gruppo sulla base di ipotesi attuariali attraverso l’utilizzo del cosiddetto “*projected unit credit method*”. Gli utili e le perdite attuariali derivanti dai cambiamenti delle ipotesi e delle variazioni tra i dati consuntivati e quelli ipotizzati sono riconosciuti al conto economico complessivo in una specifica riserva di patrimonio netto denominata “Riserva utili/perdite attuariali”. Il valore attuale dell’obbligazione è determinato attraverso l’attualizzazione dei flussi di cassa futuri ad un tasso d’interesse che ha come riferimento il tasso *Euroswap* (rating AA sia con riferimento all’esercizio 2014 che a quello comparativo) con durata media finanziaria pari alla durata media finanziaria per le prestazioni della collettività in esame.

FONDI PER RISCHI E ONERI

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

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

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

Il “Fondo di rinnovo” accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte dell’obbligazione contrattuale di ripristino e sostituzione delle infrastrutture in concessione, prevista nella convenzione sottoscritta dalla Società con il Concedente e finalizzata ad assicurarne la dovuta funzionalità e sicurezza. Tali oneri, infatti, non potendo essere iscritti ad incremento del valore dei beni nel momento in cui vengono di volta in volta effettivamente sostenuti, in assenza del necessario requisito contabile (attività immateriali) dei beni a cui sono destinati, vengono accantonati in un fondo in accordo con lo IAS 37, in funzione del grado di utilizzo dell’infrastruttura, in quanto rappresentativi del probabile onere che l’azienda sarà chiamata a sostenere per garantire, nel tempo, il corretto adempimento all’obbligo di mantenimento dei requisiti di funzionalità e sicurezza dei beni in concessione. Gli accantonamenti a tale fondo sono determinati in funzione dell’usura e vetustà dell’infrastruttura autostradale in essere alla chiusura dell’esercizio e, quindi, degli interventi programmati, tenendo conto, qualora significativa, della componente finanziaria legata al trascorrere del tempo. L’attualizzazione del fondo è effettuata sulla base dei medesimi criteri già descritti sopra. I costi per manutenzione ordinaria, invece, sono rilevati nel Conto Economico al momento del relativo sostenimento e, pertanto, non sono inclusi nel fondo. Il fondo, facendo riferimento ad interventi ciclici di manutenzione, accoglie la stima degli oneri che deriveranno da un singolo ciclo di interventi ed è determinato separatamente per ciascuna categoria di opera infrastrutturale (viadotti, cavalcavia, gallerie, barriere di sicurezza, pavimentazione autostradale). Per ciascuna categoria, sulla base delle specifiche valutazioni di carattere tecnico, delle conoscenze disponibili, della situazione attuale del traffico autostradale, dei materiali e della tecnologia in essere:

- è stimata la durata del ciclo dell’intervento di ripristino o sostituzione;
- è valutato lo stato di conservazione delle opere, raggruppando gli interventi in classi omogenee in relazione al grado di usura dell’infrastruttura e al numero di anni residui fino all’intervento previsto;
- sono determinati i costi per ciascuna classe omogenea, sulla base degli elementi documentati verificabili alla data e degli interventi comparabili;
- è determinato il valore complessivo degli interventi con riferimento al relativo ciclo;
- è calcolato il fondo alla data di riferimento del bilancio, ripartendo gli oneri nel Conto Economico in relazione agli anni residui fino alla data prevista di intervento, coerentemente con la classe omogenea di usura dell’infrastruttura, attualizzando il valore così ottenuto alla data di valutazione sulla base di un tasso di interesse con “*duration*” coerente con quella dei flussi finanziari previsti.

Gli effetti, come sopra determinati, sono rilevati nelle seguenti voci del Conto Economico:

- “Accantonamento fondo di rinnovo”, relativamente agli effetti dell’aggiornamento delle stime derivanti dalle valutazioni di carattere tecnico (ammontare degli interventi da realizzare e tempistica prevista degli stessi) e della variazione del tasso di attualizzazione utilizzato rispetto a quello dell’esercizio precedente;
- “Oneri finanziari da attualizzazione”, con riferimento all’effetto del trascorrere del tempo, calcolato sulla base del valore del fondo e del tasso di interesse utilizzato per l’attualizzazione del fondo alla data di bilancio dell’esercizio precedente.

Al momento del sostenimento degli oneri dell’intervento, i costi sono rilevati per natura nelle singole voci del Conto Economico dell’esercizio e la voce “Utilizzo fondo di rinnovo” accoglie l’utilizzo del fondo precedentemente accantonato.

DEBITI FINANZIARI E COMMERCIALI

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

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

RICAVI

I ricavi per prestazioni di servizi sono riconosciuti al momento dell’effettuazione della prestazione. Le principali fonti di ricavo sono le seguenti:

- a. pedaggi autostradali: si riferiscono ai ricavi derivanti dai pedaggi autostradali e dai proventi derivanti dalle concessioni delle aree di servizio;
- b. contratti di servizio per il settore automobilistico: i corrispettivi riguardanti i contratti sono riconosciuti al Conto Economico Consolidato per competenza;
- c. prodotti del traffico automobilistico: si riferiscono ai ricavi derivanti dalla bigliettazione e abbonamenti per il trasporto passeggeri su gomma. Essi sono riconosciuti al Conto Economico Consolidato in base al periodo di validità del titolo di viaggio;
- d. contratto di Servizio Gestione Infrastruttura ferroviaria: i corrispettivi riguardanti il “Contratto di Gestione Infrastruttura”, erogati dalla Regione Lombardia per il mantenimento in esercizio delle linee in concessione, sono riconosciuti al Conto Economico Consolidato per competenza;
- e. ricavi accesso rete: sono riconosciuti al Conto Economico Consolidato per competenza;
- f. locazione materiale rotabile: canoni per locazione operativa di materiale rotabile;
- g. corrispettivi per i servizi amministrativi erogati centralmente a società del Gruppo non consolidate integralmente "prestazioni fatturate": gestione contabilità e redazione bilanci, elaborazione paghe, gestione della tesoreria centralizzata e dei servizi informatici connessi a SAP e coordinamento dell’attività di comunicazione;
- h. proventi immobiliari: si riferiscono alla locazione di immobili civili commerciali di proprietà del Gruppo;
- i. progettazione e direzione lavori: si riferiscono alle attività di progettazione e direzione lavori per le commesse di ammodernamento dell’infrastruttura ferroviaria ed autostradale;
- j. sostitutive treno: corse sostitutive treno effettuate con bus.

Tutti i ricavi dalla lettera a) alla lettera j) sono rilevati per competenza.

CONTRIBUTI PUBBLICI

I contributi pubblici sono registrati in applicazione del principio contabile IAS 20 quando vi è la ragionevole certezza che gli stessi possano essere ricevuti e quando vi è la ragionevole certezza che il Gruppo abbia rispettato le condizioni per riceverli.

I contributi pubblici sono rilevati secondo il metodo “reddituale” per il quale un contributo è rilevato nel prospetto di conto economico consolidato in uno o più esercizi in cui il Gruppo rileva come costi le relative spese che i contributi intendono compensare.

I contributi pubblici che siano riscuotibili come compensazioni per costi o perdite già sostenute è rilevato nel prospetto di conto economico consolidato dell’esercizio in cui diventa esigibile.

I contributi relativi all’acquisto di attività materiali, erogati dalla Regione Lombardia o da terzi (altri enti pubblici), sono presentati secondo il “metodo indiretto”, iscrivendo alla voce “Altre passività”, tra le partite non correnti e correnti, la componente di ricavo differita e accreditando a conto economico linearmente la quota di competenza determinata sulla base della vita utile attesa delle attività cui si riferiscono.

Con riferimento ai contributi pubblici previsti a livello nazionale a mitigazione dei mancati ricavi e dell’incremento dei costi, derivanti dalla diffusione del virus Covid 19, gli stessi sono stati rilevati

in funzione delle risorse specificatamente stanziati, come meglio descritto alla successiva Nota 4 “Poste soggette a significative stime ed assunzioni”.

I contributi pubblici in conto esercizio e la quota di competenza dell'esercizio dei contributi in conto capitale sono esposti separatamente nel prospetto di Conto Economico alla voce “Contributi” senza effettuare alcuna compensazione tra il contributo e il costo cui afferisce.

RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

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

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

Di conseguenza, sono state rilevate le voci “Ricavi per servizi di costruzione – IFRIC 12” e “Costi per servizi di costruzione – IFRIC 12” per ammontari determinati secondo quanto previsto dallo IFRS 15.

Dal 26 febbraio 2021, in relazione alla variazione del perimetro del Gruppo, l'IFRIC 12 è applicato anche nel modello dell'attività immateriale per la controllata MISE.

Nel modello dell'attività immateriale, il concessionario, a fronte dei servizi di costruzione e miglioria dell'infrastruttura resi, acquisisce il diritto ad addebitare gli utenti per l'uso dell'infrastruttura. Pertanto, i flussi finanziari del concessionario non sono garantiti dal concedente, ma sono correlati all'effettivo utilizzo dell'infrastruttura da parte degli utenti, comportando quindi un rischio di domanda a carico del concessionario. Quest'ultimo è il rischio che i ricavi derivanti dallo sfruttamento del diritto di addebitare gli utenti per l'uso dell'infrastruttura non siano sufficienti a garantire l'ottenimento di un congruo margine di remunerazione per gli investimenti effettuati.

I “beni gratuitamente reversibili” rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene in concessione in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e costruzione del bene. Il valore corrisponde al “*fair value*” dell'attività di progettazione e costruzione ed è rilevato a conto economico in contropartita della voce “Ricavi per servizi di costruzione – IFRIC 12”, mentre i costi relativi all'investimento effettuato sono rilevati nella voce “Costi per servizi di costruzione – IFRIC 12” e sono misurati secondo la percentuale di completamento degli stessi.

Per l'informativa in merito agli aspetti dell'accordo dei servizi dati in concessione si rinvia a quanto illustrato al paragrafo 7.1 “Infrastruttura ferroviaria” e 7.4 “Autostrade” della Relazione sulla Gestione.

PERDITE DI VALORE DI ATTIVITÀ MATERIALI, IMMATERIALI E PARTECIPAZIONI

Le attività non correnti includono – tra le altre - gli immobili, il materiale rotabile, le attività immateriali e le partecipazioni. La Direzione rivede periodicamente il valore contabile delle attività

non correnti detenute ed utilizzate e delle attività che devono essere dismesse, quando fatti e circostanze richiedono tale revisione.

Nel valutare se esiste un'indicazione che un'attività possa aver subito una riduzione di valore, il Gruppo considera le fonti informative interne ed esterne disponibili.

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

Quando il valore contabile di un'attività non corrente ha subito una perdita di valore, il Gruppo rileva una svalutazione per il valore dell'eccedenza tra il valore contabile del bene ed il suo valore recuperabile attraverso l'uso o la vendita dello stesso, determinata con riferimento ai più recenti piani del Gruppo, ed iscritta alla voce "Ammortamenti e svalutazioni".

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

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

PROVENTI ED ONERI DA CESSIONE DI PARTECIPAZIONI

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

DIVIDENDI

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

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

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

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

Sono stati capitalizzati gli oneri finanziari che sono direttamente imputabili all'acquisizione, alla costruzione o alla produzione di un bene che giustifica una capitalizzazione.

IMPOSTE CORRENTI

Le imposte correnti vengono iscritte e determinate sulla base di una realistica stima del reddito imponibile in conformità alle vigenti normative fiscali di paese, applicando le aliquote fiscali vigenti o sostanzialmente in vigore alla data di riferimento del bilancio e tenendo conto delle esenzioni applicabili e dei crediti di imposta eventualmente spettanti.

CONSOLIDATO FISCALE

La Capogruppo ha rinnovato l'opzione per il Consolidato Fiscale Nazionale per il triennio 2022 - 2024 (art. 117, c.1 TUIR) al quale aderiscono parimenti le società controllate da FNM ai sensi dell'art. 2359 c.c. Tale disciplina consente di concentrare in capo a FNM S.p.A. tutti gli obblighi relativi ai versamenti periodici e far sì che eventuali posizioni creditorie possano compensare quelle debitorie di altre società del Gruppo. Le società controllate procedono alla determinazione dell'imposta e i versamenti all'Erario sono effettuati esclusivamente da FNM S.p.A. Al momento della liquidazione le società trasferiscono il proprio credito/debito IRES registrando il credito/debito verso la Capogruppo, che a sua volta registra il credito/debito IRES trasferito dalle controllate e il debito/credito verso le stesse, procedendo al versamento o all'incasso.

IVA DI GRUPPO

La Capogruppo ha aderito all'opzione prevista dall'art. 73 c. 3 D.P.R. 633/72 relativa all'IVA di Gruppo. Tale disciplina consente di concentrare in capo a FNM S.p.A., in quanto controllante ai sensi del citato art. 73 c. 3, tutti gli obblighi relativi ai versamenti periodici all'Erario e far sì che eventuali posizioni creditorie possano compensare quelle debitorie di altre società del Gruppo. Le società controllate procedono alla liquidazione periodica dell'IVA e i versamenti sono effettuati esclusivamente da FNM S.p.A. Al momento della liquidazione le società trasferiscono il proprio credito/debito IVA registrando il credito/debito verso la Capogruppo, che a sua volta registra il credito/debito IVA trasferito dalle controllate e il debito/credito verso le stesse, procedendo al versamento o all'incasso.

RISULTATO PER AZIONE

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

RISULTATO PER AZIONE DILUITO

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

CONVERSIONE DELLE POSTE IN VALUTA ESTERA

Moneta funzionale

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

Transazioni e rilevazioni contabili

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

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

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

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

NOTA 4 POSTE SOGGETTE A SIGNIFICATIVE ASSUNZIONI E STIME

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

Nel corso dell'esercizio corrente non si sono verificati cambiamenti di stime.

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

Fondo svalutazione dei crediti

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

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

Svalutazione del magazzino

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

Determinazione delle vite utili

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo delle attività materiali ed immateriali a vita utile definita è ammortizzato lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti. La determinazione dell'ammortamento di tali attività rappresenta una stima contabile complessa e per sua natura soggettiva, in quanto influenzata da molteplici fattori tra cui:

- l'identificazione di ciascuna componente con un costo rilevante in rapporto al costo totale dell'elemento da ammortizzare distintamente (cd. *component approach*) nonché la stima della relativa vita utile;
- la stima del valore residuo. Secondo le disposizioni degli IAS 16 e 38 il costo ammortizzabile delle attività materiali è determinato detraendo il loro valore residuo. Il valore residuo è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere al momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati della stessa dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione o dell'utilizzo

dell'immobilizzazione. Le società rivedono periodicamente il valore residuo e ne valutano la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri;

- impatti derivanti da eventuali modifiche nell'assetto regolatorio.

La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo stesso è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata. Essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. L'eventuale aggiornamento periodico della vita utile potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

Valore recuperabile delle attività materiali, immateriali e delle partecipazioni

Le attività non correnti includono i terreni, gli immobili, impianti e macchinari ed altri beni e le attività immateriali, nonché le partecipazioni. La Direzione, come anticipato nel principio contabile "Perdita di valore di attività immateriali, materiali e partecipazioni in altre imprese", rivede periodicamente il valore contabile delle attività non correnti detenute e utilizzate e delle attività che devono essere dismesse, quando fatti e circostanze richiedono tale revisione.

Nel valutare se esiste un'indicazione che un'attività possa aver subito una riduzione di valore (cd. indicatore di *impairment*), il Gruppo considera le fonti informative interne ed esterne disponibili.

Con riferimento al processo di identificazione degli indicatori di *impairment* ai fini del bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2022 sono stati inoltre tenuti in considerazione i documenti emessi da ESMA e di seguito riepilogati:

- documento ESMA del 28 ottobre 2022 che, con specifico riguardo all'*impairment test*, invita a valutare, ove rilevante, i possibili indicatori di *impairment* derivanti da misure volte a prevenire o mitigare rischi derivanti dal cambiamento climatico, utilizzare assunzioni che riflettano le questioni relative al cambiamento climatico, adattare l'analisi di sensitività per tener conto dei rischi e degli impegni presi in ambito di cambiamento climatico;
- *Public Statement* dell'ESMA del 13 maggio 2022, i cui contenuti sono ripresi dal Richiamo di Attenzione CONSOB n. 3/22 del successivo 19 maggio, che pone l'attenzione sulle conseguenze, sul processo di valutazione, degli effetti derivanti dal conflitto Russo-Ucraino, in particolare finalizzata a verificare se le nuove condizioni di contesto conseguenti alla Guerra in Ucraina possano aver generato una presunzione di *impairment* o meno;
- richiamo di attenzione n. 1/21 del 16 febbraio 2021, relativo al COVID 19, che richiamando anche il documento ESMA del 28 ottobre 2020, enfatizzava come in un contesto Covid 19 debba "essere prestata particolare attenzione al processo di pianificazione tenendo conto dei possibili impatti sugli obiettivi e sui rischi d'impresa derivanti: dalla pandemia, dall'utilizzo delle misure di sostegno all'economia e dalla loro eventuale interruzione".

Sono state quindi analizzate le *assumption* alla base dei *budget* e dei piani industriali per verificare la presenza di eventuali *trigger event*. A riguardo, non sono stati identificati fattori esogeni strutturali relativi a cambiamenti delle condizioni di mercato o dei profili concorrenziali nei mercati in cui operano le società partecipate tali da far emergere indicatori di *impairment*.

L'analisi dei piani industriali e l'analisi degli scostamenti (in termini di ricavi, EBITDA, EBIT e risultato netto) tra risultati *actual* 2022 e Budget 2022, condotte a livello di segmento di business e di società partecipata ha evidenziato la necessità di procedere all'*impairment test* delle società partecipate ATV, E-vai e Trenord come meglio rappresentato nei paragrafi Avviamento, Diritto d'Uso e Partecipazioni della presente nota integrativa.

L'*impairment test* è stato svolto utilizzando le stime dei flussi di cassa attesi e adeguati tassi di sconto per il calcolo del valore attuale ed è quindi basata su un insieme di assunzioni ipotetiche

relative ad eventi futuri ed azioni degli organi amministrativi del Gruppo che non necessariamente potrebbero verificarsi nei termini e nei tempi previsti.

Le *Cash Generating Unit* (CGU) identificate dal Gruppo, corrispondenti con le singole *legal entities*, costituiscono il più piccolo gruppo di attività che genera flussi finanziari in entrata ampiamente indipendenti dai flussi finanziari in entrata derivanti dalle altre attività o gruppi di attività.

Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

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

Piani a benefici definiti

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

Passività potenziali e fondi rischi

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

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

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

Misure compensative mancati ricavi da traffico

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

La dotazione del fondo è stata poi incrementata di 400 milioni di Euro per lo stesso 2020 ad opera dell'art. 44, comma 1 del decreto-legge n.104/2020. Tale disposizione ha inoltre previsto la possibilità di utilizzare le maggiori risorse stanziare, nel limite di 300 milioni di Euro, per il

finanziamento di servizi aggiuntivi di Trasporto Pubblico Locale e regionale destinato anche a studenti.

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

Con l'articolo 1, comma 816, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio 2021), sono stati previsti ulteriori 200 milioni di Euro per l'anno 2021, al fine di consentire l'erogazione di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, poi incrementati di 450 milioni di Euro per l'anno 2021 dall'art. 51 del decreto legge n. 73/2021 e rifinanziati con 80 milioni di Euro per il 2022 dal D.L. n. 4 del 2022, che ha altresì previsto che una parte delle risorse del fondo, nel limite di 45 milioni di Euro, possano essere utilizzate a compensazione dei maggiori costi sostenuti per la disinfezione e sanificazione dei mezzi di trasporto.

Da ultimo è intervenuta sul tema delle compensazioni dei mancati ricavi a seguito dell'emergenza Covid la Legge 29 dicembre 2022, n. 197 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025) la disposizione di cui al comma 477 dell'articolo 1, che integra l'articolo 200 del DL n. 34/2020 con il comma 2-bis; la misura dispone il rifinanziamento, per complessivi 350 milioni di Euro (100 milioni di euro per il 2023 e 250 milioni di Euro per il 2024) del "fondo mancati ricavi da traffico" a copertura della riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri subita dalle imprese di trasporto pubblico locale e regionale, dalle imprese di competenza statale e dagli enti affidanti (nel caso di contratti di servizio *grosscost*) nel periodo 1° gennaio 2021 – 31 marzo 2022.

Il Gruppo ha iscritto nel bilancio consolidato i contributi nei limiti delle risorse stanziare e di quanto risultante dalla rendicontazione all'Osservatorio TPL per le annualità 2020 e 2021 verificando inoltre che non si verifichi una sovra compensazione.

NOTA 5 INFORMATIVA DI SETTORE

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

- 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 77 treni e 31 locomotive, alle partecipate operanti nel settore del TPL e del trasporto merci, (ii) erogazione di servizi amministrativi alle proprie partecipate ed (iii) gestione del patrimonio immobiliare del Gruppo. Afferiscono inoltre a tale segmento i settori di attività delle partecipate (*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 indirettamente sia ricavi derivanti dal Contratto di Servizio stipulato con la Regione Lombardia per l’espletamento del servizio di trasporto, sia ricavi derivanti da bigliettazione.
- infrastruttura ferroviaria: comprende le attività di gestione, manutenzione, progettazione e realizzazione di nuovi impianti effettuate sull’infrastruttura ferroviaria ottenuta in concessione dalla Regione Lombardia con scadenza 31 ottobre 2060. 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. Il contratto di Servizio è stato rinnovato in data 21 dicembre 2022 per gli anni 2023 - 2028, il Contratto di Programma sottoscritto nel 2016, ha scadenza il 31 dicembre 2027. Dal 2019, il segmento include inoltre l’attività di gestione terminalistica;
- 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), del Veneto e nella città di Verona, oltre che ai servizi di *car sharing* elettrico in Lombardia. Nell’ambito di tali attività, il Gruppo ha conseguito ricavi derivanti dalla vendita dei biglietti, da corrispettivi per subaffidamenti, da contributi regionali per le attività svolte nelle province di Varese e Brescia e da corrispettivi per il contratto di servizio nella città e nella provincia di Verona, ed in provincia di Como, nonché da accordi con amministrazioni comunali e aziende private per quanto riguarda il business del *car-sharing*;
- 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.

2022	Ro.S.Co & Services	Infrastruttura a ferroviaria	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Elisioni	Totale da operazioni in continuità
Ricavi verso terzi	68.039	129.512	121.582	278.389		597.522
Vendite intersegmento	14.015	6.966	11.936	2.411	(35.328)	—
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12		70.738		39.694		110.432
Ricavi di settore	82.054	207.216	133.518	320.494	(35.328)	707.954
Costi verso terzi	(67.737)	(120.400)	(123.002)	(193.237)		(504.376)
Acquisti intersegmento	(1.019)	(18.497)	(11.848)	(3.964)	35.328	—
Costi per servizi di costruzione - IFRIC 12		(62.824)		(39.694)		(102.518)
Costi di settore	(68.756)	(201.721)	(134.850)	(236.895)	35.328	(606.894)
Risultato operativo	13.298	5.495	(1.332)	83.599		101.060
Risultato gestione finanziaria	(6.424)	2.727	(579)	220		(4.056)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	2.602			(1.785)		817
Risultato prima delle imposte	9.476	8.222	(1.911)	82.034		97.821
Imposte						(28.270)
Risultato dell'esercizio da operazioni in continuità						69.551
Risultato da operazioni discontinue						
Risultato netto dell'esercizio						69.551

31/12/2022	Ro.S.Co & Services	Infrastruttura a ferroviaria	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Altri	Totale
Attività di settore	563.095	526.873	111.828	602.214		1.804.010
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	84.456		266	75.968		160.690
Attività destinate alla vendita	725		21.241			21.966
Attività per imposte sul reddito					32.887	32.887
Totale attività di gruppo non allocate					32.887	32.887
Totale attività	648.276	526.873	133.335	678.182	32.887	2.019.553
Passività di settore	771.023	514.926	60.406	349.878		1.696.233
Passività destinate alla vendita			7.025			7.025
Passività per imposte sul reddito					9.382	9.382
Altre passività non allocate					306.913	306.913
Totale passività di gruppo non allocate					316.295	316.295
Totale passività	771.023	514.926	67.431	349.878	316.295	2.019.553

2021	Ro.S.Co & Services	Infrastruttura ferroviaria	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Elisioni	Totale da operazioni in continuità
Ricavi verso terzi	65.026	121.951	111.519	210.889		509.385
Vendite intersemento	11.863	5.220	12.539	2.118	(31.740)	—
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12		63.000		42.996		105.996
Ricavi di settore	76.889	190.171	124.058	256.003	(31.740)	615.381
Costi verso terzi	(61.427)	(110.416)	(107.713)	(158.498)		(438.054)
Acquisti intersemento	(726)	(16.375)	(12.479)	(2.160)	31.740	—
Costi per servizi di costruzione - IFRIC 12		(58.384)		(42.996)		(101.380)
Costi di settore	(62.153)	(185.175)	(120.192)	(203.654)	31.740	(539.434)
Risultato operativo	14.736	4.996	3.866	52.349		75.947
Risultato gestione finanziaria	(16.487)	35	(125)	(4.808)		(21.385)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	6.313			(595)		5.718
Risultato prima delle imposte	4.562	5.031	3.741	46.946		60.280
Imposte						(17.144)
Risultato dell'esercizio da operazioni in continuità						43.136
Risultato da operazioni discontinue						
Risultato netto dell'esercizio						43.136

31/12/2021	Ro.S.Co & Services	Infrastruttura ferroviaria	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Altri	Totale
Attività di settore	522.470	399.262	49.723	763.180		1.734.635
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	82.002		65.575			147.577
Attività per imposte sul reddito					37.292	37.292
Totale attività di gruppo non allocate					37.292	37.292
Totale attività	604.472	399.262	115.298	763.180	37.292	1.919.504
Passività di settore	782.584	417.824	60.995	428.217	—	1.689.620
Passività per imposte differite					1.551	1.551
Altre passività non allocate					228.333	228.333
Totale passività di gruppo non allocate					229.884	229.884
Totale passività	782.584	417.824	60.995	428.217	229.884	1.919.504

Si rileva che i ricavi verso Regione Lombardia e verso Trenord incidono rispettivamente per il 22% e 14%, sono quindi superiori al 10% dei ricavi consolidati di Gruppo.

In particolare i ricavi verso Regione Lombardia, pari a 154.337 migliaia di Euro, sono così distribuiti nei diversi settori:

- Infrastruttura ferroviaria per 146.191 migliaia di Euro;
- Ro.S.Co. & Services per 1.165 migliaia di Euro;
- Mobilità passeggeri su gomma per 6.981 migliaia di Euro.

I ricavi verso Trenord, pari a 100.938 migliaia di Euro, sono così distribuiti nei diversi settori:

- Infrastruttura ferroviaria per 43.928 migliaia di Euro;
- Ro.S.Co. & Services per 56.611 migliaia di Euro;
- Mobilità passeggeri su gomma per 399 migliaia di Euro.

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

Si rinvia al paragrafo 9. "Andamento economico segmenti di Business" della Relazione sulla Gestione per l'analisi di dettaglio sull'andamento dei ricavi e costi dei segmenti del Gruppo.

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

SITUAZIONE PATRIMONIALE

NOTA 6 IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI

Al 1° gennaio 2021 gli immobili, impianti e macchinari, al netto dei relativi fondi di ammortamento e dei fondi di finanziamento, risultavano costituiti come segue:

Descrizione	01.01.2021		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Terreni e fabbricati	52.507	(18.251)	34.256
Impianti e macchinari	185.533	(146.811)	38.722
Attrezzature industriali e commerciali	11.577	(10.254)	1.323
Altri beni	619.400	(282.131)	337.269
Immobilizzazioni in corso e acconti	31.770		31.770
Totale Immobili, impianti e macchinari	900.787	(457.447)	443.340

La movimentazione avutasi nel corso del 2021 è di seguito illustrata:

Descrizione	Terreni e fabbricati	Impianti e Macchinari	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni	Immobiliz. in corso e acconti	Totale
Valore netto al 01.01.2021	34.256	38.722	1.323	337.269	31.770	443.340
Investimenti finanziati con mezzi propri	455	1.879	843	19.375	13.548	36.100
Trasferimenti valore lordo		384		3.262	(3.646)	—
Dismissioni: Alienazione Lorde	(311)	(2.156)	(10)	(417)	(316)	(3.210)
Dismissioni: Utilizzi Fondo Ammortamento		1.947	9	415		2.371
Quote di Ammortamento	(971)	(10.607)	(410)	(21.946)		(33.934)
Variazione perimetro di consolidamento: costo storico		8.951	1.207	7.466		17.624
Variazione perimetro di consolidamento: fondo		(7.267)	(1.161)	(5.439)		(13.867)
Svalutazione delle attività materiali				(881)		(881)
Valore netto al 31.12.2021	33.429	31.853	1.801	339.104	41.356	447.543

Al 31 dicembre 2021 gli immobili, impianti e macchinari, al netto dei relativi fondi di ammortamento e dei fondi di finanziamento, risultavano costituiti come segue:

Descrizione	31.12.2021		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Terreni e fabbricati	52.651	(19.222)	33.429
Impianti e macchinari	194.591	(162.738)	31.853
Attrezzature industriali e commerciali	13.617	(11.816)	1.801
Altri beni	648.205	(309.101)	339.104
Immobilizzazioni in corso e acconti	41.356		41.356
Totale Immobili, impianti e macchinari	950.420	(502.877)	447.543

La movimentazione avutasi nel corso del 2022 è di seguito illustrata:

Descrizione	Terreni e fabbricati	Impianti e Macchinari	Attrezzatur e 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	1.794	22.695	957	41.278	17.756	84.480
Trasferimenti valore lordo	84	1.256		5.995	(7.335)	—
Dismissioni: Alienazione Lorde	(181)	(16.997)	(791)	(791)	(21)	(18.781)
Dismissioni: Utilizzi Fondo Ammortamento		16.960	784	706		18.450
Quote di Ammortamento	(992)	(7.427)	(446)	(27.001)		(35.866)
Riclassifica in IFRS 5: costo storico	(6.248)	(15.984)	(48)	(394)	(35)	(22.709)
Riclassifica in IFRS 5: fondo	1.866	5.385	41	325		7.617
Svalutazione delle attività materiali				(233)		(233)
Valore netto al 31.12.2022	29.752	41.510	2.298	355.220	51.721	480.501

Al 31 dicembre 2022 gli immobili, impianti e macchinari, al netto dei relativi fondi di ammortamento e dei fondi di finanziamento, risultano costituiti come segue:

Descrizione	31.12.2022		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Terreni e fabbricati	48.100	(18.348)	29.752
Impianti e macchinari	185.561	(144.051)	41.510
Attrezzature industriali e commerciali	13.735	(11.437)	2.298
Altri beni	694.293	(339.073)	355.220
Immobilizzazioni in corso e acconti	51.721		51.721
Totale Immobili, impianti e macchinari	993.410	(512.909)	480.501

Terreni e fabbricati

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

- 8.259 migliaia di Euro per immobile relativo alla stazione di Milano Cadorna;
- 6.642 migliaia di Euro per terreni siti nel Comune di Saronno;
- 5.899 migliaia di Euro per Terminal Sacconago;
- 2.729 migliaia di Euro per immobili siti nel Comune di Saronno;
- 1.519 migliaia di Euro per terreni e immobili siti nel Comune di Tradate;
- 1.587 migliaia di Euro per terreni siti nel Comune di Garbagnate Milanese;
- 688 migliaia di Euro per box auto siti nel Comune di Milano;
- 649 migliaia di Euro per immobili siti nel Comune d’Iseo.

Gli incrementi dell'esercizio sono attribuibili agli investimenti effettuati per l’acquisizione di terreni da privati per lo sviluppo del progetto di espansione del Terminal di Sacconago, pari a 1.223 migliaia di Euro, ai lavori di ristrutturazione della facciata dell’immobile di Piazzale Cadorna (MI) per 284 migliaia di Euro e all’acquisto di un terreno sito nel comune di Iseo, per 172 migliaia di Euro.

La variazione dell'esercizio dovuta alla riclassifica secondo IFRS 5 si riferisce alle attività della controllata La Linea. In particolare la voce include 4.382 migliaia di Euro per terreni ed immobili siti nel Comune di Mestre.

Impianti e macchinari

La voce "Impianti e macchinari" include principalmente il valore netto residuo dei seguenti beni:

- 39.004 migliaia di Euro per autobus;
- 1.660 migliaia di Euro per impianti e macchinari utilizzati per le attività di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e autostradale.

I principali incrementi della voce "Impianti e macchinari" (22.695 migliaia di Euro) riguardano principalmente:

- acquisto di 24 autobus extraurbani elettrici, per 8.387 migliaia di Euro;
- acquisto di 31 autobus extraurbani Iveco Crossway 12mt a metano, per 6.885 migliaia di Euro. A seguito dell'immatricolazione sono stati inoltre trasferiti dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" gli anticipi pagati nel 2021, per 539 migliaia di Euro;
- acquisto di 11 autobus CityMood 12, per 2.398 migliaia di Euro;
- acquisto di 10 autobus Iveco Crossway Low Entry, per 1.950 migliaia di Euro;
- acquisto di 6 autobus Magelis Iveco GT 12,8 mt euro 6 usati, per 812 migliaia di Euro;
- acquisto di 6 autobus Scania Citywide, per 671 migliaia di Euro;
- acquisto di 4 autobus Mercedes Benz Citaro, per 505 migliaia di Euro;
- acquisto di 1 autobus Iveco Crossway usati, per 62 migliaia di Euro. A seguito dell'immatricolazione sono stati inoltre trasferiti dalla voce "immobilizzazioni in corso e acconti" gli anticipi pagati per 4 autobus, per 429 migliaia di Euro, gli acconti per l'acquisto di 2 autobus extraurbani Iveco Crossway 12mt usati, per 223 migliaia di Euro e l'acquisto di 1 autobus Evobus Citaro 17,9 mt usato, per 65 migliaia di Euro.

Le dismissioni del periodo sono attribuibili ad autobus e macchinari di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria non più utilizzabili e totalmente ammortizzati, oltre che alla cessione di autovetture utilizzate per il servizio *car sharing*.

La variazione dovuta alla riclassifica secondo IFRS 5, pari ad un valore netto di 10.599 migliaia di Euro, è attribuibile alla riclassifica delle attività di La Linea come attività destinata alla vendita.

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

Attrezzature industriali e commerciali

La voce "Attrezzature industriali e commerciali" si incrementa principalmente per l'acquisizione di attrezzature utilizzate per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, per 835 migliaia di Euro.

Altri beni

Gli Altri beni si riferiscono principalmente a materiale rotabile (per 352.178 migliaia di Euro), automezzi, arredi e beni concessi in locazione operativa.

L'investimento dell'esercizio, pari a 41.278 migliaia di Euro riguarda:

- per 37.980 migliaia di Euro, 4 convogli FLIRT TILO; a seguito dell'immissione in servizio, sono stati trasferiti alla categoria in esame da "Immobilizzazioni in corso e acconti" gli investimenti sostenuti nell'esercizio precedente, pari a 4.226 migliaia di Euro, tali rotabili sono locati a Trenord;
- per 1.357 migliaia di Euro, le attività di *revamping* di 1 rotabile TAF noleggiato a Trenord; a seguito del completamento delle attività di ammodernamento, sono stati trasferiti alla

- categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell’esercizio precedente, pari a 151 migliaia di Euro;
- per 758 migliaia di Euro, l’ammodernamento di 3 locomotive DE520 noleggiate a DB Cargo Italia e a Trenord; a seguito del completamento delle attività di ammodernamento, sono stati trasferiti alla categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell’esercizio precedente, pari a 355 migliaia di Euro;
 - per 453 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica effettuata su 1 rotabili CSA; a seguito del completamento delle attività di manutenzione ciclica di 1 rotabile 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;
 - per 236 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica effettuata su una locomotiva E483.

Oltre a quanto precedentemente commentato a seguito dell'immissione in esercizio delle 4 locomotive E744 Effishunter sono stati trasferiti alla categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell’esercizio precedente, pari a 734 migliaia di Euro.

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 rotabili CORADIA.

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli investimenti nella voce immobilizzazioni in corso e acconti, pari a 17.756 migliaia di Euro, sono principalmente attribuibili ai seguenti investimenti:

- acconti pagati per le attività di *revamping* dei rotabili TAF (8.125 migliaia di Euro);
- costi sostenuti per la realizzazione del parcheggio interrato di Affori (4.067 migliaia di Euro), non ancora completato alla data del 31 dicembre 2022;
- anticipi pagati per l’acquisizione di 11 nuovi bus non ancora entrati in esercizio (2.629 milioni di Euro) alla data del 31 dicembre 2022;
- costi per la realizzazione di nuovi mezzi d’opera di manutenzione ferroviaria (1.231 migliaia di Euro);
- costi relativi al nuovo sistema di bigliettazione elettronica (425 migliaia di Euro);
- costi per le attività di ammodernamento delle locomotive DE520 (382 migliaia di Euro);
- costi per la manutenzione straordinaria presso i diversi depositi (213 mila Euro);
- acconti pagati per le attività di progettazione della sede aziendale sita del comune di Milano in area Bovisa (200 migliaia di Euro).

I trasferimenti si riferiscono a quanto commentato alle voci precedenti.

Qualora le attività materiali fossero state contabilizzate al netto dei relativi contributi in conto capitale, rispettivamente rilevati alle voci “Altre passività non correnti” (Nota 27) e “Altre passività correnti” (Nota 32) l’effetto sul bilancio al 31 dicembre 2022 sarebbe stato il seguente:

31.12.22	Valore di bilancio	Contributo	Valore al netto del contributo
Terreni e fabbricati	29.752	(5.368)	24.384
Impianti e macchinario	41.510	(20.659)	20.851
Attrezzature industriali e commerciali	2.298		2.298
Altri beni	355.220	(545)	354.675
Immobilizzazioni in corso e acconti	51.721		51.721
Totale attività materiali	480.501	(26.572)	453.929

La Direzione non ha identificato indicatori che determinino la necessità di attivare il test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione delle attività materiali trattandosi di beni principalmente destinati all’espletamento del trasporto pubblico locale svolto da Trenord S.r.l. attraverso contratti di *leasing* in vigore (materiale rotabile) o direttamente utilizzati dal Gruppo nell’ambito dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma (autobus).

Alla data della redazione del presente bilancio non vi sono restrizioni sulla titolarità e proprietà di immobili, impianti e macchinari impegnati a garanzia di passività.

Costi per servizi di costruzione

L’adozione dell’IFRIC 12 ha comportato che gli investimenti operati sull’infrastruttura ferroviaria e autostradale e sul materiale rotabile, svolti nell’ambito delle Concessioni, non vengano esposti tra le attività materiali, ma, secondo quanto previsto dall’ IFRIC 12 e dall’IFRS 15, nei costi dell’esercizio. Per i commenti rispetto a tale voce si rinvia alla Nota 35.

Si evidenzia che la voce “Immobili, impianti e macchinari” comprende gli investimenti immobiliari per 2.772 migliaia di Euro, che conformemente a quanto previsto dallo IAS 40, considerata la limitata significatività rispetto al totale della voce, non sono esposti in una linea separata dell’attivo.

NOTA 7 ATTIVITÀ IMMATERIALI

Al 1° gennaio 2021 le attività immateriali risultavano così costituite:

Descrizione	01.01.2021		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.136		1.136
Altre	32.187	(28.297)	3.890
Beni devolvibili - Infr. Ferroviaria	46.140	(46.027)	113
Beni devolvibili - Corpo Autostradale	—	—	—
Totale attività immateriali	79.463	(74.324)	5.139

La movimentazione dell'esercizio 2021 è stata la seguente:

Descrizione	Immobiliz. in corso e acconti	Altre	Beni devolvibili - Infr. Ferroviaria	Beni devolvibili - Corpo Autostradale	Totale
Valore netto al 01.01.2021	1.136	3.890	113		5.139
Acquisizioni	1.617	635		409	2.661
Trasferimenti	(974)	974			—
Trasferimenti da Attività contrattuali				26.455	26.455
Quote di Ammortamento		(1.763)	(3)	(33.868)	(35.634)
Variazione perimetro di consolidamento	97	503		270.449	271.049
Dismissioni				(97)	(97)
Valore netto al 31.12.2021	1.876	4.239	110	263.348	269.573

Al 31 dicembre 2021 le attività immateriali risultavano pertanto costituite come segue:

Descrizione	31.12.2021		
	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 dell'esercizio 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	2.212	816		2.273	5.301
Trasferimenti	(781)	781			—
Trasferimenti da Attività contrattuali				134.491	134.491
Trasferimenti da attività contrattuali - corrispettivo				(24.143)	(24.143)
Quote di Ammortamento		(1.804)	(2)	(40.780)	(42.586)
Corrispettivo per i servizi di costruzione				(2.000)	(2.000)
Riclassifica in IFRS 5		(20)			(20)
Dismissioni	(45)			(533)	(578)
Valore netto al 31.12.2022	3.262	4.012	108	332.656	340.038

Al 31 dicembre 2022 le attività immateriali risultano pertanto costituite come segue:

Descrizione	31.12.2022		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	3.262		3.262
Altre	35.876	(31.864)	4.012
Beni devolvibili - Infr. Ferroviaria	46.140	(46.032)	108
Beni devolvibili - Corpo Autostradale	409.401	(76.745)	332.656
Totale attività immateriali	494.679	(154.641)	340.038

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli incrementi della voce “Immobilizzazioni in corso e acconti”, pari a 2.212 migliaia di Euro, si riferiscono principalmente all'attività di estensione del sistema applicativo SAP gestito da FNM alle società controllate MISE e MISE Engineering, per 836 migliaia di Euro, all' *upgrade* della piattaforma SAP 4/HANA, per 288 migliaia di Euro, all'attività di *upgrade* del *software* gestionale SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 99 migliaia di Euro, all' *upgrade* dei moduli SAP PM, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 97 migliaia di Euro, all'implementazione di moduli aggiuntivi SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo, per 58 migliaia di Euro, e alle attività di sviluppo del Sistema di produzione dell'idrogeno per 78 migliaia di Euro.

Si evidenzia che nel corso dell'esercizio, essendosi completate le attività di progetto, con l'avvenuta messa a disposizione dei moduli implementati, sono stati trasferiti dalla categoria in esame alla voce “Altre” i costi sostenuti nell'esercizio 2021 in relazione all'attività di *upgrade* del modulo SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 325 migliaia di Euro, e quelli relativi all' *upgrade* dei moduli SAP PM, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 187 migliaia di Euro.

Nel complesso, le immobilizzazioni in corso e acconti al 31 dicembre 2022 si riferiscono principalmente all'attività di estensione del sistema applicativo SAP gestito da FNM alle società controllate MISE e MISE Engineering, per 868 migliaia di Euro, all' *upgrade* della piattaforma SAP 4/HANA, per 473 migliaia di Euro, all'attività di *upgrade* dei moduli SAP PM, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 350 migliaia di Euro, alle attività di sviluppo del sistema di produzione dell'idrogeno per 303 migliaia di Euro, all'attività di *upgrade* del *software* gestionale SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 160 migliaia di Euro, all'implementazione di moduli aggiuntivi SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo per 58 migliaia di Euro, e, infine, all'attivazione di un applicativo per il monitoraggio SOD, per 45 migliaia di Euro.

Altre

Gli incrementi dell'esercizio (816 migliaia di Euro) sono principalmente attribuibili all' *upgrade* dei moduli SAP PM, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 145 migliaia di Euro, ai moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP, gestito da FNM e utilizzato da Trenord S.r.l., per 164 migliaia di Euro, all'estensione del sistema applicativo SAP a due società del Gruppo per 58 migliaia di Euro, a moduli aggiuntivi di SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo, per 54 migliaia di Euro.

I trasferimenti si riferiscono a quanto commentato alla voce “Immobilizzazioni in corso e acconti”.

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) sono classificati nella voce "Attività immateriali".

La quota di ammortamento, pari a 2 migliaia di Euro, viene calcolata in funzione della durata della concessione, 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".

La quota del corpo autostradale per il quale non è ancora sorto il diritto per il Gruppo al riconoscimento dell'investimento in sede di determinazione della tariffa da applicare agli utenti finali, è classificata nella voce "Attività contrattuali".

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.

I trasferimenti più significativi dalla voce "Attività contrattuali" alle "Attività immateriali" per il corpo autostradale "in esercizio", pari a 134.491 migliaia di Euro, si riferiscono principalmente:

- a. alla riclassifica dei lavori di riqualifica della S.P. 46 Rho-Monza a seguito dell'apertura al traffico avvenuta a metà novembre;
- b. al completamento dei lavori di manutenzione straordinaria e riqualifica strutturale del viadotto Po;
- c. all'adeguamento prezzi concesso ai sensi di legge relativamente ai "lavori di illuminazione e adeguamento delle barriere tripla onda sulla Tangenziale Ovest" per 300 migliaia di Euro;
- d. all'adeguamento del valore di un esproprio, oggetto di contenzioso, a seguito dell'avanzamento delle interlocuzioni per il raggiungimento di una proposta transattiva per 800 migliaia di Euro;
- e. ai collaudi e all'accordo bonario relativo ai lavori di costruzione del raccordo Bereguardo-Pavia per 400 migliaia di Euro.

Il contributo iscritto, pari a 2.000 migliaia di Euro, è relativo ai "lavori di riqualificazione dello svincolo di Lambrate della Tangenziale Est e al completamento della viabilità di accesso al Centro Intermodale di Segrate".

La quota di ammortamento, pari a 40.780 migliaia di Euro, viene calcolata in funzione della durata della concessione sull'Infrastruttura in scadenza il 31 ottobre 2028.

Non vi sono attività immateriali il cui titolo di proprietà è limitato o che sono vincolate a garanzia di passività.

Non vi sono attività immateriali costruite internamente.

La Direzione non ha identificato indicatori che determinino la necessità di attivare il test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione delle attività immateriali.

NOTA 8 AVVIAMENTO

L'avviamento iscritto è relativo alle controllate di seguito indicate e nell'esercizio ha subito la seguente movimentazione nell'esercizio 2022 e 2021:

Descrizione	Valore Netto 01.01.2022	Variazioni 2022		Valore Netto 31.12.2022
		Riclassifiche	(Svalutazioni)	
Azienda Trasporti Verona S.r.l.	2.714		(2.714)	—
La Linea S.p.A.	726	(726)		—
Totale Avviamento	3.440	(726)	(2.714)	—

Descrizione	Valore Netto 01.01.2021	Variazioni 2021		Valore Netto 31.12.2021
		Riclass.	(Svalutazioni)	
Azienda Trasporti Verona S.r.l.	3.627		(913)	2.714
La Linea S.p.A.	726			726
Totale Avviamento	4.353	—	(913)	3.440

L'avviamento iscritto per la controllata La Linea deriva dall'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 di acquisto di quote azionarie, trasmessa in data 15 luglio, dalle società Alilaguna ed Ecobus. L'avviamento è stato conseguentemente riclassificato, secondo IFRS 5, nelle attività destinate alla vendita.

Successivamente, in data 2 dicembre 2022, il CdA ha conferito mandato al Presidente per la finalizzazione della negoziazione e sottoscrizione del contratto preliminare di compravendita della totalità delle azioni detenute da FNM nella società La Linea S.p.A..

Il contratto preliminare è stato sottoscritto in data 7 dicembre 2022 e prevede che l'obbligo di acquisto, per un prezzo di vendita fissato pari a 5.400 migliaia di Euro, valore allineato al valore di iscrizione nel bilancio consolidato, verrà adempiuto in due *tranche*:

- entro il 15 gennaio 2023, di seguito "primo *closing*", verranno acquistate n. 221.200 azioni da parte di Alilaguna, n. 316.000 da parte di Powerbus (già Ecobus) e n.356.132 da parte di Massimo Fiorese, per un totale di Euro 2.993.294;
- entro il 31 marzo 2023 e non oltre, di seguito "secondo *closing*", verranno acquistate n. 316.000 azioni da parte di Alilaguna, n. 402.268 da parte di Powerbus, per un totale di Euro 2.406.706.

In data 16 gennaio 2023 è stato sottoscritto il primo *closing*.

Alla data del 31 dicembre 2022 il valore delle attività nette oggetto di cessione riclassificate nelle voci "Attività destinate alla vendita" e "Passività destinate alla vendita", secondo quanto previsto dal principio contabile IFRS 5, risulta allineato al relativo *fair value* al netto dei costi di vendita.

Per quanto riguarda l'avviamento di ATV, a seguito dell'attività di *purchase price allocation* effettuata 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.

L'avviamento è stato svalutato a seguito dell'*impairment test* nell'esercizio 2018, per 1.874 migliaia di Euro, nell'esercizio 2021, per 913 migliaia di Euro, e per la parte residuale, come meglio specificato nel paragrafo successivo, a seguito dell'*impairment test* effettuato ai fini del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022.

In particolare, già nel primo semestre 2022, in considerazione dei *trigger* legati agli effetti indiretti della guerra Russia-Ucraina per la CGU ATV, gli Amministratori avevano effettuato un *impairment test*, che aveva evidenziato un valore recuperabile inferiore al valore contabile delle attività nette riferibili alla CGU. In sede di bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022, è stata quindi 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".

Successivamente, ai fini della redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2022, in considerazione del sopra menzionato contesto di incertezza in cui si trova ad operare la controllata, del perdurare degli effetti indiretti connessi al conflitto russo-ucraino in corso ed alle conseguenze residuali della pandemia da COVID-19, tenuto conto che in semestrale l'*impairment test* della CGU aveva determinato una perdita di valore, gli Amministratori hanno ritenuto di dover ripetere il test di *impairment*, con il supporto di un esperto indipendente, al fine di verificare la recuperabilità del capitale investito netto allocato alla CGU di riferimento come di seguito descritto. L'esercizio ha evidenziato una *cover* che ha consentito di ripristinare il valore contabile dei "Diritti d'uso".

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, aveva approvato il bando a procedura ristretta per la scelta del gestore ed entro la scadenza prevista a maggio 2018, ATV aveva 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.

Allo stato attuale l'Ente di Governo non ha ancora definito il prosieguo delle attività alla conclusione dei 12 mesi successivi alla conclusione del periodo di emergenza. Alla valutazione, su impulso di ATV, anche la possibilità di proroga al 31 dicembre 2026 in applicazione di quanto previsto dall'art.24 c.5bis del DL 4/2022, ovvero in seguito alla presentazione di un piano economico finanziario per gli anni successivi che preveda, tra le altre, significativi investimenti anche in parziale autofinanziamento.

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 2026 (ultimo anno di piano) e successiva liquidazione del capitale investito operativo a fine 2027 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. Tale orizzonte temporale risulta essere coerente sia con le tempistiche della proroga attualmente in discussione tra ATV e l'Ente di Governo sia con riferimento alle tempistiche intercorrenti tra la data

di indizione della gara e l'avvio del servizio da parte del nuovo affidatario così come mediamente osservabili nel settore del TPL. 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 dal piano pluriennale 2023-2026, approvato dagli Amministratori di ATV il 7 marzo 2023. Le nuove proiezioni sono state formulate sulla base delle seguenti principali assunzioni:

- a. allineamento dei costi energetici in coerenza con il nuovo contesto macroeconomico stimati sulla base di uno studio commissionato a consulenti specialistici aggiornato a fine dicembre 2022. Si noti che tale assunzione rappresenta una delle principali variazioni rispetto alla precedente versione del piano utilizzato ai fini dell'esercizio di *impairment test* per il bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2022;
- b. gli investimenti sono valorizzati ai valori di mercato attesi, mantenuti per il 2023 per il 2023, 2024 e 2025 ai valori rilevati per il 2022, 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 15% per i viaggi occasionali e del 10% per i viaggi sistematici, entrambi a partire da settembre 2023. Tale assunzione è ritenuta ragionevole dagli amministratori in considerazione delle interlocuzioni avvenute con l'Ente di governo e considerando che le tariffe di ATV non vengono modificate dal 2012.

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, assumendo che nel 2024 si abbia ancora una riduzione della stessa del 5% rispetto ai livelli pre-pandemici che progressivamente viene ristorata in arco piano con una crescita progressiva annua dell'1%.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 8,20% (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 21.276 migliaia e conseguentemente una cover del capitale investito netto allocato alla CGU pari a 6.149 migliaia di Euro.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value less cost of disposal* di tale CGU non si discosti significativamente dal valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC. Di seguito riportiamo la variazione del valore d'uso in milioni di Euro che si avrebbe al variare di tale parametro:

Sensitivity Analysis al WACC				
WACC				
7.2%	7.7%	8.2%	8.7%	9.2%
22,35	21,81	21,28	20,76	19,75

Il WACC di *break even* che conduce ad un valore di cover pari a zero risulta pari a 15,24%.

