

Relazione Finanziaria Annuale 2024



Relazione Finanziaria Annuale 2024

Società per Azioni

Sede in Milano - Piazzale Cadorna, 14

Capitale Sociale € 230.000.000,00 i.v.

ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione

Presidente	Andrea Gibelli
Vice Presidente	Gianantonio Battista Arnoldi
Consiglieri	Fulvio Caradonna
	Ivo Roberto Cassetta
	Paola Panzeri
	Francesca Pili
	Maria Teresa Tomaselli

Collegio Sindacale

Presidente	Marco Gurioli
Sindaci Effettivi	Massimo Codari
	Paola Luretti

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	pag.	1
2. Vision	pag.	3
3. Mission	pag.	3
4. Piano Strategico	pag.	3
5. Indicatori sintetici di risultato	pag.	5
6. Struttura e settori di attività del Gruppo al 31 dicembre 2024	pag.	7
7. Informazioni per gli investitori	pag.	21
8. Andamento economico e finanziario Consolidato	pag.	26
9. Andamento economico settori di <i>business</i>	pag.	41
10. Andamento economico e finanziario di FNM S.p.A.	pag.	52
11. Quadro Normativo	pag.	54
12. Principali rischi e incertezze	pag.	57
13. Contenziosi più rilevanti e altre informazioni	pag.	67
14. Attività immobiliare	pag.	70
15. Personale dipendente: numeri, costi e formazione	pag.	77
16. Attività di ricerca e di sviluppo	pag.	78
17. Rendicontazione di sostenibilità - Informazioni Generali	pag.	80
18. Rendicontazione di sostenibilità - Informazioni Ambientali	pag.	110
19. Rendicontazione di sostenibilità - Informazioni Sociali	pag.	153
20. Rendicontazione di sostenibilità - Informazioni di <i>Governance</i>	pag.	182
21. <i>Corporate Governance</i> di FNM S.p.A.	pag.	189
22. Rapporti di FNM S.p.A. con parti correlate	pag.	190
23. Strumenti finanziari	pag.	190
24. Partecipazioni detenute da Amministratori, Sindaci e Direttori generali	pag.	191
25. Fatti di rilievo avvenuti nell'esercizio	pag.	191
26. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio	pag.	192
27. Prevedibile evoluzione della gestione	pag.	192
Glossario dei termini e degli indicatori alternativi di performance utilizzati	pag.	193
Attestazione della Rendicontazione di sostenibilità		
Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	pag.	196
Conto economico consolidato	pag.	198
Conto Economico complessivo consolidato	pag.	199
Prospetto dei movimenti del Patrimonio Netto consolidato	pag.	200
Rendiconto finanziario consolidato	pag.	201
Note al bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31.12.2024	pag.	203
Attestazione del Bilancio consolidato ai sensi dell'art. 154 bis del D. Lgs. 58/98		
Situazione patrimoniale-finanziaria	pag.	315
Conto economico esercizio	pag.	317
Conto Economico complessivo	pag.	318
Prospetto dei movimenti del Patrimonio Netto	pag.	318
Rendiconto finanziario	pag.	319
Note al bilancio separato dell'esercizio chiuso al 31.12.2024	pag.	321
Attestazione del Bilancio separato ai sensi dell'art. 154 bis del D. Lgs. 58/98		

RELAZIONE SULLA GESTIONE dell'esercizio 2024

1 LETTERA AGLI AZIONISTI E AGLI STAKEHOLDER

Gentili Azionisti, Cari Stakeholder,

con grande soddisfazione vi presento la prima Relazione Finanziaria integrata con la Rendicontazione di Sostenibilità del Gruppo FNM, una tappa fondamentale nel percorso di evoluzione e trasparenza della nostra comunicazione aziendale. Questo documento integra aspetti finanziari e non finanziari, offrendo una visione complessiva della nostra strategia, del modello di *business*, delle *performance* raggiunte, delle prospettive future e dei rischi da affrontare. Rappresenta uno strumento essenziale per delineare con chiarezza il percorso del Gruppo verso la creazione di valore nel tempo, in termini economici, sociali e ambientali, favorendo una comprensione più ampia e articolata delle nostre attività.