NOTA 9 DIRITTO D'USO

Al 1° gennaio 2021 la voce "Diritto d'uso" rilevata a seguito dell'adozione del principio contabile IFRS 16 risultava così costituita:

Descrizione	01.01.2021		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	113	(20)	93
Diritto d'uso fabbricati	7.593	(2.542)	5.051
Diritto d'uso impianti e macchinari	4.381	(1.166)	3.215
Diritto d'uso altri beni	8.878	(1.748)	7.130
Totale diritto d'uso	20.965	(5.476)	15.489

La movimentazione dell'esercizio 2021 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 01.01.2021	93	5.051	3.215	7.130	15.489
Acquisizioni	188	2	1.305	1.680	3.175
Quote di Ammortamento	(87)	(3.195)	(1.252)	(2.098)	(6.632)
Chiusura contratti Costo Storico	(16)		(219)	(107)	(342)
Chiusura contratti Fondo	16		181	107	304
Variazione perimetro di consolidamento Costo Storico		17.527		1.174	18.701
Variazione perimetro di consolidamento Fondo Ammortamento		(2.660)		(225)	(2.885)
Valore netto al 31.12.2021	194	16.725	3.230	7.661	27.810

Al 31 dicembre 2021 la voce “Diritto d’uso” risultava pertanto costituita come segue:

Descrizione	31.12.2021		
	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 dell’esercizio 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	60	1.135	2.081	362	3.638
Chiusura contratti Costo Storico	(112)	(39)	(345)	(361)	(857)
Chiusura contratti Fondo	91	39	160	350	640
Svalutazione diritti d'uso		(98)	(2.815)	(44)	(2.957)
Riclassifica in IFRS 5: costo storico		(484)		(89)	(573)
Riclassifica in IFRS 5: fondo ammortamento		142		41	183
Quote di Ammortamento	(99)	(3.808)	(1.589)	(2.155)	(7.651)
Valore netto al 31.12.2022	134	13.612	722	5.765	20.233

Al 31 dicembre 2022 la voce “Diritto d’uso” risulta pertanto costituita come segue:

Descrizione	31.12.2022		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	233	(99)	134
Diritto d'uso fabbricati	25.734	(12.122)	13.612
Diritto d'uso impianti e macchinari	7.203	(6.481)	722
Diritto d'uso altri beni	11.537	(5.772)	5.765
Totale diritto d'uso	44.707	(24.474)	20.233

La voce “Diritto d’uso fabbricati” è principalmente attribuibile alle sedi locate dalle controllate MISE ed ATV per lo svolgimento della propria attività operativa.

L’incremento dell’esercizio è attribuibile ai rinnovi contrattuali, per i quali alla data di iscrizione del diritto d’uso non vi era la ragionevole certezza di esercitarli, della sede operativa della società ATV, per 350 migliaia di Euro, e di un deposito per lo svolgimento della propria attività operativa della società FNMA, per 235 migliaia di Euro.

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 svalutazione dell’esercizio si è resa

necessaria in considerazione delle perdite consuntivate nell'esercizio 2022 (superiori a quelle preventivate lo scorso anno principalmente per effetto dell'incremento del costo del lavoro e dei costi energetici) e di quelle attese per i prossimi esercizi, sulla base delle informazioni ad oggi disponibili. Gli Amministratori, quindi, hanno valutato la sussistenza di una perdita durevole di valore e svalutato i relativi *asset* non finanziari relativi alla CGU in consolidato per i quali non fosse determinabile un *fair value* almeno pari al valore contabile.

Il peggioramento della redditività prospettica, a partire dall'esercizio 2023, è principalmente determinata dalla mancata previsione nell'ambito del recente rinnovo del Contratto di Servizio per il periodo 2023-2027, sottoscritto da Regione Lombardia con FERROVIENORD S.p.A., del contributo di "Car Sharing". Tale contributo fino all'esercizio 2022 è stato pari a 1,8 milioni di Euro, rappresentando il 31% dei ricavi della controllata.

La voce "Diritto d'uso Altri beni" comprende la locazione di 4 locomotive Bombardier E494 TRAXX DC,locate a DB Cargo, la cui scadenza contrattuale è prevista il 31 dicembre 2025, oltre alle autovetture aziendali.

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

In aggiunta a quanto sopra specificato per la CGU coincidente con la controllata E-vai non sono stati identificati indicatori per le altre CGU che determinino la necessità di attivare il test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione del valore dei diritti d'uso.

NOTA 10 PARTECIPAZIONI

Si riporta di seguito la movimentazione delle partecipazioni intervenuta nell'esercizio 2022 e 2021:

Descrizione	01.01.2022 Valore a Bilancio	Variazioni					31.12.2022 Valore a Bilancio
		Incrementi Decrementi	Risultato dell'esercizio	Riserva di traduzione	Altre variazioni di conto economico complessivo	Riclassifiche	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto:							
Trenord Srl	39.604		(3.553)	53	634		36.738
NordCom SpA	8.243		231		16		8.490
Nord Energia SpA	11.222		1.705				12.927
Omnibus Partecipazioni Srl	7.332	(900)	1.711				8.143
Totale partecipazioni in imprese a controllo congiunto	66.401	(900)	94	53	650		66.298
Partecipazioni in imprese collegate:							
Autostrada Pedemontana Lombarda	39.325		(402)				38.923
Tangenziali Esterne Milano	25.982	8.400	(1.383)		4.046		37.045
DB Cargo Italia S.r.l.	12.660		2.774		47		15.481
Sportit S.r.l.	2.491		(262)				2.229
Busforfun.com S.r.l.	452		(4)				448
Autotrasporti Pasqualini S.r.l.	181						181
Servizi Trasporti Interregionali S.p.A.	85						85
Totale partecipazioni in imprese collegate	81.176	8.400	723	—	4.093	—	94.392
Totale partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	147.577	7.500	817	53	4.743	—	160.690
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 SpA	39						39
Confed.Autostrade Ital.Energia	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
Sviluppo Artigiano	—	—					—
Imprese Artigiane Soc. Coop.	2	(2)					—
Totale partecipazioni in altre imprese	11.074	137	—	—	(70)	—	11.141
Totale partecipazioni	158.651	7.637	817	53	4.673	—	171.831

Descrizione	01.01.2021 Valore a Bilancio	Variazioni					31.12.2021 Valore a Bilancio
		Incrementi Decrementi	Risultato dell'esercizio	Riserva di traduzione	Altre variazioni di conto economico complessivo	Riclassifiche	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto:							
Trenord Srl	39.275		57	42	230		39.604
Nord Energia SpA	12.015	(2.861)	2.068				11.222
NordCom SpA	7.795		453		(5)		8.243
Omnibus Partecipazioni Srl	6.394	(1.000)	1.938				7.332
Conam S.r.l.	219	(219)					—
Totale partecipazioni in imprese a controllo congiunto	65.698	(4.080)	4.516	42	225	—	66.401
Partecipazioni in imprese collegate:							
Tangenziali Esterne Milano		25.928	(1.496)		1.550		25.982
Autostrada Pedemontana Lombarda		38.424	901				39.325
DB Cargo Italia S.r.l.	10.277		2.356		27		12.660
Busforfun.com S.r.l.	492	510	(550)				452
Sportit S.r.l.		2.500	(9)				2.491
Autotrasporti Pasqualini S.r.l.	181						181
Servizi Trasporti Interregionali S.p.A.	85						85
Totale partecipazioni in imprese collegate	11.035	67.362	1.202	—	1.577	—	81.176
Totale partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	76.733	63.282	5.718	42	1.802	—	147.577
Altre partecipazioni:							
Milano Serravalle - Milano Tangenziale S.p.A.	85.841	(85.841)					—
Autostrade Lombarde S.p.A.		5.802				(5.802)	—
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					1.706
CIV S.p.A.		673					673
Società progetto Brebemi SpA		301				(301)	—
Fondazione ATV	99						99
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca	40	10					50
Fap SpA	39						39
Confed.Autostrade Ital.Energia		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
Sviluppo Artigiano	2	(2)					—
Imprese Artigiane Soc. Coop.	2						2
Totale partecipazioni in altre imprese	91.313	(74.136)	—	—	—	(6.103)	11.074
Totale partecipazioni	168.046	(10.854)	5.718	42	1.802	(6.103)	158.651

Con riferimento alla componente di variazioni dell'esercizio 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 50).

Di seguito vengono commentate le principali valutazioni effettuate sulla recuperabilità dei valori e le principali variazioni intervenute nell'esercizio, diverse dalla rilevazione del contributo al Bilancio Consolidato determinato dalla realizzazione del risultato dell'esercizio e delle "Altre variazioni di Conto economico Complessivo":

Trenord S.r.l.

La voce "Riserva di traduzione", positiva per 53 migliaia di Euro, deriva dalla conversione in Euro del bilancio della partecipata TILO SA, che redige il proprio bilancio utilizzando quale moneta di conto il franco svizzero.

La conversione è stata effettuata applicando per le voci del conto economico il cambio medio dell'esercizio 2022 (pari a 1,01249) e per le attività e passività il cambio a pronti alla data del 31 dicembre 2022 (0,9847).

L'impatto del COVID-19 sull'operatività e sull'andamento economico della partecipata Trenord ha costituito un *trigger event*, che ai sensi dello IAS 36, ha richiesto la verifica della recuperabilità del valore di carico della partecipazione.

Il test di *impairment* è stato sviluppato utilizzando le proiezioni economico-finanziarie per il periodo 2023-2033 approvate dal CdA di Trenord in data 20 febbraio 2023 determinando il valore recuperabile secondo la configurazione del *value in use*.

Le proiezioni 2023 - 2033 si basano su due elementi di contesto, ossia:

- i. la proroga del Contratto di Servizio in vigore fino al 31 luglio 2023 e
- ii. l'affidamento a Trenord del nuovo Contratto di Servizio a decorrere dal 1° agosto 2023 e fino al 31 luglio 2033.

Si riportano inoltre le seguenti assunzioni alla base delle proiezioni economiche approvate dagli amministratori di Trenord:

1. Domanda viaggiatori e dei ricavi da traffico. Dal 2024 è stata ipotizzata una curva di ripresa dei viaggiatori trasportati con ipotesi di ritorno a livelli 2019 a partire dal 2026/27. L'aggiornamento delle tariffe è stato ipotizzato coerenti con un adeguamento pari al 75% dell'inflazione programmata;
2. Corrispettivi da Contratto di Servizio. Fino al 31 luglio 2023 il corrispettivo da Contratto di Servizio è stato stimato sulla base di quanto previsto dal contratto in vigore. Per il periodo 1° agosto 2023 e fino al 31 luglio 2033 il nuovo Contratto di Servizio prevederà ricavi da corrispettivo mediante definizione e calcolo del modello del Piano Economico Finanziario Regolatorio previsto dalla normativa di riferimento e dalla Delibera ART n.154/2019.
3. Investimenti. Sono stati stimati sulla base di quanto riportato nell'avviso di preinformazione relativo all'affidamento a Trenord, così come confermato anche dalla Legge Regionale n. 15 del 6 agosto 2021, opportunamente aggiornati al fine di considerare le più recenti informazioni condivise con Regione Lombardia con riferimento al Contratto di servizio 2023-2033;
4. Altri elementi. Piano di esercizio del servizio e costi operativi sono stati sviluppati in funzione dell'andamento della produzione in coerenza con la messa in esercizio dei nuovi

treni e della messa fuori esercizio dei treni più vetusti nel tempo, indicizzati all'inflazione e agli adeguamenti contrattuali.

In ragione dell'avviso di pre-informazione relativo all'affidamento a Trenord così come confermato anche dalla Legge Regionale n. 15 del 6 agosto 2021, non è stato considerato uno scenario alternativo di mancata aggiudicazione della gara, bensì un unico scenario di aggiudicazione della gara è stato considerato coerentemente alle proiezioni approvate dagli amministratori di Trenord.

Con riferimento al periodo oltre l'orizzonte delle proiezioni economico-finanziarie sono stati considerati due scenari ponderati:

- nel primo caso Trenord continua il servizio, forte della propria posizione di *incumbent* e della complessità del servizio che gestisce, ed è quindi stato stimato un *terminal value*;
- nel secondo, in considerazione della possibilità per cui Regione Lombardia potrebbe avviare un confronto competitivo su parte dell'offerta futura, in via prudenziale ed alla luce delle finalità del presente esercizio, è stata valutata la liquidazione del capitale investito operativo previsto al 31 dicembre 2033 al valore contabile.

Gli EBITDA in arco piano di entrambi gli scenari sono stati ridotti del 5% per calmierare l'effetto volume ipotizzato in arco piano ed esprimere eventuali maggiori costi per l'inflazione.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è stato determinato pari al 9% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di società quotate del settore. Il tasso g è stato stimato pari a 0.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata non ha evidenziato la necessità di svalutare la partecipazione.

È stata altresì effettuata un'analisi di sensitività sia considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC che di un tasso di crescita g -rate nel calcolo del valore terminale.

Di seguito riportiamo i valori di *cover* in milioni di Euro che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di TRENORD						
		WACC				
		8,00 %	8,50 %	9,00 %	9,50 %	10,00 %
g rate	-1,0 %	28,56	20,96	13,96	7,46	1,36
	-0,5 %	30,36	22,46	15,26	8,56	2,36
	0,0 %	32,36	24,16	16,76	9,86	3,46
	0,5 %	35,06	26,46	18,66	11,46	4,86
	1,0 %	38,06	29,06	20,86	13,36	6,46

Gli Amministratori ritengono che il *fair value less cost of disposal* di tale CGU non si discosti significativamente dal valore d'uso sopra commentato.

Si evidenzia inoltre che i soci si sono impegnati a supportare patrimonialmente e finanziariamente la partecipata.

NORD ENERGIA S.p.A.

L'esercizio 2022 è caratterizzato dalla conclusione, in data 9 luglio 2022, del periodo di esenzione della *Merchant Line*, che permetteva la cessione remunerata della capacità. Il Consiglio di

Amministrazione della partecipata nella seduta dell'8 novembre 2022 ha preso atto che la Società ha compiutamente conseguito l'oggetto sociale, determinandosi quindi quanto previsto dall'art. 2484, primo comma, punto 2 cc.

Il Consiglio accertata la predetta causa di scioglimento, secondo quanto previsto dall'art.2485 cc, ha conferito mandato all'Amministratore Delegato per la convocazione dell'Assemblea dei Soci, affinché gli stessi assumessero le opportune deliberazioni in merito.

L'Assemblea dei Soci del 20 dicembre 2022, a rogito notaio Zabban, n. di rep. 75184/15700, ha dunque accertato la causa di scioglimento e affidato le operazioni liquidatorie ad un collegio di liquidatori composto da tre membri. L'iscrizione presso il registro delle imprese dell'Assemblea dei liquidatori è avvenuta in data 10 gennaio 2023.

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.

Partecipazioni in altre imprese - correnti

Partecipazioni in altre imprese correnti	31.12.2022	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	0	6.313

In data 9 dicembre 2021 l'operatore Aleatica S.A.U., azionista di controllo di Autostrade Lombarde S.p.A. e indirettamente di Società di Progetto Brebemi S.p.A., aveva formalmente trasmesso un'offerta vincolante per l'acquisizione delle quote detenute da MISE e da MISE Engineering nelle società partecipate Autostrade Lombarde S.p.A. e Società di Progetto Brebemi S.p.A. per un prezzo complessivo di 6.313.362 Euro.

Il Consiglio di Amministrazione della controllata MISE, tenutosi il 20 dicembre 2021, e l'Assemblea tenutasi in data 10 marzo 2022 avevano autorizzato la sottoscrizione per accettazione dell'offerta vincolante pervenuta dall'operatore Aleatica S.A.U..

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. erano state riclassificate tra le attività correnti, adeguando il valore corrispondente al prezzo dell'offerta ricevuta, ritenuta rappresentativa del *fair value* di tali azioni e rilevando così un provento pari a 184 migliaia di Euro (Nota 43).

In data 28 giugno 2022 sono state perfezionate le cessioni delle partecipazioni azionarie detenute da MISE e MISE 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 11 ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE VALUTATE AL COSTO AMMORTIZZATO CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione di tale posta può rappresentarsi come segue:

Descrizione	31.12.2022		
	Non correnti	Correnti	Totale
Obbligazioni	1.000		1.000
Incassi pedaggi in transito		693	693
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	1.000	693	1.693
Finanziamento Fruttifero APL	51.109		51.109
Finanziamento Fruttifero Sabrom	2.767		2.767
Finanziamento Fruttifero TE	840		840
Finanziamento Fruttifero Busforfun	1.600	480	2.080
Crediti finanziari per interessi verso parti correlate		47	47
(MENO) Fondo Impairment IFRS 9		(46)	(46)
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato verso parti correlate (Nota 49)	56.316	481	56.797
Totale	57.316	1.174	58.490

Descrizione	31.12.2021		
	Non correnti	Correnti	Totale
Obbligazioni	1.000		1.000
Incassi pedaggi in transito		533	533
Altri	1		1
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	1.001	533	1.534
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)
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato verso parti correlate (Nota 49)	52.119	329	52.448
Totale	53.120	862	53.982

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 pedaggio in transito” 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 nominale 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 riscadenzati, 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 sede di primo consolidamento MISE 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). La variazione dell’esercizio di 3.289 migliaia di Euro è relativa agli interessi di competenza.

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 2023; un secondo di 156 migliaia di Euro, alle medesime condizioni del precedente. L’importo complessivo di 2.767 migliaia di Euro comprende anche gli interessi maturati al 31 dicembre 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 840 migliaia di Euro comprende anche gli interessi maturati dalla data del richiamo delle quote al 31 dicembre 2022, calcolati a un tasso d’interesse pari al 12,06%, come previsto dal contratto.

In data 30 luglio 2021, FNM ha sottoscritto un contratto di finanziamento con la collegata Busforfun.com 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 è fruttifera di interessi ad un tasso variabile Euribor 6 mesi + 165bps annui. Il contratto sottoscritto prevedeva un rimborso in 5 rate annuali con prima rata in scadenza il 31 dicembre 2022.

Al fine di supportare l’evoluzione strategica della partecipata, in data 2 dicembre 2022 il CdA di FNM ha deliberato *inter alia*: (i) la sottoscrizione di un finanziamento aggiuntivo a favore di Busforfun, erogabile nell’anno 2023, ad un tasso pari all’Euribor 6 mesi oltre allo *spread* pari al 4%,

per un importo pari a 2.000 migliaia di Euro, rimborsabile in 5 rate costanti per capitale con decorrenza della prima rata il 31 dicembre 2024; (ii) il posticipo della decorrenza della prima rata per il rimborso del finanziamento in essere dal 31 dicembre 2022 al 31 dicembre 2023, a parità di altre condizioni, fatto salvo il ricalcolo degli oneri finanziari.

Il finanziamento aggiuntivo è stato sottoscritto in data 25 gennaio 2023.

La voce "Finanziamento Busforfun.com" include gli interessi maturati e non ancora incassati pari a 80 migliaia di Euro.

NOTA 12 ATTIVITA' FINANZIARIE VALUTATE AL FAIR VALUE A CONTO ECONOMICO CORRENTI E NON CORRENTI

Descrizione	31.12.2022		
	Non correnti	Correnti	Totale
Polizze accantonamento TFR	4.324	942	5.266
Investimenti fondi Fideuram		6.767	6.767
Attività finanziarie valutate al fair value a conto economico	4.324	7.709	12.033

Descrizione	31.12.2021		
	Non correnti	Correnti	Totale
Polizze accantonamento TFR	5.419		5.419
Investimenti fondi Fideuram		7.000	7.000
Attività finanziarie valutate al fair value a conto economico	5.419	7.000	12.419

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 31 dicembre 2022 nei confronti delle compagnie assicurative Allianz (ex Ras) e Assicurazioni Generali (ex Ina Assitalia).

La voce "Investimenti fondi Fideuram" 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.

Il rendimento del periodo ha registrato una perdita di valore pari a 233 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 13 CREDITI PER INVESTIMENTI SU SERVIZI IN CONCESSIONE

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

La voce risulta così composta al 31 dicembre 2022 e 2021:

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati Investimenti finanziati	47.665	38.789
Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati Materiale Rotabile "Programma 2017 - 2032"	201.668	99.272
Crediti per investimenti finanziati	249.333	138.061

Nella tabella seguente si fornisce la movimentazione di tale posta nell'esercizio in esame:

Descrizione	Investimenti finanziati	Materiale Rotabile	Totale
Crediti per investimenti finanziati 01.01.2022	38.789	99.272	138.061
Crediti incassati nell'esercizio	(45.191)	(323.956)	(369.147)
Utilizzo anticipi	(9.599)		(9.599)
Svalutazioni effettuate			—
Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati Infrastruttura (Nota 35)	63.104	425.385	488.489
Credito per spese generali	562	967	1.529
	—		
Crediti per investimenti finanziati 31.12.2022	47.665	201.668	249.333

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, non incluso nel "Programma di acquisto 2017-2032".

NOTA 14 ATTIVITA' CONTRATTUALI

La voce, pari a 77.208 migliaia di Euro, accoglie il saldo degli investimenti effettuati fino alla data del 31 dicembre 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.

Si riporta di seguito la movimentazione dell'esercizio 2022 e 2021:

Descrizione	01.01.22	Variazioni 2022			31.12.2022
		Incrementi	Riclassifiche	Decrementi	
Costo storico	155.392	55.660	(130.352)	(1.504)	79.196
Oneri finanziari	5.105	1.577	(4.139)		2.543
Corrispettivi Ente concedente	(15.409)	(13.265)	24.143		(4.531)
Totale Attività contrattuali	145.088	43.972	(110.348)	(1.504)	77.208

Descrizione	01.01.21	Variazioni 2021				31.12.2021
		Incrementi	Riclassifiche	Decrementi	Variazione Area di Consolidamento	
Costo storico	—	53.136	(146)	(25.437)	127.839	155.392
Oneri finanziari	—	1.269		(1.018)	4.854	5.105
Corrispettivi Ente concedente	—	(10.197)			(5.212)	(15.409)
Totale Attività contrattuali	—	44.208	(146)	(26.455)	127.481	145.088

L'incremento dell'esercizio per investimenti effettuati è stato pari a 55.660 migliaia di Euro.

Le movimentazioni più significative si riferiscono a:

- lavori di riqualifica della S.P. 46 Rho-Monza per circa 42.588 migliaia di Euro, successivamente riclassificati nel corpo autostradale in esercizio;
- manutenzione straordinaria al viadotto ponte Po pari a 5.400 migliaia di Euro;
- completamento della viabilità di accesso al centro intermodale di Segrate; l'importo, pari a 3.113 migliaia di Euro comprende anche la quota della transazione raggiunta con l'appaltatore in relazione alle riserve iscritte;
- progetto "impianti di distribuzione idrogeno per autotrazione" per 2.598 migliaia di Euro;
- manutenzione straordinaria al viadotto di Rho per lavorazioni pari a 1.762 migliaia di Euro, successivamente riclassificati nel corpo autostradale in esercizio.

I decrementi dell'esercizio si riferiscono principalmente ai costi sostenuti per studi di fattibilità, analisi e avvio di attività di progettazione che non hanno avuto più seguito.

I corrispettivi riconosciuti dall'Ente concedente si riferiscono:

- per 11.934 migliaia di Euro al contributo erogato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per i lavori di riqualificazione con caratteristiche autostradali della S.P. 46 Rho Monza;
- per 900 migliaia di Euro al contributo erogato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per il monitoraggio dinamico dei manufatti;
- per 431 migliaia alla convenzione in essere con Westfield Milan S.p.A. per i lavori di completamento della viabilità di accesso al centro intermodale di Segrate.

Gli oneri finanziari, pari a 1.577 migliaia di Euro, si riferiscono agli interessi passivi maturati sui finanziamenti destinati alle opere del corpo autostradale.

NOTA 15 IMPOSTE ANTICIPATE ED IMPOSTE DIFFERITE

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Imposte anticipate	44.774	45.092	(318)
Imposte differite	(12.116)	(9.319)	(2.797)
Saldo di bilancio	32.658	35.773	(3.115)

Il movimento delle imposte anticipate nette è di seguito dettagliato:

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Saldo inizio anno	35.773	24.015	11.758
Imputate a conto economico	(1.612)	1.650	(3.262)
Imputate a patrimonio	(1.493)	(500)	(993)
Variazione perimetro di consolidamento		10.608	(10.608)
Riclassifica in IFRS 5	(10)		(10)
Saldo fine anno	32.658	35.773	(3.115)

Le imposte anticipate e differite sono generate principalmente da differenze temporanee su elementi di reddito di futura deducibilità o imponibilità fiscale e su altre rettifiche per l'applicazione dei principi contabili internazionali ai bilanci delle partecipate.

La natura delle differenze temporanee che hanno generato imposte anticipate e differite è riassunta di seguito:

Imposte anticipate 2021	Saldo 01.01.2021	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Variazione perimetro di consolidamento	Saldo 31.12.2021
Plusvalenze patrimoniali	597	(277)			320
Ammortamenti ed accantonamenti indeducibili temporanei	16.587	1.795		14.139	32.521
Immobilizzazioni Immateriali	154	(63)		307	398
TFR	775	(202)	54	228	855
Svalutazioni Crediti	886	(59)			827
Immobilizzazioni - Materiali - Svalutazione e Ammortamenti	5.951	1.054			7.005
Leasing	9	206		297	512
Perdite fiscali	540	1.594		156	2.290
IFRIC 12 - Fondo di rinnovo	—	(615)		164	(451)
Strumenti finanziari derivati	—	—	(554)	1.369	815
Totale	25.499	3.433	(500)	16.660	45.092

Imposte anticipate 2022	Saldo 01.01.2022	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Riclassifica in IFRS 5	Saldo 31.12.2022
Plusvalenze patrimoniali	320	55			375
Ammortamenti ed accantonamenti indeducibili temporanei	32.521	(1.982)		(53)	30.486
Immobilizzazioni Immateriali	398	1.034		—	1.432
TFR	855	(356)	(728)	(2)	(231)
Svalutazioni Crediti	827	23		(14)	836
Immobilizzazioni - Materiali - Svalutazione e Ammortamenti	7.005	2.008			9.013
Leasing	512	1.054		(3)	1.563
Perdite fiscali	2.290	(2)		—	2.288
IFRIC 12 - Fondo di rinnovo	(451)	(587)		—	(1.038)
Strumenti finanziari derivati	815	—	(765)	—	50
Totale	45.092	1.247	(1.493)	(72)	44.774

Imposte differite 2021	Saldo 01.01.2021	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Variazione perimetro di consolidamento	Saldo 31.12.2021
Plusvalenze patrimoniali	77	(75)			2
Immobilizzazioni	1.407	(108)			1.299
Beni in concessione		1.966		6.052	8.018
Totale	1.484	1.783	—	6.052	9.319

Imposte differite 2022	Saldo 01.01.2022	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Riclassifica in IFRS 5	Saldo 31.12.2022
Plusvalenze patrimoniali	2	—			2
Immobilizzazioni	1.299	(41)		(62)	1.196
Beni in concessione	8.018	2.900		—	10.918
Totale	9.319	2.859	—	(62)	12.116

L'iscrizione delle imposte anticipate al patrimonio netto è connessa alla rilevazione degli utili e perdite attuariali in apposita riserva di patrimonio netto sia con riferimento al trattamento di fine rapporto delle società consolidate integralmente che di quelle valutate con il metodo del patrimonio netto (Nota 10) per le quali la variazione dell'utile/perdita attuariale costituisce una variazione del valore di carico della partecipazione differente dal contributo al Conto Economico Consolidato.

Si rimanda alla Nota 4 "Poste soggette a significative assunzioni e stime" per le considerazioni sui processi estimativi da cui dipende il riconoscimento delle imposte anticipate. Nel contesto di specie, sulla base dei risultati storici e delle aspettative di imponibilità, si ritiene che ragionevolmente il Gruppo possa realizzare le attività per imposte anticipate iscritte al 31 dicembre 2022.

NOTA 16 RIMANENZE

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame:

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Materiale d'armamento	7.064	5.171
Ricambi Autobus	3.133	3.001
Materiale manutenzione infrastruttura autostradale	2.573	1.870
Ricambi per linee di contatto, apparati, centrali e telefoni	1.747	1.697
Gasolio e lubrificanti	486	359
Altri materiali ausiliari	557	515
(MENO: Fondo svalutazione magazzino)	(3.451)	(3.109)
Totale	12.109	9.504

La voce in esame aumenta di 2.605 migliaia di Euro rispetto al precedente esercizio principalmente per effetto dell'incremento dei materiali utilizzati per effettuare gli interventi manutentivi sull'infrastruttura ferroviaria, per 1.893 migliaia di Euro, e per gli interventi manutentivi sull'infrastruttura autostradale, per 703 migliaia di Euro.

A seguito di un'analisi puntuale degli indici di rotazione dei materiali, è stato ritenuto necessario integrare il fondo svalutazione magazzino relativo al materiale obsoleto per 342 migliaia di Euro.

NOTA 17 CREDITI COMMERCIALI

Descrizione	Correnti	
	31.12.2022	31.12.2021
Crediti verso clienti - lordi (MENO) Fondo svalutazione crediti	86.559 (4.124)	74.612 (4.462)
Crediti commerciali verso terzi	82.435	70.150
Crediti verso parti correlate - lordi (MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	70.598 (69)	62.986 (69)
Crediti commerciali verso parti correlate (Nota 49)	70.529	62.917
Totale	152.964	133.067

Crediti commerciali verso terzi

La variazione della voce crediti commerciali, pari a 12.285 migliaia di Euro, è principalmente attribuibile:

- ai crediti per rapporti di interconnessione intrattenuti con le società autostradali interconnesse, pari a 59.491 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 dell'esercizio, pari a 13.869 migliaia di Euro risente dell'andamento dei pedaggi;

- ai crediti verso la Provincia di Verona per il contratto di servizio in essere per la città e la provincia di Verona, pari a 4.916 migliaia di Euro (5.808 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021).

Il *fair value* dei crediti approssima il valore di iscrizione degli stessi al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021.

Si segnala, con riferimento all'IFRS 9, che la stima del rischio di esigibilità dei crediti è stata effettuata, come in esercizi precedenti, tenendo conto del rischio generico di inesigibilità dei crediti non scaduti alla data di riferimento, desumibile dalla esperienza storica.

Crediti commerciali verso parti correlate

La voce include principalmente i crediti verso Regione Lombardia per il Contratto di Servizio ed il Contratto di Programma sull'infrastruttura ferroviaria per la parte relativa alla fatturazione delle spese di progettazione, direzione lavori e sicurezza cantieri, oltre che verso la partecipata Trenord.

L'incremento dei crediti commerciali verso parti correlate lordi, pari a 7.612 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2021, è determinato principalmente dai maggiori crediti relativi a prestazioni di servizi di progettazione, in aumento rispetto all'esercizio 2021, per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria da riaddebitare a Regione Lombardia, nonché dai canoni fatturati a Trenord per i ricavi da accesso rete.

NOTA 18 ALTRE ATTIVITA' CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione di tale posta può rappresentarsi come segue:

Descrizione	31.12.2022		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati		63.967	63.967
Crediti per acconti a fornitori su SAL Investimenti finanziati		26.988	26.988
Crediti per contributi		11.650	11.650
Crediti tributari		9.829	9.829
Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura autostradale		3.725	3.725
Crediti verso Inps oneri malattia		358	358
Crediti verso lo Stato per contributi		839	839
Attività diverse	3.535	6.791	10.326
(MENO) Fondo svalutazione crediti		(223)	(223)
Altre attività verso terzi	3.535	123.924	127.459
Crediti verso parti correlate	7	25.603	25.610
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		(37)	(37)
Altre attività verso parti correlate (Nota 49)	7	25.566	25.573
Totale	3.542	149.490	153.032

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 Investimenti finanziati		29.826	29.826
Crediti tributari		7.519	7.519
Crediti per contributi		5.720	5.720
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
Attività diverse	1.911	7.976	9.887
(MENO) Fondo svalutazione crediti		(209)	(209)
Altre attività 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)
Altre attività verso parti correlate (Nota 49)	7	17.968	17.975
Totale	1.918	123.012	124.930

Altre attività – terzi

La voce “Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati”, pari a 63.967 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 dell'esercizio, pari a 16.433 migliaia di Euro, è relativo all'avvio di un nuovo applicativo per la commessa dei treni Caravaggio e dal raggiungimento di *milestones* contrattuali, per 83.745 migliaia di Euro, parzialmente compensato dagli utilizzi del periodo a seguito dell'avanzamento delle commesse per 67.312 migliaia di Euro.

La quota di avanzamento delle commesse maturata in relazione alla percentuale di completamento dell'esercizio è pari a 425.385 migliaia di Euro (rispetto al valore totale di 1.637 milioni di Euro).

La voce “Crediti per acconti a fornitori su SAL Investimenti finanziati”, pari a 26.988 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 diminuzione di 2.838 migliaia di Euro, in relazione ai maggiori utilizzi per i SAL effettuati nell'esercizio.

I Crediti per contributi, in aumento di 6.098 migliaia di Euro, sono relativi ai crediti vantati:

- verso l'Ente Concedente del Contratto di Servizio dalla controllata ATV per i maggiori servizi aggiuntivi effettuati, per 3.997 migliaia di Euro (5.531 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021);
- verso l'Ente Concedente del Contratto di Servizio dalla controllata ATV per i contributi da incassare a copertura dei mancati ricavi da traffico per la pandemia Covid-19 da parte della controllata ATV, per 3.317 migliaia di Euro (non presente al 31 dicembre 2021);
- verso la Provincia ed il Comune di Verona per i contributi da ricevere sugli acquisti di nuovi autobus effettuati sempre da ATV, per 2.615 migliaia di Euro (non presente al 31 dicembre 2021);

- verso l’Ente Concedente del Contratto di Servizio dalla controllata ATV per i contributi stanziati con i D.Lgs. 115,144 e 179/2022 a copertura dell’incremento dei costi carburanti a seguito del conflitto russo-ucraino, cui beneficiano le aziende del trasporto pubblico locale, valevole per il II e III quadrimestre 2022, per 1.700 migliaia di Euro (non presente al 31 dicembre 2021).

I crediti tributari correnti si riferiscono principalmente a crediti IVA derivanti dalla liquidazione mensile per 7.610 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 972 migliaia di Euro (817 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), ai crediti vantati verso l’amministrazione finanziaria per i crediti d’imposta iscritti nell’esercizio 2022, derivanti dal "tax credit energia" per 372 migliaia di Euro, e dal "bonus facciate", per 238 migliaia di Euro.

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 in data 26 aprile 2022, della 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 30/12/2015 art. 7. La variazione è giustificata da minori contratti attivati.

La voce "crediti verso INPS", pari a 358 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 nell’esercizio 2022.

I crediti verso lo Stato per contributi riguardano:

- per 737 migliaia di Euro, il credito verso lo Stato per il “bonus trasporti”; con il decreto-legge 50/2022 “Decreto Aiuti” è stato istituito il bonus trasporti come misura a favore dell’uso del trasporto pubblico per gli utenti pendolari. Il bonus ha previsto lo sconto di 60 Euro sugli abbonamenti sottoscritti dagli utenti che ne hanno fatto domanda presso un portale ministeriale;
- per 102 migliaia di Euro (102 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), il credito per contributi relativi ad investimenti da erogarsi a copertura delle spese sostenute dal Gruppo in relazione ad interventi di ammodernamento dell’infrastruttura.

Attività diverse

La voce “Attività diverse correnti” include 2.076 migliaia di Euro (2.085 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) quali anticipi a fornitori e 2.520 migliaia di Euro (4.239 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) quali risconti per premi assicurativi.

In particolare i risconti includono:

- risconti per 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 728 migliaia di Euro (1.005 migliaia di Euro 31 dicembre 2021);
- alla “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.

Altre attività – parti correlate

I crediti verso parti correlate si riferiscono prevalentemente a crediti per prestazioni erogate a partecipate in *joint ventures*, che aumentano, per 7.598 migliaia di Euro, in relazione ai maggiori importi fatturati a Trenord per il riaddebito dell'energia elettrica di trazione, oltre che ai crediti di natura tributaria, in particolare accolgono le poste derivanti dall'IVA di Gruppo per 1.167 migliaia di Euro (2.232 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) e per il consolidato fiscale per 507 migliaia di Euro (628 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021).

Il *fair value* dei crediti approssima il valore di iscrizione degli stessi al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021.

NOTA 19 CREDITI PER IMPOSTE CORRENTI E NON CORRENTI

Descrizione	31.12.2022		
	Non correnti	Correnti	Totale
IRES	17	88	105
IRAP		124	124
Crediti per imposte	17	212	229

Descrizione	31.12.2021		
	Non correnti	Correnti	Totale
IRES	17	1.144	1.161
IRAP		357	357
Crediti per imposte	17	1.501	2.968

La voce comprende i crediti verso l'Erario per IRES e IRAP, in riduzione rispetto al precedente esercizio in relazione ai minori acconti versati dalle partecipate e dalla Capogruppo rispetto all'onere di competenza dell'esercizio.

NOTA 20 DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame.

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Depositi bancari e postali	235.885	351.047
(MENO) Impairment IFRS 9	(693)	(693)
Denaro e valori in cassa	1.736	1.478
Totale	236.928	351.832

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

Depositi bancari e postali	31.12.2022	31.12.2021	Variazioni
Depositi bancari e postali in cash pooling	116.469	99.979	16.490
ATV (e la sua controllata La Linea 80)	10.474	15.732	(5.258)
MISE (e la sua controllata Milano Serravalle Engineering)	26.544	136.807	(110.263)
Ferrovienord (conti dedicati ad investimenti RL)	82.398	98.529	(16.131)
Totale	235.885	351.047	(115.162)

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.

Dal momento che parte della liquidità di MISE proviene dall'utilizzo di finanziamenti bancari aventi come scopo la copertura finanziaria della realizzazione degli investimenti previsti nella concessione, l'attività di *cash pooling* riguarderà solo i conti correnti accesi presso Unicredit e BPER, non interessati da fondi dedicati al pagamento dei predetti investimenti.

Per quanto sopra, a fronte di disponibilità su depositi bancari pari a 235.885 migliaia di Euro, di debiti verso banche correnti per a 55.070 migliaia di Euro e non correnti per 143.681 migliaia di Euro (Nota 23), il Gruppo ha debiti in c/c di corrispondenza – comprensivi di interessi – per 35.555 migliaia di Euro (35.986 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), come di seguito rappresentati:

Debiti in conto corrente di corrispondenza	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Nord Energia	20.381	19.651	730
NordCom	8.258	9.291	(1.033)
Enti aziendali	6.916	7.044	(128)
Totale (Nota 24)	35.555	35.986	(431)

Su tali conti correnti di corrispondenza vengono riconosciuti interessi attivi e passivi a tassi di mercato (Nota 24).

In data 31 maggio 2018 la controllata FERROVIENORD aveva sottoscritto con Cassa Depositi e Prestiti un contratto di finanziamento per sostenere il programma regionale di acquisto treni; tale contratto prevedeva che i contributi erogati da Regione Lombardia successivamente alla sottoscrizione, fossero accreditati su un conto corrente specifico, oggetto di pegno a favore di CDP e Banca Europea degli Investimenti. Il saldo di tale conto corrente al 31 dicembre 2022 ammonta a 42.279 migliaia di Euro (58.410 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021).

Tali ammontari risultano utilizzabili dal Gruppo esclusivamente per l'esecuzione del programma di acquisto dei 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.

Con D.G.R. n. 7207 del 24 ottobre 2022 Regione Lombardia:

- a. ha rideterminato il costo del programma di rinnovo della flotta in Euro 1.389.340.000 per tener conto dei ribassi d'asta sulle forniture nonché dell'avvenuta cancellazione volontaria del finanziamento con Cassa Depositi e Prestiti inizialmente previsto;
- b. ha approvato il nuovo schema di Convenzione Attuativa, sostitutiva di quella sottoscritta in data 10 luglio 2019.

In data 27 ottobre 2022 è stata sottoscritta tra Regione Lombardia e FERROVIENORD la nuova Convenzione Attuativa per la gestione del programma di acquisto di cui alla D.G.R. n. 7207 del 24 ottobre 2022.

In considerazione di tali atti, infine, in data 19 gennaio 2023 si è tenuto l'atto notarile di liberazione e cancellazione del pegno e di risoluzione dell'atto di pegno su crediti, in forza del quale: (i) i creditori pignorati hanno prestato incondizionatamente ed irrevocabilmente il proprio consenso al rilascio, alla cancellazione e all'estinzione del pegno costituito ai sensi dell'atto di pegno su crediti; (ii) è stato risolto per mutuo consenso l'atto di pegno su crediti.

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 della voce è meglio analizzata per natura di componente nel rendiconto finanziario.

In relazione all'applicazione dell'IFRS 9, basato sul modello delle perdite attese (*expected losses*), il Gruppo considera le perdite attese lungo la vita dell'attività finanziaria ad ogni data di riferimento del bilancio; a tal fine è stata effettuata la rettifica per *impairment* pari a 693 migliaia di Euro.

NOTA 21 ATTIVITA' E PASSIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA

In considerazione degli atti di cessione della partecipazione detenute in La Linea, come commentata alla Nota 3, le attività e le passività di La Linea, della sua controllata Martini Bus e di NTT sono state riclassificate nelle voci “Attività destinate alla vendita” e “Passività connesse ad attività destinate alla vendita” e valutate in conformità alle previsioni dell’IFRS 5.

Importi in migliaia di Euro	La Linea	Martini Bus	NTT	Totale
ATTIVO				
ATTIVITA' NON CORRENTI				
Attività Materiali	(14.519)	(558)		(15.077)
Attività Immateriali	(7)	(5)		(12)
Avviamento	(577)	(148)		(725)
Diritto d'uso	(346)	(44)		(390)
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	—			—
Partecipazioni in altre imprese	(7)	(2)	(2)	(11)
Attività finanziarie				—
Attività per imposte anticipate	(64)	58		(6)
Altri Crediti	(36)	(60)		(96)
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI	(15.556)	(759)	(2)	(16.317)
ATTIVITA' CORRENTI				
Rimanenze				—
Crediti Commerciali	(3.591)	(631)		(4.222)
Altri Crediti	(690)	(147)		(837)
Crediti per imposte	(227)	(16)	(5)	(248)
Attività finanziarie				—
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(27)	(249)	(66)	(342)
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI	(4.535)	(1.043)	(71)	(5.649)
Attività destinate alla vendita	20.091	1.802	73	21.966
TOTALE ATTIVO	—	—	—	—
PASSIVO				
PATRIMONIO NETTO TOTALE	11	—	—	11
PASSIVITA' NON CORRENTI				
Debiti verso banche	210	42	—	252
Debiti Finanziari	—	—	—	—
Passività per leasing	231	22	—	253
Altre passività	253	—	—	253
Fondi rischi e oneri	—	—	—	—
Trattamento di fine rapporto	1.127	494	—	1.621
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI	1.821	558	—	2.379
PASSIVITA' CORRENTI				
Debiti verso banche	251	(42)	—	209
Debiti Finanziari	—	—	—	—
Passività per leasing	119	24	—	143
Debiti verso fornitori	1.819	144	3	1.966
Debiti per imposte	—	—	—	—
Debiti tributari	177	27	—	204
Altre passività	1.563	312	2	1.877
Fondi rischi e oneri	236	—	—	236
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI	4.165	465	5	4.635

Passività connesse ad attività destinate alla vendita	(5.997)	(1.023)	(5)	(7.025)
TOT. PASSIVITA' e PATRIMONIO NETTO	—	—	—	—

NOTA 22 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			3.306		172	42	40.875	44.395	2.269	46.664
Destinazione utile 2020				24.185			(24.185)	-		-
Variazione perimetro di consolidamento			(4.221)	(291.168)	11			(295.378)	(61)	(295.439)
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			6.462	0	2.121	53	68.476	77.112	1.468	78.580
Destinazione utile 2021				40.875			(40.875)	-		-
Saldo 31.12.2022	230.000	7.788	5.547	(22.721)	(5.357)	200	68.476	283.933	22.980	306.913

Il capitale sociale al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021 ammonta a 230.000 migliaia di Euro, è interamente versato ed è costituito da 434.902.568 azioni ordinarie, senza indicazione del valore nominale.

L'Assemblea degli Azionisti, in data 26 aprile 2022, ha approvato il bilancio d'esercizio 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" dell'esercizio precedente è attribuibile all'acquisizione di MISE avvenuta in data 26 febbraio 2021.

L'acquisizione si è configurata 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.

Le attività nette acquisite sono state pertanto rilevate ai valori di libro, appositamente adeguati agli IAS/IFRS, che risultavano nel bilancio di MISE alla data dell'operazione e pari a Euro 309,9 milioni di Euro mentre la differenza di 294,9 milioni di Euro con il prezzo pagato per acquisire la partecipazione in MISE, pari a 604,8 milioni di Euro è stata contabilizzata a riduzione nella voce "Patrimonio netto di Gruppo".

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

	La Linea	ATV	Totale
Quota detenuta dagli azionisti di minoranza	49 %	50,00 %	
Saldo al 01.01.2022	3.917	17.595	21.512
Risultato dell'esercizio	658	417	1.075
Riserva Utili/(Perdite) Attuariali	120	273	393
Saldo al 31.12.2022	4.695	18.285	22.980

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 2022	Altre componenti di risultato transitate direttamente a PN	Altre variazioni	Patrimonio netto 31.12.22
Bilancio della Capogruppo FNM S.p.A.	405.025	8.031	71		413.127
Eliminazione partecipazioni	(655.426)	1.887		(1.500)	(655.039)
Patrimonio netto apportato dalle società consolidate	459.652	58.558	8.565	1.500	528.275
Rilevazione <i>put option</i>	(2.430)				(2.430)
Patrimonio netto del Gruppo FNM	206.821	68.476	8.636	—	283.933

Le ragioni sottostanti il differenziale esistente tra capitalizzazione di mercato (pari a 184,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2022) e il patrimonio netto di Gruppo (pari a 283,9 milioni di Euro al 31 dicembre 2022) sono da ricercarsi in un concorso di fattori di seguito sintetizzabili:

- il Gruppo è quotato nel segmento Standard di MTA di Borsa Italiana, segmento che penalizza il titolo in termini di volumi di scambi giornaliero;
- il flottante libero sul mercato (*free float*), essendo l'azionariato del Gruppo per il 72,3% composto da azionisti stabili, è inferiore al 30%;
- le transazioni sul mercato sono relative a pacchetti di minoranza, che riflettono asimmetrie informative rispetto agli azionisti di controllo;
- gli azionisti di minoranza potrebbero applicare uno sconto notevole al valore delle partecipazioni non consolidate iscritte nel bilancio di Gruppo in quanto solo l'11% del valore iscritto distribuisce dividendi; tali partecipazioni rappresentano quindi *surplus assets* che non offrono remunerazione agli azionisti di minoranza;
- dalla mancata distribuzione dei dividendi, così come deliberato dall'Assemblea degli Azionisti in occasione dell'approvazione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022.

Per effetto di tali considerazioni, gli Amministratori ritengono che il differenziale esistente tra capitalizzazione di mercato e patrimonio netto di Gruppo non sia considerabile un indicatore di *impairment* in quanto la capitalizzazione di borsa non è ritenuta rappresentativa del valore recuperabile del Gruppo.

NOTA 23 DEBITI VERSO BANCHE CORRENTI E NON CORRENTI

I debiti verso banche sono così dettagliati al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021:

Descrizione	31.12.2022		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Intesa-BancoBPM-BNL-Ubibanca-Unicredit 2019	74.697	24.813	99.510
Banca Nazionale del Lavoro/Monte Paschi di Siena 2010	24.934	12.440	37.374
Finanziamento BEI	25.131	8.364	33.495
Intesa-Banco BPM 2010	14.974	7.479	22.453
Banca BPER (Intermediazione BEI) 2012	3.945	1.941	5.886
Altri debiti verso banche per finanziamenti	—	33	33
Debiti verso banche	143.681	55.070	198.751

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	37.196	12.583	49.779
Finanziamento BEI		41.709	41.709
Intesa-Banco BPM 2010	22.500	7.500	30.000
Banca BPER (Intermediazione BEI) 2012	6.000	2.000	8.000
Altri debiti verso banche per finanziamenti	502	249	751
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”, “Intesa-Banco BPM 2010” e “Banca BPER (Intermediazione BEI) 2012” rappresentano l’indebitamento bancario della controllata MISE iscritto al costo ammortizzato. Tutte le rate in scadenza nell’esercizio sono state regolarmente rimborsate, per un ammontare complessivo di 47.000 migliaia di Euro.

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

Finanziamento	Importo Nominale Residuo	Scadenza	Tasso di interesse	Covenants
INTESA (già UBI) – BANCO BPM	22.500	31/12/2025	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 2%	PFN/EBITDA < 5 PFN/PN < 2
MPS - BNL	37.500	31/12/2025	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 2,25%	PFN/EBITDA < 5 PFN/PN < 2
CARIGE	6.000	31/12/2025	Tasso fisso 3,617%	N/A
INTESA - BANCO BPM-UNICREDIT-BNL-INTESA (già UBI)	100.000	31/12/2026	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 1,80%	PFN/EBITDA < 4 PFN/PN < 2

Alla data di chiusura del 31 dicembre 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.

Entrambe le rate in scadenza nell'esercizio, pari a 8.279 migliaia di Euro, sono state rimborsate.

Per effetto del consolidamento di MISE nell'esercizio precedente era stata registrata una riduzione del Patrimonio Netto di Gruppo per un importo pari ad Euro 295 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.

Nell'esercizio, 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 $\geq 5,77$.

Alla data di chiusura del 31 dicembre 2022, sulla base dei dati disponibili, tali *covenants* risultano rispettati.

Si rimanda al paragrafo 8.2. della relazione sulla gestione per un'informativa dettagliata della struttura finanziaria della Società.

Si ricorda peraltro che, oltre alla sopracitata operazione di rifinanziamento, il Gruppo dispone di un *liquidity headroom* pari a circa 123 milioni di Euro di linee *uncommitted*, che assicurano un adeguato margine di flessibilità finanziaria.

NOTA 24 PRESTITO OBBLIGAZIONARIO, DEBITI FINANZIARI E PASSIVITA' PER LEASING CORRENTI E NON CORRENTI

Descrizione	31.12.2022		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso obbligazionisti	644.398	961	645.359
Prestito Obbligazionario	644.398	961	645.359

Descrizione	31.12.2021		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso obbligazionisti	642.958	962	643.920
Prestito Obbligazionario	642.958	962	643.920

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 MISE e per la parte rimanente, per mantenere idonei livelli di liquidità per far fronte alle esigenze operative e agli investimenti.

Il *fair value* del Prestito Obbligazionario è pari a circa 545 milioni di Euro al 31 dicembre 2022.

Le altre passività finanziarie sono di seguito dettagliate:

Descrizione	31.12.2022		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Conto corrente di corrispondenza		4.969	4.969
Strumenti derivati passivi	85	124	209
Debito Finanziario Put Option La Linea	2.112		2.112
Debiti finanziari	2.197	5.093	7.290
Conto corrente di corrispondenza		30.586	30.586
Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 49)	—	30.586	30.586
Totale	2.197	35.679	37.876

Descrizione	31.12.2021		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso altri azionisti di minoranza		21.858	21.858
Conto corrente 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	3.923	28.293	32.216
Conto corrente di corrispondenza		31.175	31.175
Finanziamento FINLOMBARDA		7.973	7.973
Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 49)	—	39.148	39.148
Totale	3.923	67.441	71.364

La voce “Debiti conti correnti di corrispondenza” verso terzi si riferisce al *cash pooling* con i vari Enti aziendali (Cassa Integrativa FNM per 4.811 migliaia di Euro (4.721 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) ed il Circolo Ricreativo Aziendale FNM per 158 migliaia di Euro (89 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021)).

La voce “Strumenti derivati passivi” rappresenta i derivati in essere al 31 dicembre 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 pertanto sono stati contabilizzati in *hedge accounting*.

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 alla voce “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 in considerazione della modalità di determinazione dell’opzione.

La voce "Debiti verso altri azionisti di minoranza", presente al 31 dicembre 2021, rappresentava 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, aveva richiesto la liquidazione in data 19 novembre 2018. Il debito iscritto era 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 “Conto corrente 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 20.381 migliaia di Euro (19.651 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), verso NordCom, per 8.258 migliaia di Euro (9.291 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021); nonché verso il fondo pensione FNM per 1.946 migliaia di Euro (2.232 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021).

Il debito “Finanziamento Finlombarda” era riferito al finanziamento sottoscritto nel dicembre 2017 dalla controllata MISE con Finlombarda S.p.A. di Euro 40 milioni, avente durata quinquennale. Tutte le rate in scadenza nell'esercizio sono state regolarmente rimborsate, per un ammontare complessivo di 8.000 migliaia di Euro; il finanziamento si è estinto con l'ultima rata liquidata nel mese di dicembre.

Il finanziamento prevedeva un tasso di interesse pari all'Euribor 6 mesi (*floor zero*) maggiorato di un margine nella misura del 2,50% ed 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 e sono così composte:

Descrizione	31.12.2022		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Passività per leasing	18.009	7.631	25.640
Passività per leasing	18.009	7.631	25.640
Passività per leasing	20	115	135
Passività per leasing verso parti correlate (Nota 49)	20	115	135
Totale	18.029	7.746	25.775

Descrizione	31.12.2021		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Passività per leasing	22.687	6.926	29.613
Passività per leasing	22.687	6.926	29.613
Passività per leasing	106	21	127
Passività per leasing verso parti correlate (Nota 49)	106	21	127
Totale	22.793	6.947	29.740

Il valore dei canoni contabilizzati a conto economico per contratti *low value* e *short term* è pari a a 1.921 migliaia di Euro.

Il Gruppo non è esposto ad incrementi futuri significativi del *variable lease payment*, in quanto i contratti di leasing non prevedono componenti variabili significative.

Di seguito viene fornito il dettaglio per scadenza dei pagamenti minimi futuri di *leasing* finanziario e la riconciliazione con il relativo valore attuale, pari al debito iscritto in bilancio:

Pagamenti minimi futuri del leasing	31.12.2022	31.12.2021
Meno di 1 anno	8.246	7.272
2 - 5 anni	17.864	18.213
Più di 5 anni	107	4.633
Totale	26.217	30.118
Interessi passivi futuri	(442)	(378)
Valore attuale dei debiti relativi ai leasing finanziari	25.775	29.740

Il valore attuale delle passività relative ai leasing finanziari è così scadenzato:

Valore attuale dei debiti relativi ai leasing finanziari	31.12.2022	31.12.2021
Meno di 1 anno	7.734	6.947
2 - 5 anni	17.941	18.067
Più di 5 anni	100	4.726
Totale	25.775	29.740

La scadenza della porzione non corrente delle passività finanziarie, incluso il prestito obbligazionario, è di seguito riportata:

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Tra 1 e 2 anni	7.746	6.947
Tra 2 e 5 anni	656.778	658.001
Più di 5 anni	100	4.726
Totale	664.624	669.674

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

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Debito verso Obbligazionisti	0,982 %	0,982 %
Debiti per leasing IFRS 16	0,982% - 2,18%	1,47% - 2,18%
Debiti per cash pooling	0,090 %	0,004 %
Debito verso Finlombarda	2,500 %	2,500 %

I tassi per le passività per contratti di leasing sono stati determinati sulla base dei tassi di finanziamento marginale delle società del Gruppo.

Per completezza di informativa si rammenta che nel corso dell'esercizio si sono realizzate operazioni di investimento che non hanno richiesto l'impiego di disponibilità liquide o mezzi equivalenti "non cash transaction" principalmente relative all'acquisizione di attività per mezzo di operazioni di leasing per un importo pari a 3.638 migliaia di Euro. Nel corso del precedente esercizio il valore delle "non cash transaction" connesse all'acquisizione di attività per mezzo di operazioni di leasing era stato pari a 3.175 migliaia di Euro.

Si riporta ai fini dell'informativa richiesta dallo IAS 7 (44A-44E) la variazione delle passività esposte nel rendiconto finanziario nell'attività di finanziamento, siano esse derivanti da variazioni di flussi monetari, che di altra natura:

	2022
Variazioni derivanti dai flussi finanziari da attività di finanziamento	(92.884)
Variazioni di fair value	(3.164)
Altre variazioni	4.328
Totale	(91.720)

NOTA 25 DEBITI PER INVESTIMENTI FINANZIATI CORRENTI E NON CORRENTI

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

Debiti per investimenti finanziati	31.12.2022	31.12.2021
Debiti verso Regione Lombardia - Contratto di Programma	41.112	36.978
Debiti per investimenti finanziati verso parti correlate (Nota 49)	41.112	36.978
Totale Debiti per investimenti finanziati	41.112	36.978

La voce si riferisce principalmente all'eccedenza degli incassi ottenuti da Regione Lombardia a fronte degli investimenti effettuati dal Gruppo, per la quota già destinata ad investimenti stessi e non ancora liquidati ai fornitori.

L'incremento rispetto al 31 dicembre 2021 è principalmente connesso ai maggiori incassi dell'esercizio rispetto agli utilizzi effettuati 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	31.12.2022	31.12.2021
Debiti verso il Ministero dei Trasporti	5.824	5.822
Debiti per investimenti finanziati	5.824	5.822
Debiti verso Regione Lombardia	6.763	6.759
Debiti per investimenti finanziati verso parti correlate (Nota 49)	6.763	6.759
Totale Debiti per investimenti finanziati	12.587	12.581

Le voci "Debiti verso il Ministero dei Trasporti" e "Debiti verso Regione Lombardia" includono principalmente la quota parte degli incassi dei corrispettivi relativi ad anticipi sugli investimenti effettuati e rimborsati dal Ministero dei Trasporti e Regione Lombardia. Il Gruppo sospende tale

ammontare tra le passività finanziarie in attesa di ricevere dalle controparti la comunicazione d'impiego dell'anticipo ricevuto.

NOTA 26 POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

Di seguito si espone la composizione dell'indebitamento finanziario netto, secondo richiamo di informativa CONSOB 5/21 del 29 aprile 2021, che sostituisce la Comunicazione CONSOB 6064293 del luglio 2006, e le relative note che riconducono ai dati della Situazione Patrimoniale – Finanziaria:

Descrizione	31.12.2022	di cui parti correlate	31.12.2021	di cui parti correlate	Note
A. Disponibilità Liquide	236.928	—	351.832	—	20
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	—	—	—	—	
C. Altre attività finanziarie correnti	—	—	—	—	
D. Liquidità (A+B+C)	236.928	—	351.832	—	
E. Debito finanziario corrente	(76.667)	(71.698)	(144.566)	(76.126)	23 - 24 - 25
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	(63.901)	(115)	(56.536)	(21)	23 - 24 - 25
G. Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(140.568)	(71.813)	(201.102)	(76.147)	
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	96.360	(71.813)	150.730	(76.147)	
I. Debiti finanziari non corrente	(176.494)	(6.783)	(204.980)	(6.865)	23 - 24 - 25
J. Strumenti di debito	(644.398)	—	(642.958)	—	24
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	—	—	—	—	
L. Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	(820.892)	(6.783)	(847.938)	(6.865)	
M. Totale Indebitamento finanziario (H+L)	(724.532)	(78.596)	(697.208)	(83.012)	

Il debito finanziario corrente include i debiti verso banche, per 55.070 migliaia di Euro (88.774 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) (Nota 23), 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 41.112 migliaia di Euro (36.978 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020) (Nota 25), il saldo dei conti di corrispondenza in *cash pooling* verso le società in *joint ventures* e verso gli Enti aziendali per un totale di 35.555 migliaia di Euro (35.986 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), nonché le passività per *leasing* per 7.746 migliaia di Euro (6.947 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) (Nota 24). In tale voce nell'esercizio precedente erano compresi inoltre il debito verso azionisti di minoranza della controllata MISE, pari a 21.858 migliaia di Euro, ed il debito verso Finlombarda della controllata MISE, pari a 7.973 migliaia di Euro.

Il debito finanziario non corrente include principalmente il debito per il prestito obbligazionario emesso in data 20 ottobre 2021, pari a 644.398 migliaia di Euro (Nota 24), i debiti verso banche non correnti, pari a 143.681 migliaia di Euro (Nota 23), e le passività per *leasing* per 18.041 migliaia di Euro (Nota 24).

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	31.12.2022	di cui parti correlate	31.12.2021	di cui parti correlate	Note
A. Disponibilità Liquide	194.649	—	293.422	—	20
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	—	—	—	—	
C. Altre attività finanziarie correnti	—	—	—	—	
D. Liquidità (A+B+C)	194.649	—	293.422	—	
E. Debito finanziario corrente	(76.667)	(71.698)	(144.566)	(76.126)	23 - 24 - 25
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	(63.901)	(115)	(56.536)	(21)	23 - 24 - 25
G. Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(140.568)	(71.813)	(201.102)	(76.147)	
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G -D)	54.081	(71.813)	92.320	(76.147)	
I. Debiti finanziario non corrente	(176.494)	(6.783)	(204.980)	(6.865)	23 - 24 - 25
J. Strumenti di debito	(644.398)	—	(642.958)	—	24
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	—	—	—	—	
L. Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	(820.892)	(6.783)	(847.938)	(6.865)	
M. Totale Indebitamento finanziario (H+L) rettificato	(766.811)	(78.596)	(755.618)	(83.012)	

Impatti IFRIC 12					
di cui - D. Liquidità	42.279		58.410		20
N. Totale Indebitamento finanziario IFRIC 12	42.279	—	58.410	—	
Indebitamento finanziario netto (M + N)	(724.532)	(78.596)	(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 20).

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").

Ad integrazione dell'indebitamento finanziario, per quanto riguarda l'indebitamento finanziario indiretto si rinvia alla Nota 28 per gli accantonamenti rilevati in bilancio e si riportano di seguito gli impegni definitivi al 31 dicembre 2022 che obbligano il Gruppo ad acquisire o a costruire un'attività nei prossimi 12 mesi:

Descrizione	Importo
Investimenti in materiale rotabile finanziato	178.886
Investimenti infrastruttura ferroviaria finanziata	73.324
Investimenti infrastruttura autostradale	42.271
Investimenti in materiale rotabile con fondi propri	28.091
Investimenti in autobus	15.177
Altri investimenti	2.493
Totale	340.242

NOTA 27 ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI

Le altre passività non correnti sono così composte:

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Contributi in conto capitale	13.237	9.999
Altre passività	7.783	7.469
Passività non correnti	21.020	17.468
Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia	10.075	8.230
Altre passività	—	203
Passività non correnti verso parti correlate (Nota 49)	10.075	8.433
Totale	31.095	25.901

La voce “Contributi in conto capitale” concerne la quota non corrente dei contributi pubblici ricevuti dalla controllata ATV dalla Regione Veneto per l’acquisto di nuovi autobus urbani ed extraurbani (12.216 migliaia di Euro), oltre ai finanziamenti ricevuti nell’anno 2001 ai sensi della Legge 270/97 dal Ministero dei Lavori Pubblici per la ristrutturazione della Stazione di Milano Cadorna pari ad 1.020 migliaia di Euro. La variazione dell’esercizio è connessa ai contributi ricevuti dalla controllata ATV per l’acquisto di nuovo materiale rotabile al netto del riconoscimento al Conto Economico Consolidato del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile.

I contributi incassati nell’esercizio per i contributi in conto capitale, classificati nel rendiconto finanziario alla voce “Altre variazioni da attività di investimento”, sono pari a 4.259 migliaia di Euro.

La voce “Altre passività” include principalmente la quota non corrente, pari a 4.602 migliaia di Euro (5.506 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) relativi a:

- “Convenzioni manutenzione svincoli” riferita 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.

La voce “Altre passività” accoglie inoltre il debito verso il personale per oneri futuri derivanti dagli accordi sottoscritti nell’esercizio per 1.126 migliaia di Euro oltre al risconto passivo relativo ad oneri manutentivi futuri sul materiale rotabile di proprietà, a fronte di anticipi incassati dai locatari nel corso dell’esercizio 2017, per 885 migliaia di Euro.

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 3.965 migliaia di Euro e per l’acquisto di autobus per 6.061 migliaia di Euro. La riduzione dell’esercizio è connessa al riconoscimento al Conto Economico Consolidato del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile.

NOTA 28 FONDI RISCHI ED ONERI CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione della voce è dettagliata come segue:

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	49.029	53.192	9.472	6.489	1.143	26.607	145.932
Riclassifica in IFRS5		—	—			(236)	(236)
Incrementi	15.428	19.797	—	863	170	2.280	38.538
Utilizzi	(8.326)	(14.075)	(251)	(3.701)		(720)	(27.073)
Altre variazioni	(2.492)	660	117			256	(1.459)
Rilasci		(1.679)	(426)	(3.122)		(8.294)	(13.521)
Saldo 31.12.2022	53.639	57.895	8.912	529	1.313	19.893	142.181

I fondi per rischi e oneri sono così scadenzati:

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Corrente	67.641	50.159
Non corrente	74.540	95.773
Totale	142.181	145.932

Si rimanda alla Nota 4 per le considerazioni sui processi estimativi sottostanti alla valutazione dei contenziosi e delle passività potenziali.

Manutenzione ciclica

Con riferimento al materiale rotabile, di proprietà di Regione Lombardia, la controllata FERROVIENORD riveste il ruolo di gestore della commessa per l’acquisto dei rotabili, nonché di responsabile del mantenimento dei mezzi in condizioni tali da garantire l’efficace svolgimento del servizio, con particolare riferimento agli interventi di manutenzione ciclica. In relazione a tali interventi manutentivi previsti in funzione degli anni di utilizzo e del numero di chilometri percorsi,

il Gruppo ha quindi operato un accantonamento al fondo manutenzione ciclica di 15.428 migliaia di Euro, a fronte di utilizzi dell'esercizio per 8.326 migliaia di Euro. Il fondo è stato attualizzato sulla base delle future previsioni di utilizzo; l'ammontare dell'attualizzazione, incluso nella voce "altre variazioni" è pari a 2.492 migliaia di Euro.

Fondo di rinnovo infrastruttura autostradale

Il valore del fondo di rinnovo, pari a 57.895 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 8.912 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

In data 10 maggio 2022 le Organizzazioni datoriali Asstra, Agens, Anav e le Organizzazioni sindacali FILT/CGIL, FIT/CISL, UILTRASPORTI, FAISA CISAL, UGL/FNA hanno sottoscritto il rinnovo del contratto collettivo nazionale autoferrotranvieri, ormai scaduto dall'anno 2017. Tale rinnovo avrà validità sino al 31 dicembre 2023. Il rinnovo ha previsto la corresponsione di un contributo *una tantum* a compensazione del periodo di vacanza contrattuale, del valore di 500 Euro al parametro 175, che è stato erogato in due *tranche* nei mesi di luglio 2022 e gennaio 2023. Sono stati poi previsti aumenti retributivi per un totale di 90 Euro mensili al parametro di riferimento, da riconoscere in tre tranches di pari importo nei mesi di luglio 2022, giugno 2023 e settembre 2023. È stata poi definita un'indennità da riconoscere durante le giornate di ferie, pari ad 8 Euro. È stato infine disposto l'obbligo di adesione al Fondo TPL Salute, con una contribuzione mensile pari a 12 Euro per ciascun dipendente non in prova assunto a tempo indeterminato.

In data 29 settembre 2022 è stato inoltre sottoscritto un accordo di secondo livello che ha previsto un adeguamento di alcuni istituti contrattuali. In particolare: è stato riconosciuto un incremento dell'indennità quadri; per il personale avente tale inquadramento, è stato incrementato il contributo azienda al Fondo Pensione FNM; è stato elevato da 7 Euro ad 8 Euro giornalieri il valore del buono pasto; è stato incrementato il premio di produttività mensile degli impiegati, collegandolo a nuovi obiettivi di produttività ed efficienza organizzativa; è stata infine rivista la struttura del Premio di Risultato di impiegati ed operai, con particolare riguardo alla possibilità di convertire lo stesso in *welfare* aziendale.

A fronte di tali accordi è stato effettuato un utilizzo del fondo per gli importi riferiti alla *una tantum* a compensazione del periodo di vacanza contrattuale definito dall'accordo nazionale e all'adeguamento degli istituti contrattuali previsti dalla contrattazione aziendale, per 3.701 migliaia di Euro e rilasciata la somma eccedente per 3.122 migliaia di Euro.

Oneri Piano Intervento Integrato (PII) Affori

In relazione alla cessione delle aree adiacenti la stazione di Milano Affori, il Gruppo FNM ha assunto l'impegno di effettuare attività connesse al PII (bonifica terreni, realizzazione opere di

urbanizzazione, spostamento centrale trazione elettrica); la stima originaria di tali oneri futuri a carico del Gruppo era pari a 2.640 migliaia di Euro. Nel corso dell'esercizio 2016, a seguito della consuntivazione degli oneri di bonifica di terreni per un importo pari a 819 migliaia di Euro, è stato utilizzato il fondo per l'importo precedentemente stanziato di 700 migliaia di Euro. Nell'esercizio 2021, a seguito della rideterminazione delle attività da effettuare è stato rilasciato parte del fondo per 797 migliaia di Euro. Nel corso del presente esercizio sono stati operati accantonamenti per adeguamento del fondo per 170 migliaia di Euro; il fondo residuo ammonta, pertanto, a 1.313 migliaia di Euro.

Altri rischi

Il fondo Altri rischi al 31 dicembre 2022 comprende:

- 11.918 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, quale stima del rischio derivante dal contenzioso con l'Agenzia delle Dogane descritto nella Relazione sulla Gestione, paragrafo 11 "Contenziosi più rilevanti e altre informazioni";
- 8.232 migliaia di Euro, di cui 2.280 migliaia accantonati nell'esercizio, quale stima del rischio di soccombenza in contenziosi instaurati da terzi; tale fondo è stato utilizzato nell'esercizio per 719 migliaia di Euro e rilasciato a fronte di contenziosi conclusi per 1.915 migliaia di Euro.

Si rimanda al paragrafo "Poste soggette a significative assunzioni e stime" per le considerazioni sui processi estimativi sottostanti alla valutazione dei contenziosi e delle passività potenziali.

NOTA 29 TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Valore attuale della passività TFR, calcolato sulla base di ipotesi demografiche e finanziarie	20.410	28.011
Totale	20.410	28.011

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

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Costi per servizio	273	379
Interessi (Nota 44)	259	93
Totale	532	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 45).

Di seguito viene illustrata la movimentazione della passività relativa al trattamento di fine rapporto:

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Debito di inizio anno	28.011	21.201
Costo per servizi	273	379
Perdita/(Utile) attuariale	(2.611)	194
Costo per interessi	259	93
Utilizzi	(3.870)	(2.641)
Trasferimenti	(18)	
Riclassifica IFRS 5	(1.634)	
Variazione area di consolidamento		8.785
Debito di fine anno	20.410	28.011

Le principali assunzioni attuariali sono state:

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Tasso di sconto	3,70	1,00
Tasso annuo incremento retribuzioni	1,00	1,50
Tasso annuo inflazione	2,50	1,75
Tasso annuo incremento del TFR	3,38	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 dei lavoratori attivi e della diminuzione della mortalità verificatasi negli ultimi anni.

Il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice *Iboxx Eurozone Corporate AAA*, secondo le disposizioni dell'ESMA.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività effettuata sul tasso medio annuo di attualizzazione inserito nel modello di calcolo, considerando come scenario base quello descritto più sopra e aumentando e diminuendo il tasso medio annuo di attualizzazione di mezzo punto percentuale. I risultati ottenuti sono sintetizzati nella tabella seguente:

Tasso annuo di attualizzazione	1,3 %	-1,3 %
Trattamento di fine rapporto	18.740	22.037

NOTA 30 DEBITI VERSO FORNITORI

I debiti verso fornitori sono così composti:

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Debiti per fatture ricevute	132.074	145.794
Debiti per fatture da ricevere	325.210	215.678
Debiti verso fornitori	457.284	361.472
Debiti verso fornitori parti correlate	13.405	10.855
Debiti verso fornitori parti correlate (Nota 49)	13.405	10.855
Totale	470.689	372.327

I debiti verso fornitori aumentano per 98.362 migliaia di Euro principalmente per l'avanzamento delle commesse di rinnovo del materiale rotabile finanziato (per 100.136 migliaia di Euro) e per gli investimenti sul corpo autostradale (per 8.437 migliaia di Euro), parzialmente compensati dal decremento del debito verso fornitori per investimenti di rinnovo del materiale rotabile con fondi propri (per 6.363 migliaia di Euro) e di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria (per 12.475 migliaia di Euro).

In particolare, in merito al rinnovo del materiale rotabile finanziato, il saldo include debiti per fatture ricevute per 77.949 migliaia di Euro (56.310 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) e debiti per fatture da ricevere per Euro 226.166 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 14.443 migliaia di Euro (42.296 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) e debiti per fatture da ricevere per Euro 20.705 migliaia di Euro (5.328 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021).

I debiti verso fornitori includono il debito nei confronti di Cogel S.p.A. (pari a 1.697 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 31 DEBITI PER IMPOSTE E TRIBUTARI

I debiti sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
IRES	8.126	938
IRAP	1.256	613
Debiti per imposte	9.382	1.551
IRPEF e ritenute	4.913	4.327
IVA	1.751	1.849
Altre	12	13
Debiti tributari	6.676	6.189

Il debito comprende l'onere IRES ed IRAP di competenza dell'esercizio (Nota 46). L'incremento deriva principalmente dai minori acconti versati rispetto all'onere di competenza del periodo della controllata MISE.

NOTA 32 ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

Le altre passività correnti sono così composte:

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Debiti verso il personale	17.788	17.686
Risconti passivi	6.288	5.290
Debiti verso istituti di previdenza	8.994	9.330
Debito per canone di concessione	5.593	4.936
Contributi in conto capitale	1.967	1.543
Acconti da clienti	242	175
Enti	96	91
Debiti verso Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture	85	85
Altre passività	4.973	4.668
Passività correnti	46.026	43.804
Debiti verso Joint Ventures/Collegate	14.061	13.969
Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia	1.202	1.783
Debito verso il Fondo Pensione	1.011	678
Debiti verso Regione Lombardia	1.422	1.986
Passività correnti verso parti correlate (Nota 49)	17.696	18.416
Totale	63.722	62.220

La voce "Debiti verso il personale" si riferisce alle competenze di dicembre 2022 liquidate in gennaio 2023, ai premi e alle ferie maturate e non godute.

La voce "Risconti passivi" include la quota corrente dei risconti relativi a:

- “Convenzioni manutenzione svincoli” riferita 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 “Contributi in conto capitale” è principalmente relativa ai contributi su autobus ricevuti dalla Regione Veneto.

La voce “Debiti verso *joint ventures*” è relativa a debiti per prestazioni erogate al Gruppo e per acconti IRES versati alla Capogruppo da partecipate in *joint ventures* (NordCom, Nord Energia e Omnibus).

La voce “Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia” si riferisce principalmente ai contributi erogati da Regione Lombardia per l’acquisto di materiale rotabile (227 migliaia di Euro), nonché per l’acquisto di autobus (645 migliaia di Euro).

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

CONTO ECONOMICO

Per una migliore comprensione delle variazioni dell'esercizio 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 33 RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI

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

Descrizione	2022	2021
Proventi pedaggi autostradali	254.989	197.703
Ricavi da contratto di servizio per settore automobilistico	42.457	39.067
Prodotti del traffico automobilistico	39.951	31.878
Proventi da concessioni Aree di Servizio	7.723	4.164
Ricavi Movimentazione Terminal	1.084	1.527
Ricavi Car sharing	1.920	1.104
Proventi immobiliari	574	469
Prestazioni fatturate manutenzione Autostrade	95	
Prestazioni fatturate	6.808	7.623
Ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi	355.601	283.535
Locazione materiale rotabile	67.917	64.407
Contratto di servizio gestione infrastruttura ferroviaria	63.691	84.870
Ricavi accesso rete	23.633	2.363
Prestazioni fatturate	12.845	10.431
Sostitutive treno	7.761	5.841
Prestazioni progettazione e direzione lavori infrastruttura ferroviaria	8.799	4.088
Contributo <i>Car Sharing</i>	1.800	1.800
Prestazioni fatturate manutenzione Autostrade	1.517	—
Proventi immobiliari	489	458
Ricavi <i>Car sharing</i>	381	341
Ricavi delle vendite e delle prestazioni verso parti correlate (Nota 49)	188.833	174.599
Totale	544.434	458.134

Ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi – terzi

I ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi verso terzi aumentano di 71.066 migliaia di Euro principalmente per l'apporto di MISE, presente solo per 10 mesi nell'esercizio comparativo 2021, pari a 28.441 migliaia di Euro, oltre che per le seguenti variazioni:

Proventi pedaggi autostradali

I ricavi da pedaggio, esposti al lordo del canone di concessione integrativo e al netto degli sconti applicati all'utenza, considerando il valore proforma 2021 pari a 225.678 migliaia di Euro, evidenziano un incremento del 12,99% dovuto all'andamento del traffico (+12,35% rispetto al 31 dicembre 2021), alla sua composizione e all'adeguamento tariffario del 2,62% - relativo all'annualità 2019 e precedentemente sospeso - applicato a partire dal 1° gennaio 2022 sulla rete

autostradale in concessione. La variazione dei pedaggi risente anche della composizione del traffico tra veicoli leggeri e veicoli pesanti.

Ricavi da contratto di servizio per settore automobilistico

I ricavi hanno evidenziato un incremento di 3.390 migliaia di Euro (+8,7%) in relazione ai due adeguamenti del corrispettivo chilometrico riconosciuti a fronte della produzione effettuata: il primo derivante da un contributo *una tantum* della Regione Veneto, pari a 907 migliaia di Euro, per compensare l'aumento del costo dei carburanti di trazione (DGR 1012/2022), il secondo, ottenuto per effetto dello stanziamento di risorse aggiuntive dello Stato al Fondo Nazionale Trasporti (circa 100 milioni di Euro/anno per il settore TPL dal 2022 al 2025), pari a circa 1.321 migliaia di Euro.

Prodotti del traffico automobilistico

I ricavi dei servizi di trasporto pubblico su gomma aumentano di 7.073 migliaia di Euro per le maggiori vendite coerentemente con la dinamica in ripresa della domanda conseguente alla ripresa dell'utilizzo del trasporto pubblico da parte dell'utenza passando da 31.878 migliaia di Euro dell'esercizio 2021 a 38.951 migliaia di Euro dell'esercizio corrente. In particolare si evidenzia che le maggiori vendite rispetto al 2021 sono principalmente afferenti ai biglietti (+3.622 migliaia di Euro) e agli abbonamenti (+3.417 migliaia di Euro).

Si registra invece una diminuzione dei servizi di noleggio principalmente relativi al bacino di Padova, per 534 migliaia di Euro.

Proventi da concessioni Aree di Servizio

I proventi da concessioni aree di servizio hanno beneficiato, oltre che dell'andamento positivo del traffico, anche del rinnovo di alcuni contratti, con condizioni economiche più favorevoli per la controllata MISE, comportando una crescita di 3.559 migliaia di Euro (3.093 migliaia di Euro se confrontato con l'esercizio 2021 pro-formato), registrando un aumento del 66,80% rispetto all'esercizio 2021 pro-formato.

Ricavi Movimentazione Terminal

I ricavi da movimentazione Terminal sono relativi alla controllata Malpensa Intermodale. La diminuzione di 443 migliaia di Euro rispetto all'esercizio 2021 è principalmente relativa ad un rallentamento dei flussi correlato a fattori esogeni sull'infrastruttura ferroviaria in Germania.

Ricavi Car sharing

I ricavi derivanti dal servizio di *sharing mobility* hanno registrato un incremento di 816 migliaia di Euro (+73,9%) in relazione all'incremento di fatturato sia nel segment *consumer* sia B2B.

Prestazioni fatturate

Le prestazioni fatturate diminuiscono in relazione ai servizi di trasporto passeggeri su gomma; in particolare i ricavi dei servizi in sub-affido dell'esercizio diminuiscono per effetto delle minori corse aggiuntive COVID - 19 effettuate rispetto all'esercizio precedente.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni – parti correlate

I ricavi delle vendite verso parti correlate aumentano di 14.234 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente; le variazioni più significative sono di seguito evidenziate.

Locazione materiale rotabile

I ricavi per la locazione di materiale rotabile aumentano di 3.510 migliaia di Euro principalmente per le variazioni di seguito commentate:

- maggiori ricavi sui convogli Caravaggio e Donizetti, per 3.840 migliaia di Euro, immessi in esercizio nel 2022;
- maggiori ricavi sui convogli TILO, per 2.840 migliaia di Euro, immessi in esercizio progressivamente dal mese di dicembre 2020;
- maggiori ricavi per noleggio locomotive DE520, per 223 migliaia di Euro;
- minori canoni, a seguito del rinnovo del contratto di noleggio operativo con Trenord dei convogli CSA, per 1.811 migliaia di Euro, e TAF, per 959 migliaia di Euro;
- minori ricavi a seguito dell'interruzione del contratto relativo ai convogli PESA, per 658 migliaia di Euro.

Contratto di Servizio gestione infrastruttura ferroviaria

Il corrispettivo del Contratto di Servizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria con Regione Lombardia diminuisce di 21.179 migliaia di Euro.

La variazione è determinata principalmente 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 venga corrisposto direttamente dalle imprese ferroviarie (che passa quindi da 2.363 migliaia di Euro a 23.633 migliaia di Euro, in aumento di 21.270 migliaia di Euro rispetto al 2021) e non più come corrispettivo del Contratto di Servizio.

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 già nel periodo dal 12 al 31 dicembre 2021 e ha comportato un incremento dei ricavi da accesso rete con una parallela riduzione della voce Contratto di Servizio, come sopra commentato.

Prestazioni fatturate

La voce include ricavi per prestazioni di *service* erogate a società partecipate dalla Capogruppo che aumentano per i maggiori canoni SAP.

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 7.761 migliaia di Euro rispetto ai 5.841 migliaia di Euro dell'esercizio 2021, per la maggiore effettuazione di corse straordinarie grazie all'evoluzione della pandemia che ha consentito un allentamento delle misure adottate delle Autorità per fronteggiare l'epidemia Covid-19.

Prestazioni progettazione e direzione lavori infrastruttura ferroviaria

La voce passa da 4.088 migliaia di Euro a 8.799 migliaia di Euro e comprende i riaddebiti a Regione Lombardia relativi alla progettazione e direzione lavori per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria. L'incremento del periodo è relativo alle attività di progettazione.

Car sharing

La voce “Contributo *Car sharing*”, invariata rispetto al precedente esercizio, evidenzia il corrispettivo dovuto da Regione Lombardia, come previsto nel Contratto di Servizio, a fronte del servizio erogato da FERROVIENORD attraverso la controllata E-Vai.

Prestazioni fatturate manutenzione Autostrade

La voce è relativa alle attività di progettazione e direzione lavori relativi alla manutenzione dell'infrastruttura autostradale effettuata in favore della collegata APL.

Per un'analisi più dettagliata dei ricavi per segmento di business, si rinvia al paragrafo 9 “Andamento economico segmenti di business” della Relazione sulla Gestione.

NOTA 34 CONTRIBUTI

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

Descrizione	2022	2021
Misure compensative mancati ricavi da traffico	7.717	11.887
Contributi in conto esercizio	1.782	1.280
Contributi copertura rincaro materie prime	3.542	—
Contributi rinnovo CCNL altre Regioni	501	583
Altri contributi	1.648	1.741
Contributi	15.190	15.491
Contributi in conto esercizio Regione Lombardia	4.574	4.604
Contributi rinnovo CCNL Regione Lombardia	1.644	1.613
Misure compensative mancati ricavi da traffico	530	1.613
Altri contributi Regione Lombardia	1.822	1.797
Contributi verso parti correlate (Nota 49)	8.570	9.627
Totale	23.760	25.118

Misure compensative mancati ricavi da traffico

La voce contributi diminuisce di 4.170 migliaia di Euro principalmente in relazione alla contabilizzazione delle misure compensative introdotte dalla Legge 17 Luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto “Decreto Rilancio”) come successivamente integrate e/o modificate, dalla Legge 13 ottobre 2020, n.126 (art. 44, cosiddetto “Decreto Agosto”), dalla Legge 18 dicembre 2020, n.176 (art. 22ter, cosiddetto “Decreto Ristori Bis”) e dalla Legge 21 maggio 2021, n. 69 (art. 29, cosiddetto “Decreto Sostegni”), a parziale compensazione dei minori ricavi da traffico contabilizzati in relazione alle misure restrittive adottate per il contenimento delle diffusione del virus COVID-19, pari a 7.717 migliaia di Euro, oltre la quota erogata da Regione Lombardia, pari a 530 migliaia di Euro.

Contributi copertura rincaro materie prime

La voce comprende:

- i contributi “fondo carburante TPL” relativi ai contributi destinati con i Decreti Legge 115,144 e 179 del 2022 a copertura dell'incremento costi carburanti dovuti alla crisi del

- comparto energetico a seguito del conflitto russo-ucraino, cui beneficiano le aziende del trasporto pubblico locale, valevole per il II e III quadrimestre 2022;
- i contributi derivanti dal credito d'imposta sul metano per 1.404 migliaia di Euro;
 - i contributi derivanti dal credito d'imposta per i maggiori oneri relativi all' energia elettrica sostenuti nell'esercizio per 438 migliaia di Euro.

Al netto di tale effetto gli altri contributi verso terzi rimangono sostanzialmente invariati.

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 dell'esercizio 2022.

Altri contributi Regione Lombardia

Tale voce si riferisce principalmente ai contributi ricevuti per l'acquisto di treni ad alta frequentazione (950 migliaia di Euro) ed autobus (536 migliaia di Euro), per la ristrutturazione della stazione di Milano Cadorna (146 migliaia di Euro), per il contributo di cui alla L. R. 12/88 per la realizzazione di parcheggi in diverse stazioni sulla tratta Bovisa – Saronno (121 migliaia di Euro), nonché per la realizzazione del museo “La Civiltà di Golasecca” (69 migliaia di Euro).

Informazioni previste dall'articolo 1, commi 125 e seguenti, della legge 124/2017

Per quanto concerne le informazioni richieste dall'articolo 1, commi 125 e seguenti, della legge 124/2017, nella tabella che segue si riportano le somme che sono state percepite da pubbliche amministrazioni nel corso dell'esercizio 2022 e gli accrediti al conto economico delle quote di competenza dei contributi con le modalità enunciate nel principio contabile contributi pubblici e dei corrispettivi riconosciuti dagli Enti concedenti delle concessioni autostradali e ferroviarie:

Società	Soggetto Erogante	Oggetto	Importo Incassato 2022	Importo Competenza 2022
FNM	Regione Lombardia	Progetto Museale - La Civiltà di Golasecca		68.964
FNM	Ministero dell'Economia e delle Finanze	Bonus Facciata		49.049
FERROVIENORD	Regione Lombardia	L.R. 12/88 Contributo Parcheggi	—	121.066
FERROVIENORD	Regione Lombardia	Contributi Copertura Rinnovi CCNL	434.113	434.113
FERROVIENORD	Regione Lombardia	Contratto di Servizio	68.149.335	65.243.923
FERROVIENORD	Regione Lombardia	Contratto di Servizio - Materiale Rotabile Finanziato	326.747.699	428.084.799
FERROVIENORD	Regione Lombardia	Contratto di Programma	45.130.902	49.004.081
FERROVIENORD	Altri	Contratto di Programma	17.073.652	14.911.743
FERROVIENORD	Ministero Economia e Finanze	Tax Credit Energia	—	371.915
FERROVIENORD	Ministero Economia e Finanze	Bonus Facciate	—	27.050
FNMA	Ministero Sviluppo Economico	Contributi Decreto Rilancio Integrazione ricavi	409.017	731.448
FNMA	Ministero Sviluppo Economico	Contributi Decreto Rilancio Corse aggiuntive	290.660	322.930
ATV	Ministero Sviluppo Economico	Contributi c/investimenti DGR 1123/2021, DGR 16252/2021, DGR 826/2020	2.762.255	—
ATV	Ministero Economia e Finanze	Tax Credit Energia	—	1.470.573
ATV	Ministero Sviluppo Economico	Contributi Decreto Rilancio Integrazione ricavi	—	3.316.909
ATV	ULSS 9 Verona	Contributi Formazione ATV	19.014	—
Malpensa Intermodale	Ministero Sviluppo Economico	Investimenti INDUSTRIA 4.0	35.192	—
La Linea	Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali	Contributi Art. 1 co. 306-308 DL 178/2020	90.671	
MISE	Anas S.p.A.	Viabilità di accesso al Nuovo Polo fieristico di Rho-Però. Svincolo Tratto A - Interventi di 1° e 2° fase	33.753.439	33.753.439
MISE	Regione Lombardia	Riqualificazione svincolo di Lambrate della Tangenziale Est e completamento viabilità di accesso al Centro Intermodale di Segrate	38.638.396	38.638.396
MISE	MIMS - SVCA	Riqualificazione con caratteristiche autostradali della S.P. 46 Rho-Monza - lotto 2: Variante di attraversamento ferroviario in sotterraneo della linea Milano-Saronno	41.765.791	41.765.791
MISE	MIMS	Sistema di monitoraggio dinamico per il controllo di manufatti	901.022	901.022

NOTA 35 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, nell'esercizio 2022, è stato pari a 110.432 migliaia di Euro, rispetto ai 105.997 migliaia di Euro dell'esercizio precedente e si riferisce ad interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria per 70.738 migliaia di Euro (63.000 migliaia di Euro nel 2021) e interventi per infrastruttura autostradale per 39.694 migliaia di Euro (42.997 migliaia di Euro nel 2021).

La voce comprende inoltre i 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 5.244 migliaia di Euro e 3.140 migliaia di Euro (2.503 migliaia di Euro e 2.606 migliaia di Euro nel 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 425.665 migliaia di Euro.

NOTA 36 ALTRI PROVENTI

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

Descrizione	2022	2021
Proventi gestione infrastruttura autostradale	6.237	3.798
Prestazione di servizi	3.450	3.312
Canoni attivi di locazione	2.906	1.718
Vendita materiali magazzino	2.877	2.563
Recupero costi	1.752	978
Recupero accisa gasolio	1.241	1.153
Indennizzi assicurativi	997	492
Multe e penalità	942	558
Plusvalenza su attività materiali	660	616
Sopravvenienze	476	1.185
Rilascio fondo svalutazione crediti	194	—
Rilascio fondi rischi ed oneri	—	951
Altri proventi	94	88
Altri Proventi	21.826	17.412
Proventi diversi con parti correlate	8.502	8.720
Altri proventi verso parti correlate (Nota 49)	8.502	8.720
Totale	30.328	26.132

Gli Altri proventi aumentano di 4.196 migliaia di Euro rispetto all'esercizio comparativo 2021, per l'apporto di MISE al consolidato, nell'esercizio 2021 non sono inclusi gli altri proventi relativi al periodo 1° gennaio – 26 febbraio 2021, pari a 1.223 migliaia di Euro, oltre che per le seguenti variazioni:

Proventi gestione infrastruttura autostradale

La voce è riferita ai recuperi costi di gestione delle barriere Agrate e Terrazzano, ai recuperi delle spese di manutenzione delle aree di servizio e ai proventi di gestione della rete interconnessa.

I proventi nell'esercizio aumentano, per 2.439 migliaia di Euro, in relazione all'andamento del traffico e per i maggiori recuperi previsti dai nuovi contratti sottoscritti con le sub concessionarie.

Vendita materiali di magazzino

La voce "vendita materiali di magazzino" è riferita a cessioni di materiale obsoleto non più utilizzabile per attività di manutenzione e risulta in aumento di 1.188 migliaia di Euro.

Indennizzi assicurativi

Nel corso dell'esercizio sono stati rilevati maggiori indennizzi assicurativi per 505 migliaia di Euro.

Rilascio fondo svalutazione crediti

A seguito del venir meno del rischio di inesigibilità di crediti svalutati nell'esercizio precedente è stato rilasciato il relativo fondo per 194 migliaia di Euro (Nota 17).

Proventi diversi con parti correlate

La voce comprende le prestazioni erogate dal Gruppo alle società in *joint venture*, in linea con l'esercizio precedente, oltre al recupero dei costi per le attività di Progettazione e Direzione Lavori

sull'infrastruttura ferroviaria svolte tramite finanziamento di Regione Lombardia sostenute per interventi di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria e di rinnovo del materiale rotabile.

La voce comprende inoltre la plusvalenza relativa alla cessione del ramo di azienda della controllata MISE Engineering ad APL, per 874 migliaia di Euro.

In data 18 maggio 2022 Autostrada Pedemontana Lombarda e la controllata Milano Serravalle Engineering hanno sottoscritto una "Lettera d'intenti" con l'obiettivo di delineare un percorso negoziale funzionale alla possibile implementazione dell'operazione di acquisizione da parte di Autostrada Pedemontana Lombarda, di un ramo d'azienda facente capo alla controllata Milano Serravalle Engineering, a fronte della corresponsione di un corrispettivo da determinarsi tramite perizia. Il 16 dicembre 2022 è intervenuta, fra le parti, la sottoscrizione di un contratto con oggetto la "cessione del Ramo d'Azienda". Il corrispettivo del Ramo è stato determinato tramite perizia di stima effettuata da un perito indipendente e che ha attribuito allo stesso, alla data del 31 maggio 2022 un valore complessivo pari a euro 258.590. Tale importo è stato assoggettato ad un meccanismo di conguaglio prezzo, concordato fra le parti che, fermo il valore dell'Avviamento, è andato a considerare il valore netto contabile del Ramo d'azienda alla data di efficacia dell'Atto definitivo.

Il 31 gennaio 2023, nel rispetto delle tempistiche contrattuali, è stata trasmessa una situazione patrimoniale di conguaglio al 16 dicembre 2022. Il successivo 27 febbraio 2023, le parti hanno sottoscritto l'atto per cristallizzare il perimetro del Ramo d'Azienda e accertamento del conguaglio del prezzo, divenendo pienamente efficace l'operazione sulla base dei valori al 16 dicembre 2022.

NOTA 37 MATERIE PRIME, MATERIALI DI CONSUMO E MERCI UTILIZZATE

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

Descrizione	2022	2021
Carburante, di cui:		
<i>ATV S.r.l.</i>	14.505	7.692
<i>FNM Autoservizi S.p.A.</i>	3.253	2.071
<i>La Linea S.p.A.</i>	1.639	2.053
<i>Martinibus</i>	464	
<i>Malpensa Intermodale</i>	138	148
Totale Carburante	19.999	11.964
Altri Costi per materiali, di cui:		
<i>FERROVIENORD S.p.A.</i>	10.349	5.564
<i>ATV S.r.l.</i>	3.291	3.735
<i>Milano Serravalle - Milano Tangenziali</i>	1.916	1.451
<i>FNM Autoservizi S.p.A.</i>	800	1.113
<i>La Linea S.p.A.</i>	125	61
<i>Malpensa Intermodale</i>	39	
Totale Altri costi per materiali	16.520	11.924
Totale	36.519	23.888

La voce aumenta rispetto all'esercizio 2021 in particolare per quanto relativo ai consumi di 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 per i maggiori servizi effettuati.

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

- i costi per gasolio da trazione, pari a 7.534 migliaia di Euro, sono in aumento per 1.797 migliaia di Euro rispetto a quelli dell'esercizio 2021 (5.737 migliaia di Euro) per effetto del maggior costo medio (pari a 1,391 Euro/litro rispetto a 1,1 Euro/litro del 2021);
- i costi per metano di trazione, pari a 6.495 migliaia di Euro, sono in aumento per 4.461 migliaia di Euro rispetto a quelli dell'esercizio 2021 (2.034 migliaia di Euro) per effetto del maggior costo medio (pari a 1,087 Euro/m³ rispetto a 0,368 Euro/m³ del 2021).

Per quanto concerne i costi di FNM Autoservizi, i costi per gasolio di trazione, pari a 3.253 migliaia di Euro, aumentano per 1.182 migliaia di Euro rispetto a quelli dell'esercizio 2021 (2.071 migliaia di Euro) per effetto dei maggiori volumi di produzione (da 5,066 milioni bus km a 5,445 milioni bus km), del maggior costo medio (pari a 1,46 Euro/litro rispetto a 1,14 Euro/litro del 2021), oltre che per l'incremento dei consumi medi (2,46 km/litro rispetto a 2,45 km/litro del 2021).

La variazione dell'esercizio attribuibile a FERROVIENORD, pari a 4.785 migliaia di Euro, è ascrivibile ai maggiori consumi effettuati per materiali utili ai lavori di manutenzione rispetto all'esercizio comparativo.

Si rimanda alla Nota 4 per le considerazioni sul processo estimativo dell'obsolescenza del magazzino.

NOTA 38 COSTI PER SERVIZI

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

Descrizione	2022	2021
Manutenzione infrastruttura autostradale	40.434	36.754
Prestazioni di terzi - Manutenzioni	14.461	14.326
Prestazioni varie di terzi	13.870	7.746
Utenze	13.489	8.609
Costi per subbafidi di servizi TPL gomma	11.987	13.044
Gestione Infrastruttura autostradale	7.728	6.489
Spese per i dipendenti	7.558	6.424
Assicurazioni	6.270	4.687
Spese di pulizia	4.578	4.310
Consulenze	5.159	3.644
Spese commerciali	3.437	2.253
Spese di vigilanza	3.221	3.289
Prestazioni di terzi - Manutenzioni autobus	2.849	2.918
Costi di informatica	1.758	1.613
Gestione immobili	1.692	1.077
Gestione automezzi	1.548	1.513
Spese legali, notarili e giudiziarie	1.367	1.003
Collaborazioni coordinate e continuative	1.232	435
Prestazioni di terzi - Manutenzioni materiale rotabile	822	451
Accantonamento fondo rischi ed oneri	1.892	3.311
Altri oneri	6.099	4.812
Costi per consulenze non ordinarie		1.808
Costi per servizi	151.451	130.516
Costi per servizi parti correlate	10.455	9.113
Costi per servizi verso parti correlate (Nota 49)	10.455	9.113
Totale	161.906	139.629

Costi per servizi - terzi

I Costi per servizi verso terzi evidenziano un incremento netto rispetto all'esercizio 2021 di 20.935 migliaia di Euro, per l'apporto di MISE al consolidato - nell'esercizio 2021 non sono inclusi i costi per servizi relativi al periodo 1° gennaio – 26 febbraio 2021 - pari a 6.300 migliaia di Euro, oltre che per quanto di seguito descritto:

- incremento, pari a 6.124 migliaia di Euro, per spese di progettazione, direzione lavori e coordinamento sicurezza affidati a terzi, di cui 4.583 migliaia di Euro per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e 1.044 migliaia di Euro per la manutenzione dell'infrastruttura autostradale;
- incremento, pari a 4.239 migliaia di Euro, dei costi per utenze per il rincaro prezzi;
- incremento delle spese per dipendenti, in particolare viaggi e trasferte e medicina preventiva, per 845 migliaia di Euro;
- incremento degli oneri assicurativi per i rinnovi delle polizze a condizioni economiche più onerose, per 1.440 migliaia di Euro;
- incremento delle spese commerciali e di provvigioni a terzi per 1.184 migliaia di Euro, in relazione alle maggiori spese pubblicitarie effettuate nell'esercizio;

- incremento, per 408 migliaia di Euro, degli oneri di esazione relativi all'incremento del traffico;
- decremento, pari a 1.057 migliaia di Euro, dei subaffidi di autoservizi a terzi in relazione ai minori servizi aggiuntivi effettuati nel periodo.

La voce "Manutenzione infrastruttura autostradale" comprende accantonamenti al fondo di rinnovo per 19.797 migliaia di Euro e utilizzi del fondo di rinnovo per 14.075 migliaia di Euro.

L'accantonamento fondo di rinnovo rappresenta la quota accantonata nell'esercizio al fine di rendere congruo l'ammontare del fondo di rinnovo. La quota accantonata viene valorizzata tenendo conto delle manutenzioni programmate nonché della progressione del piano degli investimenti, come prevede il Piano Economico Finanziario.

L'utilizzo fondo di rinnovo rappresenta le spese sostenute nell'esercizio per il ripristino dei beni in concessione, ricompresi nella voce manutenzione beni in concessione, coperte con il fondo di rinnovo precedentemente accantonato.

Infine, l'onere non ricorrente pari a 1.808 migliaia di Euro dell'esercizio 2021, è da attribuirsi agli oneri relativi a consulenze per progetti di sviluppo.

Costi per servizi – parti correlate

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 aumentano per 933 migliaia di Euro, al netto del consolidamento di MISE pari a 409 migliaia di Euro, per i maggiori servizi informatici.

NOTA 39 COSTI PER IL PERSONALE

La composizione del costo del personale è così rappresentata:

Descrizione	2022	2021
Salari e stipendi	117.288	109.302
Contributi previdenziali	31.717	32.203
Accantonamento al fondo previdenza integrativa	8.115	7.329
Accantonamento al fondo CCNL	835	2.073
Trattamento di quiescenza	1.923	943
Accantonamento debito per TFR	273	379
Altri costi	3.083	2.401
Recupero costi del personale	(1.126)	(1.174)
Totale	162.108	153.456

I costi del personale evidenziano un incremento netto complessivo di 8.652 migliaia di Euro, principalmente per l'apporto di MISE del primo bimestre, non presente nell'esercizio 2021, pari a 7.515 migliaia di Euro.

La voce "Trattamento di quiescenza" include gli incentivi all'esodo, definiti a seguito della procedura di licenziamento collettivo formalizzato con l'accordo siglato il 20 luglio 2022 tra le rappresentanze sindacali e la controllata MISE. L'accordo prevede la risoluzione consensuale

volontaria da parte di dipendenti da esercitare entro la fine dell'esercizio 2022, previa corresponsione di un incentivo.

Il CCNL Autoferrotranvieri si applica a tutti i dipendenti del Gruppo, con le seguenti eccezioni: ai dipendenti di MISE si applica il CCNL Società e Consorzi Autostrade e Trafori; ai dipendenti di E-Vai ed agli impiegati di La Linea si applica il CCNL Commercio; ai dipendenti di Martini Bus si applica il CCNL Autorimesse; e ai dirigenti si applica il contratto dei dirigenti delle aziende industriali.

Si riporta di seguito indicazione del numero medio dei dipendenti per categoria:

Numero medio dipendenti per categoria	2022	2021
Dirigenti	51	47
Quadri	175	170
Impiegati	602	600
Operai	1.981	2.025
Totale	2.809	2.842

NOTA 40 AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI

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

Descrizione	2022	2021
Ammortamenti materiali	35.866	33.934
Ammortamenti immateriali	42.586	35.634
Ammortamento diritto d'uso	7.651	6.632
Svalutazione Immobili, impianti e macchinari	233	880
Svalutazione Attività immateriali	48	—
Svalutazione diritto d'uso	2.957	—
<i>Impairment Goodwill</i>	2.714	913
Ammortamenti e svalutazioni	92.055	77.993

Si rimanda alla Nota 4 in merito alla natura dei processi estimativi connessi a tale voce.

Ammortamenti materiali

La voce, in aumento di 1.932 migliaia di Euro, deriva dall'incremento degli ammortamenti in materiale rotabile per l'immissione in servizio di nuove flotte.

Ammortamenti immateriali

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali risente dell'ammortamento del corpo autostradale che essendo bene devolvibile è classificato nelle immobilizzazioni immateriali.

Ammortamento diritto d'uso

L'ammortamento del diritto d'uso aumenta per effetto della sottoscrizione dei nuovi contratti dell'esercizio oltre che per il consolidamento di MISE dal 26 febbraio 2021.

Svalutazione Immobilizzazioni Materiali

L'importo è interamente attribuibile alla svalutazione di manutenzione capitalizzata sui treni.

Svalutazione diritto d'uso

La svalutazione è relativa ai diritti d'uso della controllata E-Vai.

Impairment Goodwill

Per commenti alla voce in analisi si rinvia a quanto illustrato alla Nota 8.

NOTA 41 SVALUTAZIONI DI ATTIVITA' FINANZIARIE

La voce accoglie gli importi relativi agli accantonamenti a fondo svalutazione crediti, per 506 migliaia di Euro, e le svalutazioni effettuate sulle attività contrattuali, pari a 1.155 migliaia di Euro. Nell'esercizio comparativo 2021 era stata rilevata la svalutazione di crediti relativi a commesse finanziate per 3.158 migliaia di Euro.

NOTA 42 ALTRI COSTI OPERATIVI

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

Descrizione	2022	2021
Canone di concessione	28.019	22.155
Accantonamento fondo rischi e oneri	15.788	13.682
Imposte e tasse	2.170	1.762
Sopravvenienze passive	840	757
Multe, penalità e transazioni	733	464
Minusvalenze su attività materiali	66	262
Perdite su crediti	29	70
Rilascio fondi rischi e oneri	(855)	
Rilascio fondi rischi e oneri non ricorrente		(2.237)
Altri oneri	3.153	2.825
Altri costi operativi	49.943	39.740
Altri costi operativi	104	190
Altri costi operativi verso parti correlate (Nota 49)	104	190
Totale	50.047	39.930

La variazione negli altri costi operativi evidenzia un incremento netto rispetto all'esercizio 2022 di 10.117 migliaia di Euro, principalmente per l'apporto di MISE, pari a 3.309 migliaia di Euro, ed è di seguito analizzata.