La Relazione Finanziaria 2024 rappresenta un punto di partenza che ci impegniamo a migliorare ed arricchire progressivamente nei prossimi anni, in linea con l'evoluzione del Gruppo, della normativa e con le aspettative del mercato.

GLI EVENTI SALIENTI DEL 2024

Il 2024 è stato un anno caratterizzato da importanti traguardi e cambiamenti strategici. Tra i principali eventi ricordiamo:

Acquisizione di Viridis Energia S.p.A.

L'acquisizione dell'80% di Viridis Energia S.p.A. ha segnato l'ingresso del Gruppo FNM nel settore delle energie rinnovabili. Viridis è una realtà integrata *leader* in Italia nella produzione di energia da fonti rinnovabili, nel fotovoltaico e nel biogas.

L'operazione ha rappresentato un passo fondamentale per ampliare e diversificare il portafoglio di *business* del Gruppo, rafforzando la nostra strategia infrastrutturale al fianco della mobilità sostenibile e posizionandoci come attori di rilievo in settori ad alta redditività e con rischi operativi ridotti. Nel contesto del Piano Strategico 2024-2029, gli investimenti previsti mirano a incrementare la capacità produttiva installata di Viridis dai 38 MW di inizio 2024 a circa 350 MW nel 2029. Questo obiettivo testimonia il nostro impegno nella generazione di energia sostenibile, contribuendo in modo concreto alla transizione energetica nazionale e alla riduzione delle emissioni di CO₂.

Concessione MISE e Piano Economico Finanziario 2020-2024

Parallelamente, è stato finalizzato l'Atto Aggiuntivo n. 2 relativo alla Concessione autostradale di Milano Serravalle - Milano Tangenziali (MISE), che include il Piano Economico Finanziario per il periodo regolatorio 2020-2024, concludendo un lungo iter di aggiornamento. Questo passaggio fondamentale reintroduce nella Concessione il diritto di MISE di ricevere il pagamento di un valore terminale pari al valore degli investimenti non ammortizzati e offre maggiore visibilità sugli investimenti futuri. Questi elementi costituiscono la base per l'approvazione dell'Atto Aggiuntivo n. 3, cruciale per l'attuazione del Piano Strategico 2024-2029 e per l'implementazione della struttura finanziaria più adeguata.

Piano Strategico 2024-2029

A novembre 2024, è stato presentato il Piano Strategico 2024-2029, che definisce il nostro percorso per i prossimi cinque anni. In un contesto di concentrazione della crescita nelle grandi aree metropolitane e con la Lombardia che si conferma come motore economico nazionale, il nostro Gruppo svolge il suo ruolo chiave nel supportare la transizione ecologica del Paese e lo sviluppo della mobilità sostenibile, in linea con gli obiettivi nazionali ed europei per la riduzione delle emissioni di gas serra e lo sviluppo delle infrastrutture.

Il Gruppo FNM si presenta come un promotore di crescita e competitività nelle aree metropolitane e regionali in cui opera, creando opportunità di sviluppo per le imprese e valore per le comunità attraverso investimenti in infrastrutture e servizi innovativi, sicuri e sostenibili. Con la nostra *vision*, puntiamo a favorire lo sviluppo di città e comunità, migliorando la qualità della vita delle persone e delle imprese promuovendo connessioni accessibili, inclusive e orientate alla creazione di valore. La nostra *mission* è sviluppare e gestire infrastrutture e servizi per un mondo in movimento e per la transizione energetica, con innovazione, sicurezza e sostenibilità economica, sociale ed ambientale.

La strategia si basa su due pilastri fondamentali: la Mobilità sostenibile e l'Energia rinnovabile. In linea con queste direttrici, il Piano Strategico 2024-2029 definisce l'evoluzione futura del Gruppo, rafforzando la sua struttura finanziaria e consolidandone il ruolo di riferimento per lo sviluppo del territoriale con investimenti complessivi per 1,3 miliardi di Euro, destinati per il 78% alla mobilità e per il 22% all'energia rinnovabile. L'obiettivo è di generare ricavi superiori a 850 milioni di Euro e un EBITDA Rettificato di 320 milioni di Euro entro il 2029.

Gli investimenti mirano a garantire una crescita sostenibile, mantenendo una solida struttura finanziaria e offrendo un rendimento competitivo agli azionisti, con un dividendo per azione stimato tra un minimo di 2,3 e ad un massimo di 3,2 centesimi di Euro.

Sul fronte ambientale, entro il 2029 il Gruppo si impegna inoltre a ridurre del 35% le emissioni complessive di CO2 generate dall'offerta di servizi di trasporto pubblico su gomma e dai consumi *corporate* e a generare circa 650 GWh di energia da fonti rinnovabili.

GUARDARE AL FUTURO: LE SFIDE DEL 2025

Il 2025 rappresenterà un anno cruciale per consolidare i risultati raggiunti e affrontare le nuove sfide per garantire la sostenibilità finanziaria e operativa del Piano Strategico.

Una priorità sarà la finalizzazione dell'Atto Aggiuntivo n. 3 della concessione MISE, che garantirà un quadro normativo stabile e la quantificazione puntuale del valore di subentro, fondamentali per l'attuazione del Piano Strategico 2024-2029 e per dare visibilità e concretezza ai flussi finanziari futuri.

Contestualmente, sarà essenziale assicurare il rifinanziamento del *bond* da 650 milioni di Euro, in scadenza a ottobre 2026, e garantire il supporto finanziario per i futuri investimenti. Il nostro obiettivo è allungare la scadenza media del debito, rafforzare ulteriormente la struttura finanziaria del Gruppo e consolidare il *rating investment grade* incrementando la fiducia dei nostri *stakeholder*.

A conferma della solidità del Piano Strategico e della fiducia nel percorso di crescita delineato, abbiamo già ottenuto il supporto formale di tre primari istituti di credito per la definizione della nuova strategia finanziaria a lungo termine. La disponibilità del sistema bancario rappresenta un importante segnale di fiducia verso le nostre prospettive future e ci consentirà di affrontare con serenità le sfide del prossimo quinquennio.

CONCLUSIONI

Guardando avanti, sono fiducioso che, grazie alla nostra strategia, ai nostri investimenti e all'impegno delle nostre persone, continueremo a creare valore sostenibile per tutti gli *stakeholder*, contribuendo al progresso delle comunità in cui operiamo e supportando la transizione ecologica del nostro Paese.

La conferma di una struttura finanziaria solida e una visione strategica chiara, permetteranno al Gruppo di affrontare le sfide future e di consolidare il suo ruolo di protagonista nella mobilità sostenibile e nella transizione energetica del Paese.

Vi ringrazio per la fiducia che continuate a riporre in noi e vi invito a condividere con entusiasmo il percorso di crescita che abbiamo intrapreso.

Con i migliori saluti,

Dott. Andrea Angelo Gibelli

Presidente del Consiglio di Amministrazione

2 VISION

Essere un motore dello sviluppo delle aree metropolitane e regionali, migliorando la qualità della vita delle persone, delle città e delle imprese, in modo accessibile ed inclusivo, creando connessioni che generano valore.

3 MISSION

Sviluppare e gestire infrastrutture e servizi per un mondo in movimento e per la transizione energetica, all'insegna dell'innovazione, della sicurezza e della sostenibilità economica, sociale e ambientale.