La voce "Canone di concessione" è riferita ai canoni di concessione autostradale. L'esercizio 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 2.763 migliaia di Euro per effetto della variazione dei ricavi da pedaggio e dall'andamento del traffico.

Accantonamento fondo rischi e oneri

Tale voce 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 nell'esercizio 2021 e 2022. Nel corso dell'esercizio 2022 sono stati consegnati:

- 20 convogli ad alta capacità (EMU), a configurazione lunga, tipologia “Caravaggio”;
- 6 convogli ad alta capacità (EMU), a configurazione corta, tipologia “Caravaggio”;
- 16 convogli (EMU) tipologia “Donizetti”;
- 5 convogli tipologia "Colleoni".

Il rilascio fondo rischi ed oneri non ricorrenti, presente nell'esercizio 2021, è interamente attribuibile al rilascio del fondo stanziato in precedenti esercizi per il contenzioso con l’Agenzia delle Dogane descritto al paragrafo 13 della Relazione sulla gestione, cui si rimanda.

Altri oneri

La voce include contributi associativi per 1.852 migliaia di Euro (1.312 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021).

NOTA 43 PROVENTI FINANZIARI

I proventi finanziari sono maturati come riportato nella seguente tabella:

Descrizione	2022	2021
Provento da attualizzazione fondi	4.171	—
Conti correnti bancari e depositi	151	76
Plusvalenza da cessione	80	—
Altri proventi finanziari	659	430
Proventi finanziari	5.061	506
Valutazione di partecipazioni in altre imprese	—	199
Altri proventi finanziari	3.647	2.213
Proventi finanziari verso parti correlate (Nota 49)	3.647	2.412
Totale	8.708	2.918

Provento da attualizzazione fondi

Il provento è attribuibile alla modifica del tasso di attualizzazione del fondo manutenzione ciclica, per 2.492 migliaia di Euro, e del fondo di rinnovo dell'infrastruttura autostradale, per 1.679 migliaia di Euro.

Plusvalenza da cessione

La plusvalenza da cessione verso terzi è relativa alla cessione della partecipazione in Confederazione Autostrade S.p.A. avvenuta in data 28 giugno 2022, descritta alla Nota 10.

Conti correnti bancari e depositi

I proventi finanziari su conti correnti bancari e depositi sono aumentati di 76 migliaia di Euro in relazione alla minore disponibilità e al minor tasso medio di remunerazione che passa dallo 0,019% allo 0,045% del 2022.

Valutazione di partecipazioni in altre imprese

Il provento deriva dalla valutazione della partecipazione in Società di Progetto Brebemi per adeguarla all'offerta di acquisto ricevuta (Nota 21).

Altri proventi finanziari

La voce è relativa ai proventi finanziari derivanti dai contratti di finanziamento tra FNM e la partecipate Busforfun e tra MISE e le società partecipate APL, S.A.Bro.M. e Tangenziale Esterna (Nota 11).

NOTA 44 ONERI FINANZIARI

Gli oneri finanziari sono maturati su:

Descrizione	2022	2021
Oneri finanziari su prestito obbligazionario	6.314	1.245
Oneri finanziari su finanziamenti	4.297	10.856
Attualizzazione fondo rinnovo	777	634
Contratti passivi di leasing	443	322
Oneri finanziari da valutazione a fair value a conto economico	196	
TFR (Nota 29)	259	93
<i>Up front fees, extention fees</i> e oneri accessori <i>Bridge Loan</i> non ricorrente		8.602
Commissioni di mancato utilizzo finanziamenti		18
Altri oneri finanziari	264	119
Oneri finanziari	12.550	21.889
Oneri finanziari verso parti correlate	151	399
Svalutazioni Partecipazioni in altre imprese	40	
Oneri finanziari adeguamento credito finanziario non ricorrente		2.012
Oneri finanziari c/c di corrispondenza	22	2
Contratti passivi di leasing	1	1
Oneri finanziari verso parti correlate (Nota 49)	214	2.414
Totale	12.764	24.303

Oneri finanziari su prestito obbligazionario

La voce accoglie gli oneri finanziari relativi al prestito obbligazionario (Nota 24) 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 relativi a:

- 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 185 migliaia di Euro;
- finanziamenti sottoscritti da MISE, per un importo totale di 4.263 migliaia di Euro (4.362 migliaia di Euro nel 2021), la voce comprende gli interessi di competenza maturati sui finanziamenti a lungo sia a breve termine, comprensiva della quota capitalizzata nelle attività immateriali relative ai beni in concessione, pari a 1.577 migliaia di Euro, e del differenziale negativo IRS relativo ai contratti di copertura finanziaria pari a 1.457 migliaia di Euro.

Nell'esercizio precedente la voce comprendeva inoltre gli oneri finanziari derivanti dal:

- finanziamento *Bridge* a breve termine di importo pari a 620 milioni di Euro sottoscritto in data 28 gennaio 2021 e rimborsato in data 20 ottobre 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, all'1,75% per il periodo 1 luglio – 20 ottobre, pari a 6.217 migliaia di Euro;
- finanziamento sottoscritto dalla Capogruppo in data 7 agosto 2018, ed utilizzato solo per la linea *Term Loan Facility*, calcolati al tasso di interesse contrattuale pari a Euribor 6 mesi + *spread* dell'1,3%, pari complessivamente a 53 migliaia di Euro. Contestualmente alla sottoscrizione del finanziamento *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.

Up front fee, extension fee e oneri accessori non ricorrenti

La voce accoglieva gli oneri finanziari relativi alle *upfront fee* (6.729 migliaia di Euro), *extension fee* (930 migliaia di Euro) e oneri accessori (943 migliaia di Euro) relativi al finanziamento *Bridge* a breve termine di importo pari a 620 milioni di Euro sottoscritto dalla Capogruppo 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.

Contratti passivi di leasing

I contratti passivi di leasing sono attribuibili all'applicazione dell'IFRS 16.

Oneri finanziari adeguamento credito finanziario non ricorrente

In applicazione delle previsioni dell'IFRS 9, a seguito del rinvio della data prevista di rimborso, dal 2044 al 2053 del finanziamento verso APL di nominali Euro 150.000 migliaia di Euro, nell'esercizio 2021 era stato aggiornato il calcolo del costo ammortizzato, che tiene conto del tasso (6,89%) e della differente durata, che ha comportato una rettifica del credito finanziario iscritto per 2.012 migliaia di Euro.

NOTA 45 RISULTATO NETTO DELLE SOCIETÀ VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

La voce del risultato delle società valutate con il metodo del patrimonio netto al 31 dicembre 2022 ed al 31 dicembre 2021 è così composta:

Descrizione	2022	2021	Variazione
Trenord Srl *	(3.553)	57	(3.610)
Autostrada Pedemontana Lombarda	(402)	901	(1.303)
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. **	(1.383)	(1.496)	113
NORD ENERGIA SpA ***	1.705	2.068	(363)
DB Cargo Italia Srl	2.774	2.356	418
Omnibus Partecipazioni Srl ****	1.711	1.938	(227)
NordCom SpA	231	453	(222)
Busforfun.Com S.r.l.	(4)	(550)	546
Sportit S.r.l.	(262)	(9)	(253)
Risultato società valutate a Patrimonio Netto	817	5.718	(4.901)

* include il risultato di TILO SA

** include il risultato di Tangenziale Esterna S.p.A.

*** include il risultato di CMC MeStA SA

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

Si riporta di seguito il dettaglio del conto economico dell'esercizio 2022 per le società in *joint venture e collegate*:

Importi in migliaia di Euro	Trenord Srl	NordCom SpA	Busforfun.com Srl	Nord Energia SpA	Omnibus Partecip. Srl	DB Cargo Italia S.r.l.	Sportit S.r.l.	Autostrada Pedemontana Lombarda	Tangenziali esterne di Milano SpA	2022
Ricavi delle vendite e prestazioni	781.027	20.540	4.593	7.263	—	75.681	—	53.164	—	942.268
Contributi	—	97	—	—	—	4.413	—	—	—	4.510
Altri proventi	50.914	138	379	—	72	3.937	8.740	3.335	129	67.644
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	831.941	20.775	4.972	7.263	72	84.031	8.740	56.499	129	1.014.422
Mat.prima, materiali di consumo e merci utilizzate	(35.201)	(435)	(100)	—	—	(1.211)	(3)	(283)	—	(37.233)
Costi per servizi	(350.799)	(10.423)	(4.204)	(3.492)	(227)	(38.424)	(7.374)	(21.875)	(506)	(437.324)
Costi per il personale	(284.084)	(5.432)	(731)	(107)	(213)	(27.463)	(721)	(8.243)	(126)	(327.120)
Ammortamenti e svalutazioni	(175.017)	(3.366)	(361)	(392)	—	(7.026)	(281)	(2.718)	—	(189.161)
Altri costi operativi	(2.021)	(59)	(103)	(4)	(3)	(366)	(1.110)	(5.199)	(16)	(8.881)
TOTALE COSTI	(847.122)	(19.715)	(5.499)	(3.995)	(443)	(74.490)	(9.489)	(38.318)	(648)	(999.719)
RISULTATO OPERATIVO	(15.181)	1.060	(527)	3.268	(371)	9.541	(749)	18.181	(519)	14.703
Proventi finanziari	152	6	—	—	—	96	—	14	—	268
Oneri finanziari	(3.298)	(64)	(125)	(4)	—	(111)	(10)	(20.739)	—	(24.351)
RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA	(3.146)	(58)	(125)	(4)	—	(15)	(10)	(20.725)	—	(24.083)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	200	—	—	498	3.793	—	—	—	(5.615)	(1.124)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	(18.127)	1.002	(652)	3.762	3.422	9.526	(759)	(2.544)	(6.134)	(10.504)
Imposte sul reddito	11.024	(230)	—	(920)	—	(2.590)	—	1.407	—	8.691
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(7.103)	772	(652)	2.842	3.422	6.936	(759)	(1.137)	(6.134)	(1.813)

Importi in migliaia di Euro	Trenord Srl	NordCom SpA	Busforfun.com Srl	Nord Energia SpA	Omnibus Partecip. Srl	DB Cargo Italia S.r.l.	Sportit S.r.l.	Autostrada Pedemontana Lombarda	Tangenziali esterne di Milano SpA	2021
Ricavi delle vendite e prestazioni	649.707	18.746	1.140	9.974	—	65.870	255	25.857	—	771.549
Contributi	—	—	—	—	—	4.701	—	—	—	4.701
Altri proventi	116.093	357	—	—	73	3.361	—	2.018	101	122.003
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	765.800	19.103	1.140	9.974	73	73.932	255	27.875	101	898.253
Mat.prima, materiali di consumo e merci utilizzate	(32.782)	(194)	—	—	—	(876)	—	(108)	—	(33.960)
Costi per servizi	(309.816)	(9.212)	(1.389)	(5.691)	(178)	(31.430)	(229)	(3.589)	(398)	(361.932)
Costi per il personale	(270.656)	(5.227)	(287)	(105)	(183)	(27.293)	(22)	(6.564)	(100)	(310.437)
Ammortamenti e svalutazioni	(177.468)	(3.488)	587	(593)	—	(5.880)	(10)	(10.880)	—	(197.732)
Altri costi operativi	(1.080)	(75)	—	(4)	(2)	(299)	(20)	(3.767)	(14)	(5.261)
TOTALE COSTI	(791.802)	(18.196)	(1.089)	(6.393)	(363)	(65.778)	(281)	(24.908)	(512)	(909.322)
RISULTATO OPERATIVO	(26.002)	907	51	3.581	(290)	8.154	(26)	2.967	(411)	(11.069)
Proventi finanziari	782	—	—	1	—	106	—	12	—	901
Oneri finanziari	(1.782)	(75)	—	(41)	—	(90)	(1)	(10.377)	—	(12.366)
RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA	(1.000)	(75)	—	(40)	—	16	(1)	(10.365)	—	(11.465)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	237	—	—	912	4.249	—	—	—	—	5.398
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	(26.765)	832	51	4.453	3.959	8.170	(27)	(7.398)	(411)	(17.136)
Imposte sul reddito	26.878	(119)	—	(1.006)	—	(2.279)	—	1.311	—	24.785
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO	113	713	51	3.447	3.959	5.891	(27)	(6.087)	(411)	7.649

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per l'analisi dell'andamento delle partecipazioni in *joint venture* e degli eventi che hanno inciso sulla redditività della partecipata e sulla situazione patrimoniale e finanziaria della partecipata Trenord e APL (paragrafo 9.5).

NOTA 46 IMPOSTE SUL REDDITO

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in esame.

Descrizione	2022			2021		
	Totale	IRES	IRAP	Totale	IRES	IRAP
Correnti	(26.563)	(21.404)	(5.159)	(18.592)	(14.582)	(4.010)
Robin Tax	—	—	—	(496)	(496)	—
Imposte esercizi precedenti	(96)	(96)	—	293	293	—
Anticipate/Differite	(1.611)	(1.953)	342	1.651	1.651	—
Totale	(28.270)	(23.453)	(4.817)	(17.144)	(13.134)	(4.010)

Le imposte correnti aumentano di 7.971 migliaia di Euro in relazione al maggior imponibile fiscale conseguito dal Gruppo nell'esercizio.

Riconciliazione tra aliquota IRES ordinaria e aliquota effettiva:

Descrizione	2022	2021
Aliquota IRES applicabile	24,00 %	24,00 %
Contributi di esercizio non tassati	-1,02 %	-1,57 %
Robin TAX	0,00 %	0,82 %
Altre variazioni	1,47 %	3,79 %
Deduzione ACE	-0,81 %	-1,85 %
IRAP deducibile	-0,19 %	-0,08 %
Imposte differite	2,00 %	-2,74 %
Aliquota effettiva	24,45 %	22,38 %

NOTA 47 RISULTATO DA OPERAZIONI DISCONTINUE

Non si sono rilevate operazioni discontinue, come nell'esercizio 2022.

NOTA 48 UTILE PER AZIONE

L'utile per azione è calcolato dividendo il risultato attribuibile agli azionisti del Gruppo per il numero medio ponderato delle azioni ordinarie emesse, escludendo da tale computo le eventuali azioni proprie acquistate, non essendoci in essere piani di *stock option*.

Descrizione	2022	2021
Utile attribuibile agli azionisti della controllante in unità di euro	68.476.000	40.875.000
Numero medio ponderato delle azioni	434.902.568	434.902.568
Utile per azione base in centesimi di euro	0,16	0,09

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

NOTA 49 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

FNM è controllata dalla Regione Lombardia che detiene il 57,57%. Il 14,74% è detenuto da Ferrovie dello Stato S.p.A. e il rimanente è quotato al mercato Standard Classe 1 della Borsa di Milano.

Pertanto tutte le transazioni avvenute con la Regione Lombardia vengono riepilogate nell'ambito delle Parti Correlate; in questo ambito rientrano inoltre le transazioni avvenute con società sulle quali il Gruppo esercita un controllo congiunto e con società collegate.

Ai sensi del art. 2427, comma 1 n. 22-*quinquies e sexies* del Codice civile, si rileva che Regione Lombardia, in applicazione dell'allegato 4/4 al D.Lgs. 118/2011, recante il principio contabile applicato concernente il Bilancio Consolidato, ha provveduto a ricomprendere dal Bilancio Consolidato 2018 i propri enti, aziende e organismi strumentali e le società controllate e partecipate, includendo quindi anche il Gruppo FNM.

Di seguito viene illustrata l'entità delle transazioni avvenute con Parti Correlate:

Descrizione	Note	31/12/2022			31/12/2021		
		Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
			Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
STATO PATRIMONIALE							
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato non correnti	11	57.316	56.316	98,3 %	53.120	52.119	98,1 %
Altri crediti non correnti	18	3.542	7	0,2 %	1.918	7	0,4 %
Crediti commerciali	17	152.964	70.529	46,1 %	133.067	62.917	47,3 %
Altri crediti correnti	18	149.490	25.566	17,1 %	123.012	17.968	14,6 %
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato correnti	11	1.174	481	41,0 %	862	329	38,2 %
Crediti per investimenti finanziati	13	249.333	247.336	99,2 %	138.061	136.064	98,6 %
Debiti per investimenti finanziati	25	12.587	6.763	53,7 %	12.581	6.759	53,7 %
Passività per leasing	24	18.029	20	0,1 %	22.793	106	0,5 %
Altre passività non correnti	27	31.095	10.075	32,4 %	25.901	8.433	32,6 %
Debiti finanziari correnti	24	35.679	30.586	85,7 %	67.441	39.148	58,0 %
Debiti per investimenti finanziati correnti	25	41.112	41.112	100,0 %	36.978	36.978	100,0 %
Passività per leasing correnti	24	7.746	115	1,5 %	6.947	21	0,3 %
Debiti verso fornitori	30	470.689	13.405	2,8 %	372.327	10.855	2,9 %
Altre passività correnti	32	63.722	17.696	27,8 %	62.220	18.416	29,6 %

Descrizione	Note	2022			2021		
		Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
			Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
CONTO ECONOMICO							
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	33	543.434	188.833	34,7 %	458.134	174.599	38,1 %
Contributi	34	23.760	8.570	36,1 %	25.118	9.627	38,3 %
Ricavi per servizi di costruzione	35	110.432	71.215	64,5 %	105.997	63.001	59,4 %
Altri proventi	36	30.328	8.502	25,9 %	26.132	8.720	33,4 %
Costi per servizi	38	(161.906)	(10.455)	6,5 %	(139.629)	(9.113)	6,5 %
Altri costi operativi	42	(50.047)	(104)	0,2 %	(39.930)	(190)	0,5 %
Proventi finanziari	43	8.708	3.647	47,2 %	2.918	2.412	82,7 %
Oneri finanziari	44	(12.764)	(214)	0,5 %	(24.303)	(2.414)	9,9 %

Descrizione	2022			2021		
	Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
		Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
FLUSSI FINANZIARI						
Flusso di cassa dell'attività caratteristica	145.223	258.112	177,7 %	140.418	250.929	178,7 %
Flusso di cassa dell'attività di investimento	(157.196)	(127.098)	80,9 %	(546.452)	(739.152)	135,3 %
Flusso di cassa dell'attività di finanziamento	(102.589)	(7.758)	7,6 %	504.522	(15.184)	-3,0 %

Gli "Altri crediti correnti verso parti correlate" si riferiscono a crediti verso la Regione Lombardia per contributi in conto investimenti e a copertura dei costi del personale per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri, a crediti per prestazioni erogate a partecipate in *joint ventures*, nonché ai crediti derivanti dall'IVA di Gruppo (Nota 18).

Nei “Crediti per investimenti finanziati” sono rilevate, secondo quanto previsto dall’IFRIC 12, le quote non ancora incassate e destinate a finanziare gli investimenti in ammodernamento dell’infrastruttura e di rinnovo del materiale rotabile (Nota 13).

I “Debiti finanziari correnti verso parti correlate” comprendono i saldi di conto corrente di corrispondenza intrattenuti con le partecipate in *joint ventures* e il Fondo Pensione (Nota 24).

Nei “debiti per investimenti finanziati verso parti correlate” sono compresi debiti verso Regione Lombardia relativi all’eccedenza degli incassi dei corrispettivi ottenuti dall’Ente a fronte degli investimenti effettuati dal Gruppo, per la quota già destinata ad investimenti stessi e non ancora compensati (Nota 25).

La voce “Altre passività correnti” è da ricondursi ai debiti per prestazioni erogate al Gruppo e per acconti IRES versati alla Capogruppo da partecipate in *joint ventures*, nonché a contributi in conto capitale ottenuti da Regione Lombardia per l’acquisto di materiale rotabile ed autobus.

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

<i>Attività che hanno prodotto ricavi</i>	Trenord	NordCom	NORD ENERGIA	DBCI
Service Amministrativo	X	X	X	
Canone Sap	X	X	X	
Locazione locali a Novate	X			
Locazione uffici P.le Cadorna	X	X		
Locazioni uffici e aree Iseo	X			
Locazione materiale rotabile	X			X
Vendita spazi pubblicitari	X			

<i>Attività che hanno prodotto costi</i>	Trenord	NordCom	NORD ENERGIA	DBCI
Services informatici		X		
Locazione informatica distribuita		X		

Alta Direzione

I rapporti con l’Alta Direzione si riferiscono ai compensi degli Amministratori della Capogruppo e alle retribuzioni dei dirigenti con responsabilità strategiche e si analizzano come segue con riferimento al 31 dicembre 2022:

<i>in migliaia di Euro</i>	2022
Amministratori	707
Altri dirigenti con cariche strategiche	1.699
Totale	2.406

Si rileva che non sono stati concessi crediti e non sono vantati crediti verso Amministratori e dirigenti con responsabilità strategiche. Si rileva inoltre che non sono stati assunti dalla Società impegni per conto loro.

L’importo indicato alla voce "Altri dirigenti con cariche strategiche" comprende benefici a breve termine per 254 migliaia di Euro e benefici concessi per la cessazione del rapporto di lavoro a dirigenti con responsabilità strategiche sono pari a 400 migliaia di Euro.

Si segnala che ad oggi non sono in essere attività di *stock option*.

NOTA 50 ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

Si riporta di seguito il dettaglio di tali componenti di risultato rilevate a patrimonio netto al 31 dicembre 2022 ed al 31 dicembre 2021:

Descrizione	2022			2021		
	Valore lordo	(Onere)/ Beneficio fiscale	Valore netto	Valore lordo	(Onere)/ Beneficio fiscale	Valore netto
Utile/(perdita) attuariale TFR	2.611	(728)	1.883	(184)	51	(133)
Rivalutazione <i>fair value</i> strumenti derivati	3.190	(765)	2.425	2.305	(551)	1.754
Utile/(perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto	631		631	313		313
Rivalutazione <i>fair value</i> strumenti derivati delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto	4.037		4.037	1.552		1.552
Utili/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere	53		53	42		42
Totale	10.522	(1.493)	9.029	4.028	(500)	3.528

Utile/(perdita) attuariale TFR

A partire dalla redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2011, gli utili/perdite attuariali non vengono iscritti nel conto economico, ma contabilizzati in apposita riserva di patrimonio netto, al netto dell'effetto fiscale, concorrendo al conto economico complessivo (Nota 29).

Utile/(perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto

Tale voce accoglie la variazione degli utili e perdite attuariali rilevati nei bilanci delle partecipate a controllo congiunto (Nota 10).

Riserva di variazione fair value strumenti derivati

Con riferimento alla voce in esame si rimanda a quanto riportato nella Nota 24.

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

Con riferimento alla voce in esame si rimanda a quanto riportato alla Nota 10.

NOTA 51 GESTIONE DEI RISCHI

Rischio di credito

Il rischio credito rappresenta l'esposizione del Gruppo a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento della controparte.

Il Gruppo presenta una significativa concentrazione dei crediti con riguardo alla controparte Regione Lombardia, azionista di controllo del Gruppo stesso.

In particolare, per quanto attiene al rischio di controparte finanziaria derivante dall'impiego della liquidità, il Gruppo opera con interlocutori di alto e sicuro profilo e di elevato *standing* internazionale.

Per quanto riguarda i pedaggi autostradali il rischio di credito è particolarmente limitato stante la procedura vigente d'incasso dei pedaggi, inoltre la controllata MISE provvede ad effettuare un

costante monitoraggio di tali crediti e a svalutare le posizioni per le quali potrebbe sussistere un rischio di mancato incasso parziale o totale del credito.

Le posizioni creditorie verso terzi su cui valutare il rischio di credito sono così riassumibili:

Descrizione	31/12/2022	31/12/2021
Crediti verso banche (nota 20)	235.885	351.047
Crediti commerciali verso terzi (nota 17)	82.435	70.150
Altri crediti verso terzi (nota 18)	117.630	77.129
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato (nota 11)	1.693	1.534
Attività finanziarie valutate al <i>Fair Value</i> a conto economico (nota 12)	12.033	12.419
Totale	449.676	512.279

I “Crediti verso altri” inclusi nella precedente tabella sono al netto dei crediti tributari.

Le attività finanziarie sono rilevate in bilancio al netto della svalutazione calcolata sulla base del rischio di inadempienza della controparte, determinata considerando le informazioni disponibili sulla solvibilità del cliente e considerando i dati storici.

L’anzianità dei crediti commerciali, verso parti non correlate, alla data di bilancio è la seguente:

Descrizione	2022			2021		
	Lordo	Svalutazione	Netto	Lordo	Svalutazione	Netto
Non ancora scaduti	149.561		149.561	64.718	(185)	64.533
Scaduti da 31-60 giorni	758		758	758	(75)	683
Scaduti da 61-90 giorni	2.068	(319)	1.749	2.382	(45)	2.337
Scaduti da 91-120 giorni	373		373	160	(38)	122
Scaduti da 121-360 giorni	452	(321)	131	2.590	(540)	2.050
Oltre 361 giorni	3.876	(3.484)	392	4.004	(3.579)	425
Totale	157.088	(4.124)	152.964	74.612	(4.462)	70.150

I movimenti del fondo svalutazione crediti commerciali nel corso dell’esercizio sono stati i seguenti:

Descrizione	31/12/2022	31/12/2021
Saldo al 1° gennaio	4.442	2.805
Variazione area di consolidamento	(108)	1.432
Accantonamento di periodo	552	581
Rilasci di periodo	(202)	
Utilizzi di periodo	(560)	(356)
Saldo al 31 dicembre	4.124	4.462

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità cui è soggetto il Gruppo può sorgere dalle difficoltà a ottenere finanziamenti a supporto delle attività operative nella giusta tempistica, o dalla capacità di rifinanziare l’indebitamento esistente o di rifinanziarlo a condizioni favorevoli, o dal mancato rispetto dei *ratio* finanziari (c.d. *covenants*) e degli altri impegni previsti nei diversi contratti di finanziamento, con

conseguente venir meno del beneficio del termine e diritto delle controparti di ottenere la restituzione anticipata dei finanziamenti erogati.

I sopracitati rischi di liquidità risultano mitigati dall'ottenimento (i) in data 10 novembre 2020, di un *rating investment grade* BBB- con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Fitch Ratings, aggiornato in data 20 dicembre 2021 a BBB con *outlook* stabile, e (ii) in data 25 gennaio 2021, di un *rating investment grade* pari a Baa3 con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Moody's.

I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità della Società e del Gruppo sono monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo gestita da FNM, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie.

Per quanto riguarda il *segment* autostradale il Gruppo ritiene che il fabbisogno finanziario legato alla realizzazione degli investimenti al corpo autostradale, secondo i contenuti del Piano Economico Finanziario, sia soddisfatto sostanzialmente dai flussi di cassa operativi.

La possibilità di accedere a ulteriore capitale di debito da destinare al programma degli investimenti al corpo autostradale è supportata dai flussi di cassa generati dalla gestione operativa, in funzione anche dell'applicazione delle previsioni emanate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti in materia tariffaria. I suddetti flussi garantiscono la restituzione del debito entro il periodo della concessione nel rispetto degli attuali impegni contrattuali e convenzionali. In assenza del riconoscimento tariffario all'avanzamento degli investimenti, il meccanismo di riconoscimento dell'adeguamento annuo della tariffa di pedaggio prevede la possibile creazione delle c.d. poste figurative da regolarizzarsi al termine della scadenza della concessione.

Il *management* ritiene che i fondi e le linee di credito attualmente disponibili, oltre a quelli che saranno generati dall'attività operativa e di finanziamento, consentiranno al Gruppo di soddisfare i fabbisogni derivanti dalle attività di investimento, di gestione del capitale circolante e di rimborso dei debiti alla loro naturale scadenza.

Si riportano di seguito le scadenze contrattuali delle passività finanziarie:

Descrizione	< 1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	> 5 anni	Totale
2022					
Passività per leasing	115	20			135
Debiti verso la Regione Lombardia	30.586		6.763		37.349
Finanziamento FINLOMBARDA					—
Conto corrente	30.586				30.586
Totale parti correlate	61.287	20	6.763		68.070
Debiti verso banche	55.070	46.766	96.915		198.751
Prestito Obbligazionario			650.000		650.000
Passività per leasing	7.631	7.631	10.278	100	25.640
Debiti verso altri azionisti di minoranza	4.969				4.969
Conto corrente					—
Altri debiti finanziari	61				61
Totale terzi	67.731	54.397	757.193	100	879.421
Totale	129.018	54.417	763.956	100	947.491

Descrizione	< 1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	> 5 anni	Totale
2021					
Passività per leasing	21	21	64		106
Debiti verso la Regione Lombardia	39.169		6.759		45.928
Finanziamento FINLOMBARDA	8.000				8.000
Conto corrente	31.175				31.175
Totale parti correlate	78.365	21	6.823	—	85.209
Debiti verso banche	96.816	46.766	118.414		261.996
Prestito Obbligazionario			650.000		650.000
Passività per leasing	7.251	7.121	11.028	4.633	30.033
Debiti verso altri azionisti di minoranza	21.858				21.858
Conto corrente	4.811				4.811
Altri debiti finanziari	61				61
Totale terzi	130.797	53.887	779.442	4.633	968.759
Totale	209.162	53.908	786.265	4.633	1.053.968

Il tasso medio applicato sui contratti di leasing finanziario è stato il seguente:

Descrizione	31/12/2022	31/12/2021
Tasso medio applicato	0,98 %	1,47 %

Rischio di valuta

Il Gruppo, operando prevalentemente in un contesto locale, non è esposto a significativi rischi valutari.

Rischio tasso

Le passività finanziarie sono principalmente costituite dal prestito obbligazionario, dai finanziamenti sottoscritti da MISE con primari istituti creditizi, dal finanziamento BEI e da contratti di leasing finanziari. Il Gruppo non è esposto a particolari rischi di variazione dei tassi di interesse sui contratti di leasing finanziari, in quanto gli stessi contratti sono oggetto di corrispondenti contratti di locazione finanziaria nei quali il Gruppo risulta locatore. Per quanto riguarda la possibile volatilità degli oneri finanziari associata all'andamento dei tassi di interesse sui finanziamenti viene monitorata e mitigata tramite una politica di gestione del rischio tasso volta all'individuazione di un mix equilibrato di finanziamenti.

In particolare il prestito obbligazionario emesso da FNM ed i finanziamenti BEI non sono soggetti alla volatilità in quanto si applica un tasso fisso.

Per quanto riguarda i finanziamenti sottoscritti da MISE al fine di contenerne gli effetti, sono stati perfezionati contratti di copertura connessi alla variabilità dei tassi (*Interest Rate Swap - IRS*). Alla data del 31 dicembre 2022 l'indebitamento a tasso variabile di MISE è pari al 78,31% del portafoglio a lungo termine.

Alla data del 31 dicembre 2022 l'indebitamento a tasso variabile del Gruppo è pari all'85% del portafoglio a lungo termine.

Più in particolare, a fine 2022, la controllata ha in essere contratti derivati *IRS* di ammontare nozionale complessivamente pari a 30 milioni di Euro, riferiti a coperture a valere su finanziamenti bilaterali a tasso variabile di ammontare complessivo pari a 60 milioni di Euro con scadenza al 31 dicembre 2025. Per la restante parte dell'indebitamento riconducibile prevalentemente al tasso

Euribor, in considerazione *i*) delle previsioni di eventuali significative crescite del tasso a breve termine nonché *ii*) della vita utile residua ponderata dei finanziamenti pari a poco più di 2 anni, al momento non si rileva la necessità di adeguare i contratti di finanziamento in essere e/o di procedere ad ulteriori coperture per la conversione dei finanziamenti a tasso variabile in finanziamenti a tasso fisso.

Di seguito sono evidenziati gli impatti sul patrimonio netto e sul risultato netto di esercizio al 31 dicembre 2022 di una ipotetica variazione positiva e negativa di 125 basis point (bps) dei tassi di interesse effettivamente applicati nel corso dell'esercizio:

(Importi in migliaia di Euro) Perdita/ (Utile)	31/12/2022			
	Risultato del conto economico		Altre componenti del conto economico complessivo	
	Interesse +125 bps	Interesse -125 bps	Interesse +125 bps	Interesse -125 bps
Finanziamenti a tasso variabile non oggetto di copertura				
Effetto variazione del tasso di interesse	2.022	(1.976)		
Finanziamenti a tasso variabile convertiti tramite IRS in finanziamenti a tasso fisso				
Effetto variazione del tasso di interesse sul fair value dei contratti derivati di copertura - quota di copertura efficace (*)			423	(441)
Impatti al lordo dell'effetto fiscale	2.022	(1.976)	423	(441)
Effetto fiscale	(556)	543	(101)	106
Impatti al netto dell'effetto fiscale	1.466	(1.433)	322	(335)

(*) La variazione del tasso di interesse incide sulla variazione di fair value degli strumenti derivati di copertura che è rilevata tra le altre componenti del conto economico complessivo e pertanto non impatta il risultato del conto economico.

Gestione del capitale

Gli obiettivi principali perseguiti dal Gruppo nell'ambito della gestione del rischio di capitale sono la creazione di valore per gli azionisti e la salvaguardia della continuità aziendale. Il Gruppo si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento e rispettare i requisiti (*covenant*) previsti dagli accordi di debito (Nota 23 - 24). Particolare attenzione viene posta al livello di indebitamento in rapporto al patrimonio netto e all'EBITDA, perseguendo obiettivi di redditività e generazione di cassa operativa.

Al fine di mitigare il rischio il Gruppo ha ottenuto (i) in data 10 novembre 2020, di un *rating investment grade* BBB- con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Fitch Ratings, aggiornato in data 20 dicembre 2021 a BBB con *outlook* stabile e (ii) in data 25 gennaio 2021, di un *rating investment grade* pari a Baa3 con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Moody's.

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.

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	Valore di bilancio 31/12/2022	Livello 1	Livello 2	Livello 3
<i>Attività finanziarie valutate al fair value con variazione OCI</i>		0			
<i>Attività finanziarie valutate al fair value con variazione a conto economico</i>	10-12	17.909		6.767	11.142
<i>Strumenti finanziari derivati passivi</i>	24	209		209	

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	Valore di bilancio 31/12/2021	Livello 1	Livello 2	Livello 3
<i>Attività finanziarie valutate al fair value con variazione OCI</i>		0			
<i>Attività finanziarie valutate al fair value con variazione a conto economico</i>	10-12	24.387		13.276	11.111
<i>Strumenti finanziari derivati passivi</i>	24	3.399		3.399	

Il valore contabile approssima già il *fair value*, laddove non è esplicitato il relativo livello gerarchico.

Al momento risultano presenti a bilancio alcuni strumenti il cui valore è determinato da modelli con *input* non direttamente riconducibili a dati di mercato osservabili; in particolare in relazione alla valutazione delle partecipazioni di minoranza. Per tutti gli strumenti derivati utilizzati dal Gruppo il *fair value* è determinato sulla base di tecniche di valutazione che prendono a riferimento parametri osservabili sul mercato (cd. “Livello 2”); nel corso dell’esercizio non vi sono stati trasferimenti dal Livello 1 al Livello 2 e viceversa.

NOTA 52 CATEGORIE DI ATTIVITÀ E PASSIVITÀ FINANZIARIE ESPOSTE IN BILANCIO

In conformità a quanto richiesto dal principio finanziario IFRS 7 nelle tabelle che seguono sono fornite le informazioni relative alle categorie di attività e passività finanziarie della Società, in essere al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021, riesposto secondo le informazioni IFRS 9.

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	Valore di bilancio al 31/12/2022	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività finanziarie al FV a conto economico	Attività finanziarie al FV a OCI	Passività finanziarie al FV	Passività finanziarie al costo ammortizzato
ATTIVITA' NON CORRENTI							
Partecipazioni valutate al fair value a conto economico	10	11.141		11.141			
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	12	57.316	57.316				
Attività finanziarie valutate al Fair Value a conto economico	11	4.324		4.324			
Attività Contrattuali	14	77.209	77.209				
Altri Crediti	18	3.542	3.542				
ATTIVITA' CORRENTI							
Crediti Commerciali	17	152.964	152.964				
Altri Crediti	18	149.490	149.490				
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	11	1.174	1.174				
Attività finanziarie valutate al Fair Value a conto economico	12	7.709		7.709			
Crediti per investimenti finanziati	13	249.333	249.333				
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	20	236.928	236.928				
PASSIVITA' NON CORRENTI							
Debiti verso banche	23	143.681					143.681
Prestito Obbligazionario	24	644.398					644.398
Debiti Finanziari	24	2.197				85	2.112
Passività per Leasing	24	18.029					18.029
Debiti per investimenti finanziati	25	12.587					12.587
Altre passività	27	31.095					31.095
PASSIVITA' CORRENTI							
Debiti verso banche	23	55.070					55.070
Prestito Obbligazionario	24	961					961
Debiti Finanziari	24	35.679				124	35.555
Passività per Leasing	24	7.746					7.746
Debiti per investimenti finanziati	25	41.112					41.112
Debiti verso fornitori	30	470.689					470.574
Altre passività	32	63.722					63.722

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	Valore di bilancio al 31/12/2021	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività finanziarie al FV a conto economico	Attività finanziarie al FV a OCI	Passività finanziarie al FV	Passività finanziarie al costo ammortizzato
ATTIVITA' NON CORRENTI							
Partecipazioni valutate al fair value a conto economico	10	11.074		11.074			
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	11	53.120	53.120				
Attività finanziarie valutate al Fair Value a conto economico	11	5.419		5.419			
Attività Contrattuali	14	145.088	145.088				
Altri Crediti	18	1.918	1.918				
ATTIVITA' CORRENTI							
Crediti Commerciali	17	133.067	133.067				
Altri Crediti	18	123.012	123.012				
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	11	862	862				
Attività finanziarie valutate al Fair Value a conto economico	12	7.000		7.000			
Partecipazioni in altre imprese	21	6.313		6.313			
Crediti per investimenti finanziati	13	138.061	138.061				
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	20	351.832	351.832				
PASSIVITA' NON CORRENTI							
Debiti verso banche	23	165.683					165.683
Prestito Obbligazionario	24	642.958					642.958
Debiti Finanziari	24	3.923				1.837	2.086
Passività per Leasing	24	22.793					22.793
Debiti per investimenti finanziati	25	12.581					12.581
Altre passività	27	20.395					20.395
PASSIVITA' CORRENTI							
Debiti verso banche	23	88.774					88.774
Prestito Obbligazionario	24	962					962
Debiti Finanziari	24	67.441				1.562	65.879
Passività per Leasing	24	6.947					6.947
Debiti per investimenti finanziati	25	36.978					36.978
Debiti verso fornitori	30	372.327					372.327
Altre passività	32	67.726					67.726

NOTA 53 EVENTI ED OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

Nel corso dell'esercizio non sono stati rilevati eventi ed operazioni significative non ricorrenti.

Nel corso dell'esercizio precedente erano stati rilevati:

- un onere non ricorrente, per Euro 1.808 migliaia di Euro, in relazione ai progetti di sviluppo relativi principalmente all'acquisizione MISE;
- un provento non ricorrente, per 2.237 migliaia di Euro, derivante dal rilascio di un fondo rischi a seguito della parziale chiusura del contenzioso con Agenzia delle Dogane.
- oneri finanziari non ricorrenti per 8.602 migliaia di Euro relativi ad *Up front fee* (6.729 migliaia di Euro), *extension fee* (930 migliaia di Euro) e oneri accessori (943 migliaia di Euro) relativi al 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.

Gli oneri finanziari non ricorrenti comprendeva inoltre, per 2.010 migliaia di Euro, la rettifica del finanziamento verso APL di Euro 150 milioni. In applicazione della previsione dell'IFRS 9, a seguito del rinvio della data prevista di rimborso del finanziamento, dal 2044 al 2053, è stato aggiornato il calcolo del costo ammortizzato, che tiene conto del tasso (6.89%) e della differente durata.

NOTA 54 TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, si precisa che nel corso del 2022 il Gruppo non ha posto in essere operazioni atipiche e/o inusuali, così come definite dalla Comunicazione stessa.

NOTA 55 DESCRIZIONE DEGLI IMPATTI DELL'EPIDEMIA COVID-19 SUL CONTO ECONOMICO E DEL CONFLITTO RUSSIA-UCRAINA SUL CONTO ECONOMICO

L'esercizio 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 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.

L'esercizio 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 2.714 migliaia di Euro (Nota 8).

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 56 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Al fine di procedere alla razionalizzazione della propria operatività nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico su autobus, in data 16 gennaio 2023 è stata perfezionata la cessione ("Primo *Closing*") di n. 893.332 azioni di La Linea S.p.A., corrispondenti al 28,27% del capitale sociale, da FNM ai soci Alilaguna S.p.A., Powerbus S.r.l. ed il Sig. Massimo Fiorese. Entro la data del 31 marzo 2023 ("Secondo *Closing*"), le parti si sono vincolate a perfezionare la cessione delle restanti n. 718.268 azioni, corrispondenti al 22,73% del capitale sociale. Il valore di cessione dell'intera partecipazione del 51% è pari a 5,4 milioni di Euro (valore allineato al valore delle attività e passività iscritte in bilancio, classificate secondo IFRS 5). Contestualmente al Secondo *Closing*, La Linea dovrà altresì procedere ad estinguere integralmente le posizioni debitorie della stessa verso FNM, derivanti dai due contratti di finanziamento in essere complessivamente pari a 7,3 milioni di Euro. L'eventuale mancata estinzione di questi contratti di finanziamento costituisce condizione risolutiva del Primo *Closing* e condizione sospensiva del Secondo *Closing*. A tal fine, il Consiglio di Amministrazione di La Linea ha deliberato di procedere a presentare istanza per l'erogazione di un finanziamento bancario per complessivi 8,0 milioni di Euro.

Anche per l'esercizio 2023 l'intero Gruppo FNM continuerà a tenere monitorati eventuali variabili esogene che possano determinare ulteriori incrementi dei prezzi, al momento difficili da stimare per entità e durata.

Il Gruppo si conferma flessibile nella gestione efficace dei costi variabili e discrezionali relativi a tutte le attività del Gruppo e monitora con attenzione 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, 15 marzo 2023

 Il Consiglio di Amministrazione
Andrea Scellì

ALLEGATO 1
alle NOTE AL BILANCIO CONSOLIDATO del 31.12.22

Denominazione	Sede Legale	Natura del Controllo	Metodo di consolidamento	%
FERROVIENORD S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
NORD_ING S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
FNM Autoservizi S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
E-Vai S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
Nuovo Trasporto Triveneto S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
Malpensa Intermodale S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
Malpensa Distripark S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
FNMPAY S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
FNM POWER S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.	Assago - Via del Bosco Rinnovato 4/b	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
Milano Serravalle Engineering S.r.l.	Assago - Via del Bosco Rinnovato 4/b	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
Azienda Trasporti Verona S.r.l.	Verona - Lungadige Galtarossa 5	Controllata	Consolidamento Integrale	50 %
La Linea 80 Scarl	Belluno - via Garibaldi 77	Controllata	Consolidamento Integrale	50,3 %
La Linea S.p.A.	Venezia - Via della Fisica 30	Controllata	Consolidamento Integrale	51 %
Martini Bus S.r.l.	Venezia - Via Mutinelli 11	Controllata	Consolidamento Integrale	51 %
Trenord S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	50 %
TILO SA	Bellinzona CH - Via Portaccia 1a	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	25 %
NordCom S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	58 %
NORD ENERGIA S.p.A. in liquidazione	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	60 %
CMC MeSta SA	Bellinzona CH - Viale Officina 10	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	60 %
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	50 %
ASF Autolinee S.r.l.	Como - via Asiago 16/18	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	24,5 %
Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.	Assago - Via del Bosco Rinnovato 4/b	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	36,7 %
DB Cargo Italia S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	40 %
Busforfun.com S.r.l.	Venezia - via Botteghino 217	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	40 %
Sportit S.r.l.	Milano - Viale Abruzzi 41	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	33 %
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	Milano - via Fabio Filzi 25	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	23 %

ALLEGATO 2
alle NOTE AL BILANCIO CONSOLIDATO del 31.12.22
Informazioni ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob

Il seguente prospetto, redatto ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob, evidenzia i corrispettivi di competenza dell'esercizio 2022 per i servizi di revisione e per quelli diversi dalla revisione resi dalla stessa società di revisione e da altre entità appartenenti alla sua rete.

<u>Verso la Società Capogruppo:</u>	
a) dalla società di revisione, per la prestazione di servizi di revisione	62
b) dalla società di revisione:	
– per servizi di verifica finalizzati all'emissione di un'attestazione	0
– per la prestazione di altri servizi*	58
c) da entità appartenenti alla rete della società di revisione:	
– per servizi di verifica finalizzati all'emissione di un'attestazione	0
– per la prestazione di altri servizi	0
<u>Verso le società controllate:</u>	
a) dalla società di revisione, per la prestazione di servizi di revisione	270
b) dalla società di revisione:	
– per servizi di verifica finalizzati all'emissione di un'attestazione	0
– per la prestazione di altri servizi**	84
c) da entità appartenenti alla rete della società di revisione:	
– per servizi di verifica finalizzati all'emissione di un'attestazione	0
– per la prestazione di altri servizi	0

* di cui 56 migliaia di Euro relativi all'incarico di *limited assurance* sulla DNF consolidata del Gruppo FNM

**di cui 58 migliaia di Euro a servizi per procedura ex art. 2437ter, 13 migliaia di Euro relativi a servizi di *reasonable assurance* sui dati trasmessi da alcune società controllate all'Osservatorio per il TPL COVID-19 e 9,3 migliaia di Euro relativi alla sottoscrizione delle dichiarazioni fiscali delle società del Gruppo

ATTESTAZIONE
del Bilancio consolidato ai sensi dell'art. 154 bis del D. Lgs. 58/98

1. I sottoscritti Andrea Gibelli in qualità di “Presidente del Consiglio di Amministrazione” e Eugenio Giavatto in qualità di “Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari” della FNM S.p.A., tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato nel corso dell'esercizio 2022.

2. Attestano inoltre che

a) il bilancio consolidato di FNM S.p.A.:

- è redatto in conformità ai principi contabili internazionali (IAS/IFRS) applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
- corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.

b) La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione nonché della situazione dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi ed incertezze cui sono esposte.

Milano, 15 marzo 2023

Il Dirigente preposto alla redazione
dei documenti contabili societari

Eugenio Giavatto

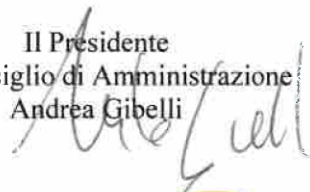


FNM S.p.A.

Piazzale Cadorna, 14
20123 Milano
Tel. +39 02 85111
Fax +39 02 851114708

Cap. Soc. € 230.000.000,00 i.v.
Iscrizione al Reg. Imp. della C.C.I.A.A.
di Milano/Monza Brianza/Lodi
C.F. e P. IVA 00776140154 - REA MI 28331
PEC fnm@legalmail.it
www.fnmgroup.it

Il Presidente
del Consiglio di Amministrazione
Andrea Gibelli






FNM SPA

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE
AI SENSI DELL'ARTICOLO 14 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39
E DELL'ARTICOLO 10 DEL REGOLAMENTO (UE) N° 537/2014**

ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2022



Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

Agli azionisti di FNM SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo FNM (il “Gruppo”), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2022, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto dei movimenti del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla società FNM SpA (la Società) in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

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 229601 - **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



Aspetti chiave

Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave

Valutazione della recuperabilità del valore di carico delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto

Paragrafi “Partecipazioni” e “Perdite di valore di attività materiali, immateriali e partecipazioni”

Nota 10 “Partecipazioni”

Il saldo al 31 dicembre 2022 della voce “Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto” del bilancio consolidato di FNM SpA risulta pari ad Euro 160.690 migliaia ed è composto da partecipazioni in imprese sottoposte a controllo congiunto e in imprese collegate. Tale voce rappresenta l’8% del totale attivo del bilancio consolidato di FNM SpA.

In presenza di indicatori di possibile riduzione di valore, la recuperabilità del loro valore di iscrizione è verificata confrontando quest’ultimo con il relativo valore recuperabile (cd. *impairment test*) in accordo con il principio contabile internazionale IAS 36 “Riduzione di valore delle attività”.

La configurazione utilizzata dalla Società per la determinazione del valore recuperabile delle partecipate è rappresentata dal valore d’uso, determinato, con l’ausilio di un esperto indipendente, utilizzando i flussi finanziari elaborati sulla base delle previsioni contenute nei piani.

Le analisi svolte dalla Direzione hanno condotto ad effettuare un *impairment test* sulla partecipata Trenord Srl dal quale non è emersa alcuna perdita di valore da rilevare in bilancio.

La valutazione della recuperabilità del valore delle suddette partecipazioni ha rappresentato un aspetto chiave ai fini del lavoro per le seguenti ragioni: i) la significatività dell’importo; ii) la complessità del processo di stima del valore recuperabile delle partecipate in quanto basato su ipotesi valutative influenzate da condizioni economiche e di mercato soggette a incertezze, anche in considerazione degli effetti indiretti

Abbiamo svolto specifiche analisi per la comprensione, valutazione e validazione dei controlli rilevanti implementati dalla Società a presidio della verifica della recuperabilità della voce Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto, inclusa l’identificazione degli indicatori di *impairment*.

Abbiamo compreso la metodologia di stima adottata dalla Direzione ai fini della determinazione del valore recuperabile così come approvata dal Consiglio di Amministrazione di FNM SpA.

Con riferimento alla partecipazione a controllo congiunto in Trenord Srl, gli Amministratori hanno identificato la presenza di indicatori di *impairment* al 31 dicembre 2022. Abbiamo quindi svolto le seguenti procedure:

- abbiamo compreso il processo adottato nella predisposizione delle proiezioni economico-finanziarie 2023-2033 approvate in data 20 febbraio 2023 dagli amministratori della partecipata;
- al fine di valutare la ragionevolezza delle proiezioni economico-finanziarie utilizzate, abbiamo effettuato analisi comparative tra i dati consuntivi realizzati nell’esercizio 2022 e nei precedenti esercizi con i relativi dati previsionali inclusi nelle precedenti proiezioni economico-finanziarie; inoltre, anche con il supporto degli esperti del network



derivanti dallo scoppio del conflitto russo-ucraino e dell'emergenza sanitaria da Covid-19; iii) l'elevato livello di giudizio professionale della Direzione nella formulazione delle stime dei flussi di cassa prospettici e del tasso di attualizzazione.

PwC in ambito *Transportation*, abbiamo analizzato le assunzioni rilevanti sottostanti le proiezioni economico-finanziarie;

- abbiamo verificato la coerenza tra i flussi di cassa previsti nelle proiezioni economico-finanziarie e quelli utilizzati ai fini dell'*impairment test*, la ragionevolezza della metodologia utilizzata per la determinazione del *Terminal Value*, nonché il rispetto delle previsioni dello IAS 36 in relazione alla determinazione del valore d'uso;
- con il supporto degli esperti in ambito valutativo appartenenti al network PwC, abbiamo verificato la ragionevolezza delle assunzioni effettuate dalla Direzione per la determinazione dei tassi di attualizzazione utilizzati, le modalità di applicazione del modello matematico dei flussi di cassa attualizzati e l'accuratezza matematica dei calcoli;
- abbiamo esaminato l'analisi di sensitività svolta dalla Società ed effettuato ulteriori analisi di sensitività sia con riferimento alle assunzioni finanziarie utilizzate dagli amministratori sia con riferimento alle assunzioni sottostanti le proiezioni economico-finanziarie della partecipata.

Abbiamo infine verificato l'adeguatezza e la completezza delle informazioni fornite nelle note al bilancio.

Valutazione del fondo di rinnovo dell'infrastruttura autostradale

Paragrafo "Fondi per rischi ed oneri"

Nota 28 "Fondi rischi ed oneri"

Il saldo al 31 dicembre 2022 della voce "Fondi per rischi ed oneri" include un importo pari ad Euro 57.895 migliaia riferibile al Fondo di rinnovo dell'infrastruttura autostradale.

Tale voce rappresenta il 3% del totale delle passività e del patrimonio netto del bilancio consolidato di FNM SpA.

Il fondo accoglie la stima del valore attuale degli oneri che la controllata Milano Serravalle – Milano Tangenziali SpA ("MISE") dovrà sostenere per far fronte all'obbligazione contrattuale prevista nella convenzione sottoscritta con il Concedente (la "Convenzione Unica"), al fine di assicurare il mantenimento in buono stato di conservazione dell'infrastruttura ottenuta in concessione.

Il processo di stima del suddetto fondo è basato su assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione degli interventi di ripristino e, in particolare, la durata dei cicli di manutenzione, lo stato di conservazione delle opere e le previsioni di costo per tipologia di intervento.

La valutazione della congruità di tale fondo ha rappresentato un aspetto chiave ai fini del lavoro per le seguenti ragioni: i) la significatività dell'importo; ii) la complessità del processo di stima; iii) l'elevato livello di giudizio professionale della Direzione nella determinazione delle assunzioni sottostanti la determinazione di tale fondo.

Abbiamo svolto specifiche analisi per la comprensione del processo adottato da MISE per la determinazione del fondo in oggetto.

Abbiamo acquisito ed analizzato la relazione predisposta dalla Direzione tecnica di MISE, riguardante la programmazione degli interventi di rinnovo dell'infrastruttura autostradale.

Abbiamo analizzato le principali ipotesi alla base dei modelli di calcolo adottati dalla Direzione tecnica di MISE, con il supporto degli esperti nel network PwC, con particolare riferimento: i) alla durata dei cicli manutentivi per ciascuna categoria omogenea di intervento; ii) alla rilevazione dello stato di conservazione delle opere; iii) alla stima dei costi attesi per ciascun intervento; iv) alla rispondenza di tali ipotesi rispetto agli obblighi previsti dalla Convenzione Unica. Abbiamo verificato l'accuratezza matematica dei calcoli effettuati per la determinazione del fondo.

Abbiamo analizzato la ragionevolezza dei tassi di interesse utilizzati per l'attualizzazione del fondo di rinnovo.

Abbiamo infine verificato l'adeguatezza e la completezza delle informazioni fornite nelle note al bilancio.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio consolidato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs



n° 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo FNM SpA o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a



richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti di FNM SpA ci ha conferito in data 28 aprile 2017 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato di FNM SpA per gli esercizi dal 2017 al 2025.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli amministratori di FNM SpA sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF - *European Single Electronic Format*) (nel seguito "Regolamento Delegato") al bilancio consolidato al 31 dicembre 2022, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio consolidato alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 è stato predisposto nel formato XHTML ed è stato marcato, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.

Alcune informazioni contenute nelle note esplicative al bilancio consolidato quando estratte dal formato XHTML in un'istanza XBRL, a causa di taluni limiti tecnici potrebbero non essere riprodotte in maniera identica rispetto alle corrispondenti informazioni visualizzabili nel bilancio consolidato in formato XHTML.

Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10 e dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98

Gli amministratori di FNM SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del gruppo FNM al 31 dicembre 2022, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98, con il bilancio consolidato del gruppo FNM al 31 dicembre 2022 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del gruppo FNM al 31 dicembre 2022 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'articolo 4 del Regolamento Consob di attuazione del DLgs 30 dicembre 2016, n. 254

Gli amministratori di FNM SpA sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del DLgs 30 dicembre 2016, n.254.



Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli amministratori della dichiarazione non finanziaria.

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del DLgs 30 dicembre 2016, n. 254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Milano, 30 marzo 2023

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Riccardo Proietti', written in a cursive style.

Riccardo Proietti
(Revisore legale)

Bilancio separato
dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022

- ***Situazione Patrimoniale-Finanziaria***
- ***Conto Economico***
- ***Conto Economico Complessivo***
- ***Prospetto dei movimenti del Patrimonio Netto***
- ***Rendiconto finanziario***
- ***Note al Bilancio***

SITUAZIONE PATRIMONIALE FINANZIARIA AL 31.12.2022

<i>Importi in Euro</i>	Note	31/12/2022	31/12/2021
<u>ATTIVO</u>			
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Immobili, impianti e macchinari	1	400.635.137	377.447.102
Attività Immateriali	2	5.470.876	4.808.397
Diritto d'uso	3	5.416.333	6.785.456
Partecipazioni	4	710.001.873	710.600.544
Altre Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	5	9.646.750	1.540.000
di cui: verso Parti Correlate	5	9.646.750	1.540.000
Imposte Anticipate	6	9.970.087	7.956.777
Altre attività	8	651.001	890.808
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		1.141.792.057	1.110.029.084
ATTIVITA' CORRENTI			
Crediti Commerciali	7	29.358.688	25.903.244
di cui: verso Parti Correlate	7	27.942.090	23.911.053
Altre Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	5	1.932.494	1.303.639
di cui: verso Parti Correlate	5	1.932.494	1.303.639
Altre attività	8	19.439.024	13.137.906
di cui: verso Parti Correlate	8	10.567.864	5.969.840
Crediti per imposte	9	—	448.059
Altri titoli		13	13
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	10	115.752.945	96.410.699
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		166.483.164	137.203.560
Attività destinate alla vendita	4	3.912.111	—
TOTALE ATTIVO		1.312.187.332	1.247.232.644

Importi in Euro	Note	31/12/2022	31/12/2021
PASSIVO			
PATRIMONIO NETTO			
Capitale sociale		230.000.000	230.000.000
Altre riserve		7.788.521	7.788.521
Riserva di utili indivisi		167.413.136	162.005.390
Riserva di utili/(perdite) attuariali		(105.555)	(176.967)
Utile dell'esercizio		8.030.832	5.407.746
PATRIMONIO NETTO	11	413.126.934	405.024.690
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Debiti verso banche	12	25.130.708	—
Prestito Obbligazionario	13	644.397.343	642.957.974
Passività per leasing	13	3.406.362	4.915.673
	di cui: verso Parti Correlate	442.912	514.779
Altre passività	15	6.164.022	6.279.293
	di cui: verso Parti Correlate	3.786.661	4.353.904
Fondi rischi ed oneri	19	233.464	233.464
Trattamento di fine rapporto	16	1.135.579	1.315.626
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		680.467.478	655.702.030
PASSIVITA' CORRENTI			
Debiti verso banche	12	8.315.157	41.708.565
Prestito Obbligazionario	13	961.644	961.644
Debiti finanziari	13	153.060.426	88.099.208
	di cui: verso Parti Correlate	148.041.966	83.227.359
Passività per leasing	13	2.269.403	2.107.746
	di cui: verso Parti Correlate	642.746	543.373
Debiti verso fornitori	17	35.362.852	36.214.828
	di cui: verso Parti Correlate	14.169.527	10.945.767
Debiti tributari	18	951.173	712.254
Debiti per imposte	18	8.470.993	121.508
Altre passività	15	8.771.272	15.365.383
	di cui: verso Parti Correlate	3.455.162	10.487.020
Fondi rischi ed oneri	19	430.000	1.214.788
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		218.592.920	186.505.924
Passività relative ad attività destinate alla vendita		—	—
TOT. PASSIVITA' e PATRIMONIO NETTO		1.312.187.332	1.247.232.644

CONTO ECONOMICO ESERCIZIO 2022

<i>Importi in Euro</i>	Note	2022	2021
Ricavi delle vendite e prestazioni	20	79.320.251	74.623.029
di cui: verso Parti Correlate	20	78.516.469	73.954.877
Contributi	21	1.291.023	1.242.991
di cui: verso Parti Correlate	21	1.164.886	1.164.886
Altri proventi	22	3.623.706	3.181.553
di cui: verso Parti Correlate	22	2.760.628	2.370.140
VALORE DELLA PRODUZIONE		84.234.980	79.047.573
Costi per servizi	23	(18.477.236)	(14.744.409)
di cui: verso Parti Correlate	23	(8.903.729)	(8.049.071)
Costi per il personale	24	(16.676.605)	(15.102.402)
Ammortamenti e svalutazioni	25	(29.984.080)	(29.068.901)
Altri costi operativi	26	(1.743.597)	(1.305.641)
di cui: verso Parti Correlate	26	(51.556)	(91.667)
TOTALE COSTI		(66.881.518)	(60.221.353)
RISULTATO OPERATIVO		17.353.462	18.826.220
Dividendi	27	900.000	3.861.252
di cui: verso Parti Correlate	27	900.000	3.861.252
Svalutazione partecipazioni	4	(1.886.559)	—
Proventi finanziari	28	343.373	37.074
di cui: verso Parti Correlate	28	163.965	22.720
Oneri finanziari	29	(6.740.712)	(16.530.811)
di cui: verso Parti Correlate	29	(138.580)	(19.410)
di cui: Non ricorrenti	29	—	(8.602.340)
RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA		(7.383.898)	(12.632.485)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		9.969.564	6.193.735
Imposte sul reddito	30	(1.938.732)	(785.989)
UTILE NETTO D'ESERCIZIO DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'		8.030.832	5.407.746
UTILE / (PERDITA) NETTA DA OPERAZIONI DISCONTINUE	31	—	—
UTILE DELL'ESERCIZIO		8.030.832	5.407.746

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO ESERCIZIO 2022

Importi in Euro	Note	31/12/2022	31/12/2021	Variazione
UTILE DELL'ESERCIZIO		8.030.832	5.407.746	2.623.086
Componenti che non saranno successivamente riclassificate nel risultato d'esercizio				
Utile attuariale		95.574	(11.441)	107.015
Imposte sul reddito		(24.162)	3.192	(27.354)
Totale altre componenti del risultato complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel risultato d'esercizio	32	71.412	(8.249)	79.661
TOTALE UTILE COMPLESSIVO		8.102.244	5.399.497	2.702.747

PROSPETTO DEI MOVIMENTI DEL PATRIMONIO NETTO AL 31.12.2022

Importi in Euro	Capitale sociale	Altre riserve	Riserva di utili indivisi	Riserva di Utili/ (Perdite) attuariali	Utile dell'esercizio	TOTALE
Saldo 01.01.2021	230.000.000	7.788.521	138.113.566	(168.718)	23.891.824	399.625.193
Destinazione utile 2020			23.891.824		(23.891.824)	—
Altre componenti del risultato complessivo				(8.249)		(8.249)
Utile dell'esercizio					5.407.746	5.407.746
Totale Utile complessivo	—	—	—	(8.249)	5.407.746	5.399.497
Saldo 31.12.2021	230.000.000	7.788.521	162.005.390	(176.967)	5.407.746	405.024.690
Destinazione utile 2021			5.407.746		(5.407.746)	—
Altre componenti del risultato complessivo				71.412		71.412
Utile dell'esercizio					8.030.832	8.030.832
Totale Utile complessivo	—	—	—	71.412	8.030.832	8.102.244
Saldo 31.12.2022	230.000.000	7.788.521	167.413.136	(105.555)	8.030.832	413.126.934
Note	11	11	11	32	11	11

RENDICONTO FINANZIARIO AL 31 DICEMBRE 2022

<i>Importi in Euro</i>	Note	31/12/2022	31/12/2021
Flusso di cassa derivante da/(per) attività operative		Totale	Totale
Risultato dell'esercizio		8.030.832	5.407.746
Imposte sul reddito	30	1.938.732	785.989
Ammortamenti dell'esercizio delle attività materiali	25	26.332.903	25.008.142
Ammortamenti dell'esercizio delle attività immateriali	25	1.306.348	1.099.829
Ammortamento Diritto d'uso	25	2.112.165	2.080.275
Svalutazioni dell'esercizio delle attività materiali	25	232.664	880.655
Plusvalenza da cessione di attività materiali	22	(240.735)	(248.120)
Svalutazione delle partecipazioni	4	1.886.559	—
Accantonamento fondo svalutazione crediti	21	—	22.000
Accantonamento fondo rischi	19	134.505	663.715
Rilascio fondo rischi	19	(50.000)	(490.000)
Dividendi incassati	27	(900.000)	(3.861.252)
Contributi in conto capitale di competenza dell'esercizio	21	(1.204.136)	(1.204.136)
Interessi attivi	28	(343.373)	(37.074)
Interessi passivi	29	6.740.712	16.530.811
Flusso di cassa da attività reddituale		45.977.176	46.638.580
Variazione netta del fondo T.F.R.	16	(97.141)	(121.230)
Variazione netta del fondo rischi ed oneri	19	(142.392)	(174.000)
(Incremento)/Decremento dei crediti commerciali	7	(3.455.444)	15.427.925
(Incremento)/Decremento degli altri crediti	7	(646.041)	2.958.131
Incremento/(Decremento) dei debiti commerciali	17	4.377.140	(1.946.972)
Decremento delle altre passività	15	(6.054.191)	(2.177.528)
Pagamento imposte	18	(532.966)	(4.937.888)
Totale flusso di cassa da attività operative		39.426.141	55.667.018
Flusso di cassa da/(per) attività di investimento			
Investimenti in attività materiali	1	(49.852.437)	(27.975.495)
Investimenti in attività immateriali	2	(1.968.827)	(1.815.591)
Decremento dei debiti verso fornitori per attività materiali	17	(5.229.117)	(33.426.876)
Valore di cessione di attività materiali	1	339.570	397.710
Investimenti in Partecipazioni	4	(5.200.000)	(533.537.895)
Dividendi incassati	27	900.000	3.861.252
(Incremento)/Decremento dei crediti finanziari	5	430.414	(587.963)
Incasso finanziamento a controllate	5	233.334	233.333
Erogazione finanziamenti a controllate	5	(9.250.000)	(1.050.000)
Incasso interessi attivi		194.020	32.658
Totale flusso di cassa per attività di investimento		(69.403.043)	(593.868.867)
Flusso di cassa da/(per) attività destinate alla vendita			
Variazione attività destinate alla vendita		—	—
Totale flusso di cassa da attività destinate alla vendita		—	—
Flusso di cassa da/(per) attività di finanziamento			

Incremento/(Decremento) dei debiti finanziari	13	64.973.345	(35.338.281)
Rimborsi dei debiti per leasing finanziari	13	(2.090.696)	(2.031.246)
Pagamento interessi passivi		(409.127)	(15.675.231)
Accensione finanziamenti bancari	12	—	620.000.000
Rimborso finanziamenti bancari	12	(8.279.374)	(678.243.747)
Emissione prestito obbligazionario	13	—	644.631.000
Interessi su prestito obbligazionario pagati	13	(4.875.000)	—
Totale flusso di cassa da/(per) attività di finanziamento		49.319.148	533.342.495
Liquidità generata (+) / assorbita (-)		19.342.246	(4.859.354)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	10	96.410.699	101.270.053
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	10	115.752.945	96.410.699
Liquidità generata (+) / assorbita (-)		19.342.246	(4.859.354)

FNM S.p.A.

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

**NOTE AL BILANCIO SEPARATO
dell'esercizio chiuso il 31.12.2022****INFORMAZIONI GENERALI
ATTIVITA' DELLA SOCIETA'**

Come già esposto nella relazione sulla gestione, FNM S.p.A. (di seguito “FNM” o la “Società” o la “Controllante” o la “Capogruppo”) svolge un’azione di indirizzo e di coordinamento delle società controllate operative del Gruppo, l’attività di locazione di materiale rotabile e, inoltre, gestisce servizi centralizzati nell’ambito del Gruppo stesso.

Le principali società partecipate svolgono la propria attività nella gestione dell’infrastruttura ferroviaria, nel settore della mobilità passeggeri su rotaia e mobilità passeggeri su gomma, nonché delle infrastrutture autostradali; tali attività sono effettuate in forza di concessioni e/o di contratti di servizio stipulati con la Regione Lombardia e con il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture - MIMS; nell’ambito del Gruppo FNM sono peraltro svolte anche importanti attività nei settori della mobilità sostenibile, del trasporto merci, dell’informatica e dell’energia. La relazione sulla gestione ed il bilancio consolidato forniscono maggiori dettagli sia in merito ai segmenti operativi del Gruppo FNM che all’attività svolta da ciascuna partecipata.

I servizi centralizzati svolti da FNM S.p.A. sono complessivamente definibili come:

- a) servizi di locazione di materiale rotabile, in particolare verso Trenord e verso DB Cargo Italia;
- b) servizi amministrativi che riguardano la gestione mediante appositi contratti di *service* con le società partecipate delle seguenti attività centralizzate: organizzazione ed erogazione dei servizi di contabilità; amministrazione del personale; servizi generali; supporto allo sviluppo dei progetti e delle iniziative straordinarie; coordinamento delle funzioni di segreteria societaria; attività e consulenza legale; tesoreria; pianificazione e controllo; ICT (*Information & Communication Technology*); acquisti, gare e appalti; gestione delle risorse umane e organizzazione, comunicazione;
- c) servizi di gestione immobiliare.

La Società, domiciliata in P.le Cadorna, 14 – MILANO, è quotata al mercato Standard Classe 1 della Borsa di Milano.

FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO SEPARATO

Il presente bilancio, redatto in conformità a quanto disposto dalla CONSOB con delibera n. 11971/1999 e successive modifiche, tra cui in particolare quelle introdotte dalle delibere n. 14990 del 14 aprile 2005 e n. 15519 del 27 luglio 2006, contiene i prospetti contabili e le note relative alla Società, elaborati adottando i principi contabili internazionali IFRS emessi dallo IASB (*International Accounting Standards Boards*) e adottati dall’Unione Europea. Per IFRS si intendono tutti gli “*International Financial Reporting Standards*”, tutti gli “*International Accounting Standards*” (IAS), tutte le interpretazioni dell’“*International Financial Reporting Standards*

Interpretations Committee” (IFRS IC, già IFRIC), precedentemente denominate “*Standard Interpretations Committee*” (SIC). In particolare si rileva che gli IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento.

Il presente bilancio separato viene presentato unitamente al bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 redatto in conformità con gli IFRS.

Regione Lombardia, con sede legale in Piazza Città di Lombardia 1, provvede a redigere il Bilancio Consolidato del Gruppo più grande di cui la Società fa parte e lo stesso risulta essere disponibile presso il sito internet di Regione Lombardia.

Con riferimento allo IAS 1 paragrafi 25 e 26, gli Amministratori confermano che, in considerazione delle prospettive economiche, della patrimonializzazione e della posizione finanziaria della Società, non sussistono incertezze sulla continuità aziendale della Società che, conseguentemente, nella redazione del bilancio al 31 dicembre 2022, adotta principi contabili propri di una azienda in funzionamento.

Il presente documento è stato predisposto e autorizzato alla pubblicazione dal Consiglio di Amministrazione della Società tenutosi in data 15 marzo 2023.

SCHEMI DI BILANCIO

Gli schemi di bilancio adottati hanno le seguenti caratteristiche:

- a) nella Situazione Patrimoniale – Finanziaria le attività e passività sono esposte suddividendole tra le poste correnti e non correnti; un’attività/passività è classificata come corrente quando soddisfa uno dei seguenti criteri:
 - ci si aspetta che sia realizzata/estinta o si prevede che sia venduta o utilizzata nel normale ciclo operativo o
 - sia posseduta principalmente per essere negoziata oppure
 - si prevede che si realizzi/estingua entro 12 mesi dalla data di chiusura del bilancio.In mancanza di tutte e tre le condizioni, le attività/passività sono classificate come non correnti;

- b) nel Conto Economico i componenti positivi e negativi del reddito sono esposti per natura;

- c) nel Conto Economico Complessivo sono evidenziate tutte le variazioni degli Altri utili (perdite) complessivi, intervenute nell’esercizio, generate da transazioni diverse da quelle poste in essere con gli Azionisti e sulla base di specifici principi contabili IAS/IFRS. La Società ha scelto di rappresentare tali variazioni in un prospetto separato rispetto al Conto Economico. Le variazioni degli "Altri utili (perdite) complessivi" sono esposte al netto degli effetti fiscali correlati con evidenza, in una voce separata, dell’ammontare della fiscalità differita relativa a tali variazioni identificando separatamente, ai sensi dello IAS 1R in vigore dall’1° gennaio 2013, le componenti che sono destinate a riversarsi nel conto economico in esercizi successivi e quelle per le quali non è previsto alcun riversamento al conto economico;

- d) il Prospetto dei Movimenti del Patrimonio Netto, così come richiesto dai principi contabili internazionali, fornisce evidenza separata del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto Economico, ma imputata direttamente agli Altri utili (perdite) complessivi sulla base di specifici principi contabili IAS/IFRS, nonché delle operazioni con Azionisti, nella loro qualità di Azionisti;

- e) il Rendiconto Finanziario è redatto applicando il metodo indiretto.

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

PRINCIPI CONTABILI E CRITERI DI VALUTAZIONE

Nella redazione del presente bilancio separato sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di valutazione adottati nella redazione del bilancio separato al 31 dicembre 2021, integrati da quanto descritto al paragrafo “Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicati dal 1° gennaio 2022”.

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

Tutte gli importi del bilancio separato sono in Euro, salvo diversa indicazione.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS APPLICATI DAL 1° GENNAIO 2022

I seguenti principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS sono stati applicati per la prima volta dalla Società 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 separato della Società.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS OMOLOGATI DALL'UNIONE EUROPEA, NON OBBLIGATORIAMENTE APPLICABILI E NON ADOTTATI IN VIA ANTICIPATA DALLA SOCIETA' AL 31 DICEMBRE 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 rappresentino 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 aggiornare 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 5 - Revenue from Contracts with Customers*.

Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio separato della Società dall'adozione di questo principio.

- In data 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 separato della Società dall'adozione di tale emendamento.

- 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 separato della Società dall'adozione di tali emendamenti.
- 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 separato della Società dall'adozione di tale emendamento.

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

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

- In data 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*” ed in data 31 ottobre 2022 ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Non-Current Liabilities with Covenants*”. I documenti hanno 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 2024; è comunque consentita un'applicazione anticipata.
Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio separato della Società dall'adozione di tale emendamento.
- In data 22 settembre 2022 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback*”. Il documento richiede al venditore-lessee di valutare la passività per il *lease* riveniente da una transazione di *sale & leaseback* in modo da non rilevare un provento o una perdita che si riferiscano al diritto d'uso trattenuto. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2024, ma è consentita un'applicazione anticipata.
Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio separato della Società dall'adozione di tale emendamento.

ATTIVITÀ MATERIALI

Le immobilizzazioni materiali sono principalmente composte da:

- a) terreni;
- b) fabbricati;
- c) impianti e macchinari;
- d) materiale rotabile (rotabili e locomotive concessi in locazione).

Sono iscritte al costo d'acquisizione o di produzione comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione. Il costo è ridotto degli ammortamenti e delle svalutazioni. I terreni non sono soggetti ad ammortamento. Qualora finanziate da contributi pubblici, le attività materiali sono esposte al lordo del contributo stesso che è rilevato alla voce "Altre passività" secondo i criteri indicati nel principio contabile "Contributi pubblici".

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

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

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

Le vite utili utilizzate sono le seguenti:

Fabbricati: 50 anni;

Impianti e macchinari: 5-16 anni;

Materiale rotabile: 15-25 anni.

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

ATTIVITÀ IMMOBILIARI

Le attività immobiliari, vale a dire le attività detenute al fine di conseguire canoni di locazione o per l'apprezzamento del loro valore.

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

LEASING IFRS 16

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

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

Modello contabile per il locatario

La Società rileva nella situazione patrimoniale-finanziaria le attività per il diritto d'uso e le passività finanziarie per beni in *leasing* per la maggior parte dei *leasing*, fatta eccezione per beni in *leasing* di modesto valore ("*low value*"), ossia aventi un valore a nuovo inferiore a 5.000 Euro. Pertanto, la

Società rileva i pagamenti dovuti per il *leasing* relativi ai predetti *leasing* come costo con un criterio a quote costanti lungo la durata del *leasing*.

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

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

La Società valuta la passività finanziaria per beni in *leasing* al valore attuale dei pagamenti dovuti per i *leasing* non versati alla data di decorrenza, attualizzandoli utilizzando il tasso di interesse implicito del *leasing*. Laddove non è possibile determinare tale tasso con facilità, la Società utilizza il tasso di finanziamento marginale. Generalmente, la Società utilizza il tasso di finanziamento marginale quale tasso di sconto. La passività finanziaria per beni in *leasing* viene successivamente incrementata degli interessi che maturano su detta passività e diminuita dei pagamenti dovuti per il *leasing* effettuati ed è rivalutata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il *leasing* derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che la Società prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando la Società modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, di proroga o risoluzione. Nella determinazione del *lease term* sono state considerate eventuali opzioni di proroga se sotto il controllo del Gruppo e se il Gruppo ha la ragionevole certezza di esercitarle. Parimenti, nei casi in cui invece l'opzione di proroga fosse sotto il controllo del locatore, il periodo del *leasing* non annullabile include il periodo coperto dall'opzione di risoluzione del *leasing*.

Modello contabile per il locatore.

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

ATTIVITÀ IMMATERIALI

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

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

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

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

PARTECIPAZIONI

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

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

Tutte le partecipazioni sono state iscritte al costo di acquisto all'atto della rilevazione iniziale; in seguito, in occasione di evidenze che una partecipazione possa aver subito una perdita di valore, si è proceduto a stimare il valore recuperabile della partecipazione stessa. Se risulta una perdita di valore, la partecipazione viene corrispondentemente svalutata secondo i criteri indicati nel successivo paragrafo "Perdita di valore di attività materiali, immateriali e di partecipazioni".

ATTIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI E CORRENTI

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

I crediti e i finanziamenti iscritti tra le attività correnti sono contabilizzati al valore nominale poiché il valore attuale non si discosterebbe significativamente. Ad ogni chiusura di bilancio la Società valuta la possibilità di recupero di tali crediti tenendo conto dei flussi di cassa futuri attesi così come meglio rappresentato nel successivo paragrafo delle svalutazioni delle attività finanziarie.

IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE

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

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

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

Le imposte anticipate e differite vengono determinate in base alle aliquote fiscali che ci si attende verranno applicate, nel periodo in cui tali differimenti si realizzeranno, applicando le aliquote fiscali (e la normativa fiscale) vigenti o sostanzialmente in vigore alla data di riferimento del bilancio.

Le attività e le passività fiscali differite vengono compensate se, e solo se:

- a) la Società ha un diritto legalmente esercitabile di compensare le attività fiscali correnti con le passività fiscali correnti; e
- b) le attività e le passività fiscali differite sono relative a imposte sul reddito applicate dalla medesima giurisdizione fiscale.

Le imposte correnti e differite sono rilevate nel Conto Economico, ad eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate agli Altri Utili (Perdite) Complessivi, o ad altre voci di Patrimonio netto, nei cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente agli Altri Utili (Perdite) Complessivi o nel Patrimonio netto.

CREDITI COMMERCIALI

Sono rilevati al costo ammortizzato se soddisfatte le due condizioni seguenti:

- a) il modello di gestione dell'attività finanziaria consista nella detenzione della stessa con la finalità di incassare i relativi flussi finanziari; e
- b) l'attività finanziaria generi contrattualmente, a date predeterminate, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa.

I crediti valutati al costo ammortizzato sono inizialmente iscritti al *fair value* dell'attività sottostante, al netto degli eventuali proventi di transazione direttamente attribuibili; la valutazione al costo ammortizzato è effettuata usando il metodo del tasso di interesse effettivo, al netto delle relative perdite di valore con riferimento alle somme ritenute inesigibili. La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base della metodologia riportata nel paragrafo "svalutazione delle attività inesigibili" e effettuata sulla base della metodologia riportata nel paragrafo "svalutazione delle attività finanziarie". Il valore originario dei crediti è ripristinato negli esercizi successivi nella misura in cui vengano meno i motivi che ne hanno determinato la rettifica. In tal caso, il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

I crediti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, non sono attualizzati.

SVALUTAZIONE DELLE ATTIVITÀ FINANZIARIE

La valutazione della recuperabilità delle attività finanziarie misurate al costo ammortizzato è effettuata attraverso la stima delle "expected credit losses" (ECL), sulla base del valore dei flussi di cassa attesi. Tali flussi, tenuto conto della stima della probabilità che la controparte non ottemperi alla propria obbligazione di pagamento, sono determinati in relazione ai tempi di recupero previsti, al presumibile valore di realizzo, alle eventuali garanzie ricevute, nonché ai costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti. Per i crediti relativi a controparti che non presentano un incremento significativo del rischio, le ECL sono determinate sulla base delle perdite attese nei 12 mesi successivi alla data di bilancio; negli altri casi si provvede alla stima delle perdite attese fino al termine della vita dello strumento finanziario. Con riferimento ai crediti commerciali e agli altri crediti, per la determinazione della probabilità di non ottemperanza della controparte sono adottati *rating* interni della clientela, oggetto di verifica periodica anche tramite analisi di serie storiche.

DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

La cassa e gli strumenti finanziari equivalenti di cassa includono cassa contanti e i depositi a vista, valutati al loro valore nominale. Perché un investimento possa essere considerato come disponibilità liquida equivalente esso deve essere prontamente convertibile in un ammontare noto di denaro e deve essere soggetto a un irrilevante rischio di variazione del valore.

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

ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA

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

destinate alla vendita” mentre il risultato economico afferente tali attività è rilevato nella voce “Altri proventi”.

FINANZIAMENTI E PRESTITI OBBLIGAZIONARI

I finanziamenti e i prestiti obbligazionari sono riconosciuti inizialmente al *fair value*.

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

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

BENEFICI AI DIPENDENTI

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

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

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

- a) quote TFR maturande dal 1° gennaio 2007: si tratta di un Piano a contribuzione definita sia nel caso di opzione per la previdenza complementare, sia nel caso di destinazione al Fondo di Tesoreria presso l’INPS. Il trattamento contabile è quindi assimilato a quello in essere per i versamenti contributivi di altra natura;
- b) fondo TFR maturato al 31 dicembre 2006: rimane un Piano a benefici definiti con la conseguente necessità di effettuare conteggi attuariali, effettuati da attuari indipendenti, che dovranno escludere la componente relativa agli incrementi salariali futuri. La differenza risultante dal nuovo calcolo rispetto al precedente è stata trattata come un “*curtailment*” secondo quanto definito dal paragrafo 109 dello IAS 19 e di conseguenza contabilizzata a conto economico nel primo semestre 2007. La passività è iscritta in bilancio al valore attuale dell’obbligazione della Società sulla base di ipotesi attuariali attraverso l’utilizzo del cosiddetto “*projected unit credit method*”. Gli utili e le perdite attuariali derivanti dai cambiamenti delle ipotesi e delle variazioni tra i dati consuntivati e quelli ipotizzati, sono riconosciuti al conto economico complessivo in una specifica riserva di patrimonio netto denominata “Riserva utili/(perdite) attuariali”.

FONDI PER RISCHI E ONERI

I fondi per rischi e oneri comprendono gli accantonamenti derivanti da obbligazioni attuali (legali o implicite) derivanti da un evento passato, per l’adempimento delle quali è probabile che si renderà necessario un impiego di risorse, il cui ammontare può essere stimato in maniera attendibile. Qualora le attese di impiego di risorse vadano oltre l’esercizio successivo l’obbligazione è iscritta al valore attuale determinato attraverso l’attualizzazione dei flussi futuri attesi scontati ad un tasso che tenga anche conto del costo del denaro e del rischio della passività.

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

DEBITI FINANZIARI E COMMERCIALI

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

Le passività finanziarie sono cancellate dallo stato patrimoniale quando, e solo quando, queste vengono estinte ovvero quando l'obbligazione specifica del contratto è adempiuta o cancellata oppure scaduta.

AGGREGAZIONI AZIENDALI UNDER COMMON CONTROL

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

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

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

Analogamente, il principio contabile adottato nella predisposizione del bilancio della società cedente prevede che l'eventuale differenza tra il prezzo della transazione ed il preesistente valore di carico delle attività oggetto di trasferimento non sia rilevata nel conto economico, ma sia invece contabilizzata in conto accreditato al patrimonio netto.

AGGREGAZIONI AZIENDALI

Le aggregazioni aziendali sono rilevate secondo il metodo dell'acquisizione (*acquisition method*). Secondo tale metodo il corrispettivo trasferito in un'aggregazione aziendale è valutato al *fair value*, calcolato come la somma dei *fair value* delle attività trasferite e delle passività assunte dalla Società alla data di acquisizione e degli strumenti di capitale emessi in cambio del controllo dell'impresa acquisita.

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

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

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

RICAVI

I ricavi per prestazioni di servizi sono riconosciuti al momento dell'effettuazione della prestazione. I proventi finanziari sono rilevati a Conto Economico nel corso dell'esercizio in cui sono maturati, secondo il principio della competenza.

Le principali fonti di ricavo sono le seguenti:

- a) canoni per locazione operativa di materiale rotabile a società del Gruppo;
- b) corrispettivi per i servizi amministrativi erogati centralmente a società del Gruppo: organizzazione ed erogazione dei servizi di contabilità, amministrazione del personale, servizi generali, supporto allo sviluppo dei progetti e delle iniziative straordinarie da parte delle società controllate, coordinamento delle funzioni di segreteria societaria, attività e consulenza legale, tesoreria, pianificazione e controllo, ICT (*Information & Communication Technology*), acquisti, gare e appalti, gestione delle risorse umane e organizzazione, comunicazione;
- c) canoni di locazione percepiti su immobili civili e commerciali di proprietà, sia verso società del Gruppo sia verso entità terze.

CONTRIBUTI PUBBLICI

I contributi pubblici sono registrati in applicazione del principio contabile IAS 20 quando vi è la ragionevole certezza che gli stessi possano essere ricevuti e quando vi è la ragionevole certezza che la Società abbia rispettato le condizioni per riceverli.

I contributi pubblici sono rilevati secondo il metodo "reddituale" per il quale un contributo è rilevato nel prospetto di conto economico in uno o più esercizi in cui la Società rileva come costi le relative spese che i contributi intendono compensare.

I contributi pubblici che siano riscuotibili come compensazioni per costi o perdite già sostenute sono rilevati nel prospetto di conto economico dell'esercizio in cui diventano esigibili. I contributi relativi all'acquisto di attività materiali, erogati dalla Regione Lombardia o da terzi (altri enti pubblici), sono presentati secondo il "metodo indiretto", iscrivendo alla voce "Altre passività" la componente di ricavo differita e accreditando a conto economico linearmente la quota di competenza determinata sulla base della vita utile attesa delle attività cui si riferiscono.

I contributi pubblici in conto esercizio e la quota di competenza dell'esercizio dei contributi in conto capitale sono esposti separatamente nel prospetto di Conto Economico alla voce "Contributi" senza effettuare alcuna compensazione tra il contributo e il costo cui afferisce.

PERDITE DI VALORE DI ATTIVITÀ MATERIALI, IMMATERIALI E PARTECIPAZIONI

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

Nel valutare se esiste un'indicazione che un'attività possa aver subito una riduzione di valore, la Società considera le fonti informative interne ed esterne disponibili.

La verifica della tenuta del valore contabile delle attività non correnti è svolta per il tramite del confronto tra il valore di carico dell'attività ed il maggior valore tra il *fair value*, al netto dei costi di vendita, ed il valore d'uso della stessa. In assenza di valori di mercato ritenuti rappresentativi del reale valore dell'investimento, vengono utilizzati metodi di stima e modelli valutativi basati su dati ed assunzioni ragionevoli e sostenibili, fondate sull'esperienza storica e sulle aspettative future di mercato e sulle variazioni prevedibili del contesto normativo specifico. Il valore d'uso è determinato utilizzando le stime dei flussi di cassa attesi dall'utilizzo o dalla vendita del bene,

approvati dagli organi competenti e basate su proiezioni che non superano l'arco temporale quinquennale e tassi di sconto per il calcolo del valore attuale, riferiti a condizioni di mercato.

Quando il valore contabile di un'attività non corrente ha subito una perdita di valore, la Società rileva una svalutazione per il valore dell'eccedenza tra il valore contabile del bene ed il suo valore recuperabile attraverso l'uso o la vendita dello stesso, determinata con riferimento ai più recenti piani della Società.

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

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

DIVIDENDI

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

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

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

I proventi e gli oneri finanziari vengono riconosciuti in base alla competenza temporale.

IMPOSTE CORRENTI

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

CONSOLIDATO FISCALE

La Società ha rinnovato l'opzione per il Consolidato Fiscale Nazionale per il triennio 2022 – 2024 (art. 117, c.1 TUIR) al quale aderiscono parimenti le società controllate da FNM S.p.A. ai sensi dell'art. 2359 c.c. Tale disciplina consente di concentrare in capo alla Società tutti gli obblighi relativi ai versamenti periodici e far sì che eventuali posizioni creditorie possano compensare quelle debitorie di altre società del Gruppo. Le società controllate procedono alla determinazione dell'imposta e i versamenti all'Erario sono effettuati esclusivamente da FNM S.p.A. Al momento della liquidazione le società trasferiscono il proprio credito/debito IRES registrando il credito/debito verso la Società, che a sua volta registra il credito/debito IRES trasferito dalle controllate e il debito/credito verso le stesse, procedendo al versamento o all'incasso.

IVA DI GRUPPO

La Società ha aderito all'opzione prevista dall'art. 73 c. 3 D.P.R. 633/72 relativa all'IVA di Gruppo. Tale disciplina consente di concentrare in capo a FNM S.p.A., in quanto Controllante ai sensi del citato art. 73 c. 3, tutti gli obblighi relativi ai versamenti periodici all'Erario e far sì che eventuali posizioni creditorie possano compensare quelle debitorie di altre società del Gruppo. Le società controllate procedono alla liquidazione periodica dell'IVA e i versamenti sono effettuati esclusivamente da FNM S.p.A. Al momento della liquidazione le società trasferiscono il proprio credito/debito IVA registrando il credito/debito verso la Società, che a sua volta registra il credito/debito IVA trasferito dalle controllate e il debito/credito verso le stesse, procedendo al versamento o all'incasso.

CONVERSIONE DELLE POSTE IN VALUTA ESTERA

Moneta funzionale

La Società predispone il bilancio in accordo alla moneta di conto utilizzata in Italia. La valuta funzionale della Società è l'Euro che rappresenta la valuta di presentazione del bilancio separato.

Transazioni e rilevazioni contabili

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

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

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

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

POSTE SOGGETTE A SIGNIFICATIVE ASSUNZIONI E STIME

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

Nel corso dell'esercizio corrente non si sono verificati cambiamenti di stime.

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

Determinazione delle vite utili

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per la Società. Il costo delle attività materiali ed immateriali a vita utile definita è ammortizzato lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti. La determinazione dell'ammortamento di tali attività rappresenta una stima contabile complessa e per sua natura soggettiva, in quanto influenzata da molteplici fattori tra cui:

- l'identificazione di ciascuna componente con un costo rilevante in rapporto al costo totale dell'elemento da ammortizzare distintamente (cd. *component approach*) nonché la stima della relativa vita utile;
- la stima del valore residuo. Secondo le disposizioni degli IAS 16 e 38 il costo ammortizzabile delle attività materiali è determinato detraendo il loro valore residuo. Il valore residuo è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere al momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati della stessa dismissione, se questo fosse già al tempo alla fine dell'utilizzo dell'immobilizzazione stessa. La Società rivede periodicamente il valore residuo e ne valuta la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

La vita utile economica delle immobilizzazioni è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata. Essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. L'eventuale aggiornamento periodico della vita utile potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

Valore recuperabile delle attività materiali, immateriali e delle partecipazioni

Le attività non correnti includono i terreni, gli immobili, impianti e macchinario ed altri beni e le attività immateriali, nonché le partecipazioni.

La Direzione, come anticipato nel principio contabile "Perdita di valore di attività immateriali, materiali e partecipazioni" rivede periodicamente il valore contabile delle attività non correnti detenute e utilizzate e delle attività che devono essere dismesse, quando fatti e circostanze richiedono tale revisione.

Nel valutare se esiste un'indicazione che un'attività possa aver subito una riduzione di valore (cd, indicatore di *impairment*), la Società considera le fonti informative interne ed esterne disponibili.

Con riferimento al processo di identificazione degli indicatori di *impairment* ai fini del bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2022 sono stati inoltre tenuti in considerazione i documenti emessi da ESMA e di seguito riepilogati:

1. documento ESMA del 28 ottobre 2022 che, con specifico riguardo all'*impairment test*, invita a valutare, ove rilevante, i possibili indicatori di *impairment* derivanti da misure volte a prevenire o mitigare rischi derivanti dal cambiamento climatico, utilizzare assunzioni che riflettano le questioni relative al cambiamento climatico, adattare l'analisi di sensitività per tener conto dei rischi e degli impegni presi in ambito di cambiamento climatico;
2. Public Statement dell'ESMA del 13 maggio 2022, i cui contenuti sono ripresi dal Richiamo di Attenzione CONSOB n. 3/22 del successivo 19 maggio, che pone l'attenzione sulle conseguenze, sul processo di valutazione, degli effetti derivanti dal conflitto Russo-Ucraino, in particolare finalizzata a verificare se le nuove condizioni di contesto conseguenti alla Guerra in Ucraina possano aver generato una presunzione di *impairment* o meno;
3. richiamo di attenzione n. 1/21 del 16 febbraio 2021, relativo al COVID 19, che richiamando anche il documento ESMA del 28 ottobre 2020, enfatizzava come in un contesto Covid 19 debba "essere prestata particolare attenzione al processo di pianificazione tenendo conto dei possibili impatti sugli obiettivi e sui rischi d'impresa derivanti: dalla pandemia, dall'utilizzo delle misure di sostegno all'economia e dalla loro eventuale interruzione".

Sono state quindi analizzate le *assumption* alla base dei *budget* e dei piani industriali per verificare la presenza di eventuali *trigger event*. A riguardo, non sono stati identificati fattori esogeni strutturali relativi a cambiamenti delle condizioni di mercato o dei profili concorrenziali nei mercati in cui operano le società partecipate tali da far emergere indicatori di *impairment*.

L'analisi dei piani industriali e l'analisi degli scostamenti (in termini di ricavi, EBITDA, EBIT e risultato netto) tra risultati *actual* 2022 e Budget 2022, condotte a livello di segmento di business e di società partecipata ha evidenziato la necessità di procedere all'*impairment test* come meglio rappresentato al paragrafo delle "Partecipazioni".

L'*impairment test* è stato svolto utilizzando le stime dei flussi di cassa attesi e adeguati tassi di sconto per il calcolo del valore attuale ed è quindi basata su un insieme di assunzioni ipotetiche relative ad eventi futuri ed azioni degli organi amministrativi della Società che non necessariamente potrebbero verificarsi nei termini e nei tempi previsti.

Fondo svalutazione dei crediti

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

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

Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

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

Piani a benefici definiti

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

Passività potenziali e fondi rischi

La Società è soggetta a cause di varia natura (legali, fiscali, giuslavoristiche) che possono derivare da problematiche complesse e difficili, che sono soggette a un diverso grado di incertezza, inclusi i fatti e le circostanze inerenti a ciascuna causa, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili.

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

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

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA

NOTA 1 IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI

Al 1° gennaio 2021 gli Immobili, impianti e macchinari, al netto dei relativi fondi di ammortamento, risultavano costituiti come segue:

Descrizione	01.01.2021		
	Costo	Fondo ammortamento	Valore di bilancio
Terreni e fabbricati	23.546.699	(8.710.141)	14.836.558
Impianti e macchinario	722.063	(500.676)	221.387
Attrezzature industriali e commerciali	70.970	(68.172)	2.798
Altri beni:			
Materiale rotabile	579.658.155	(245.001.625)	334.656.530
Mobili e arredi, macchine ufficio, migliorie beni di terzi	2.212.036	(1.866.763)	345.273
Totale altri beni	581.870.191	(246.868.388)	335.001.803
Immobilizzazioni in corso e acconti	25.447.448		25.447.448
Totale	631.657.371	(256.147.377)	375.509.994

La movimentazione avutasi nel corso del 2021 è di seguito illustrata:

Descrizione	Terreni e fabbricati	Impianti e Macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni		Immobiliz. in corso e acconti	Totale
				Materiale rotabile	Mobili e arr., macch. uff. migliorie beni terzi		
Valore netto al 01.01.2021	14.836.558	221.387	2.798	334.656.530	345.273	25.447.448	375.509.994
Investimenti finanziati con mezzi propri		104.336	3.830	18.909.617	9.354	8.948.357	27.975.494
Trasferimenti valore lordo		29.112		3.262.327		(3.291.439)	—
Rivalutazioni/Svalutazioni				(880.654)			(880.654)
Dismissioni: Alienazioni Lorde	(149.590)						(149.590)
Quote di Ammortamento	(384.362)	(57.579)	(791)	(24.468.488)	(96.922)		(25.008.142)
Valore netto al 31.12.2021	14.302.606	297.256	5.837	331.479.332	257.705	31.104.366	377.447.102

Pertanto al 31 dicembre 2021 gli Immobili, impianti e macchinari, al netto dei relativi fondi di ammortamento, risultavano costituiti come segue:

Descrizione	31.12.2021		
	Costo	Fondo ammortamento	Valore di bilancio
Terreni e fabbricati	23.397.109	(9.094.503)	14.302.606
Impianti e macchinario	855.511	(558.255)	297.256
Attrezzature industriali e commerciali	74.800	(68.963)	5.837
Altri beni:			
Materiale rotabile	600.949.445	(269.470.113)	331.479.332
Mobili e arredi, macchine ufficio, migliorie beni di terzi	2.221.390	(1.963.685)	257.705
Totale altri beni	603.170.835	(271.433.798)	331.737.037
Immobilizzazioni in corso e acconti	31.104.366		31.104.366
Totale	658.602.621	(281.155.519)	377.447.102

La movimentazione dell'esercizio 2022 è di seguito illustrata:

Descrizione	Terreni e fabbricati	Impianti e Macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni		Immobiliz. in corso e acconti	Totale
				Materiale rotabile	Mobili e arr., macch. uff. migliorie beni terzi		
Valore netto al 01.01.2022	14.302.606	297.256	5.837	331.479.332	257.705	31.104.366	377.447.102
Investimenti finanziati con mezzi propri	348.505			40.783.741	12.841	8.707.350	49.852.437
Trasferimenti valore lordo				5.995.295		(5.995.295)	
Rivalutazioni/Svalutazioni				(232.664)			(232.664)
Dismissioni: Alienazioni Lorde	(34.134)			(67.491)	(4.967)		(106.592)
Dismissioni: Utilizzi Fondo Ammortamento				2.790	4.967		7.757
Quote di Ammortamento	(385.484)	(66.481)	(944)	(25.783.253)	(96.741)		(26.332.903)
Valore netto al 31.12.2022	14.231.493	230.775	4.893	352.177.750	173.805	33.816.421	400.635.137

Pertanto al 31 dicembre 2022 gli Immobili, impianti e macchinari, al netto dei relativi fondi di ammortamento, risultano costituiti come segue:

Descrizione	31.12.2022		
	Costo	Fondo ammortamento	Valore di bilancio
Terreni e fabbricati	23.711.480	(9.479.987)	14.231.493
Impianti e macchinario	855.511	(624.736)	230.775
Attrezzature industriali e commerciali	74.800	(69.907)	4.893
Altri beni:			
Materiale rotabile	647.428.326	(295.250.576)	352.177.750
Mobili e arredi, macchine ufficio, migliorie beni di terzi	2.229.264	(2.055.459)	173.805
Totale altri beni	649.657.590	(297.306.035)	352.351.555
Immobilizzazioni in corso e acconti	33.816.421		33.816.421
Totale	708.115.802	(307.480.665)	400.635.137

Terreni e fabbricati

La voce “Terreni e fabbricati” si riferisce principalmente ai valori netti residui al 31 dicembre 2022 dell’immobile di Piazzale Cadorna (MI) per 8.137 migliaia di Euro, dei terreni siti nel comune di Saronno per 3.329 migliaia di Euro e nel comune di Garbagnate Milanese per 1.076 migliaia di Euro, dei box auto siti nel comune di Milano per 688 migliaia di Euro e dell’immobile sito nel comune di Iseo per 623 migliaia di Euro.

Gli investimenti dell’esercizio sono attribuibili all’acquisto di un terreno sito nel comune di Iseo, per 172 migliaia di Euro, e ai lavori di ristrutturazione della facciata dell’immobile di Piazzale Cadorna (MI) per 176 migliaia di Euro.

Altri beni

L’investimento dell’esercizio, pari a 40.784 migliaia di Euro riguarda:

- per 37.980 migliaia di Euro, 4 convogli FLIRT TILO; a seguito dell’immissione in servizio, sono stati trasferiti alla categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell’esercizio precedente, pari a 4.226 migliaia di Euro, i rotabili sono locati a Trenord;
- per 1.357 migliaia di Euro, le attività di *revamping* di 1 rotabile TAF noleggiato a Trenord; a seguito del completamento delle attività di ammodernamento, sono stati trasferiti alla categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell’esercizio precedente, pari a 151 migliaia di Euro;
- per 758 migliaia di Euro, l’ammodernamento di 3 locomotive DE520 noleggiate a DB Cargo Italia e a Trenord; a seguito del completamento delle attività di ammodernamento, sono stati trasferiti alla categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell’esercizio precedente, pari a 355 migliaia di Euro;
- per 453 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica effettuata su 1 rotabili CSA; a seguito del completamento delle attività di manutenzione ciclica di 1 rotabile 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;
- per 236 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica effettuata su una locomotiva E483.

Oltre a quanto precedentemente commentato a seguito dell’immissione in esercizio delle 4 locomotive E744 Effishunter sono stati trasferiti alla categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell’esercizio precedente, pari a 734 migliaia di Euro.

La categoria “materiale rotabile” è così composta:

Tipologia	Val Netto
Treni	
n.25 TAF	9.323.913
n.2 TSR	5.822.994
n.7 TSR a 6 casse	65.065.396
n.10 TSR a 4 casse	80.552.684
n.8 CSA	25.273.452
n.10 CORADIA a 6 casse	54.552.596
n.9 FLIRT TILO	87.474.124
	328.065.159
Locomotive	
n.8 Loc. E 483	12.183.045
n.14 Loc. DE520	2.780.809
n.1 Loc. ES64 F4	1.802.089
n.4 Loc. EFFISHUNTER EFF1000	7.346.648
	24.112.591
TOTALE	352.177.750

Gli investimenti in mobili, arredi, macchine ufficio sono relativi ad arredi per gli uffici della Società siti in Milano – Piazzale Cadorna.

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli investimenti nella voce immobilizzazioni in corso e acconti, pari a 8.707 migliaia di Euro, sono attribuibili agli acconti pagati per le attività di *revamping* dei rotabili TAF (8.125 migliaia di Euro), per le attività di ammodernamento delle locomotive DE520 (382 migliaia di Euro), nonché agli acconti pagati per le attività di progettazione della sede aziendale sita del comune di Milano in area Bovisa (200 migliaia di Euro).

Nel complesso, le immobilizzazioni in corso e acconti al 31 dicembre 2022 si riferiscono agli acconti pagati per l'acquisto di 6 elettrotreni alimentati ad idrogeno (21.240 migliaia di Euro), per le attività di *revamping* dei rotabili TAF (11.744 migliaia di Euro), per le attività di ammodernamento delle locomotive DE520 (632 migliaia di Euro), nonché agli acconti pagati per le attività di progettazione della sede aziendale sita del comune di Milano in area Bovisa (200 migliaia di Euro).

Qualora le attività materiali fossero state contabilizzate al netto dei relativi contributi in conto capitale (Nota 14), l'effetto sul bilancio al 31 dicembre 2022 sarebbe stato il seguente:

2022	Valore di bilancio	Contributo	Valore al netto del contributo
Terreni e fabbricati	14.231.493	(4.992.073)	9.239.420
Impianti e macchinario	230.775		230.775
Attrezzature industriali e commerciali	4.893		4.893
Altri beni	352.351.555	(290.458)	352.061.097
Immobilizzazioni in corso e acconti	33.816.421		33.816.421
Totale attività materiali	400.635.137	(5.282.531)	395.352.606

La Società non ha identificato indicatori che determinino la necessità di attivare un test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione delle attività materiali trattandosi di beni principalmente destinati all'espletamento del trasporto pubblico locale attraverso contratti di *leasing* in vigore.

Non vi sono restrizioni sulla titolarità e proprietà di immobili, impianti e macchinari impegnati a garanzia di passività.

Si evidenzia che la voce “Immobili, impianti e macchinari” comprende gli investimenti immobiliari per 1.764 migliaia di Euro, che conformemente a quanto previsto dallo IAS 40, considerata la limitata significatività rispetto al totale della voce, non sono esposti in una linea separata dell’attivo.

NOTA 2 ATTIVITÀ IMMATERIALI

Al 1° gennaio 2021 le attività immateriali risultavano così costituite:

Descrizione	01.01.2021		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.059.540		1.059.540
Altre	5.627.098	(2.594.003)	3.033.095
Totale attività immateriali	6.686.638	(2.594.003)	4.092.635

La movimentazione avutasi nel corso del 2021 è di seguito illustrata:

Descrizione	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Totale
Valore Netto al 01.01.2021	1.059.540	3.033.095	4.092.635
Investimenti finanziati con mezzi propri	1.412.087	403.504	1.815.591
Trasferimenti valore lordo	(902.871)	902.871	—
Quote di Ammortamento		(1.099.829)	(1.099.829)
Valore netto al 31.12.2021	1.568.756	3.239.641	4.808.397

Pertanto al 31 dicembre 2021 le attività immateriali risultavano così costituite:

Descrizione	31.12.2021		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.568.756		1.568.756
Altre	6.933.473	(3.693.832)	3.239.641
Totale attività immateriali	8.502.229	(3.693.832)	4.808.397

La movimentazione dell’esercizio 2022 è di seguito illustrata:

Descrizione	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Totale
Valore Netto al 01.01.2022	1.568.756	3.239.641	4.808.397
Investimenti finanziati con mezzi propri	1.501.828	466.999	1.968.827
Trasferimenti valore lordo	(749.658)	749.658	
Quote di Ammortamento		(1.306.348)	(1.306.348)
Valore netto al 31.12.2022	2.320.926	3.149.950	5.470.876

Pertanto al 31 dicembre 2022 le immobilizzazioni immateriali risultano così costituite:

Descrizione	31.12.2022		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	2.320.926		2.320.926
Altre	8.150.130	(5.000.180)	3.149.950
Totale attività immateriali	10.471.056	(5.000.180)	5.470.876

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli incrementi della voce “Immobilizzazioni in corso e acconti”, pari a 1.502 migliaia di Euro, si riferiscono principalmente all'attività di estensione del sistema applicativo SAP gestito da FNM alle società controllate MISE e MISE Engineering, per 836 migliaia di Euro, all' *upgrade* della piattaforma SAP 4/HANA, per 288 migliaia di Euro, all'attività di *upgrade* del *software* gestionale SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 99 migliaia di Euro, all' *upgrade* dei moduli SAP PM, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 97 migliaia di Euro, all'implementazione di moduli aggiuntivi SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo per 58 migliaia di Euro, alle attività di sviluppo del Sistema di produzione dell'idrogeno per 78 migliaia di Euro.