4 STRATEGIA DI SVILUPPO ED EVOLUZIONE DEL GRUPPO FNM

Negli ultimi anni il Gruppo è cresciuto fortemente, continuando ad investire nella mobilità sostenibile, nello sviluppo infrastrutturale, nelle flotte e nell'energia coerentemente con quanto previsto nel Piano Strategico 2021-2025 e dimostrando resilienza nonostante le turbolenze che hanno caratterizzato il periodo. Rispetto al 2021, il traffico autostradale ha superato i livelli pre-pandemici, restituendo un contesto operativo più stabile. Inoltre, si registra l'avvenuta sottoscrizione dei Contratti di Servizio di Trenord e ATV, nel corso dei due esercizi precedenti, oltre a progressi significativi sul riconoscimento da parte di MISE di un valore terminale della concessione. Il Piano Strategico 2024-2029 è in continuità con il percorso delineato e pone le basi per l'evoluzione futura del Gruppo verso *business* a maggiore redditività e il rafforzamento della struttura finanziaria, con l'ambizione al contempo a ridurre entro il 2029 del 35% le emissioni complessive di CO₂ generate dall'offerta di servizi di trasporto pubblico su gomma e dai consumi *corporate*.

Per il prossimo quinquennio il Gruppo FNM si propone come un punto di riferimento per la promozione dello sviluppo e della competitività dei territori, rafforzando la propria strategia su due pilastri fondamentali: Mobilità sostenibile ed Energia rinnovabile.

Mobilità sostenibile

Nell'ambito della Mobilità sostenibile, che include le Autostrade, l'Infrastruttura Ferroviaria, Ro.S.Co. e Mobilità e Servizi, l'obiettivo principale del Gruppo FNM è consolidare la propria posizione come polo per la mobilità integrata e multimodale, con particolare attenzione alla Lombardia.

Il Gruppo intende consolidare la propria presenza nelle concessioni autostradali e potenziare l'offerta di servizi di trasporto pubblico su ferro e gomma, favorendo l'integrazione di sistemi digitali innovativi sviluppati attraverso *partnership* in logica di *Mobility as a Community*. Il Piano prevede inoltre il rinnovo delle flotte e il potenziamento delle infrastrutture, anche in qualità di soggetto attuatore degli investimenti finanziati da Regione Lombardia.

L'impegno del Gruppo è rivolto a rendere il sistema di trasporto più accessibile, sicuro, tecnologicamente avanzato e sostenibile, con l'obiettivo di migliorare la qualità della mobilità pubblica e privata, contribuendo alla decarbonizzazione e all'evoluzione dei modelli di mobilità in Italia.

Gli investimenti lordi previsti nel periodo 2024-2029 sono pari a circa 1 miliardo di Euro e sono dedicati al potenziamento e al miglioramento della sicurezza delle infrastrutture autostradali (550 milioni di Euro), allo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie (65 milioni di Euro, prevalentemente nell'ambito del trasporto intermodale e logistica merci), oltre al rinnovo flotte (115 milioni di Euro per la mobilità su gomma e 280 milioni di Euro per Ro.S.Co., in parte destinati all'incremento della flotta con l'acquisto di 13 nuovi treni elettrici).

In aggiunta al proprio piano di investimenti, il Gruppo FNM si conferma attuatore del piano di sviluppo di Regione Lombardia per il rafforzamento dell'infrastruttura ferroviaria e il rinnovo delle flotte dedicate al trasporto ferroviario regionale.

L'EBITDA è stimato in crescita nei principali settori: Autostrade da 153,6 a 190 milioni di Euro (CAGR +4%), Infrastruttura ferroviaria da 6,3 a 13 milioni di Euro (CAGR +13%), Ro.S.Co. in lieve aumento a 46 milioni di Euro (CAGR +1%) e Mobilità e Servizi da 6,6 a 18 milioni di Euro (CAGR +19%). Il Piano integra la proroga tecnica della concessione MISE oltre il 2028 alle condizioni attuali previste in Convenzione e quantifica il valore di subentro al termine della concessione autostradale corrispondente al piano di investimenti previsti per il periodo. E' prevista inoltre la gestione in proroga tecnica fino a fine Piano delle concessioni e dei contratti di servizio per il trasporto pubblico su gomma.