Si evidenzia che nel corso dell'esercizio, essendosi completate le attività di progetto, con l'avvenuta messa a disposizione dei moduli implementati, sono stati trasferiti dalla categoria in esame alla voce “Altre” i costi sostenuti nell'esercizio 2021 in relazione all'attività di *upgrade* del modulo SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 325 migliaia di Euro, all' *upgrade* dei moduli SAP PM, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 187 migliaia di Euro.

Nel complesso, le immobilizzazioni in corso e acconti al 31 dicembre 2022 si riferiscono principalmente all'attività di estensione del sistema applicativo SAP gestito da FNM alle società controllate MISE e MISE Engineering, per 868 migliaia di Euro, all' *upgrade* della piattaforma SAP 4/HANA, per 473 migliaia di Euro, all'attività di *upgrade* dei moduli SAP PM, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 350 migliaia di Euro, alle attività di sviluppo del sistema di produzione dell'idrogeno per 303 migliaia di Euro, all'attività di *upgrade* del *software* gestionale SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 160 migliaia di Euro, all'implementazione di moduli aggiuntivi SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo per 58 migliaia di Euro, e, infine, all'attivazione di un applicativo per il monitoraggio SOD, per 45 migliaia di Euro.

Altre

Gli incrementi dell'esercizio (467 migliaia di Euro) sono principalmente attribuibili all' *upgrade* dei moduli SAP PM, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 145 migliaia di Euro, ai

moduli aggiuntivi del software gestionale SAP, gestito da FNM e utilizzato da Trenord S.r.l., per 164 migliaia di Euro, all'estensione del sistema applicativo SAP a due società del Gruppo per 58 migliaia di Euro, a moduli aggiuntivi di SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service amministrativo*, per 54 migliaia di Euro.

I trasferimenti si riferiscono a quanto commentato alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti".

Alle altre immobilizzazioni è attribuita la vita utile di 3 anni.

Non vi sono attività immateriali il cui titolo di proprietà è limitato o che sono vincolate a garanzia di passività.

Non vi sono attività immateriali costruite internamente.

La Direzione non ha identificato indicatori che determinino la necessità di attivare un test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione delle attività immateriali.

NOTA 3 DIRITTO D'USO

Al 1° gennaio 2021 la voce "Diritto d'uso", rilevata a seguito dell'adozione del principio contabile IFRS 16, risultava così costituita:

Descrizione	01.01.2021		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	111.667	(19.092)	92.575
Diritto d'uso fabbricati	2.595.410	(1.071.276)	1.524.134
Diritto d'uso materiale rotabile	8.074.446	(1.363.732)	6.710.714
Diritto d'uso altri beni	409.757	(188.073)	221.684
Totale	11.191.280	(2.642.173)	8.549.107

La movimentazione dell'esercizio 2021 è stata la seguente:

Descrizione	Diritto d'uso software	Diritto d'uso fabbricati	Diritto d'uso materiale rotabile	Diritto d'uso altri beni	Totale
Valore Netto al 01.01.2021	92.575	1.524.134	6.710.714	221.684	8.549.107
Acquisizioni	188.354			128.270	316.624
Dismissioni Costo Storico	(16.413)			(37.372)	(53.785)
Dismissioni Ammortamento cumulato	16.413			37.372	53.785
Quote di Ammortamento	(87.322)	(535.637)	(1.342.143)	(115.173)	(2.080.275)
Valore netto al 31.12.2021	193.607	988.497	5.368.571	234.781	6.785.456

Al 31 dicembre 2021 la voce “Diritto d’uso” risultava pertanto costituito come segue:

Descrizione	31.12.2021		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	283.608	(90.001)	193.607
Diritto d'uso fabbricati	2.595.410	(1.606.913)	988.497
Diritto d'uso materiale rotabile	8.074.446	(2.705.875)	5.368.571
Diritto d'uso altri beni	500.655	(265.874)	234.781
Totale	11.454.119	(4.668.663)	6.785.456

La movimentazione dell’esercizio 2022 è stata la seguente:

Descrizione	Diritto d'uso software	Diritto d'uso fabbricati	Diritto d'uso materiale rotabile	Diritto d'uso altri beni	Totale
Valore Netto al 01.01.2022	193.607	988.497	5.368.571	234.781	6.785.456
Acquisizioni	39.802	587.808		115.432	743.042
Dismissioni Costo Storico	(73.508)			(179.513)	(253.021)
Dismissioni Ammortamento cumulato	73.508			179.513	253.021
Quote di Ammortamento	(99.254)	(549.653)	(1.342.143)	(121.115)	(2.112.165)
Valore netto al 31.12.2022	134.155	1.026.652	4.026.428	229.098	5.416.333

Al 31 dicembre 2022 la voce “Diritto d’uso” risulta pertanto costituita come segue:

Descrizione	31.12.2022		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	249.902	(115.747)	134.155
Diritto d'uso fabbricati	3.183.218	(2.156.566)	1.026.652
Diritto d'uso materiale rotabile	8.074.446	(4.048.018)	4.026.428
Diritto d'uso altri beni	436.574	(207.476)	229.098
Totale	11.944.140	(6.527.807)	5.416.333

La voce “Diritto d’uso materiale rotabile” comprende la locazione di 4 locomotive Bombardier E494 TRAXX DC, noleggiate a DB Cargo.

NOTA 4 PARTECIPAZIONI

Al 31 dicembre 2022 le partecipazioni ammontano a 710.002 migliaia di Euro con un decremento netto di 599 migliaia di Euro a seguito delle movimentazioni avvenute nell’esercizio e di seguito commentate.

Nella seguente tabella viene riepilogata la composizione della voce in esame:

Descrizione	31.12.2021			Variazioni 2022				31.12.2022		
	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio	Incrementi	(Decrementi)	Riclassifiche	(Svalut.)/ Ripristini di valore	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio
Partecipazioni in imprese controllate	663.306.353	(7.880.189)	655.426.164	5.200.000		(3.912.112)	(1.886.559)	662.640.241	(7.812.748)	654.827.493
Partecipazioni in joint venture	48.607.674		48.607.674					48.607.674		48.607.674
Partecipazioni in imprese collegate	6.566.706		6.566.706					6.566.706		6.566.706
Totale partecipazioni	718.480.733	(7.880.189)	710.600.544	5.200.000		(3.912.112)	(1.886.559)	717.814.621	(7.812.748)	710.001.873

Partecipazioni in imprese controllate

Il dettaglio delle partecipazioni in imprese controllate è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2021			Variazioni 2022			31.12.2022		
	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio	Incrementi	Riclassifiche	(Svalut.)/ Ripristini di valore	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio
FERROVIENORD S.p.A.	4.571.732	(234.548)	4.337.184				4.571.732	(234.548)	4.337.184
FNMAutoservizi S.p.A.	16.274.641	(4.624.641)	11.650.000				16.274.641	(4.624.641)	11.650.000
Nuovo Trasporto Triveneto S.r.l.	248.000	(148.000)	100.000				248.000	(148.000)	100.000
La Linea S.p.A.	5.866.112	(1.954.000)	3.912.112		(3.912.112)				
Azienda Trasporti Verona S.r.l.	21.001.000	(769.000)	20.232.000				21.001.000	(769.000)	20.232.000
E-Vai S.r.l.	2.036.559	(150.000)	1.886.559			(1.886.559)	2.036.559	(2.036.559)	
Malpensa Intermodale S.r.l.	865.377		865.377	300.000			1.165.377		1.165.377
Malpensa Distripark S.r.l.	500.000		500.000	1.000.000			1.500.000		1.500.000
Milano Serravalle - Milano Tanzenziani S.p.A.	609.492.932		609.492.932				609.492.932		609.492.932
FNMPAY S.p.A.	2.450.000		2.450.000	2.400.000			4.850.000		4.850.000
FNMPower S.r.l.				1.500.000			1.500.000		1.500.000
Totale partecipazioni in imprese controllate	663.306.353	(7.880.189)	655.426.164	5.200.000	(3.912.112)	(1.886.559)	662.640.241	(7.812.748)	654.827.493

La Linea S.p.A.

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 di acquisto di quote azionarie, trasmessa in data 15 luglio, dalle società Alilaguna ed Ecobus. La partecipazione è stata conseguentemente riclassificata, secondo IFRS 5, alla voce "Attività destinate alla vendita". Successivamente, in data 2 dicembre 2022, il CdA ha conferito mandato al Presidente per la finalizzazione della negoziazione e sottoscrizione del contratto preliminare di compravendita della totalità delle azioni detenute da FNM nella società La Linea S.p.A..

Il contratto preliminare, sottoscritto in data 7 dicembre 2022, prevede che l'obbligo di acquisto, al prezzo di vendita di 5.400 migliaia di Euro, verrà adempiuto in due tranches:

- i. entro il 15 gennaio 2023, di seguito "Primo *closing*", per la cessione di n. 221.200 azioni ad Alilaguna, n. 316.000 a Powerbus (già Ecobus) e n.356.132 a Massimo Fiorese, per un totale pari al 28,27% di quote azionarie di La Linea S.p.A. ad un importo di 2.993 migliaia di Euro;
- ii. entro il 31 marzo 2023 e non oltre, di seguito "Secondo *closing*", verranno acquistate n. 316.000 azioni da parte di Alilaguna, n. 402.268 da parte di Powerbus, per un totale pari al 22,73% di quote azionarie di La Linea S.p.A. ad un importo di 2.407 migliaia di Euro.

Contestualmente al Secondo *closing*, La Linea dovrà altresì procedere ad estinguere integralmente le posizioni debitorie della stessa verso FNM, derivanti dai due contratti di finanziamento in essere, complessivamente pari a 7,3 milioni di Euro al 31 dicembre 2022. L'eventuale mancata estinzione di questi contratti di finanziamento costituisce condizione risolutiva del Primo *closing* e condizione sospensiva del Secondo *closing*.

In data 16 gennaio 2023 è stato sottoscritto il Primo *closing* ed FNM detiene quindi una partecipazione del 22,73%.

Malpensa Intermodale S.r.l.

FNM, a seguito di delibera del CdA del 23 febbraio 2022, ha effettuato un versamento in conto capitale, pari a 300 migliaia di Euro, utile alla copertura delle perdite consuntivate negli esercizi 2020 e 2021. In relazione ai risultati consuntivati dalla partecipata gli Amministratori hanno ritenuto opportuno effettuare l'*impairment test*, come di seguito rappresentato.

Malpensa Distripark S.r.l.

La Società, in considerazione delle perdite sostenute dalla controllata, a seguito di delibera del CdA del 23 febbraio 2022, al fine di sostenerne la patrimonializzazione e il sostenimento dello sviluppo dell'esistente Terminal di Sacconago, ha effettuato un versamento in conto capitale di 1.000 migliaia di Euro.

FNMPAY S.p.A.

In data 22 dicembre 2022, in relazione alle perdite verificate dalla controllata nell'esercizio 2022 e previste da piano, ha approvato la patrimonializzazione della controllata mediante un'iniezione di capitale pari a 2.400 migliaia di Euro. Il versamento è effettuato in data 28 dicembre 2022.

FNM Power S.r.l.

Nell'ambito del progetto H2iseO, di cui è fornito maggiore dettaglio al paragrafo 6.1 della Relazione sulla Gestione, si prevede la realizzazione di impianti per la produzione di idrogeno, destinati inizialmente ai nuovi convogli. In tal senso, nel mese di aprile 2022 è stata costituita la società FNM Power S.r.l., il cui capitale è detenuto al 100% da FNM S.p.A., che sarà attiva nell'ambito degli impianti di produzione e distribuzione di idrogeno, anche con riferimento alla successiva fase operativa.

Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.

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

La partecipazione, iscritta ad un valore pari ad Euro 609.493 migliaia comprensivo di oneri accessori, deriva dall'acquisizione, a fine luglio 2020, della quota azionaria pari al 13,6% del capitale sociale di detenuta, direttamente ed indirettamente, da ASTM, per 85.842 migliaia di Euro, e dall'acquisizione di un'ulteriore quota azionaria pari all'82,6% del capitale sociale, detenuta da Regione Lombardia, per 519.151 migliaia di Euro, perfezionata il 26 febbraio 2021.

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

Contestualmente al perfezionamento dell'acquisizione dell'82,4% di MISE, Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (APL) – società concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico di Gaggiolo e delle opere connesse – è uscita dal perimetro di consolidamento di MISE per effetto della sottoscrizione e liberazione, in medesima data, da parte di Regione Lombardia di un aumento di capitale sociale di

APL per complessivi 350 milioni di Euro e della conseguente diluizione al 36,66% del capitale sociale della partecipazione detenuta da MISE in APL, precedentemente partecipata al 79,29%.

Impairment Test

Per l'esercizio 2022, gli Amministratori hanno sottoposto a test di *impairment* le partecipazioni di seguito descritte per le quali sono stati identificati *trigger event*.

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.

Allo stato attuale l'Ente di Governo non ha ancora definito il prosieguo delle attività alla conclusione dei 12 mesi successivi alla conclusione del periodo di emergenza. Alla valutazione, su impulso di ATV, anche la possibilità di proroga al 31 dicembre 2026 in applicazione di quanto previsto dall'art.24 c.5bis del DL 4/2022, ovvero in seguito alla presentazione di un piano economico finanziario per gli anni successivi che preveda, tra le altre, significativi investimenti anche in parziale autofinanziamento.

In considerazione del sopra menzionato contesto di incertezza in cui si trova ad operare la partecipata, degli effetti indiretti connessi al conflitto russo-ucraino in corso ed alle conseguenze residuali della pandemia da COVID-19, nonché del significativo differenziale esistente tra il valore di carico della partecipazione e la quota di patrimonio netto detenuta da FNM nella partecipata, gli amministratori di FNM hanno identificato un potenziale indicatore di *impairment* della partecipazione in ATV.

In tale contesto, il valore recuperabile della partecipazione detenuta in ATV considerato come valore d'uso, è stato determinato mediante l'applicazione di un unico scenario rappresentato dalla ipotizzata cessazione dell'attività al 2026 (ultimo anno di piano) e successiva liquidazione del capitale investito operativo a fine 2027 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. Tale orizzonte temporale risulta essere coerente sia con le tempistiche della proroga attualmente in discussione tra ATV e l'Ente di Governo sia con riferimento alle tempistiche intercorrenti tra la data di indizione della gara e l'avvio del servizio da parte del nuovo affidatario così come mediamente osservabili nel settore del TPL.

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 dal piano pluriennale 2023-2026, approvato dagli Amministratori di ATV il 7 marzo 2023. Le nuove proiezioni sono state formulate sulla base delle seguenti principali assunzioni:

- a. allineamento dei costi energetici in coerenza con il nuovo contesto macroeconomico stimati sulla base di uno studio commissionato a consulenti specialistici aggiornato a fine dicembre 2022;
- b. gli investimenti sono valorizzati ai valori di mercato attesi, mantenuti per il 2023 per il 2023, 2024 e 2025 ai valori rilevati per il 2022, 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 15% per i viaggi occasionali e del 10% per i viaggi sistematici, entrambi a partire da settembre 2023. Tale assunzione è ritenuta ragionevole dagli amministratori in considerazione delle interlocuzioni avvenute con l'Ente di governo e considerando che le tariffe di ATV non vengono modificate dal 2012.

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, assumendo che nel 2024 si abbia ancora una riduzione della stessa del 5% rispetto ai livelli pre-pandemici che progressivamente viene ristorata in arco piano con una crescita progressiva annua dell'1%.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 8,20% (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 non ha evidenziato perdite di valore e pertanto il valore contabile della partecipazione è stato ritenuto recuperabile.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value less cost of disposal* di tale CGU non si discosti significativamente dal valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC. Di seguito riportiamo la variazione del valore d'uso in milioni di Euro che si avrebbe al variare di tale parametro:

Sensitivity Analysis al WACC				
WACC				
7.2%	7.7%	8.2%	8.7%	9.2%
20,83	20,56	20,29	20,03	19,78

Il WACC di *break even* che conduce ad un valore di *cover* pari a zero risulta pari a 8,31%.

Malpensa Intermodale S.r.l.

Il valore recuperabile della partecipazione, considerato come valore d'uso, è stato determinato utilizzando i flussi di cassa futuri attesi desunti dal piano pluriennale approvato in data 6 marzo 2023 dall'Amministratore Unico della partecipata per il periodo 2023-2026 che includono ipotesi di sviluppo degli attuali servizi, con messa a regime del terminal a partire dal 2024 mediante:

- mantenimento dell'attuale traffico "auto";
- crescita del traffico intermodale in coerenza con l'ampliamento dello spazio a disposizione del Terminal stesso (incremento del numero dei treni lavorati).

Il *terminal value* stimato è stato calcolato proiettando un flusso di EBITDA medio 2024-2026, per contenere gli effetti della crescita prevista in arco piano.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 9,43% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di società quotate del settore. Per il periodo oltre l'orizzonte di piano è previsto un tasso di crescita nullo. Il WACC utilizzato include inoltre l'1% di *additional risk-premium*.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata non ha evidenziato perdite di valore e pertanto il valore contabile della partecipazione è stato ritenuto recuperabile.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value* di tale partecipazione non si discosti significativamente dal valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC e del tasso di crescita *g-rate*, nel calcolo del valore terminale. Di seguito riportiamo la variazione dell'*impairment*, in milioni di Euro, che si avrebbe al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di MPX INTERMODALE						
		WACC				
		8,43 %	8,93 %	9,43 %	9,93 %	10,43 %
g rate	-1,0 %	0,10	-0,06	-0,21	-0,34	-0,45
	-0,5 %	0,23	0,05	-0,11	-0,25	-0,38
	0,0 %	0,37	0,18	—	-0,15	-0,29
	0,5 %	0,53	0,32	0,13	-0,04	-0,19
	1,0 %	0,70	0,47	0,26	0,08	-0,09

MISE

In considerazione degli effetti indiretti connessi al conflitto russo-ucraino in corso ed alle conseguenze residuali della pandemia da COVID-19, nonché del significativo differenziale esistente tra il valore di carico della partecipazione e la quota di patrimonio netto detenuta da FNM nella partecipata, gli Amministratori di FNM hanno identificato un potenziale indicatore di *impairment* della partecipazione in MISE.

In tale contesto, il valore recuperabile della partecipazione detenuta in MISE, stimato nella configurazione del suo *fair value* al netto dei costi di vendita, è stata determinata sulla base delle proiezioni economico-finanziarie 2022-2028 approvate dal CdA di MISE in data 7 marzo.

Tali proiezioni sono state formulate sulla base delle seguenti principali assunzioni:

- a. aggiornamento del Piano Economico Finanziario (“PEF”), in linea con le indicazioni della delibera ART n. 69/2019 (“Delibera ART”), in particolare in materia di efficientamento e gli effetti della traslazione del periodo regolatorio tariffario. Si evidenzia che, rispettando i dettami della delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (“ART”), l’aggiornamento del PEF è stato predisposto partendo dallo sviluppo di un Piano Finanziario Regolatorio (PFR) per il periodo dal 2020 al 2028. Con riferimento ai volumi di traffico stimati nel PEF, sono state assunte le previsioni elaborate dallo Studio Steer, nel mese di giugno 2022;
- b. nella previsione del piano degli investimenti si sono riflesse le nuove necessità infrastrutturali relative alle aree della sostenibilità e delle olimpiadi e i nuovi prezziari che hanno comportato l’aggiornamento dei quadri economici. La spesa complessiva lorda per investimenti nel corpo autostradale è pari a 469,6 milioni di Euro per il periodo 2023-2028 parzialmente contribuita da fondi pubblici per un importo pari a 91,1 milioni di Euro;
- c. inserimento nelle proiezioni economico finanziarie di credito da poste figurative, maturato a fronte di: i) quantificazione degli effetti economici derivanti dall’emergenza epidemiologica da COVID-19 da applicare ai concessionari autostradali, la cui misurazione è stata effettuata sulla base delle previsioni inserite nella comunicazione del 4 maggio 2021 prot. 7405 da parte dell’ART in relazione ai principi e criteri per la quantificazione del suddetto ristoro e, ii) rivisitazione dell’effetto inflattivo inserito all’interno delle proiezioni economico finanziarie; più precisamente, la controllata ha proceduto ad una simulazione dell’impatto dell’adozione della stima dei nuovi tassi di inflazione, da applicarsi come previsto dalla Delibera ART a partire dal periodo regolatorio 2025-2028. Tale credito da poste figurative, è stato inserito nelle proiezioni economico finanziarie quale importo finale da riconoscere al concessionario uscente a titolo di indennità di subentro, per un importo nominale pari a 490 milioni di Euro (al lordo dell’effetto fiscale).

Sulla base di quanto sopra, gli Amministratori hanno predisposto con il supporto di un esperto indipendente, un esercizio di *impairment* predisposto sulla base delle proiezioni economico finanziarie sopra commentate assumendo, ai soli fini del suddetto esercizio di *impairment test*, una probabilità del 33% che il credito da indennità di subentro sopra commentato il cui incasso è previsto per l’anno 2028 non venga riconosciuto.

Il tasso utilizzato per l’attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 7,87% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell’attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di società quotate del settore.

L’*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata, non ha evidenziato perdite di valore e pertanto il valore contabile della partecipazione è stato ritenuto recuperabile.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC nel calcolo del valore terminale. Di seguito riportiamo la variazione dell'*impairment*, in milioni di Euro, che si avrebbe al variare di tale parametro:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell' <i>impairment</i> di MISE				
WACC				
6,87 %	7,37 %	7,87 %	8,37 %	8,87 %
36,60	24,30	12,40	0,80	-10,40

E-Vai S.r.l.

In considerazione delle perdite durevoli di valore consuntivate nell'esercizio 2022 (superiori a quelle preventivate lo scorso anno principalmente per effetto dell'incremento del costo del lavoro e dei costi energetici) e di quelle attese per i prossimi esercizi, sulla base delle informazioni ad oggi disponibili, si è ritenuto necessario procedere alla svalutazione integrale della partecipazione.

Il peggioramento della redditività prospettica, a partire dall'esercizio 2023, è principalmente determinata dalla mancata previsione nell'ambito del recente rinnovo del Contratto di Servizio per il periodo 2023-2027, sottoscritto da Regione Lombardia con Ferrovienord S.p.A., del contributo di "Car Sharing". Tale contributo fino all'esercizio 2022 è stato pari a 1,8 milioni di Euro, rappresentando il 31% dei ricavi della controllata.

Partecipazioni in joint venture

Il dettaglio delle partecipazioni in *joint venture* è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2021			Variazioni 2022			31.12.2022		
	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio	Incrementi	Riclassifiche	(Svalut./Ripristini di valore)	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio
NordCom S.p.A.	743.407		743.407				743.407		743.407
NORD ENERGIA S.p.A.	6.194.267		6.194.267				6.194.267		6.194.267
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	3.610.000		3.610.000				3.610.000		3.610.000
Trenord S.r.l.	38.060.000		38.060.000				38.060.000		38.060.000
Totale partecipazioni in joint venture	48.607.674		48.607.674				48.607.674		48.607.674

Trenord S.r.l.

La voce "Riserva di traduzione", positiva per 53 migliaia di Euro, deriva dalla conversione in Euro del bilancio della partecipata TILO SA, che redige il proprio bilancio utilizzando quale moneta di conto il franco svizzero.

La conversione è stata effettuata applicando per le voci del conto economico il cambio medio dell'esercizio 2022 (pari a 1,01249) e per le attività e passività il cambio a pronti alla data del 31 dicembre 2022 (0,9847).

L'impatto del COVID-19 sull'operatività e sull'andamento economico della partecipata ha costituito un *trigger event*, che ai sensi dello IAS 36, ha richiesto la verifica della recuperabilità del valore di carico della partecipazione.

Il test di *impairment* è stato sviluppato utilizzando le proiezioni economico-finanziarie per il periodo 2023-2033 approvate dal CdA di Trenord in data 20 febbraio 2023 determinando il valore recuperabile secondo la configurazione del *value in use*.

Le proiezioni 2023 - 2033 si basano su due elementi di contesto, ossia:

- i. la proroga del Contratto di Servizio in vigore fino al 31 luglio 2023 e

- ii. l'affidamento a Trenord del nuovo Contratto di Servizio a decorrere dal 1° agosto 2023 e fino al 31 luglio 2033.

Si riportano inoltre le seguenti assunzioni alla base delle proiezioni economiche approvate dagli amministratori di Trenord:

1. Domanda viaggiatori e dei ricavi da traffico. Dal 2024 è stata ipotizzata una curva di ripresa dei viaggiatori trasportati con ipotesi di ritorno a livelli 2019 a partire dal 2026/27. L'aggiornamento delle tariffe è stato ipotizzato coerenti con un adeguamento pari al 75% dell'inflazione programmata;
2. Corrispettivi da Contratto di Servizio. Fino al 31 luglio 2023 il corrispettivo da Contratto di Servizio è stato stimato sulla base di quanto previsto dal contratto in vigore. Per il periodo 1° agosto 2023 e fino al 31 luglio 2033 il nuovo Contratto di Servizio prevederà ricavi da corrispettivo mediante definizione e calcolo del modello del Piano Economico Finanziario Regolatorio previsto dalla normativa di riferimento e dalla Delibera ART n.154/2019.
3. Investimenti. Sono stati stimati sulla base di quanto riportato nell'avviso di pre-informazione relativo all'affidamento a Trenord, così come confermato anche dalla Legge Regionale n. 15 del 6 agosto 2021, opportunamente aggiornati al fine di considerare le più recenti informazioni condivise con Regione Lombardia con riferimento al Contratto di servizio 2023-2032;
4. Altri elementi. Piano di esercizio del servizio e costi operativi sono stati sviluppati in funzione dell'andamento della produzione in coerenza con la messa in esercizio dei nuovi treni e della messa fuori esercizio dei treni più vetusti nel tempo, indicizzati all'inflazione e agli adeguamenti contrattuali.

In ragione dell'avviso di pre-informazione relativo all'affidamento a Trenord così come confermato anche dalla Legge Regionale n. 15 del 6 agosto 2021, non è stato considerato uno scenario alternativo di mancata aggiudicazione della gara, bensì un unico scenario di aggiudicazione della gara è stato considerato coerentemente alle proiezioni approvate dagli amministratori di Trenord.

Con riferimento al periodo oltre l'orizzonte delle proiezioni economico-finanziarie sono stati considerati due scenari ponderati:

- nel primo caso Trenord continua il servizio, forte della propria posizione di *incumbent* e della complessità del servizio che gestisce, ed è quindi stato stimato un *terminal value*;
- nel secondo, in considerazione della possibilità per cui Regione Lombardia potrebbe avviare un confronto competitivo su parte dell'offerta futura, in via prudenziale ed alla luce delle finalità del presente esercizio, è stata valutata la liquidazione del capitale investito operativo previsto al 31 dicembre 2033 al valore contabile.

Gli EBITDA in arco piano di entrambi gli scenari sono stati ridotti del 5% per calmierare l'effetto volume ipotizzato in arco piano ed esprimere eventuali maggiori costi per l'inflazione.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è stato determinato pari al 9% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di società quotate del settore. Il tasso *g* è stato stimato pari a 0.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata non ha evidenziato la necessità di svalutare la partecipazione.

È stata altresì effettuata un'analisi di sensitività sia considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC che di un tasso di crescita *g-rate* nel calcolo del valore terminale.

Di seguito riportiamo i valori di *cover* in milioni di Euro che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di TRENORD						
		WACC				
		8,00 %	8,50 %	9,00 %	9,50 %	10,00 %
g rate	-1,0 %	27,24	19,64	12,64	6,14	0,04
	-0,5 %	29,04	21,14	13,94	7,24	1,04
	0,0 %	31,04	22,84	15,44	8,54	2,14
	0,5 %	33,74	25,14	17,34	10,14	3,54
	1,0 %	36,74	27,74	19,54	12,04	5,14

Gli Amministratori ritengono che il *fair value less cost of disposal* di tale partecipazione non si discosti significativamente dal valore d'uso sopra commentato.

Si evidenzia inoltre che i soci si sono impegnati a supportare patrimonialmente e finanziariamente la partecipata.

NORD ENERGIA S.p.A.

L'esercizio 2022 è caratterizzato dalla conclusione, in data 9 luglio 2022, del periodo di esenzione della *Merchant Line*, che permetteva la cessione remunerata della capacità. Il Consiglio di Amministrazione della partecipata nella seduta dell'8 novembre 2022 ha preso atto che la Società ha compiutamente conseguito l'oggetto sociale, determinandosi quindi quanto previsto dall'art. 2484, primo comma, punto 2 cc.

Il Consiglio accertata la predetta causa di scioglimento, secondo quanto previsto dall'art.2485 cc, ha conferito mandato all'Amministratore Delegato per la convocazione dell'Assemblea dei Soci, affinché gli stessi assumessero le opportune deliberazioni in merito.

L'Assemblea dei Soci del 20 dicembre 2022, a rogito notaio Zabban, n. di rep. 75184/15700, ha dunque accertato la causa di scioglimento e affidato le operazioni liquidatorie ad un collegio di liquidatori composto da tre membri. L'iscrizione presso il registro delle imprese dell'Assemblea dei liquidatori è avvenuta in data 10 gennaio 2023.

Partecipazioni in imprese collegate

Il dettaglio delle partecipazioni in imprese collegate è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2021			Variazioni 2022			31.12.2022		
	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio	Incrementi	Riclassifiche	(S/a lut.)/ Ripristini di valore	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio
DB Cargo Italia S.r.l.	3.066.706		3.066.706				3.066.706		3.066.706
Busforfun.com S.r.l.	1.000.000		1.000.000				1.000.000		1.000.000
SportIT S.r.l.	2.500.000		2.500.000				2.500.000		2.500.000
Totale partecipazioni in imprese collegate	6.566.706		6.566.706				6.566.706		6.566.706

Busforfun.com

FNM detiene il 40% delle quote del capitale sociale di Busforfun.com ("Busforfun"), startup innovativa attiva nel settore delle tecnologie per il turismo ed il *commuting*.

Sportit S.r.l.

FNM detiene una partecipazione del 33% in Sportit S.r.l. (Sportit), società attiva con il brand Snowit, il principale marketplace per la vendita integrata di skipass online, servizi correlati allo sci ed esperienze legate al mondo della montagna nelle principali località sciistiche europee.

Si forniscono inoltre le seguenti informazioni relative alle partecipazioni possedute:

Descrizione	Tipologia	Valutazione	Capitale	Patrimonio netto (incluso risultato)	Utile/perdita	% possesso	Patrimonio netto detenuto	Valore a bilancio
FERROVIENORD S.p.A. Milano - p.le Cadoma 14	Controllata	Costo	5.250.000	40.422.445	4.027.699	100%	40.422.445	4.337.184
FNM Autoservizi S.p.A. Milano - p.le Cadoma 14	Controllata	Costo	3.000.000	19.344.001	605.720	100%	19.344.001	11.650.000
Nuovo Trasporto Triveneto S.r.l. Milano - p.le Cadoma 14	Controllata	Costo	10.000	73.469	(5.673)	100%	73.469	100.000
E-Vai S.r.l. Milano - p.le Cadoma 14	Controllata	Costo	2.000.000	1.152.576	(1.036.975)	100%	1.152.576	
Malpensa Intermodale S.r.l. Milano - p.le Cadoma 14	Controllata	Costo	500.000	(4.761)	(553.902)	100%	(4.761)	1.165.377
Malpensa Distripark S.r.l. Milano - p.le Cadoma 14	Controllata	Costo	500.000	758.296	(258.253)	100%	758.296	1.500.000
Azienda Trasporti Verona S.r.l. Verona - Lungadige Galtarossa 5	Controllata	Costo	15.000.000	35.805.252	473.892	50%	17.902.626	20.232.000
La Linea S.p.A. Venezia - Via della Fisica 30	Controllata	Costo	3.160.000	7.943.583	446.678	51%	4.051.227	3.912.112
FNMPAY S.p.A. Milano - p.le Cadoma 14	Controllata	Costo	150.000	2.712.766	(1.332.878)	100%	2.712.766	4.850.000
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. Assago - Via del Bosco Rinnovato 4/b	Controllata	Costo	93.600.000	406.935.893	57.998.711	100%	406.935.893	609.492.932
FNMPower S.r.l. Milano - p.le Cadoma 14	Controllata	Costo	1.500.000	1.474.285	(25.715)	100%	1.474.285	1.500.000
Trenord S.r.l. Milano - p.le Cadoma 14	Joint Venture	Costo	76.120.000	88.485.441	(9.450.708)	50%	44.242.721	38.060.000
NORDENERGIA S.p.A. Milano - p.le Cadoma 14	Joint Venture	Costo	10.200.000	19.409.562	3.345.809	60%	11.645.737	6.194.267
NordCom S.p.A. Milano - p.le Cadoma 14	Joint Venture	Costo	5.000.000	14.136.968	723.981	58%	8.199.441	743.407
Omnibus Partecipazioni S.r.l. Milano - p.le Cadoma 14	Joint Venture	Costo	20.000	9.751.932	1.834.559	50%	4.875.966	3.610.000
DB Cargo Italia S.r.l. Milano - p.le Cadoma 14	Collegata	Costo	3.000.100	31.396.244	7.068.691	40%	12.558.498	3.066.706
SportIT S.r.l. Milano - Viale Abruzzi 41	Collegata	Costo	489.244	2.009.015	(759.282)	33,3%	669.002	2.500.000
Busfortun.com S.r.l. Venezia - Via Bottegno 217	Collegata	Costo	13.280	354.309	(285.973)	40,0%	141.724	1.000.000

Si rimanda alla relazione sulla gestione per un commento circa l'andamento delle partecipate e di quelle controllate, controllate a controllo congiunto e collegate.

NOTA 5 ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE VALUTATE AL COSTO AMMORTIZZATO CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione dettagliata al 31 dicembre 2022 è specificata nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2022		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti finanziari		38.323	38.323
Fondo svalutazione crediti finanziari		(38.323)	(38.323)
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	—	—	—
Finanziamento La Linea	6.244.444	1.027.227	7.271.671
Finanziamento Busforfun.com	1.600.000	479.791	2.079.791
Finanziamento Malpensa Distripark	1.802.306		1.802.306
Crediti conti correnti verso controllate		431.465	431.465
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		(5.989)	(5.989)
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato (Nota 34)	9.646.750	1.932.494	11.579.244
Totale	9.646.750	1.932.494	11.579.244

Si riporta nella seguente tabella la composizione al 31 dicembre 2021:

Descrizione	31.12.2021		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti finanziari		38.323	38.323
Fondo svalutazione crediti finanziari		(38.323)	(38.323)
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	—	—	—
Finanziamento Busforfun.com	840.000	214.416	1.054.416
Finanziamento La Linea	700.000	233.333	933.333
Crediti conti correnti verso controllate		861.879	861.879
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		(5.989)	(5.989)
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato (Nota 34)	1.540.000	1.303.639	2.843.639
Totale	1.540.000	1.303.639	2.843.639

In data 20 dicembre 2019, la Società ha sottoscritto un contratto di finanziamento con la controllata La Linea al fine di dotarla della provvista necessaria a sottoscrivere e a versare integralmente l'aumento di capitale sociale in La Linea 80 S.c.a r.l., società di scopo partecipata al 70% da ATV S.p.A. e al 30% da La Linea S.p.A. Il finanziamento, di complessivi 1.400 migliaia di Euro, ha una durata di 6 anni dalla data di sottoscrizione. La linea di credito, fruttifera di interessi ad un tasso variabile Euribor 6 mesi + 165bps annui, sarà rimborsata in 12 rate semestrali comprensive di capitale ed interessi. Alla data del 31 dicembre 2022 sono stati rimborsati 447 migliaia di Euro, il credito residuo è quindi pari a 700 migliaia di Euro.

In data 1 dicembre 2021, è stato concesso un ulteriore finanziamento alla controllata La Linea al fine di dotarla della provvista per effettuare gli investimenti necessari in quanto aggiudicataria della gara indetta dal Comune di Venezia per la fornitura del trasporto pubblico locale automobilistico

nell'ambito dell'area urbana di Mestre e Spinea. Il finanziamento, di complessivi 9 milioni di Euro, ha una durata di 10 anni dalla data di sottoscrizione ed è stato erogato in data 26 maggio 2022 per un importo pari a 6.500 migliaia di Euro. La linea di credito, fruttifera di interessi ad un tasso fisso dell' 1,5% annuo, sarà rimborsata in 9 rate annuali con scadenza della prima rata decorso un anno del servizio oggetto della gara quindi in data 1 ottobre 2023.

La voce "Finanziamento La Linea" include inoltre gli interessi maturati e non ancora incassati pari a 72 migliaia di Euro.

Tutti gli importi indicati saranno completamente rimborsati entro la data di sottoscrizione del secondo *closing*.

In data 30 luglio 2021, la Società ha sottoscritto un contratto di finanziamento con la collegata Busforfun.com 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 è fruttifera di interessi ad un tasso variabile Euribor 6 mesi + 165bps annui. Il contratto sottoscritto prevedeva un rimborso in 5 rate annuali con prima rata in scadenza il 31 dicembre 2022.

Al fine di supportare l'evoluzione strategica della partecipata, in data 2 dicembre 2022 il CdA di FNM ha deliberato *inter alia*: (i) la sottoscrizione di un finanziamento aggiuntivo a favore di Busforfun, erogabile nell'anno 2023, ad un tasso pari all'Euribor 6 mesi oltre allo spread pari al 4%, per un importo pari a 2.000 migliaia di Euro, rimborsabile in 5 rate costanti per capitale con decorrenza della prima rata il 31 dicembre 2024; (ii) il posticipo della decorrenza della prima rata per il rimborso del finanziamento in essere dal 31 dicembre 2022 al 31 dicembre 2023, a parità di altre condizioni, fatto salvo il ricalcolo degli oneri finanziari.

Il finanziamento aggiuntivo è stato sottoscritto in data 25 gennaio 2023.

La voce "Finanziamento Busforfun.com" include gli interessi maturati e non ancora incassati pari a 80 migliaia di Euro.

In data 14 novembre 2022, la Società ha sottoscritto un contratto di finanziamento con la controllata Malpensa Distripark al fine di supportare la realizzazione della "Fase 0" (acquisizione dei terreni utile alla realizzazione di un'area destinata alla sosta delle unità di carico, di un terzo binario, di un fascio di binari tronchi e dell'allargamento delle banchine di manovra) di sviluppo dell'esistente Terminal di Sacconago, pari a complessivi 11 milioni di Euro. Il finanziamento ha una durata di 25 anni ed è fruttifero di interessi ad un tasso annuo fisso dell'1,5%. Il contratto sottoscritto prevede un rimborso in 25 rate annuali con prima rata in scadenza decorso un anno dal completamento delle opere. Al 31 dicembre 2022 il finanziamento è stato erogato per 800 migliaia di Euro.

Successivamente, in data 6 dicembre 2022, la Società ha sottoscritto un secondo contratto di finanziamento con la controllata Malpensa Distripark, pari a complessivi 32 milioni di Euro, al fine di supportare la "Fase 1" e la "Fase 2" di sviluppo dell'esistente Terminal di Sacconago consistenti nella realizzazione di funzioni e servizi (magazzini, uffici, area ristoro, distributore carburante, officina manutenzione) a supporto del Terminal nonché di un capannone logistico con relativi spazi di accesso, manovra e parcheggio, con possibilità eventualmente di realizzare anche un quarto binario. Il finanziamento ha una durata di 20 anni ed è fruttifero di interessi ad un tasso annuo fisso del 2,6%. Il contratto sottoscritto prevede un rimborso in 20 rate annuali con prima rata in scadenza decorso un anno dal completamento delle opere. Al 31 dicembre 2022 il finanziamento è stato erogato per 1.000 migliaia di Euro.

I crediti di conto corrente verso controllate includono per 430 migliaia di Euro (97 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) il credito di conto corrente verso Malpensa Intermodale S.r.l. e per 1 migliaia

di Euro il credito di conto corrente verso FNM Power S.r.l. (non presente al 31 dicembre 2021). Al 31 dicembre 2021 la voce includeva inoltre il credito di conto corrente verso Malpensa Distripark S.r.l. per 651 migliaia di Euro.

Vengono di seguito riportati i tassi effettivi di rendimento dei crediti:

Descrizione	2022	2021
Finanziamento Controllate e collegate	1,50% - 4,376%	1,65% - 3%
Crediti conti correnti vs controllate	0,073 %	0,02 %

NOTA 6 IMPOSTE ANTICIPATE ED IMPOSTE DIFFERITE

(in migliaia di Euro)

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Imposte anticipate	10.063	8.072	1.991
Imposte differite	93	115	(22)
Imposte anticipate nette	9.970	7.957	2.013

Il movimento dell'esercizio delle imposte anticipate nette è di seguito dettagliato:

(in migliaia di Euro)

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021	Variazione
Saldo inizio anno	7.957	6.696	1.261
Imputate a conto economico	2.037	1.258	779
Imputate a patrimonio netto	(24)	3	(27)
Saldo fine anno	9.970	7.957	2.013

Le imposte anticipate e differite sono generate principalmente per differenze temporanee di elementi di reddito di futura deducibilità o imponibilità fiscale.

La natura delle differenze temporanee che hanno generato imposte anticipate e differite è riassunta di seguito:

Imposte anticipate

(in migliaia di Euro)

Imposte anticipate 31.12.2021	Saldo 01.01.2021	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Saldo 31.12.2021
Accantonamenti	644	129		773
Valutazione TFR	41	(8)	3	36
Immobilizzazioni immateriali	33	21		54
Immobilizzazioni materiali rivalutazioni, svalutazioni e ammortamenti	5.968	1.019		6.987
Svalutazione Crediti	222	—		222
Totale	6.908	1.161	3	8.072

Imposte anticipate 31.12.2022	Saldo 01.01.2022	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Saldo 31.12.2022
Accantonamenti	773	(4)		769
Valutazione TFR	36	9	(24)	21
Immobilizzazioni immateriali	54	(2)		52
Immobilizzazioni materiali rivalutazioni, svalutazioni e ammortamenti	6.987	1.998		8.985
Svalutazione Crediti	222	14		236
Totale	8.072	2.015	(24)	10.063

Imposte differite

(in migliaia di Euro)

Imposte differite 31.12.2021	Saldo 01.01.2021	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Saldo 31.12.2021
Plusvalenze patrimoniali	21	(21)		—
Immobilizzazioni materiali	191	(76)		115
Totale	212	(97)	—	115

Imposte differite 31.12.2022	Saldo 01.01.2022	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Saldo 31.12.2022
Immobilizzazioni materiali	115	(22)		93
Totale	115	(22)	—	93

Si rimanda al paragrafo “Poste soggette a significative assunzioni e stime” per le considerazioni sui processi stimativi della imponibilità futura della Società da cui dipende il riconoscimento delle imposte anticipate.

NOTA 7 CREDITI COMMERCIALI

La seguente tabella dettaglia le partite di credito commerciale esistenti verso le parti correlate e verso terzi, opportunamente rettificata dal fondo svalutazione:

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Crediti v/ terzi	1.565.731	2.102.041
(MENO) Fondo svalutazione crediti	(105.907)	(66.624)
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	(43.226)	(43.226)
Crediti commerciali	1.416.598	1.992.191
Trenord S.r.l.	20.069.613	20.145.175
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.	3.545.960	6.671
FERROVIENORD S.p.A.	2.032.676	1.697.521
FNM Autoservizi S.p.A.	891.641	197.421
DB Cargo Italia S.r.l.	715.114	674.374
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	200.831	154.949
La Linea S.p.A.	133.969	165.195
FNMPAY S.p.A.	131.865	138.862
NordCom S.p.A.	74.453	400.498
Malpensa Intermodale S.r.l.	35.865	30.327
Nord_Ing S.r.l.	33.731	45.098
Fuorimuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l.	29.280	137.411
E-Vai S.r.l.	26.679	53.932
Malpensa Distripark S.r.l.	21.976	21.187
FNM Power S.r.l.	19.192	
ASF Autolinee S.r.l.	17.752	17.752
ATV S.p.A.	8.210	33.523
NORD ENERGIA S.p.A.	8.008	10.491
Martini Bus S.r.l.	1.694	1.694
Milano Serravalle Engineering S.r.l.	1.052	
NTT S.r.l.	310	310
Locoitalia		36.443
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	(57.781)	(57.781)
Crediti commerciali verso parti correlate (Nota 34)	27.942.090	23.911.053
Totale	29.358.688	25.903.244

La voce “crediti verso clienti terzi” diminuisce in relazione alla diversa tempistica di incasso da parte della controparte commerciale.

I crediti commerciali verso parti correlate aumentano in relazione all'atto ricognitivo sottoscritto con la controllata Milano Serravalle - Milano Tangenziali e relativo alle attività erogate da FNM nei confronti di quest'ultima nell'esercizio in analisi. La variazione è inoltre legata alle diverse tempistiche di incasso rispetto all'esercizio precedente dei crediti nei confronti delle controllate FNM Autoservizi e FERROVIENORD.

Fondo svalutazione crediti

A seguito dell'analisi del rischio di inesigibilità delle posizioni creditorie in essere alla data di chiusura dell'esercizio è stato ritenuto congruo il fondo accantonato nei precedenti esercizi pari a 110 migliaia di Euro.

Il *fair value* dei crediti, ottenuto adeguandone il valore nominale tramite il fondo svalutazione crediti (appostato per stimare il rischio di inesigibilità delle posizioni creditorie in essere a ciascuna data di riferimento), approssima il valore di iscrizione degli stessi al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021.

NOTA 8 ALTRE ATTIVITA' CORRENTI E NON CORRENTI

Nelle seguenti tabelle sono evidenziate le voci relative ad "Altri crediti" per gli esercizi 2022 e 2021:

Descrizione	31.12.2022		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti tributari		7.714.850	7.714.850
Crediti in procedura concorsuale		1.511.346	1.511.346
Risconti attivi	511.458	776.978	1.288.436
Crediti verso altri	139.543	379.332	518.875
(Meno) Fondo svalutazione crediti		(1.511.346)	(1.511.346)
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		—	—
Altri crediti	651.001	8.871.160	9.522.161
Altri crediti verso parti correlate (Nota 34)		10.567.864	10.567.864
Totale	651.001	19.439.024	20.090.025

Descrizione	31.12.2021		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti tributari		5.900.640	5.900.640
Credito per anticipo contrattuale		69.600	69.600
Crediti in procedura concorsuale		1.511.346	1.511.346
Risconti attivi	758.015	751.758	1.509.773
Crediti verso altri	132.793	468.742	601.535
(Meno) Fondo svalutazione crediti		(1.511.346)	(1.511.346)
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		(22.674)	(22.674)
Altri crediti	890.808	7.168.066	8.058.874
Altri crediti verso parti correlate (Nota 34)		5.969.840	5.969.840
Totale	890.808	13.137.906	14.028.714

Altri attività

Crediti tributari

I crediti tributari correnti si riferiscono al credito IVA di Gruppo derivante dalla liquidazione IVA mensile per 7.561 migliaia di Euro (401 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) ed al credito d'imposta riferito al "bonus facciate", iscritto nell'esercizio 2022, per 154 migliaia di Euro.

Il saldo al 31 dicembre 2021 comprendeva il credito per IVA già richiesta a rimborso, pari a 5.500 migliaia di Euro, riferito alla richiesta di rimborso presentata dalla Società in data 24 aprile 2018 con la Dichiarazione IVA relativa al periodo di imposta 2017. Il credito è stato totalmente incassato in data 26 aprile 2022.

Crediti in procedura concorsuale

I "crediti in procedura concorsuale" risultano interamente svalutati tramite specifico "fondo svalutazione crediti".

Risconti attivi

I risconti attivi correnti si riferiscono a risconti per la polizza assicurativa *Warranty & Indemnity (W&I)* sottoscritta a copertura delle *Representations & Warranties* contenute nel contratto di compravendita stipulato con Regione Lombardia per l'acquisizione di MISE, per 728 migliaia di Euro (1.005 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), nonché per 366 migliaia di Euro all'anticipazione erogata ad Alstom in relazione all'acquisto di materiale documentario previsto dal contratto pluriennale di manutenzione dei rotabili tipo CSA utilizzati per il servizio aeroportuale.

Crediti verso altri

I "crediti verso altri" sono relativi principalmente ad anticipi per servizi corrisposti a fornitori per 208 migliaia di Euro (109 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), nonché a note credito da ricevere per 19 migliaia di Euro (71 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021).

Il *fair value* dei crediti diversi da quelli iscritti nella categoria "Crediti in procedura concorsuale", ottenuto adeguandone il valore nominale tramite il fondo svalutazione crediti (appostato per stimare il rischio di inesigibilità delle posizioni creditorie in essere a ciascuna data di riferimento), approssima il valore di iscrizione degli stessi al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021.

Altre attività – parti correlate

Gli altri crediti verso parti correlate comprendono:

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A.	6.654.809	678
NORD ENERGIA SpA	1.329.072	2.251.393
FERROVIENORD SpA	1.262.040	2.897.544
NordCom SpA	344.160	298.781
E-Vai S.r.l.	282.353	150.294
FNMPAY S.p.A	230.906	
Milano Serravalle Engineering S.r.l.	227.684	
FNM Autoservizi S.p.A.	206.437	
Malpensa Intermodale S.r.l.	40.508	5.174
Locoitalia S.r.l.		309.994
NORD_ING S.r.l.		66.087
Totale società correlate (Nota 34)	10.577.969	5.979.945
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	(10.105)	(10.105)
Totale parti correlate (Nota 34)	10.567.864	5.969.840

I crediti verso le società correlate hanno natura tributaria: accolgono le poste derivanti dal Consolidato Fiscale per 7.941 migliaia di Euro (3.583 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) e dall’IVA di Gruppo per 2.628 migliaia di Euro (2.386 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021).

La variazione del credito per Consolidato fiscale è principalmente attribuibile al credito verso la controllata MISE, che ha aderito al regime dal 2022, pari a 6.656 migliaia di Euro (non presente al 31 dicembre 2021), parzialmente compensato dalla diversa esposizione della controllata FERROVIENORD, pari a 552 migliaia di Euro (2.889 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021).

NOTA 9 CREDITI PER IMPOSTE

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame:

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
IRAP	—	271.188
IRES	—	176.871
Totale Crediti per imposte	—	448.059

NOTA 10 DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame:

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Depositi bancari e postali	116.371.136	97.034.827
Denaro e valori in cassa	39.247	33.310
(MENO) <i>Impairment IFRS 9</i>	(657.438)	(657.438)
Totale	115.752.945	96.410.699

Si evidenzia che la Società gestisce la liquidità delle altre società del Gruppo in *cash pooling*; pertanto, a fronte di disponibilità su depositi bancari pari a 115.753 migliaia di Euro, FNM ha crediti in c/c di corrispondenza per 431 migliaia di Euro (748 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) e debiti in c/c di corrispondenza per 152.798 migliaia di Euro (88.038 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), comprensivi di interessi, come di seguito rappresentati:

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Malpensa Intermodale S.r.l.	430	97
FNM Power S.r.l.	1	—
Malpensa Distripark S.r.l.	—	651
Totale crediti	431	748
Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A.	86.909	
FERROVIENORD S.p.A.	21.562	41.314
NORD ENERGIA S.p.A.	20.365	19.651
NordCom S.p.A.	8.252	9.291
FNM Autoservizi S.p.A.	4.008	6.058
FNMPAY S.p.A.	2.930	2.164
E-Vai S.r.l.	108	1.112
NORD_ING S.r.l.	718	731
Malpensa Distripark S.r.l.	697	
Martini Bus S.r.l.	94	344
La Linea S.p.A.	239	330
Enti aziendali	6.916	7.043
Totale debiti	152.798	88.038

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.

Su tali conti correnti di corrispondenza vengono riconosciuti interessi attivi e passivi a tassi di mercato (Nota 5 e Nota 12).