Energia rinnovabile

Il Gruppo FNM ambisce a contribuire attivamente alla transizione energetica italiana, diventando un operatore di riferimento nella produzione di energia fotovoltaica ed eolica oltre che nello sviluppo dell'offerta di idrogeno per supportare le reti di trasporto.

Il Piano prevede una significativa espansione della capacità installata fotovoltaica ed eolica, dai 38 MW di fine 2023 a 350 MW entro il 2029, che comporterà investimenti per circa 290 milioni di Euro. Un ulteriore contributo alla transizione energetica e alla decarbonizzazione della mobilità deriverà dalla produzione entro il 2029 di circa 830 tonnellate all'anno di idrogeno, in sostituzione di un consumo annuo di 1,5 milioni di litri di gasolio nella produzione dei servizi ferroviari di Trenord.

L'EBITDA obiettivo al 2029 è pari a circa 53 milioni di Euro in linea con lo sviluppo della capacità di generazione, cercando di massimizzare la produttività degli impianti facendo ricorso alle migliori tecnologie disponibili. Per quanto riguarda il dispacciamento, il Gruppo prevede di partecipare alle aste GSE relative a modelli incentivati (FER1 e FERX), al fine di stabilizzare i ricavi. L'EBITDA del segmento include anche il contributo dell'avvio di attività di produzione e vendita di idrogeno, principalmente per il trasporto ferroviario, dal 2026.

Sostenibilità finanziaria e remunerazione degli azionisti

Gli investimenti lordi complessivi previsti, pari a 1,3 miliardi di Euro, sono orientati principalmente verso attività a bassa volatilità, quali autostrade, trasporto pubblico e generazione di energia fotovoltaica ed eolica, per garantire elevata prevedibilità, redistribuzione equilibrata del rischio nonché sostenibilità economica, sociale e ambientale.

La distribuzione degli investimenti verso settori a maggiore redditività, quali autostrade ed energia, sosterrà la crescita dei ricavi da 618 milioni di Euro nel 2023 a circa 850 milioni di Euro nel 2029 (CAGR +5%) e dell'EBITDA, previsto in incremento a circa 320 milioni di Euro nel 2029 rispetto ai 211 milioni di Euro del 2023 (CAGR +7%).

L'utile netto del periodo è previsto attestarsi su un valore medio annuo pari a 60-65 milioni di Euro, in ragione principalmente degli ammortamenti crescenti e del maggior costo del debito in seguito al rifinanziamento del prestito obbligazionario in scadenza a ottobre 2026. Dal punto di vista finanziario, il Piano Strategico 2024-2029 punta a mantenere una struttura solida sostenuta da flussi di cassa resilienti, in grado di contenere l'esposizione al debito anche senza considerare l'effetto positivo derivante dalla valorizzazione del valore di subentro della concessione MISE. La PFN Rettificata è prevista aumentare dai 642,8 milioni di Euro al 31 dicembre 2023 a circa 1 miliardo di Euro a fine 2029, con un rapporto PFN Rettificata/EBITDA medio nell'intervallo di 3,0-3,5x.

Per supportare questo percorso di crescita e rifinanziare il *bond* da 650 milioni di Euro in scadenza nel 2026, FNM ha già ottenuto il formale supporto di tre primari istituti di credito, confermando la fiducia nella visione strategica e nelle ipotesi economiche sottostanti.

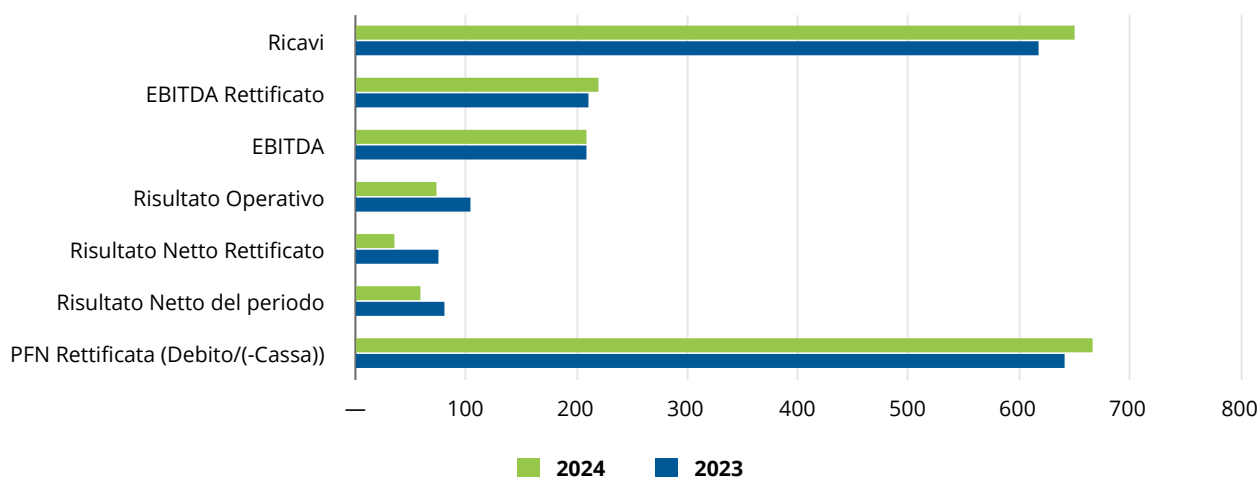
Parallelamente, FNM si impegna a garantire una remunerazione attrattiva per gli azionisti, prevedendo un dividendo per azione minimo pari a 2,3 centesimi, con la possibilità di incremento progressivo fino a un massimo di 3,2 centesimi di Euro, allineando la creazione di valore all'implementazione del Piano Strategico.

5 INDICATORI SIGNIFICATIVI DELL'ESERCIZIO

5.1 GRUPPO FNM

Importi in milioni di Euro	2024	2023	Variazione	Variazione %
Ricavi	651,0	618,1	32,9	5,3 %
Ebitda rettificato	220,5	211,4	9,1	4,3 %
Ebitda	210,6	210,6	—	— %
Risultato operativo	74,3	104,7	(30,4)	-29,0 %
Risultato ante imposte	60,0	99,1	(39,1)	-39,5 %
Risultato netto rettificato	36,6	75,6	(39,0)	-51,6 %
Risultato netto dell'esercizio	59,6	82,0	(22,4)	-27,3 %
Patrimonio netto (A)	410,5	376,2	34,3	9,1 %
Posizione finanziaria netta (Cassa) (B)	615,1	549,8	65,3	11,9 %
Posizione finanziaria netta rettificata (Debito/(-Cassa))	668,5	642,8	25,7	4,0 %
Capitale investito netto (A+B)	1.025,6	926,0	99,6	10,8 %
Capitalizzazione di mercato al 31.12	189,2	196,6	-7,4	-3,8 %
Investimenti	759,4	554,7	204,7	36,9 %

Capitalizzazione di Borsa al 31.12.2024: 189,2 milioni di Euro al 31.12.2023: 196,6 milioni di Euro