In relazione all'applicazione dell'IFRS 9, basato sul modello delle perdite attese (*expected losses*), la Società considera le perdite attese lungo la vita dell'attività finanziaria ad ogni data di riferimento del bilancio, a tal fine è stata effettuata la rettifica per *impairment* pari a 657 migliaia di Euro.

La variazione della voce è meglio analizzata per natura di componente nel rendiconto finanziario.

NOTA 11 PATRIMONIO NETTO

La tabella fornisce la composizione del patrimonio netto al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021, con indicazione della possibilità di utilizzo delle riserve.

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	31/12/2022	31/12/2021	Variazioni	Possibilità di utilizzo
Capitale Sociale	230.000	230.000		
<i>Altre Riserve:</i>				
– Riserva da sovrapprezzo azioni	6.545	6.545		A, B
– Fondo Contributi e liberalità	1.078	1.078		A, B, C
– Riserva avanzo di fusione	165	165		A, B, C
<i>Totale Altre Riserve:</i>	<i>7.789</i>	<i>7.789</i>		
<i>Riserve di utili indivisi:</i>				
– Riserva legale	17.177	16.907	270	A, B
– Riserva avanzo di scissione	2.832	2.832	—	A, B, C
– Riserva straordinaria	97.426	97.426	—	A, B, C
– FTA IFRS 9	(575)	(575)	—	
– Utili portati a nuovo	50.553	45.415	5.138	A, B, C
<i>Totale Riserve di utili indivisi:</i>	<i>167.413</i>	<i>162.005</i>	<i>5.408</i>	
<i>Riserva di Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>(106)</i>	<i>(177)</i>	<i>71</i>	
Utile dell'esercizio	8.031	5.408	2.623	
Totale	413.127	405.025	8.102	

Legenda: A = per aumento di capitale - B = per copertura perdite - C = per distribuzione ai soci

Il patrimonio netto ha subito la seguente movimentazione nel corso degli esercizi 2021 e 2022:
(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	Capitale sociale	Riserva da sovrapprezzo azioni	Fondo contributi e liberalità	Riserva avanzo di fusione	Riserva Legale	Riserva avanzo di scissione	Riserva straordinaria	Utili/ Perdite portate a nuovo	Riserva utile/ perdita attuariale	Risultato esercizio	Totale
Saldo 01.01.2021	230.000	6.546	1.078	165	15.712	2.832	96.851	22.718	(169)	23.892	399.625
Destinazione utile 2020					1.195			22.697		(23.892)	
Riserva utile/ perdita attuariale									(8)		(8)
Utile dell'esercizio										5.408	5.408
Saldo 31.12.2021	230.000	6.546	1.078	165	16.907	2.832	96.851	45.415	(177)	5.408	405.025
Destinazione utile 2021					270			5.138		(5.408)	
Riserva utile/ perdita attuariale									71		71
Utile dell'esercizio										8.031	8.031
Saldo 31.12.2022	230.000	6.546	1.078	165	17.177	2.832	96.851	50.553	(106)	8.031	413.127

Capitale sociale

Il capitale sociale al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021 ammonta a Euro 230.000.000, è interamente versato ed è costituito da 434.902.568 azioni ordinarie, senza indicazione del valore nominale.

Riserva da sovrapprezzo azioni e Fondi contributi e liberalità

Tali riserve rimangono invariate rispetto all'esercizio precedente.

Riserva avanzo di fusione

In questa voce di bilancio è stato contabilizzato, ai sensi dell'art. 2504-bis, comma 4, del Codice civile, l'avanzo derivante dall'operazione di fusione per incorporazione della controllata Interporti Lombardi S.p.A., conclusasi nel mese di ottobre 2008; tale avanzo di fusione risultava dalla differenza tra il patrimonio netto dell'incorporata, pari a 665 migliaia di Euro, e il valore della partecipazione detenuta da FNM in Interporti Lombardi S.p.A., pari a 500 migliaia di Euro. Tale riserva è rimasta invariata rispetto all'esercizio precedente.

Riserva legale

La voce si incrementa per la destinazione del risultato dell'esercizio 2021. Al riguardo giova evidenziare che, l'Assemblea degli Azionisti, in data 26 aprile 2022, ha approvato il bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2021 e ha deliberato di destinare l'utile di esercizio come segue:

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

Riserva avanzo di scissione

Nel corso dell'esercizio 2010 è stata data esecuzione all'operazione di scissione di FERROVIENORD a favore di FNM con riferimento al compendio scisso rappresentato per l'attivo dalla partecipazione posseduta nel capitale sociale della società DB Cargo Italia S.r.l. (40%) e per il passivo in quota parte della posta del patrimonio netto costituita da "Utili portati a nuovo", pari ad Euro 3.066.706. L'operazione di scissione ha determinato la diminuzione del patrimonio netto di FERROVIENORD da Euro 53.022.518 ad Euro 49.955.812, con una riduzione pari al 5,7838%; pertanto il valore di iscrizione a bilancio della partecipazione in FERROVIENORD è stato ridotto della stessa percentuale, operando una svalutazione di Euro 234.548. La differenza tra il valore di iscrizione della partecipazione in DB Cargo Italia S.r.l. e la diminuzione del valore di iscrizione della partecipazione in FERROVIENORD, pari ad Euro 2.832.158, è stata pertanto rilevata nella riserva di patrimonio netto in commento. Tale riserva è rimasta invariata rispetto all'esercizio precedente.

Riserva straordinaria

Rimane invariata rispetto al precedente esercizio.

Utili portati a nuovo

Si incrementa per la destinazione del risultato dell'esercizio 2021, come già commentato alla voce "Riserva legale".

Riserva utile/perdita attuariale

La voce si riferisce all'ammontare cumulato al 31 dicembre 2022 degli utili e perdite attuariali da valutazione del TFR, al netto dell'effetto fiscale correlato, in accordo con le disposizioni dello IAS 19.

NOTA 12 DEBITI VERSO BANCHE CORRENTI E NON CORRENTI

I debiti verso banche sono così dettagliati al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021:

Descrizione	31.12.2022		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Finanziamento BEI	25.130.708	8.315.157	33.445.865
Debiti verso banche	25.130.708	8.315.157	33.445.865

Descrizione	31.12.2021		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Finanziamento BEI	—	41.708.565	41.708.565
Debiti verso banche	—	41.708.565	41.708.565

La voce "Finanziamento BEI" è interamente attribuibile all'erogazione del finanziamento sottoscritto tra la Società 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.

Entrambe le rate in scadenza nell'esercizio, pari a 8.279 migliaia di Euro, sono state rimborsate.

Per effetto del consolidamento di MISE era stata registrata una riduzione del Patrimonio Netto di Gruppo per un importo pari ad Euro 295 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.

Nell'esercizio, 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 $\geq 5,77$.

I *covenants* finanziari di cui sopra risultano rispettati alla data del 31 dicembre 2022.

Alla data di chiusura del 31 dicembre 2022, sulla base dei dati disponibili, tali *covenants* risultano rispettati.

Si ricorda peraltro che, oltre alla sopracitata operazione di rifinanziamento, il Gruppo dispone di un *liquidity headroom* pari a circa 123 milioni di Euro di linee *uncommitted*, che assicurano un adeguato margine di flessibilità finanziaria.

Si rimanda al paragrafo 8.2. della relazione sulla gestione per un'informativa dettagliata della struttura finanziaria della Società.

NOTA 13 PRESTITO OBBLIGAZIONARIO, DEBITI FINANZIARI E PASSIVITA' PER LEASING CORRENTI E NON CORRENTI

Nelle seguenti tabelle sono evidenziate le voci relative a “Debiti finanziari” al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021:

Descrizione	31.12.2022		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Prestito Obbligazionario	644.397.343	961.644	645.358.987
Debiti conti correnti verso terzi	—	4.969.451	4.969.451
Debiti per contratti di leasing	2.963.450	1.626.657	4.590.107
Ratei per interessi su debiti finanziari	—	49.009	49.009
Debiti finanziari	647.360.793	7.606.761	654.967.554
Debiti conti correnti verso correlate	—	148.041.966	148.041.966
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	442.912	642.746	1.085.658
Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 34)	442.912	148.684.712	149.127.624
Totale	647.803.705	156.291.473	804.095.178

Descrizione	31.12.2021		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Prestito Obbligazionario	642.957.974	961.644	643.919.618
Debiti conti correnti verso terzi	—	4.810.713	4.810.713
Debiti per contratti di leasing	4.400.894	1.564.374	5.965.268
Ratei per interessi su debiti finanziari	—	61.135	61.135
Debiti finanziari	647.358.868	7.397.866	654.756.734
Debiti conti correnti verso correlate	—	83.227.359	83.227.359
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	514.779	543.373	1.058.152
Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 34)	514.779	83.770.732	84.285.511
Totale	647.873.647	91.168.598	739.042.245

La scadenza della componente non corrente è di seguito riportata:

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Tra 1 e 2 anni	2.050.236	2.079.153
Tra 2 e 5 anni	645.635.634	645.794.494
Oltre 5 anni	117.835	—
Totale	647.803.705	647.873.647

In data 13 ottobre 2021 la Società 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. Il prestito obbligazionario non è soggetto a *covenants*.

I proventi del prestito obbligazionario sono stati utilizzati per il pagamento anticipato e per l'intero importo 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.

Il *fair value* del Prestito Obbligazionario è pari a circa 545 milioni di Euro al 31 dicembre 2022.

La voce "Debiti conti correnti verso terzi" si riferisce al conto corrente di corrispondenza del *cash pooling* con i vari Enti aziendali (Cassa Integrativa FNM per 4.811 migliaia di Euro ed il Circolo Ricreativo Aziendale FNM per 158 migliaia di Euro).

La voce "Debiti conti correnti verso correlate" si riferisce principalmente al conto corrente di corrispondenza del *cash pooling* con le società partecipate, di cui 86.909 migliaia di Euro verso MISE, 21.652 migliaia di Euro verso FERROVIENORD, 20.365 migliaia di Euro verso NORD ENERGIA, 8.252 migliaia di Euro verso NordCom, 4.008 migliaia di Euro verso FNMA, 2.929 migliaia di Euro verso FNMPAY. La variazione dell'esercizio è principalmente attribuibile all'adesione al *cash pooling* della controllata MISE, in data 20 dicembre 2021. Il primo trasferimento dei saldi di MISE sui conti correnti della Capogruppo è avvenuto in data 15 febbraio 2022.

I debiti per contratti di *leasing* sono tutti relativi all'applicazione dell'IFRS 16.

Il valore dei canoni contabilizzati a conto economico per contratti *low value* e *short term* è pari a 27 migliaia di Euro.

Di seguito viene fornito il dettaglio per scadenza dei pagamenti minimi futuri di *leasing* e la riconciliazione con il relativo valore attuale, pari al debito iscritto in bilancio:

Descrizione	31.12.2022		31.12.2021	
	Pagamenti minimi futuri	Valore attuale pagamenti minimi	Pagamenti minimi futuri	Valore attuale pagamenti minimi
Meno di 1 anno	2.303.143	5.675.765	2.228.209	7.023.420
1 - 5 anni	3.361.290		4.976.694	
Più di 5 anni	119.049		89.687	
Totale	5.783.482	5.675.765	7.294.590	7.023.420
Interessi passivi futuri	(107.717)		(271.170)	
Valore attuale dei debiti relativi ai leasing finanziari	5.675.765		7.023.420	

La revisione dei tassi relativi ai debiti verso terzi per *leasing*, esposti al rischio di tasso di interesse, avviene in un periodo temporale inferiore ai 12 mesi.

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

Descrizione	2022	2021
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	0,98 %	1,47 %
Debiti per <i>cash pooling</i>	0,090 %	0,004 %
Debito verso obbligazionisti	0,9820 %	0,9821 %

I tassi per le passività per contratti di leasing sono stati determinati sulla base dei tassi di finanziamento marginale della Società.

NOTA 14 POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

Di seguito si espone la composizione dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2022 e 2021 secondo richiamo di informativa CONSOB 5/21 del 29 aprile 2021, che sostituisce la Comunicazione CONSOB 6064293 del luglio 2006, e le relative note che riconducono ai dati della Situazione Patrimoniale – Finanziaria:

(in migliaia di Euro)

Descrizione	31.12.2022		31.12.2021		Note
	Totale	Di cui: parti correlate	Totale	Di cui: parti correlate	
A. Disponibilità Liquide	115.753	—	96.411	—	9
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	—	—	—	—	
C. Altre attività finanziarie correnti	—	—	—	—	
D. Liquidità (A+B+C)	115.753	—	96.411	—	
E. Debito finanziario corrente	(153.012)	(148.042)	(129.746)	(83.228)	12 - 13
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	(11.595)	(643)	(3.131)	(543)	12 - 13
G. Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(164.607)	(148.685)	(132.877)	(83.771)	
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	(48.854)	(148.685)	(36.466)	(83.771)	
I. Debiti finanziario non corrente	(28.537)	(443)	(4.916)	(515)	12 - 13
J. Strumenti di debito	(644.397)	—	(642.958)	—	
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	—	—	—	—	
L. Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	(672.934)	(443)	(647.874)	(515)	
M. Totale Indebitamento finanziario (H+L)	(721.788)	(149.128)	(684.340)	(84.286)	

Il debito finanziario corrente comprende il saldo dei conti di corrispondenza in *cash pooling* verso le società controllate ed in *joint ventures* e verso gli Enti aziendali per un totale di 152.798 migliaia di Euro (88.038 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) (Nota 13). Il saldo al 31 dicembre 2021 comprendeva i debiti verso banche (Nota 12) pari a 41.709 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021.

La voce "F. Parte corrente del debito finanziario non corrente" include la quota corrente dei debiti per contratti di *leasing* pari a 2.269 migliaia di Euro (Nota 13), i debiti verso banche (Nota 12) per 8.315 migliaia di Euro e i ratei sul prestito obbligazionario per 961 migliaia di Euro.

La voce "I. Debito finanziario non corrente" include principalmente la quota non corrente dell'indebitamento bancario, pari a 25.131 migliaia di Euro e la quota non corrente dei debiti per contratti di *leasing* (Nota 13).

Per quanto riguarda l'indebitamento finanziario indiretto si rinvia alla Nota 19 per gli accantonamenti rilevati in bilancio e si riportano di seguito gli impegni definitivi al 31 dicembre 2022 che obbligano la Società ad acquisire o a costruire un'attività nei prossimi 12 mesi:

Descrizione	Importo
Investimenti in materiale rotabile con fondi propri	28.091
Altri investimenti	1.041
Totale	29.132

NOTA 15 ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI E NON CORRENTI

Nelle seguenti tabelle si evidenzia la composizione della voce al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021:

Descrizione	31.12.2022		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Personale	384.000	3.244.468	3.628.468
Contributi c/capitale	1.020.520	39.251	1.059.771
Istituti di previdenza		1.037.209	1.037.209
Enti Aziendali		17.461	17.461
Depositi cauzionali	16.319		16.319
Altri	956.522	977.721	1.934.243
Altre passività	2.377.361	5.316.110	7.693.471
FNM Autoservizi S.p.A.		1.588.323	1.588.323
FNMPay		432.397	432.397
Malpensa Intermodale		276.129	276.129
E-Vai S.r.l.		225.102	225.102
Enti Aziendali		189.596	189.596
FERROVIENORD S.p.A.		99.593	99.593
Malpensa Distripark		87.599	87.599
Trenord S.r.l.		51.751	51.751
Nord_Ing S.r.l.		35.748	35.748
ATV		13.500	13.500
FNM Power		12.478	12.478
NordCom SpA		4.980	4.980
NORD ENERGIA SpA		1.867	1.867
Contributi c/capitale Regione Lombardia	3.786.661	436.099	4.222.760
Altre passività verso parti correlate (Nota 34)	3.786.661	3.455.162	7.241.823
Totale	6.164.022	8.771.272	14.935.294

Descrizione	31.12.2021		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Personale		2.798.457	2.798.457
Contributi c/capitale	1.059.770	39.251	1.099.021
Istituti di previdenza		542.765	542.765
Enti Aziendali		14.186	14.186
Depositi cauzionali	8.476		8.476
Altri	857.143	1.483.704	2.340.847
Altre passività	1.925.389	4.878.363	6.803.752
FERROVIENORD S.p.A.	99.593	5.388.983	5.488.576
FNM Autoservizi S.p.A.	8.714	2.725.107	2.733.821
FNMPay		271.507	271.507
DB Cargo Italia S.r.l.		149.240	149.240
Locoitalia Srl		145.179	145.179
Malpensa Intermodale		140.227	140.227
Debiti verso Regione Lombardia		133.826	133.826
Enti Aziendali		111.132	111.132
E-Vai S.r.l.	623	110.163	110.786
Malpensa Distripark		81.606	81.606
Trenord S.r.l.		49.255	49.255
ATV	13.500		13.500
Nord_Ing S.r.l.	1.867	9.062	10.929
NordCom SpA	4.980	4.980	9.960
NORD ENERGIA SpA	1.867	1.867	3.734
Contributi c/capitale Regione Lombardia	4.222.760	1.164.886	5.387.646
Altre passività verso parti correlate (Nota 34)	4.353.904	10.487.020	14.840.924
Totale	6.279.293	15.365.383	21.644.676

Altre passività - Personale e istituti di previdenza

I debiti verso il personale si riferiscono alle competenze di dicembre 2022 liquidate in gennaio 2023, ai premi e alle ferie maturate e non godute mentre i debiti verso istituti di previdenza riguardano contributi previdenziali, assistenziali e assicurativi relativi alle diverse categorie di dipendenti e collaboratori.

Altre passività - altri

La voce accoglie nelle altre passività non correnti, per 885 migliaia di Euro, e nelle altre passività correnti, per 385 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.

Altre passività verso parti correlate – correnti

La voce comprende le poste derivanti dal Consolidato Fiscale per 2.616 migliaia di Euro (2.555 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), principalmente verso FNM Autoservizi per 1.580 migliaia di Euro (1.962 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), verso FNMPAY per 432 migliaia di Euro (271 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), verso Malpensa Intermodale per 276 migliaia di Euro (140 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), verso E-Vai per 224 migliaia di Euro (110 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021) e verso Malpensa Distripark per 83 migliaia di Euro (72 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), relativo al riconoscimento alle controllate di un provento pari al 100% del

beneficio fiscale trasferito alla Capogruppo, in esecuzione di quanto previsto dall'accordo di adesione al Consolidato Fiscale Nazionale.

La voce include inoltre i debiti verso le società controllate che si riferiscono agli importi derivanti dall'IVA di Gruppo pari a 31 migliaia di Euro (6.061 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), in particolare verso NORD_Ing, per 26 migliaia di Euro, e verso Malpensa Distripark per 5 migliaia di Euro. Nel precedente esercizio la voce includeva anche i saldi verso FERROVIENORD, per 5.289 migliaia di Euro, a credito per 703 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022, e FNM Autoservizi, per 755 migliaia di Euro, a credito per 206 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022.

Il saldo dei contributi percepiti al 31 dicembre 2022 a fronte degli investimenti effettuati nel corso degli esercizi precedenti, ammonta a 5.283 migliaia di Euro (Nota 1). Tale importo è costituito da:

Contributi in conto capitale Regione Lombardia

I contributi in conto capitale sono stati erogati dalla Regione Lombardia per l'acquisto di n. 5 rotabili TAF, per la ristrutturazione dell'immobile sito in piazzale Cadorna e per la realizzazione del museo "La civiltà di Golasecca". La riduzione dell'esercizio è connessa al riconoscimento al conto economico del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile contributi pubblici, in quota annua di 1.165 migliaia di Euro.

Contributi in conto capitale terzi

I contributi in conto capitale concernono i finanziamenti ricevuti nell'anno 2001 ai sensi della Legge 270/97 dal Ministero dei Lavori Pubblici per la sistemazione della stazione di Milano Cadorna. La riduzione dell'esercizio è connessa al riconoscimento al conto economico del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile contributi pubblici, in quota annua di 39 migliaia di Euro.

NOTA 16 TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Valore attuale della passività TFR, calcolato sulla base di ipotesi demografiche e finanziarie	1.135.579	1.315.626
Totale	1.135.579	1.315.626

L'ammontare del costo iscritto a conto economico relativamente al trattamento di fine rapporto è così composto:

Descrizione	2022	2021
Costo servizi e interessi	12.668	4.750
Totale	12.668	4.750

Di seguito si illustra il movimento della passività relativa al trattamento di fine rapporto:

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Debito di inizio anno	1.315.626	1.430.165
Utile attuariali	(95.574)	11.441
Costo servizi e interessi	12.668	4.750
Utilizzi/Trasferimenti	(97.141)	(130.730)
Debito di fine anno	1.135.579	1.315.626

Le principali assunzioni attuariali sono state:

Descrizione	2022	2021
Tasso di sconto	3,70	1,00
Tasso annuo incremento retribuzioni	1,00	1,50
Tasso annuo inflazione	2,50	1,75
Tasso annuo incremento del TFR	3,38	2,81

Il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice *Iboxx Eurozone Corporate AA* (3,7% al 31 dicembre 2022) secondo le disposizioni dell'ESMA.

Le assunzioni riguardanti le mortalità si basano sulle probabilità di morte della popolazione italiana rilevate dall'ISTAT nell'anno 2000, distinte per età e sesso e ridotte del 25% per tenere conto in media delle caratteristiche della collettività dei lavoratori attivi e della diminuzione della mortalità verificatasi negli ultimi anni.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività effettuata sul tasso medio annuo di attualizzazione inserito nel modello di calcolo, considerando come scenario base quello descritto più sopra e aumentando e diminuendo il tasso medio annuo di attualizzazione di mezzo punto percentuale. I risultati ottenuti sono sintetizzati nella tabella seguente:

Tasso annuo di attualizzazione	1,25 %	-1,25%
Trattamento di fine rapporto	1.060.779	1.219.982

Si rimanda al paragrafo "Poste soggette a significative assunzioni e stime" per le considerazioni sulla natura estimativa della voce in esame.

NOTA 17 DEBITI VERSO FORNITORI

I debiti verso fornitori al 31 dicembre 2022 e 2021 sono così composti:

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Fornitori terzi	21.193.325	25.269.061
Debiti verso fornitori	21.193.325	25.269.061
Trenord S.r.l.	10.718.649	9.357.393
NordCom S.p.A.	2.473.019	1.025.738
FERROVIENORD S.p.A.	809.477	308.405
FNMPAY S.p.A.	56.207	4.858
NORD_ING S.r.l.	48.037	2.612
E-Vai S.r.l.	38.375	68.407
FNM Autoservizi S.p.A.	25.628	22.881
NORD ENERGIA SpA	135	
Locoitalia S.r.l.		155.473
Debiti verso fornitori parti correlate (Nota 34)	14.169.527	10.945.767
Totale	35.362.852	36.214.828

I “Debiti verso fornitori terzi” diminuiscono per 4.075 migliaia di Euro in relazione ai pagamenti effettuati nell’esercizio, in particolar modo verso fornitori per investimenti. I debiti verso i fornitori di materiale rotabile al 31 dicembre 2022 ammontano a 16.943 migliaia di Euro (23.306 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021).

La voce “Debiti verso fornitori parti correlate” aumenta in relazione al debito verso Trenord per le attività di manutenzione ciclica pagate nel mese di gennaio 2023.

NOTA 18 DEBITI TRIBUTARI E DEBITI PER IMPOSTE

Si riferiscono ai debiti nei confronti dell'Amministrazione finanziaria per:

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
IRPEF dipendenti e collaboratori	902.665	617.397
Ritenute da versare	43.945	91.280
Imposte sostitutiva TFR	4.563	3.577
Totale Debiti tributari	951.173	712.254
IRAP	345.178	
IRES	8.125.815	121.508
Totale Debiti per imposte	8.470.993	121.508

L'incremento della voce "IRES" è attribuibile al saldo del debito verso l'Erario per il Consolidato fiscale di Gruppo e aumenta a seguito dell'adesione di MISE al Consolidato fiscale a partire dall'esercizio 2022.

NOTA 19 FONDI RISCHI ED ONERI

I fondi per rischi ed oneri sono così composti:

Descrizione	Non correnti: costi futuri Affori	Correnti: personale	Correnti: rinnovo CCNL	Correnti: altri rischi	Totale
Saldo 01.01.2021	233.464	32.972	852.101	330.000	1.448.537
Incrementi		153.564	360.151	150.000	663.715
Rilasci			(490.000)		(490.000)
Utilizzi			(174.000)		(174.000)
Saldo 31.12.2021	233.464	186.536	548.252	480.000	1.448.252
Incrementi			134.505		134.505
Rilasci				(50.000)	(50.000)
Utilizzi		(186.536)	(682.757)		(869.293)
Saldo 31.12.2022	233.464	—	—	430.000	663.464

Fondi rischi ed oneri – non correnti

L'importo di 234 migliaia di Euro, invariato rispetto all'esercizio precedente, riguarda la stima degli oneri che la Società dovrà sostenere in relazione agli impegni assunti in relazione alla cessione delle aree adiacenti la stazione di Milano Affori, attività connesse al Piano Integrato di Intervento, quali bonifica terreni, realizzazione opere di urbanizzazione, spostamento della centrale trazione elettrica.

Fondi rischi ed oneri – correnti – Personale

Con riferimento al riconoscimento di variabili aggiuntive a lavoratori dipendenti la Società aveva accantonato un importo pari a 153 migliaia di Euro. Il fondo è stato interamente utilizzato nel corrente esercizio a seguito degli accordi sottoscritti, meglio dettagliati di seguito.

Fondi rischi ed oneri – correnti – Rinnovo CCNL

Con riferimento al rinnovo CCNL Autoferrotranvieri scaduto al 31 dicembre 2017, nel corso dei precedenti esercizi la Società, sulla base della valutazione del contenuto della trattativa in corso e delle condizioni economiche dei precedenti rinnovi contrattuali, ha accantonato ad apposito fondo un importo pari a 548 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021.

In data 10 maggio 2022 le Organizzazioni datoriali Asstra, Agens, Anav e le Organizzazioni sindacali FILT/CGIL, FIT/CISL, UILTRASPORTI, FAISA CISAL, UGL/FNA hanno sottoscritto il rinnovo del contratto collettivo nazionale autoferrotranvieri, ormai scaduto dall'anno 2017. Tale rinnovo avrà validità sino al 31 dicembre 2023. Il rinnovo ha previsto la corresponsione di un contributo una tantum a compensazione del periodo di vacanza contrattuale, del valore di 500 Euro al parametro 175, che è stato erogato in due *tranche* nei mesi di luglio 2022 e gennaio 2023.

In data 29 settembre 2022 è stato inoltre sottoscritto un accordo di secondo livello che ha previsto un adeguamento di alcuni istituti contrattuali.

Gli utilizzi riguardano gli importi riferiti alla *una tantum* a compensazione del periodo di vacanza contrattuale definito dall'accordo nazionale e all'adeguamento degli istituti contrattuali previsti dalla contrattazione aziendale.

Fondi rischi ed oneri – correnti – Altri rischi

A fronte degli oneri futuri da sostenere per un contenzioso in essere, a seguito dell'aggiornamento della valutazione del rischio da parte dei legali della Società, nell'esercizio è stato rilasciato il fondo accantonato nei precedenti esercizi per 50 migliaia di Euro.

Si rimanda al paragrafo “Poste soggette a significative assunzioni e stime” per le considerazioni sui processi estimativi sottostanti alla valutazione dei contenziosi e delle passività potenziali.

CONTO ECONOMICO

NOTA 20 RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI

La composizione dei ricavi può analizzarsi come segue:

Descrizione	2022	2021
Proventi immobiliari	574.096	469.073
Vendita spazi pubblicitari	229.686	
Altre prestazioni		199.079
Ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi	803.782	668.152
Locazioni operative	52.502.569	52.127.744
Servizi centrali a favore del gruppo	25.140.283	20.996.699
Proventi immobiliari	873.617	830.434
Ricavi delle vendite e delle prestazioni verso parti correlate (Nota 34)	78.516.469	73.954.877
Totale	79.320.251	74.623.029

Proventi immobiliari

Sono i ricavi realizzati verso imprese del gruppo FNM e verso terzi e riguardano esclusivamente i proventi realizzati attraverso l'affitto di unità immobiliari.

Vendita spazi pubblicitari

La voce si riferisce ai ricavi derivanti dalle affissioni pubblicitarie esposte durante i lavori di ristrutturazione della facciata dell'edificio sito in Piazzale Cadorna (MI).

Altre prestazioni

Nel 2021 sono stati rilevati i proventi derivanti dalla cessione ad Infrastrutture Venete, per 199 migliaia di Euro, dell'accordo quadro sottoscritto con il fornitore Stadler per la fornitura di 2 Flirt DMU ibridi.

Locazioni – parti correlate

I ricavi per locazioni operative presentano un incremento netto di 374 migliaia di Euro dovuto principalmente alle variazioni di seguito commentate:

- maggiori ricavi per noleggio a Trenord dei 9 convogli FLIRT TILO, immessi progressivamente in servizio dal mese di dicembre 2020, per 2.840 migliaia di Euro;
- maggiori ricavi per noleggio delle locomotive DE520, per 223 migliaia di Euro;
- minori ricavi in relazione al rinnovo contrattuale per noleggio a Trenord di 8 convogli CSA, per 1.811 migliaia di Euro, e 25 TAF, per 959 migliaia di Euro.

Si riporta di seguito il dettaglio dei ricavi derivanti dalle locazioni suddivisi per flotta:

(in migliaia di Euro)

Descrizione	2022	2021
n.10 TSR a 4 casse	10.783	10.783
n.7 TSR a 6 casse	9.765	9.765
n.10 CORADIA a 6 casse	9.395	9.395
n.8 CSA	3.876	5.687
n.9 FLIRT TILO	8.013	5.173
n.25 TAF	2.729	3.688
n.8 Loc. E 483	2.525	2.479
n.4 Loc. E494 TRAXX F140 DC3	1.637	1.637
n.14 Loc. DE520	1.569	1.346
n.2 TSR	950	978
n.4 Loc. EFFISHUNTER EFF1000	894	830
n.1 Loc. ES64 F4	354	354
n.1 Autobus	13	13
Totale	52.503	52.128

I ricavi derivanti da locazioni operative verso parti correlate sono relativi ai contratti sotto elencati:

Locatario	Oggetto	Data inizio contratto	Data fine contratto
Trenord S.r.l.	n.25 TAF	01/01/2006	31/12/2023
Trenord S.r.l.	n.4 Loc. DE 520	01/01/2020	01/12/2025
DB Cargo Italia S.r.l.	n.4 Loc. DE 520	01/01/2021	31/12/2025
DB Cargo Italia S.r.l.	n.6 Loc. DE 520	01/01/2021	31/12/2023
DB Cargo Italia S.r.l.	n.1 Loc. ES64 F4	01/05/2008	30/04/2023
DB Cargo Italia S.r.l.	n.3 Loc. E 483	01/12/2009	20/11/2024
DB Cargo Italia S.r.l.	n.3 Loc. E 483	01/04/2009	20/11/2024
DB Cargo Italia S.r.l.	n.1 Loc. E 483	01/05/2009	20/11/2024
DB Cargo Italia S.r.l.	n.1 Loc. E 483	01/05/2009	20/11/2024
DB Cargo Italia S.r.l.	n.4 Loc. E494 TRAXX F140 DC3	13/12/2019	31/12/2025
Trenord S.r.l.	n.4 Loc. DE 744 Effishunter	20/11/2020	22/02/2031
Trenord S.r.l.	n.9 FLIRT TILO	20/11/2020	07/05/2034
Trenord S.r.l.	n.2 TSR	01/01/2009	31/12/2023
Trenord S.r.l.	n.8 CSA	25/01/2012	31/12/2023
Trenord S.r.l.	n.10 CORADIA	31/08/2014	31/12/2023
Trenord S.r.l.	n.10 CORADIA IV cassa	05/02/2016	31/12/2023
Trenord S.r.l.	n.7 TSR a 6 casse	01/05/2016	31/12/2023
Trenord S.r.l.	n.10 TSR a 4 casse	08/11/2017	31/12/2023

Di seguito viene fornito il dettaglio per scadenza dei canoni attivi minimi futuri delle locazioni operative:

Descrizione	2022	2021
Entro 1 anno	55.875.309	56.969.260
Tra 2 e 5 anni	49.511.647	47.916.717
Più di 5 anni	10.380.000	73.568.800
Totale	115.766.956	178.454.777

La riduzione dei canoni minimi futuri è connessa principalmente alla scadenza dei contratti attivi con Trenord, che verranno rinnovati a seguito della sottoscrizione del Contratto di Servizio tra Trenord e Regione Lombardia, previsto per il periodo 2023 - 2033.

Servizi centrali a favore del Gruppo

Gli importi riguardano prevalentemente le seguenti prestazioni di *service* rese a beneficio di imprese del gruppo FNM: contabilità e bilancio, elaborazione paghe, acquisti, tesoreria, servizi informatici connessi a SAP e coordinamento dell'attività di comunicazione.

L'incremento dell'esercizio pari a 4.144 migliaia di Euro è principalmente attribuibile al riaddebito delle attività erogate da FNM nei confronti della controllata Milano Serravalle - Milano Tangenziali, pari a 3.518 migliaia di Euro, regolato da un atto ricognitivo. Nell'esercizio è inoltre aumentato il canone di riaddebito relativo a progetti informatici per 551 migliaia di Euro, principalmente verso la controllata FERROVIENORD.

NOTA 21 CONTRIBUTI

La composizione dei contributi può analizzarsi come segue:

Descrizione	2022	2021
Altri contributi	86.887	38.855
Contributi in conto capitale	39.250	39.250
Contributi	126.137	78.105
Contributi in conto capitale Regione Lombardia	1.164.886	1.164.886
Contributi verso parti correlate (Nota 34)	1.164.886	1.164.886
Totale	1.291.023	1.242.991

Contributi in conto capitale Regione Lombardia

La voce comprende i contributi ricevuti per l'acquisto di treni ad alta frequentazione TAF (950 migliaia di Euro), per la realizzazione del terminal Cadorna (146 migliaia di Euro), nonché per la realizzazione del museo "La Civiltà di Golasecca" (69 migliaia di Euro) (Nota 15).

Informazioni previste dall'articolo 1, commi 125 e seguenti, della legge 124/2017

Per quanto concerne le informazioni richieste dall'articolo 1, commi 125 e seguenti, della legge 124/2017, si evidenzia che non sono state percepite somme da pubbliche amministrazioni nel corso dell'esercizio 2022.

Gli importi indicati nella tabella che segue sono relativi all'accredito al conto economico delle quote di competenza dei contributi con le modalità enunciate nel principio contabile contributi pubblici:

Soggetto erogante	Oggetto	Importo incassato	Importo competenza 2022
Regione Lombardia	PROGETTO MUSEALE - LA CIVILTA' DI GOLASECCA		68.964
Ministero dell'Economia e delle Finanze	Bonus Facciata		49.049

NOTA 22 ALTRI PROVENTI

La composizione degli altri proventi può analizzarsi come segue:

Descrizione	2022	2021
Plusvalenze attività materiali	245.745	290.906
Sopravvenienze	136.620	225.987
Indennizzi assicurativi	43.235	2.054
Altri proventi	437.478	292.466
Altri proventi	863.078	811.413
Proventi diversi con parti correlate	2.760.628	2.370.140
Altri proventi verso parti correlate (Nota 34)	2.760.628	2.370.140
Totale	3.623.706	3.181.553

Plusvalenze attività materiali

Le plusvalenze realizzate nell'esercizio sono attribuibili alla vendita della stazione di Olgiate Comasco. Nell'esercizio 2021 le plusvalenze realizzate, pari a 281 migliaia di Euro, erano relative alla cessione dell'immobile sito in Darfo Boario Terme.

Indennizzi assicurativi

La voce in esame è principalmente costituita da rimborsi assicurativi per i compensi di alcuni legali che supportano la Società in sinistri occorsi a locomotive.

Proventi diversi con parti correlate

La voce include principalmente i riaddebiti di costi del personale prestato a società del Gruppo e di altri costi. L'incremento dell'esercizio è principalmente riconducibile al riaddebito dei maggiori costi sostenuti per conto delle società partecipate.

NOTA 23 COSTI PER SERVIZI

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

Descrizione	2022	2021
Consulenze	2.972.820	2.010.451
Marketing e pubblicità	1.323.278	848.228
Assicurazioni	1.058.278	597.295
Spese per i dipendenti	708.327	564.634
Collaborazioni coordinate e continuative	672.750	454.717
Spese di pulizia	223.569	217.094
Gestione automezzi	251.901	216.832
Spese legali notarili e giudiziarie	61.815	147.734
Organi sociali	105.273	95.454
Prestazioni di terzi - Manutenzioni	201.117	57.780
Prestazioni di terzi - Manutenzioni materiale rotabile	46.445	0
Utenze	94.266	57.700
Gestione immobili	65.093	53.004
Altri oneri	1.788.575	1.374.415
Costi per servizi	9.573.507	6.695.338
Costi per servizi informatici	6.444.040	5.840.679
Organi sociali	1.161.352	1.002.061
Canoni locazioni immobili	15.827	5.832
Prestazioni di terzi - Manutenzioni materiale rotabile	2.920	0
Prestazioni diverse	1.279.590	1.200.499
Costi per servizi verso parti correlate (Nota 34)	8.903.729	8.049.071
Totale	18.477.236	14.744.409

Costi per servizi – terzi

I costi per servizi verso terzi evidenziano un incremento netto di 3.733 migliaia di Euro rispetto all'esercizio 2021 principalmente a causa delle variazioni di seguito analizzate:

Consulenze

Nell'esercizio sono state sostenute maggiori consulenze, per 962 migliaia di Euro, principalmente attribuibili a consulenze strategiche e per lo sviluppo dei progetti H2iseO e Fili.

Marketing e pubblicità

Nell'esercizio sono state sostenute maggiori spese di comunicazione istituzionale per 475 migliaia di Euro principalmente attribuibili alla promozione del progetto Fili.

Assicurazioni

Nell'esercizio sono stati sostenuti maggiori costi assicurativi per 461 migliaia di Euro ad esito dell'espletamento delle gare per il piazzamento delle nuove polizze.

Altri Oneri

Nell'esercizio sono stati sostenuti maggiori costi per prestazioni varie per 460 migliaia di Euro.

Costi per servizi – parti correlate

I costi per servizi verso parti correlate evidenziano un incremento netto di 396 migliaia di Euro. In particolare aumentano gli oneri per i servizi informatici fatturati da NordCom (5.840 migliaia di Euro) e aumentati rispetto al precedente esercizio per 286 migliaia di Euro, in relazione all'incremento sia del canone SAP 4/HANA che dei maggiori costi di informatica distribuita.

Prestazioni diverse

La voce include importi disaggregati di diversa natura e singolarmente non rilevanti, principalmente attribuibili a riaddebito di costi per personale distaccato (692 migliaia di Euro) e spese condominiali (244 migliaia di Euro).

NOTA 24 COSTI PER IL PERSONALE

La composizione del costo del personale è così rappresentata:

Descrizione	2022	2021
Salari e stipendi	12.309.467	11.050.125
Contributi previdenziali	3.061.186	3.153.227
Trattamento di quiescenza	454.000	146.000
Altri costi	851.952	753.050
Totale	16.676.605	15.102.402

I costi del personale aumentano di 1.574 migliaia di Euro, in relazione alla diversa composizione dell'organico medio aziendale, oltre che per l'incremento dell'organico medio di 3 unità, nonché per i maggiori importi erogati a fronte della risoluzione anticipata del rapporto di lavoro con dirigenti.

La voce contributi previdenziali diminuisce per effetto del riconoscimento dell'indennità degli oneri di malattia per gli anni 2015 - 2018, pari a 524 migliaia di Euro.

La Società applica il contratto di lavoro del settore autoferrotranvieri a tutti i dipendenti, ad eccezione dei dirigenti, cui si applica il contratto dei dirigenti delle aziende industriali.

Si riporta di seguito il numero medio dei dipendenti per categoria dell'esercizio corrente e di quello comparativo:

Descrizione	2022	2021
Dirigenti	21	20
Quadri	54	51
Impiegati	116	118
Totale	191	189

NOTA 25 AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI

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

Descrizione	2022	2021
Ammortamenti immateriali	1.306.348	1.099.829
Ammortamenti materiali	26.332.903	25.008.142
Ammortamento Diritto d'uso	2.112.165	2.080.275
Svalutazione immobilizzazioni	232.664	880.655
Totale	29.984.080	29.068.901

Ammortamenti immateriali

La voce si riferisce principalmente all'ammortamento dei moduli SAP utilizzati nell'ambito dell'attività di *service* amministrativo.

Ammortamenti materiali

La voce aumenta di 1.325 migliaia di Euro principalmente in relazione ai maggiori ammortamenti relativi ai 9 convogli FLIRT TILO immessi progressivamente in servizio dal mese di dicembre 2020.

Ammortamento Diritto D'uso

Gli ammortamenti del diritto d'uso aumentano di 32 migliaia di Euro.

Svalutazione immobilizzazioni

L'importo è interamente attribuibile alla manutenzione ciclica di rotabili CORADIA.

NOTA 26 ALTRI COSTI OPERATIVI

Gli altri costi operativi sono analizzati nella tabella seguente:

Descrizione	2022	2021
Contributi associativi	992.140	550.633
Imposte e tasse	346.932	305.653
Sopravvenienze passive	255.450	78.324
Giornali e riviste	39.095	46.604
Minusvalenza patrimoniali	5.010	42.785
Accantonamento fondo rischi		150.000
Svalutazione crediti		22.000
Altri oneri	53.414	17.975
Altri costi operativi	1.692.041	1.213.974
Altri oneri	51.556	91.667
Altri costi operativi verso parti correlate (Nota 34)	51.556	91.667
Totale	1.743.597	1.305.641

La voce contributi associativi comprende il contributo versato nell'esercizio alla Fondazione "Centro nazionale per la mobilità sostenibile", pari a 400 migliaia di Euro.

La voce "Imposte e tasse" include i costi sostenuti dalla Società relativi all'Imposta Municipale Unica, pari a 277 migliaia di Euro (277 migliaia di Euro nel 2021).

NOTA 27 DIVIDENDI

La composizione della voce viene di seguito dettagliata:

Descrizione	2022	2021
NORD ENERGIA S.p.A.		2.861.252
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	900.000	1.000.000
Dividendi	900.000	3.861.252

In data 22 aprile 2022 l'Assemblea dei Soci di Omnibus Partecipazioni S.r.l. ha deliberato la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 1.800.000; la quota di spettanza della Società ammonta ad Euro 900.000.

NOTA 28 PROVENTI FINANZIARI

I proventi finanziari riguardano:

Descrizione	2022	2021
Interessi rimborso credito per imposte		9.743
Conti correnti bancari e depositi	132.716	4.110
Altri	46.692	501
Proventi finanziari	179.408	14.354
Conti correnti infragruppo	185	16
Altri proventi finanziari parti correlate	163.780	22.704
Proventi finanziari verso parti correlate (Nota 34)	163.965	22.720
Totale	343.373	37.074

Gestione liquidità

La Società gestisce la liquidità di tutte le società del Gruppo mediante contratti di *cash pooling*; pertanto sui conti correnti di FNM risultano disponibilità derivanti anche dall'operatività delle società partecipate.

I proventi finanziari maturati su conti correnti bancari sono aumentati per effetto sia della maggiore liquidità media che del maggior tasso applicato che è passato dallo 0,004% allo 0,087%.

La gestione della liquidità presenta – nel complesso – le seguenti risultanze:

Descrizione	2022	2021
Proventi finanziari C/C bancari e depositi	132.716	4.110
Proventi finanziari C/C infragruppo	185	16
Oneri finanziari C/C infragruppo	(125.375)	(3.069)
Totale	7.526	1.057

Altri proventi finanziari parti correlate

La voce include gli interessi sui finanziamenti (Nota 5) erogati alle società controllate e collegate come di seguito dettagliati:

- per 86 migliaia di euro verso la Linea;
- per 75 migliaia di euro verso Busforfun.com;
- per 2 migliaia di euro verso Malpensa Distripark.

Vengono di seguito riportati i tassi effettivi di rendimento:

Descrizione	2022	2021
Finanziamento controllate e collegate	1,50% - 4,376%	1,65% - 3%
Crediti conti correnti vs controllate	0,07 %	0,02 %

NOTA 29 ONERI FINANZIARI

Gli oneri finanziari sono maturati in relazione a:

Descrizione	2022	2021
<i>Up front fee, extension fee</i> e oneri accessori Bridge Loan - non ricorrenti		8.602.340
Interessi passivi su finanziamenti	185.020	6.493.785
Oneri finanziari su prestito obbligazionario	6.314.369	1.245.025
Contratti passivi di leasing	73.011	92.600
TFR	12.668	4.750
Commissioni di mancato utilizzo finanziamenti		18.326
Altri	17.064	54.575
Oneri Finanziari	6.602.132	16.511.401
Conti correnti infragruppo	125.375	3.069
Contratti passivi di leasing	13.205	16.341
Oneri finanziari verso parti correlate (Nota 34)	138.580	19.410
Totale	6.740.712	16.530.811

Up front fee, extension fee e oneri accessori - Non Ricorrenti

La voce nel 2021 accoglieva gli oneri finanziari delle *upfront fees* (6.729 migliaia di Euro), *extension fees* (930 migliaia di Euro) e degli oneri accessori (943 migliaia di Euro) relativi al

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. Il finanziamento è stato interamente rimborsato nell'esercizio 2021.

Oneri Finanziamenti passivi

La voce accoglie gli oneri finanziari relativi al finanziamento sottoscritto tra la Società e Banca Europea degli Investimenti, in data 21 dicembre 2017, per un importo di 50 milioni di Euro, e calcolati al tasso di interesse effettivo in applicazione del costo ammortizzato pari allo 0,422% sulla prima *tranche* di 10 milioni di Euro e dello 0,4893% sulla seconda *tranche* di 40 milioni di Euro, per un importo complessivo pari a 185 migliaia di Euro.

Nel precedente esercizio la voce accoglieva anche gli oneri relativi a:

- finanziamento *Bridge* sopracitato calcolati al tasso di interesse pari all'EURIBOR maggiorato di un margine, pari all'1,25% per il periodo 26 febbraio – 28 aprile, all'1,50% per il periodo 29 aprile – 30 giugno, all'1,75% per il periodo 1° luglio – 20 ottobre, pari a 6.217 migliaia di Euro;
- finanziamento sottoscritto dalla Società in data 7 agosto 2018, ed utilizzato solo per la linea *Term Loan Facility*, calcolati al tasso di interesse contrattuale pari a Euribor 6 mesi + *spread* dell'1,3%, pari complessivamente a 53 migliaia di Euro. 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.

Oneri finanziari su prestito obbligazionario

La voce accoglie gli oneri finanziari relativi al prestito obbligazionario (Nota 13) 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%).

In data 20 ottobre 2022 è stata pagata la prima cedola di interessi pari a 4.875 migliaia di Euro.

Contratti passivi di leasing

I contratti passivi di *leasing* sono attribuibili all'applicazione dell'IFRS 16.

Conti correnti infragruppo

L'incremento degli oneri finanziari verso parti correlate è principalmente connesso alla diversa esposizione a debito verso le partecipate oltre che per l'incremento del tasso medio di remunerazione del capitale (0,082% come allo 0,004% del 2021).

NOTA 30 IMPOSTE SUL REDDITO

Si evidenziano gli importi relativi ad imposte correnti e alla fiscalità differita:

(migliaia di Euro)

Descrizione	2022			2021		
	Totale	IRES	IRAP	Totale	IRES	IRAP
Correnti	(4.430)	(3.358)	(1.072)	(1.959)	(971)	(988)
Imposte esercizi precedenti	454		454	(85)		(85)
Netto Anticipate	2.037	1.272	765	1.258	1.085	173
Totale	(1.939)	(2.086)	147	(786)	114	(900)

Le imposte correnti aumentano di 1.153 migliaia di Euro in relazione al maggior risultato conseguito nell'esercizio.

Dal 2021 FNM possiede i requisiti di legge che la qualificano come *holding* industriale ex art. 162-*bis* del Tuir. Tale qualificazione è rilevante, in particolare, ai fini della determinazione della base imponibile IRAP e della relativa aliquota applicabile e dell'assoggettamento agli obblighi di comunicazione all'Anagrafe tributaria.

IRES - Riconciliazione tra aliquota ordinaria ed aliquota effettiva

Descrizione	2022	2021
Aliquota IRES applicabile	24,00 %	24,00 %
Svalutazioni indeducibili	4,90 %	3,42 %
Imposte indeducibili	-4,38 %	1,38 %
Plusvalenze	— %	0,34 %
Altri costi indeducibili	16,23 %	21,26 %
Spese non dedotte in precedenza	-3,38 %	-4,11 %
Quota dividendi non imponibile	-1,98 %	-14,24 %
Deduzione ACE	-7,17 %	-14,42 %
IRAP deducibile	-0,23 %	-0,56 %
Imposte differite	-12,26 %	-17,55 %
Aliquota effettiva	15,73 %	-0,48 %

NOTA 31 RISULTATO DA OPERAZIONI DISCONTINUE

Non si sono rilevate operazioni discontinue, come nell'esercizio precedente.

NOTA 32 ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

A partire dalla redazione del bilancio separato al 31 dicembre 2011, gli utili/(perdite) attuariali non vengono iscritte nel conto economico, ma contabilizzate in apposita riserva di patrimonio netto, al netto dell'effetto fiscale, concorrendo al conto economico complessivo.

La composizione della voce è di seguito dettagliata:

Descrizione	2022	2021
Utile/(perdita) attuariale	95.574	(11.441)
Effetto fiscale	(24.162)	3.192
Totale	71.412	(8.249)

NOTA 33 CATEGORIE DI ATTIVITÀ E PASSIVITÀ FINANZIARIE ESPOSTE IN BILANCIO

In conformità a quanto richiesto dal principio finanziario IFRS 7 nelle tabelle che seguono sono fornite le informazioni relative alle categorie di attività e passività finanziarie della Società, in essere al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2021.

Importi in migliaia di Euro	Note	Valore di bilancio al 31/12/2022	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività finanziarie al FV a conto economico	Attività finanziarie al FV a OCI	Passività finanziarie al costo ammortizzato
ATTIVITA' NON CORRENTI						
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	5	9.646.750	9.646.750			
Altre Attività	8	651.001	651.001			
ATTIVITA' CORRENTI						
Crediti Commerciali	7	29.358.688	29.358.688			
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	5	1.932.494	1.932.494			
Altre Attività	8	19.439.024	19.439.024			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	9	115.752.945	115.752.945			
PASSIVITA' NON CORRENTI						
Debiti verso Banche	12	25.130.708				25.130.708
Prestito obbligazionario	13	644.397.343				644.397.343
Passività per leasing	13	3.406.362				3.406.362
Altre passività	15	6.164.022				6.164.022
PASSIVITA' CORRENTI						
Debiti verso Banche	12	8.315.157				8.315.157
Prestito obbligazionario	13	961.644				961.644
Debiti finanziari	13	153.060.426				153.060.426
Passività per leasing	13	2.269.403				2.269.403
Debiti verso fornitori	17	35.362.852				35.362.851
Altre passività	15	8.771.272				8.771.272

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	Valore di bilancio al 31/12/2021	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività finanziarie al FV a conto economico	Attività finanziarie al FV a OCI	Passività finanziarie al costo ammortizzato
ATTIVITA' NON CORRENTI						
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	5	1.540.000	1.540.000			
Altre Attività	8	890.808	890.808			
ATTIVITA' CORRENTI						
Crediti Commerciali	7	25.903.244	25.903.244			
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	5	1.303.639	1.303.639			
Altre Attività	8	13.137.906	13.137.906			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	9	96.410.699	96.410.699			
PASSIVITA' NON CORRENTI						
Prestito obbligazionario	12	642.957.974				642.957.974
Passività per leasing	13	4.915.673				4.915.673
Altre passività	15	6.279.293				6.279.293
PASSIVITA' CORRENTI						
Debiti verso banche	12	41.708.565				41.708.565
Prestito obbligazionario	13	961.644				961.644
Debiti finanziari	13	88.099.208				88.099.208
Passività per leasing	13	2.107.746				2.107.746
Debiti verso fornitori	17	36.214.828				36.214.828
Altre passività	15	15.365.383				15.365.383

NOTA 34 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

FNM S.p.A. è controllata dalla Regione Lombardia che detiene il 57,57%; il 14,74% è detenuto da Ferrovie dello Stato S.p.A. e il rimanente è quotato al mercato Standard Classe 1 della Borsa di Milano.

Pertanto tutte le transazioni avvenute con la Regione Lombardia vengono riepilogate nell'ambito delle Parti Correlate; in questo ambito rientrano inoltre le transazioni avvenute con società sulle quali la Società esercita un controllo congiunto e con società collegate.

Le transazioni con Parti Correlate sono sintetizzate nel seguente prospetto:

2022	Note	Totale	Totale Parti correlate	Di cui: Control-lante	Di cui: Control-late	Di cui: Joint Venture	Di cui: Collegate	Di cui: Manage-ment	Incidenza %
STATO PATRIMONIALE									
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato non correnti	5	9.646.750	9.646.750		8.046.750		1.600.000		100,0 %
Crediti commerciali	7	29.358.688	27.942.090		6.931.852	20.295.124	715.114		95,2 %
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato correnti	5	1.932.494	1.932.494		1.452.703		479.791		100,0 %
Altre Attività	8	19.439.024	10.567.864		8.904.738	1.663.126			57,5 %
Passività per leasing non correnti	13	3.406.362	442.912		422.830	20.082			12,4 %
Altre passività non correnti	15	6.164.022	3.786.661	3.786.661					61,4 %
Debiti finanziari correnti	13	153.060.426	148.041.966		117.456.340	28.639.392	1.946.234		96,7%
Passività per leasing correnti	13	2.269.403	642.746		560.173	82.573			28,3 %
Debiti verso fornitori	17	35.362.852	14.169.527		977.724	13.191.803			40,1 %
Altre passività correnti	15	8.771.272	3.455.162	436.098	2.770.870	58.598	189.596		39,4 %
CONTO ECONOMICO									
Ricavi delle vendite e della prestazioni	20	79.320.251	78.516.469		15.726.718	56.881.872	5.907.879		99,0 %
Contributi	21	1.291.023	1.164.886	1.164.886					90,2 %
Altri proventi	22	3.623.706	2.760.628		1.444.336	1.045.675	270.617		76,2 %
Costi per servizi	23	(18.477.236)	(8.903.729)	(82.324)	(1.123.092)	(6.534.041)	(2.920)	(1.161.352)	48,2 %
Altri costi operativi	26	(1.743.597)	(51.556)	(1.777)	(3.132)	(10.105)	(36.542)		3,0 %
Dividendi	27	900.000	900.000			900.000			100,0 %
Proventi finanziari	28	343.373	163.965		88.598		75.367		47,8 %
Oneri finanziari	29	(6.740.712)	(138.580)		(114.862)	(23.718)			2,1 %

2021	Note	Totale	Totale Parti correlate	Di cui: Control-lante	Di cui: Control-late	Di cui: Joint Venture	Di cui: Collegate	Di cui: Management	Incidenza %
STATO PATRIMONIALE									
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato non correnti	5	1.540.000	1.540.000		700.000		840.000		100,0 %
Crediti commerciali	7	25.903.244	23.911.053		2.565.595	20.653.332	692.126		92,3 %
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato correnti	5	1.303.639	1.303.639		1.089.223		214.416		100,0 %
Altre Attività	8	13.137.906	5.969.840		3.429.770	2.540.070			45,4 %
Passività per leasing non correnti	13	4.915.673	514.779		452.704	62.075			10,5 %
Altre passività non correnti	15	6.279.293	4.353.904	4.222.760	124.297	6.847			69,3 %
Debiti finanziari correnti	13	88.099.208	83.227.359		52.052.775	28.942.437	2.232.147		94,5 %
Passività per leasing correnti	13	2.107.746	543.373		478.117	65.256			25,8 %
Debiti verso fornitori	17	36.214.828	10.945.767		562.635	10.383.132			30,2 %
Altre passività correnti	15	15.365.383	10.487.020	1.298.712	8.982.966	56.102	149.240		68,3 %
CONTO ECONOMICO									
Ricavi delle vendite e della prestazioni	20	74.623.029	73.954.877		11.680.368	56.616.759	5.657.750		99,1 %
Contributi	21	1.242.991	1.164.886	1.164.886					93,7 %
Altri proventi	22	3.181.553	2.370.140		1.241.775	861.914	266.451		74,5 %
Costi per servizi	23	(14.744.409)	(8.049.071)	(204.000)	(1.002.331)	(5.840.679)		(1.002.061)	54,6 %
Altri costi operativi	26	(1.305.641)	(91.667)		(5.247)	(76.073)	(10.347)		7,0 %
Dividendi	27	3.861.252	3.861.252			3.861.252			100,0 %
Proventi finanziari	28	37.074	22.720		18.304		4.416		61,3 %
Oneri finanziari	29	(16.530.811)	(19.410)		(17.786)	(1.624)			0,1 %

Di seguito vengono riepilogate le prestazioni rese e ricevute, a normali condizioni di mercato, a società controllate, in *joint venture* e collegate:

Attività che hanno prodotto ricavi:	Controllate	Joint venture	Collegate
Service Amministrativo	X	X	
Canone Sap	X	X	
Locazione locali a Novate		X	
Locazione uffici P.le Cadorna	X	X	
Locazioni uffici e aree Iseo	X	X	
Locazione materiale rotabile	X	X	X
Attività di assistenza in materia D.Lgs. 231	X	X	
Vendita spazi pubblicitari	X	X	

Attività che hanno prodotto costi:	Controllate	Joint venture	Collegate
Servizi informatici		X	
Service sicurezza	X		
Gestione spazi pubblicitari	X		
Locazione uffici e spazi commerciali	X		
Locazione informatica distribuita		X	

Si riportano di seguito evidenza dei flussi finanziari con parti correlate per l'esercizio 2022 e 2021:

Descrizione	2022			2021		
	Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
		Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
FLUSSI FINANZIARI						
Flusso di cassa dell'attività caratteristica	39.878.893	59.069.122	148,1 %	55.667.018	78.085.628	140,3 %
Flusso di cassa dell'attività di investimento	(69.855.795)	(13.035.605)	18,7 %	(593.868.867)	(526.774.321)	88,7 %
Flusso di cassa dell'attività di finanziamento	49.319.148	64.807.279	131,4 %	533.342.495	(37.303.112)	-7,0 %

NOTA 35 GESTIONE DEI RISCHI

Rischio di mercato

FNM, operando prevalentemente con le società controllate e partecipate, non è esposta a rischi di mercato.

Rischio di credito

FNM S.p.A. non è esposta a particolari rischi di credito commerciale e finanziario. La Società presenta un'elevata concentrazione dei crediti verso le imprese controllate e in *joint venture*.

In particolare, per quanto attiene al rischio di controparte finanziaria derivante dall'impiego della liquidità, la Società opera con interlocutori di alto e sicuro profilo e di elevato *standing* internazionale.

Le posizioni creditorie verso terzi su cui valutare il rischio di credito sono così riassumibili.

(migliaia di Euro)

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Crediti verso banche (nota 10)	116.371	97.035
Crediti commerciali verso terzi (nota 7)	1.417	1.992
Altri crediti verso terzi (nota 8)	379	671
Totale	118.167	99.698

I crediti verso altri, inclusi nella precedente tabella, sono al netto dei crediti in procedura concorsuale, interamente svalutati tramite specifico fondo svalutazione, nonché dei crediti tributari per IVA (Nota 8).

L'anzianità dei crediti commerciali verso terzi alla data di bilancio è la seguente:

(migliaia di Euro)

Descrizione	31.12.2022			31.12.2021		
	Lordo	Svalutazione	Netto	Lordo	Svalutazione	Netto
Non ancora scaduti	1.415		1.415	1.662		1.662
Scaduti da 31-60 giorni						
Scaduti da 61-90 giorni				81		81
Scaduti da 91-120 giorni	4	(2)	2	1		1
Scaduti da 121-360 giorni	7	(7)		235	(29)	206
Oltre 361 giorni	140	(140)		143	(101)	42
Totale	1.566	(149)	1.417	2.122	(130)	1.992

I movimenti del fondo svalutazione crediti commerciali nel corso degli esercizi al 31 dicembre 2022 e 2021 sono stati i seguenti:

(migliaia di Euro)

Descrizione	31.12.2022	31.12.2021
Saldo al 1° gennaio	110	143
Accantonamento di periodo		22
Riclassifica credito	46	
Utilizzi di periodo	(7)	(55)
Saldo al 31 dicembre	149	110

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità cui è soggetta la Società può sorgere dalle difficoltà a ottenere finanziamenti a supporto delle attività operative nella giusta tempistica o dal mancato rispetto degli eventuali *ratios* finanziari (c.d. *covenants*) e degli altri impegni previsti dal prestito obbligazionario emesso nel 2021, oltre che dal contratto di finanziamento sottoscritto dalla Società nel mese di dicembre 2017 con la Banca Europea per gli Investimenti, con conseguente venir meno del beneficio del termine e diritto delle controparti di ottenere la restituzione anticipata dei finanziamenti erogati.

Il sopracitato rischio di liquidità risulta mitigato dall'ottenimento (i) in data 10 novembre 2020, di un *rating Investment Grade* BBB- con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Fitch Ratings, aggiornato in data 20 dicembre 2021 a BBB con *outlook* stabile, e (ii) in data 25 gennaio 2021, di un *rating investment grade* pari a Baa3 con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Moody's.

I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità della Società sono monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della Funzione Tesoreria di Gruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie.

Il *management* ritiene che i fondi e le linee di credito attualmente disponibili, oltre a quelli che saranno generati dall'attività operativa e di finanziamento, consentiranno alla Società di soddisfare i suoi fabbisogni derivanti dalle attività di investimento, di gestione del capitale circolante e di rimborso dei debiti alla loro naturale scadenza.

Si riportano di seguito le scadenze contrattuali delle passività finanziarie:

(migliaia di Euro)

Descrizione	<1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	>5 anni	Totale
2022					
Altri debiti verso controllate per C/C di corrispondenza	148.042				148.042
Debiti leasing finanziari	550	96	320		966
Totale parti correlate	148.592	96	320		149.008
Debiti verso banche	8.315	8.351	16.811		33.477
Debiti leasing finanziari	1.753	1.507	1.439	119	4.818
Debiti verso Obbligazionisti			650.000		650.000
Altri debiti finanziari	5.980				5.980
Totale terzi	16.048	9.858	668.250	119	694.275
Totale	164.640	9.954	668.570	119	843.283

Descrizione	<1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	>5 anni	Totale
2021					
Altri debiti verso controllate per C/C di corrispondenza	83.227				83.227
Debiti leasing finanziari	583	520	122		1.225
Totale parti correlate	83.810	520	122		84.452
Debiti verso banche	41.756				41.756
Debiti leasing finanziari	2.228	1.992	2.984	90	7.294
Debiti verso Obbligazionisti			650.000		650.000
Altri debiti finanziari	5.833				5.833
Totale terzi	49.817	1.992	652.984	90	704.883
Totale	133.627	2.512	653.106	90	789.335

Si riportano di seguito le scadenze contrattuali delle attività finanziarie:

(migliaia di Euro)

Descrizione	<1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	>5 anni	Totale
2022					
Altri crediti finanziari	8.183	800	4.200	400	13.583
Totale parti correlate	8.183	800	4.200	400	13.583
Depositi bancari	116.371				116.371
Totale terzi	116.371				116.371
Totale	124.554	800	4.200	400	129.954

Descrizione	<1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	>5 anni	Totale
2021					
Altri crediti finanziari	1.095	433	1.267		2.795
Totale parti correlate	1.095	433	1.267		2.795
Depositi bancari	97.035				97.035
Totale terzi	97.035				97.035
Totale	98.130	433	1.267		99.830

Rischio di valuta

FNM, operando esclusivamente in un contesto locale, non è esposta a rischi valutari.

Rischio tasso

Le passività finanziarie sono principalmente costituite da contratti di *leasing* finanziari, dal prestito obbligazionario e dal finanziamento BEI.

FNM non è esposta a particolari rischi di variazione dei tassi di interesse sui contratti di *leasing* finanziari.

I finanziamenti in essere sono a tasso fisso. L'eventuale volatilità degli oneri finanziari associata all'andamento dei tassi di interesse sui finanziamenti viene monitorata e mitigata tramite una politica di gestione del rischio tasso volta all'individuazione di un mix equilibrato di finanziamenti.

Gestione del capitale

Gli obiettivi principali perseguiti dalla Società nell'ambito della gestione del rischio di capitale sono la creazione di valore per gli azionisti e la salvaguardia della continuità aziendale. La Società si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento e rispettare i requisiti (*covenants*) previsti dagli accordi di debito (Nota 12 e Nota 13). Particolare attenzione viene posta al livello di indebitamento al rapporto tra patrimonio netto ed EBITDA, perseguendo obiettivi di redditività e generazione di cassa operativa.

Stima del fair value

Il *fair value* degli strumenti finanziari quotati in un mercato attivo è basato sui prezzi di mercato alla data di bilancio. Il *fair value* degli strumenti che non sono quotati in un mercato attivo è determinato utilizzando tecniche di valutazione basate su una serie di metodi e assunzioni legati alle condizioni di mercato alla data di bilancio.

Di seguito si riporta la classificazione dei *fair value* degli strumenti finanziari sulla base dei seguenti livelli gerarchici:

- Livello 1: *Fair value* determinati con riferimento a prezzi quotati (non rettificati) su mercati attivi per strumenti finanziari identici;
- Livello 2: *Fair value* determinati con tecniche di valutazione con riferimento a variabili osservabili su mercati attivi;
- Livello 3: *Fair value* determinati con tecniche di valutazione con riferimento a variabili di mercato non osservabili.

Durante il 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 36 EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

Nel corso dell'esercizio non sono stati rilevati eventi e operazioni significative non ricorrenti.

Nel corso dell'esercizio precedente erano stati rilevati oneri finanziari non ricorrenti per 8.602 migliaia di Euro relativi ad *Up front fee* (6.729 migliaia di Euro), *extension fee* (930 migliaia di Euro) e oneri accessori (943 migliaia di Euro) relativi al 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.

NOTA 37 TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

Ai sensi della Comunicazione CONSOB DEM/6064293 del 28 luglio 2006, si precisa che nel corso del 2017 la Società non ha posto in essere operazioni atipiche e/o inusuali, così come definite dalla Comunicazione stessa.

NOTA 38 ALTRE INFORMAZIONI

Si riportano di seguito, con riferimento all'esercizio 2022, le informazioni relative ai compensi degli Amministratori, Sindaci e dirigenti con responsabilità strategiche:

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	2022
Amministratori	707
Sindaci	150
Altri dirigenti con cariche strategiche	1.699
Totale	1.850

Si rileva che non sono stati concessi crediti e non sono vantati crediti verso Amministratori, Sindaci e dirigenti con responsabilità strategiche. Si rileva inoltre che non sono stati assunti dalla Società impegni per conto loro.

L'importo indicato alla voce "Altri dirigenti con cariche strategiche" comprende benefici a breve termine per 254 migliaia di Euro e benefici concessi per la cessazione del rapporto di lavoro a dirigenti con responsabilità strategiche sono pari a 400 migliaia di Euro.

Si segnala che ad oggi non sono in essere attività di *stock option*.

NOTA 39 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Al fine di procedere alla razionalizzazione della propria operatività nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico su autobus, in data 16 gennaio 2023 è stata perfezionata la cessione ("Primo *Closing*") di n. 893.332 azioni di La Linea S.p.A., corrispondenti al 28,27% del capitale sociale, da FNM ai soci Alilaguna S.p.A., Powerbus S.r.l. ed il Sig. Massimo Fiorese. Entro la data del 31 marzo 2023 ("Secondo *Closing*"), le parti si sono vincolate a perfezionare la cessione delle restanti n. 718.268 azioni, corrispondenti al 22,73% del capitale sociale. Il valore di cessione dell'intera partecipazione del 51% è pari a 5,4 milioni di Euro (valore allineato al valore delle attività e passività iscritte in bilancio, classificate secondo IFRS 5). Contestualmente al Secondo *Closing*, La Linea dovrà altresì procedere ad estinguere integralmente le posizioni debitorie della stessa verso FNM, derivanti dai due contratti di finanziamento in essere complessivamente pari a 7,3 milioni di Euro. L'eventuale mancata estinzione di questi contratti di finanziamento costituisce condizione risolutiva del Primo *Closing* e condizione sospensiva del Secondo *Closing*. A tal fine, il Consiglio di Amministrazione di La Linea ha deliberato di procedere a presentare istanza per l'erogazione di un finanziamento bancario per complessivi 8,0 milioni di Euro.

Anche per l'esercizio 2023 la Società continuerà a tenere monitorati eventuali variabili esogene che possano determinare ulteriori incrementi dei prezzi, al momento difficili da stimare per entità e durata.

La Società si conferma flessibile nella gestione efficace dei costi variabili e discrezionali relativi a tutte le attività gestite e monitora con attenzione l'evoluzione della situazione al fine di comprendere se, e in quale misura, gli incrementi dei prezzi si potrebbero ripercuotere sui risultati attesi della Società.

NOTA 40 PROPOSTA DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO E DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO 2022

Signori Azionisti,


in continuità con la scelta operata negli ultimi esercizi si ritiene opportuno destinare una parte del risultato alla remunerazione del capitale.

Ciò premesso, nel sottoporre alla Vostra approvazione il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, che evidenzia un utile di Euro 8.030.832,46, il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile di esercizio come segue:

- Euro 401.541,62 a riserva legale;
- Euro 7.629.290,84 a dividendo ordinario agli Azionisti.

Al fine di assicurare una remunerazione di Euro 0,0230 per ciascuna azione ordinaria in circolazione si propone inoltre di integrare il dividendo per 2.373.500 utilizzando le riserve di utili portati a nuovo.

Milano, 15 marzo 2023

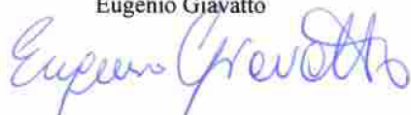
 Il Consiglio di Amministrazione
Andrea Scellì

ATTESTAZIONE del Bilancio separato ai sensi dell'art. 154 bis comma 5 del D. Lgs. 58/98

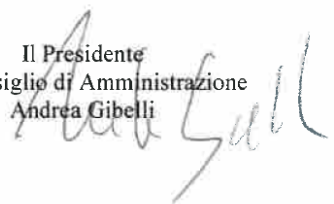
1. I sottoscritti Andrea Gibelli in qualità di “Presidente del Consiglio di Amministrazione” e Eugenio Giavatto in qualità di “Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari” della FNM S.p.A., tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, attestano:
- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - l'effettiva applicazione
- delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio separato nel corso dell'esercizio 2022.
2. Attestano inoltre che
- a) il bilancio separato:
- è redatto in conformità ai principi contabili internazionali (IAS/IFRS) applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
 - corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente.
- b) La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi ed incertezze cui è esposto.

Milano, 15 marzo 2023

Il Dirigente preposto alla redazione
dei documenti contabili societari
Eugenio Giavatto



Il Presidente
del Consiglio di Amministrazione
Andrea Gibelli



FNM S.p.A.

Piazzale Cadorna, 14
20123 Milano
Tel. +39 02 85111
Fax +39 85111 4708

Cap. Soc. € 230.000.000,00 i.v.
iscrizione al Reg. Imp. della C.C.I.A.A.
di Milano/Monza Brianza/Lodi
C.F. e P. IVA 00776140154 - REA MI 28331
PEC fnm@legalmail.it
www.fnmgroup.it



Azienda certificata



Relazione del Collegio Sindacale all'Assemblea degli Azionisti di FNM S.p.A.

redatta ai sensi dell'art. 153 del D. Lgs. 58/1998 ("T.U.F.")

Signori Azionisti,

la presente Relazione è stata redatta dal Collegio Sindacale (in seguito anche «Collegio») nominato dall'Assemblea degli Azionisti di FNM S.p.A. (di seguito «FNM» o «Società») con delibera del 30 aprile 2021 per il triennio 2021-2023 e in carica nella sua attuale composizione dalla data del 19 luglio 2021.

Premessa: fonti normative, regolamentari e deontologiche

La presente Relazione riferisce sulle attività di vigilanza e sulle altre attività svolte dal Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 in base alle previsioni di legge, tenuto conto dei Principi enunciati nelle "*Norme di comportamento del collegio sindacale di società quotate*" emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili da ultimo aggiornate nell'aprile 2018 (di seguito le "Norme di Comportamento"), delle disposizioni Consob in materia di controlli societari e delle indicazioni contenute nel Codice di *Corporate Governance* (edizione 2020). Con la presente Relazione, anche in osservanza alle indicazioni fornite dalla Consob con Comunicazione DEM/1025564 del 6 aprile 2001, come successivamente modificata e integrata, il Collegio Sindacale dà conto delle attività svolte, distintamente per ciascun oggetto di vigilanza previsto dalle normative che regolano l'attività del Collegio.

Inoltre, avendo FNM adottato il modello di *governance* tradizionale, il Collegio Sindacale si identifica con il Comitato per il controllo interno e la revisione contabile (CCIRC) cui competono ulteriori specifiche funzioni di controllo e monitoraggio in tema di informativa finanziaria e revisione legale previste dall'art. 19 del D. Lgs. 27 gennaio 2010 n. 39 così come modificato dal D. Lgs. 17 luglio 2016 n. 135.

Il Collegio Sindacale ha anche vigilato sull'assolvimento degli obblighi relativi alle informazioni di carattere non finanziario di cui al D. Lgs. n. 254/2016.

Per quanto attiene ai compiti di Revisione Legale dei Conti, questi sono attualmente svolti dalla società PricewaterhouseCoopers S.p.A., nominata con delibera assembleare del 28 aprile 2017 per il novennio 2017-2025 (di seguito "PWC").

1. Attività di vigilanza sull'osservanza della legge e dello statuto

Nel corso dell'esercizio 2022 il Collegio Sindacale, in composizione variabile:

- si è riunito n. 9 volte;
- ha assistito altresì alle n.14 riunioni del Consiglio di Amministrazione;
- ha assistito all'unica Assemblea degli azionisti tenutasi.

Sempre nel corso dell'esercizio 2022, il Collegio, in composizione variabile, ha assistito alle riunioni dei Comitati endoconsiliari:

- n. 18 del Comitato Controllo Rischi e Operazioni con Parti Correlate di cui n. 11 riunioni (quale Comitato Controllo e Rischi) e n.7 quale Comitato per le Operazioni con Parti Correlate;
- n. 4 del Comitato per la Remunerazione;
- n. 3 del Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica;
- n. 3 del Comitato per la designazione degli organi sociali del gruppo FNM.

Il Collegio Sindacale ha inoltre incontrato periodicamente l'Organismo di Vigilanza e la società di revisione PWC.

Il Collegio Sindacale si è altresì regolarmente incontrato con il Responsabile *Internal Audit* e con il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari e CFO; il Collegio ha altresì tenuto incontri con i responsabili delle direzioni aziendali di *staff* (quali il Direttore Affari Societari, Legali e Regulatori, il Direttore Risorse Umane e Welfare e il Direttore Acquisti).

La Società ha svolto riunioni di *induction*, al fine di approfondire progetti e temi specifici di interesse degli organi sociali.

L'attività del Collegio, mediante la raccolta di informazioni e documentazione nell'ambito delle riunioni sopra evidenziate, ha riguardato in particolare:

- a) la vigilanza su:
 - (i) la conformità delle delibere assunte dagli organi societari alla legge e alle disposizioni regolamentari, nonché allo Statuto sociale;
 - (ii) il rispetto dei principi di corretta amministrazione, l'adeguatezza della struttura organizzativa, del sistema di controllo interno e del sistema amministrativo-

contabile della Società, come meglio precisato nel seguito della presente relazione;

- (iii) il monitoraggio delle concrete modalità di attuazione delle regole di governo societario previste dal Codice di *Corporate Governance*, a tal fine esaminando altresì la Relazione annuale sul governo societario e gli assetti proprietari ex art. 123-bis del TUF;
 - (iv) l'osservanza degli obblighi in materia di informazioni privilegiate e sull'*internal dealing*, rilevando che la Società ha adottato il "*Codice Internal Dealing*";
 - (v) la conformità della "*Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate*" ai principi indicati nel Regolamento approvato dalla Consob con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010 e successive modifiche, nonché la sua concreta applicazione;
 - (vi) il funzionamento del processo di informazione societaria, monitorando ai sensi di legge la revisione legale del bilancio, esaminando altresì la Relazione annuale del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari;
 - (vii) l'osservanza delle disposizioni stabilite in materia di Dichiarazione di carattere non finanziario dal D. Lgs. n. 254/2016, ivi incluse le modifiche apportate dall'art. 1, comma 1.073, della Legge n. 145/2018;
 - (viii) le azioni poste in essere con riferimento alle disposizioni in materia di *privacy*, in particolare al Regolamento UE n. 2016/679 (c.d. GDPR);
- b) l'accertamento di quanto segue:
- (i) il rispetto della disciplina sullo svolgimento delle riunioni degli organi sociali e l'adempimento dell'obbligo informativo periodico da parte degli organi delegati in merito all'esercizio delle deleghe conferite;
 - (ii) che nessuno dei Sindaci ha avuto interessi, per conto proprio o di terzi, in una determinata operazione durante l'esercizio e che persistono in capo ad essi le condizioni di indipendenza previste dalla legge;
- c) la presa d'atto del fatto che, in forza dell'art. 4, comma 9, della Legge regionale 27 dicembre 2021, n. 24 "Disposizioni per l'attuazione della programmazione economico-finanziaria regionale - Collegato 2022" pubblicata sul BURL in data 29 dicembre 2021, FNM in quanto società a partecipazione regionale che emette azioni

quotate nei mercati regolamentati non è più parte del Sistema degli Enti Regionali (c.d. SIREG);

- d) la presa d'atto dell'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione in data 23 febbraio 2022, in conformità al Principio IV e alla Raccomandazione n. 3 del Codice di *Corporate Governance*, della “Politica per la gestione del dialogo con gli azionisti e i soggetti interessati”;
- e) la presa d'atto dell'approvazione in data 18 marzo 2022 da parte del Consiglio di Amministrazione della Relazione sulla Politica di Remunerazione e sui compensi corrisposti ex art. 123-ter del TUF ed ex art. 84-quater del Regolamento Consob n. 11971/1999 (di seguito “Regolamento Emittenti”);
- f) la presa d'atto dell'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione in data 18 marzo 2022 della Politica per la Sostenibilità Ambientale;
- g) la verifica della correttezza dei criteri e delle procedure di accertamento adottati dal Consiglio di Amministrazione per valutare l'indipendenza dei Consiglieri.

Il Collegio Sindacale dà inoltre atto che nel corso dell'esercizio 2022:

- a) non vi sono state segnalazioni alla Consob ex art. 149, comma 3, del TUF;
- b) non sono pervenute denunce ai sensi dell'art. 2408 del c.c..

2. Attività di vigilanza sul rispetto dei principi di corretta amministrazione

Al fine di vigilare sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, oltre ad aver partecipato, come sopra esposto, alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati endoconsiliari, il Collegio Sindacale dichiara:

- a) di aver ottenuto nel corso dell'esercizio 2022, dagli Amministratori, anche mediante apposite sessioni formative (*induction*), le dovute informazioni sull'attività svolta e sulle operazioni di maggior rilievo economico, patrimoniale o finanziario deliberate e poste in essere dalla Società. Tali attività e operazioni sono descritte nella Relazione sulla gestione e nelle Note illustrative al bilancio consolidato e al bilancio separato;
- b) di aver preso atto nella seduta consiliare del 9 marzo 2022 dell'aggiornamento delle proiezioni economico-finanziarie del Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM ai fini dell'*Impairment Test*;

- c) di non aver rilevato l'esistenza di operazioni atipiche con società del Gruppo o con terzi effettuate nel corso dell'esercizio 2022. Per quel che attiene ai rischi e agli effetti delle operazioni compiute, si rinvia alla Relazione sulla gestione nonché all'analisi dei rischi contenuta nelle Note illustrative al bilancio consolidato e al bilancio separato.

Sulla base delle informazioni rese disponibili al Collegio, lo stesso può ragionevolmente ritenere che le operazioni svolte nell'esercizio 2022 siano conformi alla legge e allo statuto sociale e non siano manifestamente imprudenti, azzardate o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea e dal Consiglio di Amministrazione o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Tra le operazioni ed eventi di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale si ricorda tra l'altro che, come anche esposto nella Relazione sulla gestione, nel corso dell'esercizio 2022 è stato sottoscritto il nuovo Contratto di Servizio tra Ferrovienord e Regione Lombardia in scadenza al 31 dicembre 2022, per il periodo 1 gennaio 2023 - 31 dicembre 2027 (il "Nuovo Contratto di Servizio"), con termini e condizioni in sostanziale continuità con le precedenti previsioni contrattuali fatto salvo: (i) l'inserimento dell'attività di studio e progettazione propedeutiche allo sviluppo dell'infrastruttura e dei sistemi di trasporto in genere e alla valorizzazione della rete e del patrimonio; (ii) l'eliminazione delle previsioni in materia di sistemi di mobilità elettrica e *car sharing*, che non costituiscono più oggetto delle pattuizioni contrattuali.

3. Attività di vigilanza sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo

Il Collegio Sindacale, mediante la raccolta di informazioni dai Responsabili delle Direzioni e Funzioni aziendali, dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti e dall'esame dei documenti aziendali, ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di sua competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società e ritiene che la struttura nel suo complesso sia adeguata.

L'Organismo di Vigilanza ha relazionato il Collegio Sindacale sulle attività svolte nel corso dell'esercizio 2022, con particolare riferimento alle verifiche effettuate, anche con il supporto operativo dell'*Internal Audit* della Società, senza segnalare fatti o situazioni che debbano essere evidenziati nella presente Relazione. L'Organismo di Vigilanza ha inoltre monitorato l'osservanza ed efficacia del Modello di organizzazione, gestione e controllo, da ultimo revisionato il 16 settembre 2021 ed ha vigilato costantemente sull'aggiornamento del medesimo nel caso in cui si riscontrasse la necessità di adeguare lo stesso a cambiamenti intervenuti nella struttura e/o nell'organizzazione aziendale o in relazione all'evoluzione del

quadro normativo di riferimento.

Il Collegio Sindacale dà altresì atto che il Consiglio di Amministrazione ha effettuato con esito positivo la valutazione in merito alla composizione, dimensione e funzionamento del medesimo e dei Comitati endoconsiliari.

In merito al funzionamento del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati endoconsiliari, il Collegio Sindacale ritiene che i flussi informativi, tanto nei confronti del Collegio Sindacale che nei confronti di tale organo e comitati, nonché la loro attivazione e la funzionalità operativa siano nel complesso in linea con quanto previsto dalle regole di *corporate governance*. In particolare, il Collegio Sindacale dà atto di aver ricevuto il fattivo supporto alla propria attività da parte della “Direzione Affari Societari, Legali e Regolatori” e di tutti i responsabili delle direzioni aziendali.

Il Collegio Sindacale ha verificato in data 25 febbraio 2022 e da ultimo, nell'esercizio in corso, nella seduta del 28 febbraio 2023, la permanenza in capo a ciascun membro dei requisiti di indipendenza stabiliti dall'art. 148, comma 3, del TUF e dal Codice di *Corporate Governance*.

Il Collegio sindacale ha inoltre effettuato l'Autovalutazione con riferimento alla sua composizione e al suo funzionamento, anche avuto a riguardo alle attività condotte nell'anno 2022, ad esito della quale è risultato un complessivo giudizio di adeguatezza. Degli esiti dell'Autovalutazione si è dato atto nella relazione di *Corporate Governance* della Società.

In tale contesto, il Collegio Sindacale non ha rilevato l'esistenza di rischi rilevanti derivanti da una eventuale inadeguatezza dell'assetto organizzativo e non ha particolari osservazioni da riferire.

4. Attività di vigilanza sull'adeguatezza del Sistema di Controllo Interno

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno e gestione dei rischi (di seguito anche “SCIGR”) mediante:

- i) l'esame della valutazione positiva espressa dal Consiglio di Amministrazione sull'adeguatezza ed effettivo funzionamento del SCIGR; si ricorda che FNM ha adottato le “*Linee di Indirizzo del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi*”, da ultimo confermate dalla delibera quadro del Consiglio di Amministrazione del 13 maggio 2021, anche al fine di recepire i principi e le raccomandazioni contenute nel Codice di *Corporate Governance*; nella stessa delibera il Consiglio di Amministrazione ha confermato l'allineamento del sistema di governo societario della

Società e dello SCIGR ai principi e raccomandazioni previsti dal predetto Codice di *Corporate Governance*, adeguando il modello di organizzazione societaria alle *best practice* nazionali ed internazionali;

- ii) l’informativa ricevuta dal Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari sull’assetto amministrativo e contabile, nonché l’esame della Relazione del Dirigente Preposto sul sistema di controllo interno sull’informativa finanziaria, dalla quale emerge un quadro organizzativo e gestionale nel complesso idoneo al presidio della correttezza dell’informativa di bilancio;
- ii) l’esame della Relazione annuale dell’*Internal Audit* sul Sistema di Controllo Interno e Gestione Rischi, dalla quale non si rilevano criticità da segnalare; dalla medesima risulta altresì l’adeguatezza, la piena operatività e l’effettivo funzionamento del SCIGR della Società;
- iii) l’esame della Relazione annuale della Funzione *Compliance*, dalla quale non si evidenziano punti di attenzione da segnalare;
- iv) l’esame delle Relazioni semestrali dell’Organismo di Vigilanza relativamente all’attività svolta, per il tramite della Funzione *Internal Audit* e mediante incontri con le strutture della Società, dalle quali non emergono criticità da portare all’attenzione ad esito delle verifiche effettuate;
- v) l’esame della relazione dell’Amministratore Incaricato del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi redatta ai sensi del paragrafo 4 delle “*Linee di Indirizzo del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi*” di FNM S.p.A. e della Raccomandazione 34 b) del Codice di *Corporate Governance*;
- vi) l’audizione della società di revisione PWC e l’esame dei risultati del lavoro da questa posto in essere;
- vii) la partecipazione ai lavori del Comitato Controllo Rischi e Operazioni con Parti Correlate e l’esame delle relative relazioni dalle quali non emergono criticità da segnalare;
- viii) la partecipazione ai lavori del Comitato per la Remunerazione, l’esame della relativa relazione annuale e della “*Politica di Remunerazione e procedure per l’attuazione di FNM S.p.A.*” redatta anche con il supporto di esperti indipendenti;
- ix) l’ottenimento di informazioni dai responsabili delle specifiche Direzioni e Funzioni aziendali;

- x) i rapporti informativi con i Collegi Sindacali delle società controllate ai sensi dei commi 1 e 2 dell'art. 151 del TUF.

Tenuto in considerazione quanto sopra, il Collegio Sindacale ritiene che il sistema di controllo interno di FNM sia nel suo complesso adeguato e che non vi siano criticità da segnalare.

Con riferimento all'emergenza sanitaria da Covid-19 che si è protratta nel corso dell'esercizio 2022 fino al termine dello stato di emergenza, il Responsabile *Internal Audit* e il Direttore Risorse Umane e Welfare hanno informato il Collegio Sindacale in merito all'adozione da parte del Gruppo FNM di azioni, anche di carattere organizzativo ed informativo, volte a garantire il rispetto della normativa di volta in volta vigente, delle condizioni di sicurezza e igiene nei luoghi di lavoro e, al tempo stesso, la continuità operativa.

5. Attività di vigilanza sull'adeguatezza del sistema amministrativo contabile e sull'attività di revisione legale dei conti

Il Collegio Sindacale ha monitorato il processo e controllato l'efficacia del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi per quanto attiene l'informativa finanziaria.

L'informativa finanziaria è affidata al Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari. La Società ha adottato apposito regolamento che definisce protocolli e regole operative di comportamento, allo scopo di assicurare con ragionevole certezza il raggiungimento degli obiettivi di attendibilità, accuratezza, affidabilità e tempestività dell'informativa finanziaria.

Il Collegio Sindacale ha incontrato periodicamente il Dirigente Preposto nominato ai sensi dell'art. 154-bis del TUF, per lo scambio di informazioni sul sistema amministrativo-contabile nonché sull'affidabilità di quest'ultimo ai fini di una corretta rappresentazione dei fatti di gestione.

Il Collegio Sindacale ha esaminato la relazione del Dirigente Preposto volta al rilascio dell'attestazione di cui all'art. 154-bis del TUF sul Bilancio separato e sul Bilancio consolidato di FNM al 31 dicembre 2022 dalla quale emerge, ad esito delle attività di *test* e verifica sul sistema dei controlli relativi al processo di formazione dell'informativa finanziaria, un quadro organizzativo e gestionale nel complesso idoneo al presidio della correttezza dell'informativa di bilancio.

Il Collegio Sindacale ha inoltre effettuato incontri periodici con i Responsabili della società di revisione PWC, anche ai sensi dell'art. 150, comma 3, del TUF e dell'art. 19, comma 1, del

D. Lgs. 39/2010, nel corso dei quali non sono emersi fatti o situazioni che debbano essere evidenziati nella presente Relazione.

La società di revisione PWC ha rilasciato, in data odierna, le Relazioni ai sensi dell'art. 14 del D.lgs. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014, rispettivamente per il Bilancio separato e per il Bilancio consolidato al 31 dicembre 2022, redatti in conformità agli *International Financial Reporting Standards* - IFRS - adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati da Consob, così come descritti nelle Note illustrative al bilancio. Da tali relazioni risulta che il Bilancio separato e il Bilancio consolidato di FNM forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria di FNM e del Gruppo FNM al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data.

Con riferimento al Bilancio separato e al Bilancio consolidato, la società di revisione ha dichiarato che la Relazione sulla gestione e la Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari, limitatamente alle informazioni indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del TUF, sono coerenti con il bilancio alla suddetta data del 31 dicembre 2022 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Inoltre, la società di revisione PWC con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, circa l'eventuale identificazione di errori significativi nella Relazione sulla gestione, sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, ha dichiarato di non avere nulla da riportare.

La società di revisione PWC ha rilasciato, infine, la Relazione Aggiuntiva per il Comitato per il controllo interno e la revisione contabile ai sensi dell'art. 11 del Regolamento (UE) n. 537/2014.

Il Collegio Sindacale ha preso atto dei contenuti della Relazione Aggiuntiva emessa in data odierna dalla società di revisione PWC. Tale relazione verrà trasmessa al Consiglio di Amministrazione con le eventuali osservazioni del Collegio Sindacale ai sensi dell'art. 19, comma 1, lett. a), seconda parte, del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39.

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'osservanza delle disposizioni stabilite dal D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 in materia di comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e di informazioni sulla diversità. Al riguardo, verificata l'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Dichiarazione di carattere non finanziario, la società di revisione PWC ha rilasciato, come precisato nella relazione di revisione sopra

menzionata, apposita relazione ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D. Lgs. 30 dicembre 2016 n. 254 e dell'art. 5 del Regolamento di attuazione Consob del 18 gennaio 2018, n. 20267.

Nelle Note illustrative al Bilancio separato e al Bilancio consolidato della Società è riportato il prospetto dei corrispettivi di competenza dell'esercizio riconosciuti alla società di revisione PWC e alle entità appartenenti alla sua rete, ai sensi dell'art. 149-*duodecies* del Regolamento Emittenti, in particolare: a) per FNM, Euro 62 mila per servizi di revisione ed Euro 58 mila per la prestazione di altri servizi diversi dalla revisione legale e b) per le altre società del Gruppo FNM, Euro 270 mila per servizi di revisione ed Euro 84 mila per la prestazione di altri servizi diversi dalla revisione legale.

Tenuto conto delle dichiarazioni di indipendenza rilasciate da PWC, più precisamente della “*Conferma annuale dell'indipendenza ai sensi dell'art. 6, paragrafo 2), lettera a) del Regolamento Europeo n. 537/2014 e ai sensi del paragrafo 17 del Principio di Revisione Internazionale (ISA Italia) 260*”, e della relazione di trasparenza pubblicata dalla stessa ai sensi dell'art. 13 del Regolamento Europeo n. 537/2014, nonché degli incarichi conferiti alla stessa da FNM e dalle società del Gruppo FNM, il Collegio non ritiene che esistano aspetti critici in materia di indipendenza del revisore.

6. Il processo di formazione del Bilancio di esercizio

Il Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, separato e consolidato, unitamente alla Relazione sulla Gestione, è stato redatto ed approvato in data 15 marzo 2023 dal Consiglio di Amministrazione nei termini di legge e regolarmente trasmesso in pari data al Collegio Sindacale e alla società di revisione per i rispettivi adempimenti.

Il Bilancio è stato redatto, tra l'altro, nel formato elettronico unico di comunicazione noto come *European Single Electronic Format (ESEF)*.

Il Collegio Sindacale dà atto che il Consiglio di Amministrazione ha definito nella riunione del 6 marzo 2023 le linee guida dell'*impairment test* ai sensi delle raccomandazioni Banca d'Italia/CONSOB/IVASS.

Come per l'esercizio precedente, la Società si è avvalsa di un esperto esterno indipendente di primario *standing* ai fini della predisposizione dell'*impairment test*.

Il Collegio Sindacale prende atto che non si sono verificati i presupposti di applicazione delle deroghe ai criteri di valutazione utilizzati per la formazione del Bilancio.

In data odierna il Collegio ha ricevuto, nei termini legge, la Relazione della società di revisione che attesta la conformità del bilancio alla disciplina applicabile.

Alla luce anche degli approfondimenti effettuati, il Collegio Sindacale ritiene che il procedimento di formazione del Bilancio e di sua presentazione all'Assemblea sia stato nel suo complesso conforme alla disciplina applicabile.

7. Modalità di concreta attuazione delle regole di governo societario

Sulla base delle informazioni acquisite, il Collegio Sindacale riferisce circa l'adeguato assetto di *corporate governance* della Società in attuazione del relativo Codice al quale la Società ha dichiarato di attenersi.

In merito, il Collegio Sindacale dà atto che a seguito dell'emanazione nel gennaio 2020 del nuovo "Codice di *Corporate Governance*" il Consiglio di Amministrazione di FNM ha ritenuto di aderire ai principi e alle raccomandazioni nello stesso contenute, tramite l'adozione di una apposita "delibera quadro" in data 13 maggio 2021.

Dell'adozione del Codice di *Corporate Governance* (edizione 2020) è data informativa nella Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari redatta con riferimento all'esercizio 2022 ed approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 15 marzo 2023. Il Collegio ha verificato che la predetta relazione è stata redatta in conformità alle disposizioni contenute nell'art. 123-bis TUF, illustrando altresì le modalità di applicazione dei principi del medesimo Codice di *Corporate Governance*.

Come sopra indicato, la società di revisione PWC ha espresso il proprio giudizio ai sensi del medesimo art. 123-bis del TUF.

8. Attività di vigilanza sui rapporti con società controllate e controllanti

Nell'ambito dei propri incontri con il Dirigente Preposto, il Collegio Sindacale ha maturato il ragionevole convincimento che il sistema amministrativo contabile delle società controllate è idoneo a far pervenire regolarmente alla Direzione Finanza e Sviluppo e alla società di revisione PWC i dati economici, patrimoniali e finanziari necessari per la redazione del Bilancio.

Il Collegio ha inoltre incontrato il collegio sindacale della controllata Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. ai fini del periodico scambio di informazioni e dati ai sensi dell'art. 151 del TUF. Nell'ambito di detto incontro non sono emerse criticità da portare all'attenzione nella presente Relazione.

Il Collegio Sindacale non ha rilevato particolari rischi eventualmente derivanti dall'inadeguatezza dei flussi informativi da e verso le società controllate.

9. Attività di vigilanza sulle operazioni con parti correlate

Quanto all'attività di vigilanza in materia di operazioni con parti correlate, il Collegio Sindacale rileva in primo luogo che la Società ha adottato una propria "*Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate*" (di seguito "Procedura OPC"), da ultimo modificata in data 31 maggio 2022, previo parere del Comitato per le Operazioni con Parti Correlate in data 26 maggio 2022, con riguardo *inter alia* a: (i) l'inserimento nella definizione di "Parti Correlate" del richiamo alle "*entità non aventi natura societaria, come le fondazioni e le associazioni*", così da allineare la Procedura OPC in modo espresso e letterale a quanto previsto dai principi contabili internazionali; (ii) la precisazione secondo cui la Procedura OPC trova applicazione anche nell'ipotesi in cui le operazioni con parti correlate vengano realizzate da FNM non solo per il tramite di società controllate ma anche attraverso le suddette entità laddove FNM, direttamente o indirettamente, abbia il potere di nominare e di revocare la maggioranza dei componenti degli organi di gestione; (iii) l'autorizzazione al Presidente del Consiglio di Amministrazione di apportare alla Procedura OPC ogni modifica di carattere meramente formale che non alteri, nella sostanza, il contenuto della medesima.

In conformità alla Procedura OPC il Consiglio di Amministrazione ha costituito al proprio interno il Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate.

Il Collegio Sindacale ha verificato il rispetto da parte del Consiglio di Amministrazione della Procedura OPC.

Il Collegio Sindacale ha verificato che il Consiglio di Amministrazione nella Relazione sulla gestione e nelle note al Bilancio abbia fornito un'adeguata informativa sulle operazioni con parti correlate, tenuto conto di quanto previsto dalla vigente normativa.

In conclusione, il Collegio Sindacale ritiene di poter affermare che le operazioni con parti correlate siano adeguatamente presidiate.

10. Omissioni e fatti censurabili rilevati, pareri resi e iniziative intraprese

Il Collegio Sindacale, nel corso dell'esercizio 2022, ha rilasciato, in data 18 ottobre 2022, il proprio parere favorevole ai sensi dell'art. 20 dello Statuto sociale relativamente alla nomina del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari ai sensi dell'articolo 154 bis del TUF.

All'esito dell'attività di vigilanza svolta nell'esercizio 2022 e innanzi illustrata, dalla quale non sono emersi omissioni e fatti censurabili, il Collegio non ha osservazioni da riferire all'Assemblea degli Azionisti ai sensi dell'art. 153 del TUF.


11. Conclusioni e proposte in ordine al bilancio di esercizio e alla sua approvazione (art. 153, comma 2, del TUF).

Sulla base dell'attività di vigilanza svolta nel corso dell'esercizio 2022, il Collegio Sindacale, considerando anche le risultanze dell'attività svolta dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti PWC e tenuto conto di tutto quanto sopra rappresentato, non rileva motivi ostativi all'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2022 di FNM e alla proposta formulata dal Consiglio di Amministrazione del 15 marzo 2023 circa la destinazione dell'utile di esercizio.

Milano, 30 marzo 2023

Letto, approvato e sottoscritto.

Eugenio Pinto
Presidente del Collegio Sindacale



Massimo Codari
Sindaco Effettivo



Roberta Eldangela Benedetti
Sindaco Effettivo





FNM SPA

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE
AI SENSI DELL'ARTICOLO 14 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39
E DELL'ARTICOLO 10 DEL REGOLAMENTO (UE) N° 537/2014**

ESERCIZIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2022



Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

Agli azionisti di FNM SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio separato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio separato di FNM SpA (la Società), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2022, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto dei movimenti del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio separato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2022, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio separato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio separato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

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



Aspetti chiave

Valutazione della recuperabilità del valore di carico delle partecipazioni

Paragrafi “Partecipazioni” e “Perdite di valore di attività materiali, immateriali e partecipazioni”

Nota 4 “Partecipazioni”

Il saldo al 31 dicembre 2022 della voce “Partecipazioni” del bilancio separato di FNM SpA risulta pari ad Euro 710.002 migliaia ed è riferibile alle partecipazioni in imprese controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate. Tali partecipazioni, che rappresentano il 54% del totale attivo sono iscritte al costo di acquisto comprensivo dei costi accessori di diretta imputazione.

In presenza di indicatori di possibile riduzione di valore, la recuperabilità del valore di iscrizione delle partecipazioni è verificata confrontando il valore di iscrizione con il relativo valore recuperabile (cd. *impairment test*) in accordo con il principio contabile internazionale IAS 36 “Riduzione di valore delle attività”.

Le configurazioni utilizzate dalla Società per la determinazione del valore recuperabile delle partecipate sono rappresentate alternativamente dal valore d’uso e dal *fair value* al netto dei costi di dismissione, determinati, con l’ausilio di un esperto indipendente, utilizzando i flussi finanziari elaborati sulla base delle previsioni contenute nei piani.

Le analisi effettuate dalla Direzione della Società hanno evidenziato una perdita di valore per la controllata E-Vai Srl pari a Euro 1.887 migliaia mentre non hanno evidenziato perdite di valore per le altre partecipate sottoposte ad esercizio di *impairment test*, Trenord Srl, ATV Srl, Milano Serravalle - Milano Tangenziali SpA (MISE) e Malpensa Intermodale Srl, il cui valore di carico alla data del 31 dicembre 2022 risulta essere complessivamente pari ad Euro 668.950 migliaia.

La valutazione della recuperabilità del valore delle partecipazioni in società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate ha rappresentato

Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave

Abbiamo svolto specifiche analisi per la comprensione, valutazione e validazione dei controlli rilevanti implementati dalla Società a presidio della verifica della recuperabilità della voce Partecipazioni, inclusa l’identificazione degli indicatori di *impairment*.

Abbiamo compreso la metodologia di stima adottata dalla Direzione ai fini della determinazione del valore recuperabile così come approvata dal Consiglio di Amministrazione di FNM SpA.

Tra le partecipate che presentavano indicatori di *impairment* al 31 dicembre 2022 abbiamo selezionato, sulla base della significatività dei loro valori di carico, ATV Srl, MISE e Trenord Srl. Per ciascuna di esse:

- abbiamo compreso il processo adottato nella predisposizione dei piani pluriennali (i “Piani”) approvati dai rispettivi consigli di amministrazione. In particolare, la predisposizione: per ATV del piano pluriennale 2023-2026 approvato in data 7 marzo 2023; per MISE, delle proiezioni economico-finanziarie 2023-2028 approvate in data 7 marzo 2023; per Trenord Srl, delle proiezioni economico-finanziarie 2023-2033 approvate in data 20 febbraio 2023;
- al fine di valutare la ragionevolezza dei Piani, abbiamo effettuato analisi comparative tra i dati consuntivi realizzati nell’esercizio 2022 e nei precedenti esercizi, con i relativi dati previsionali inclusi nei precedenti



un aspetto chiave ai fini del lavoro per le seguenti ragioni: i) la significatività dell'importo, determinata anche dai maggiori valori pagati rispetto ai valori contabili delle rispettive quote di patrimonio netto delle società partecipate acquisite; ii) la complessità del processo di stima del valore recuperabile delle partecipate in quanto basato su ipotesi valutative influenzate da condizioni economiche e di mercato soggette a incertezze, anche in considerazione degli effetti indiretti derivanti dallo scoppio del conflitto russo-ucraino e dell'emergenza sanitaria da Covid-19; iii) l'elevato livello di giudizio professionale della Direzione nella formulazione delle stime dei flussi di cassa prospettici e del tasso di attualizzazione.

Piani; inoltre, anche con il supporto degli esperti del network PwC negli ambiti *Transportation* e *Infrastructure*, abbiamo analizzato le assunzioni rilevanti;

- abbiamo verificato la coerenza tra i flussi di cassa previsti nei Piani e quelli utilizzati ai fini dell'*impairment test*, la ragionevolezza della metodologia utilizzata per la determinazione del *Terminal Value*, ove applicabile, nonché il rispetto delle previsioni del principio contabile internazionale IAS 36 in relazione alla determinazione del valore recuperabile secondo la configurazione di valore utilizzata;
- con il supporto degli esperti in ambito valutativo appartenenti al network PwC, abbiamo verificato la ragionevolezza delle assunzioni effettuate dalla Direzione per la determinazione dei tassi di attualizzazione utilizzati, le modalità di applicazione del modello matematico dei flussi di cassa attualizzati e l'accuratezza matematica dei calcoli;
- abbiamo esaminato l'analisi di sensitività svolta dalla società ed effettuato ulteriori analisi di sensitività con riferimento alle assunzioni finanziarie utilizzate dagli amministratori.

Abbiamo infine verificato l'adeguatezza e la completezza delle informazioni fornite nelle note al bilancio.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio separato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio separato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta



necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio separato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio separato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio separato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio separato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio separato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio separato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione



- del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio separato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio separato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti di FNM SpA ci ha conferito in data 28 aprile 2017 l'incarico di revisione legale del bilancio separato e consolidato di FNM SpA per gli esercizi dal 31 dicembre 2017 al 31 dicembre 2025.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio separato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli amministratori di FNM SpA sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF - *European Single Electronic Format*) (nel seguito "Regolamento Delegato") al bilancio separato al 31 dicembre 2022, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio separato alle disposizioni del Regolamento Delegato.



A nostro giudizio, il bilancio separato al 31 dicembre 2022 è stato predisposto nel formato XHTML in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.

Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10 e dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98

Gli amministratori di FNM SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari di FNM SpA al 31 dicembre 2022, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio separato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98, con il bilancio separato di FNM SpA al 31 dicembre 2022 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio separato di FNM SpA al 31 dicembre 2022 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Milano, 30 marzo 2023

PricewaterhouseCoopers SpA

Riccardo Proietti
(Revisore legale)