Credit Ratings

Moody's

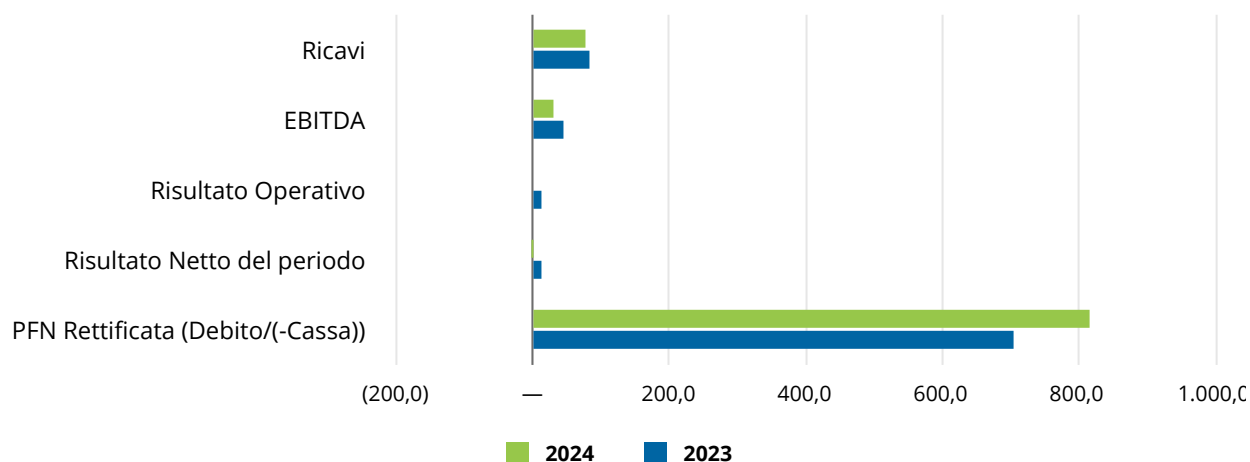
Long term	Baa3
Outlook	negative
Data di ultima revisione	5 aprile 2024

Fitch

Long term	BBB
Outlook	stable
Data di ultima revisione	23 maggio 2024

5.2 FNM S.p.A.

Importi in migliaia di Euro	2024	2023	Variazione	Variazione %
Ricavi	79,3	85,8	(6,5)	-7,6 %
Ebitda	33,0	45,3	(12,3)	-27,2 %
Risultato operativo	1,4	13,2	(11,8)	-89,4 %
Utile netto	(0,4)	14,2	(14,6)	-102,8 %
Patrimonio netto (A)	407,0	417,3	(10,3)	-2,5 %
(Posizione finanziaria netta)/Indebitamento finanziario netto (B)	819,0	706,2	112,8	16,0 %
Capitale investito netto (A+B)	1.225,9	1.123,5	102,4	9,1 %
Investimenti	25,0	18,0	7,0	38,9 %



6 STRUTTURA E SETTORI DI ATTIVITA' DEL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2024

Il Gruppo FNM è un operatore attivo nei servizi di mobilità sostenibile, nella gestione e sviluppo di infrastrutture autostradali e ferroviarie oltre che nei settori dell'energia rinnovabile e della logistica. L'obiettivo che unisce tutte le sue attività è contribuire alla crescita e alla competitività delle aree metropolitane e regionali nelle quali è presente, migliorando la qualità della vita delle persone, delle città e delle imprese, creando connessioni che generano valore. Sostenibilità economica, sociale e ambientale, sicurezza e innovazione sono i principi alla base della sua attività. FNM S.p.A. è una società per azioni quotata in Borsa dal 1926. L'azionista di maggioranza è Regione Lombardia, che detiene il 57,57% del pacchetto azionario.

Il Gruppo FNM opera in cinque settori, raggruppati in quattro segmenti:

Infrastrutture per la mobilità

Autostrade

- Concessionaria fino al 31 Ottobre 2028 di una tratta autostradale a pedaggio lunga 185 Km
 - Autostrada da Milano a Serravalle Scrivia (A7 86Km)
 - Tangenziali milanesi Ovest, Est e Nord (A50 33Km, A51 29Km, A52 19Km)
 - Tangenziale Ovest di Pavia (A54 9Km) e Raccordo autostradale Bereguardo-Pavia (A53 8Km)

Infrastruttura Ferroviaria

- Concessionaria sino al 2060 della rete ferroviaria regionale in Lombardia
- Gestione di un terminal intermodale e sviluppo logistico nell'area adiacente

Energia

- Produzione di energia rinnovabile con 25 impianti già operativi
- Molteplici iniziative per impianti fotovoltaici ed eolici in diverse fasi di realizzazione
- Struttura operativa in grado di gestire tutte le principali fasi della catena del valore
- Gestione di impianti di produzione/distribuzione di idrogeno per il trasporto ferroviario e stradale

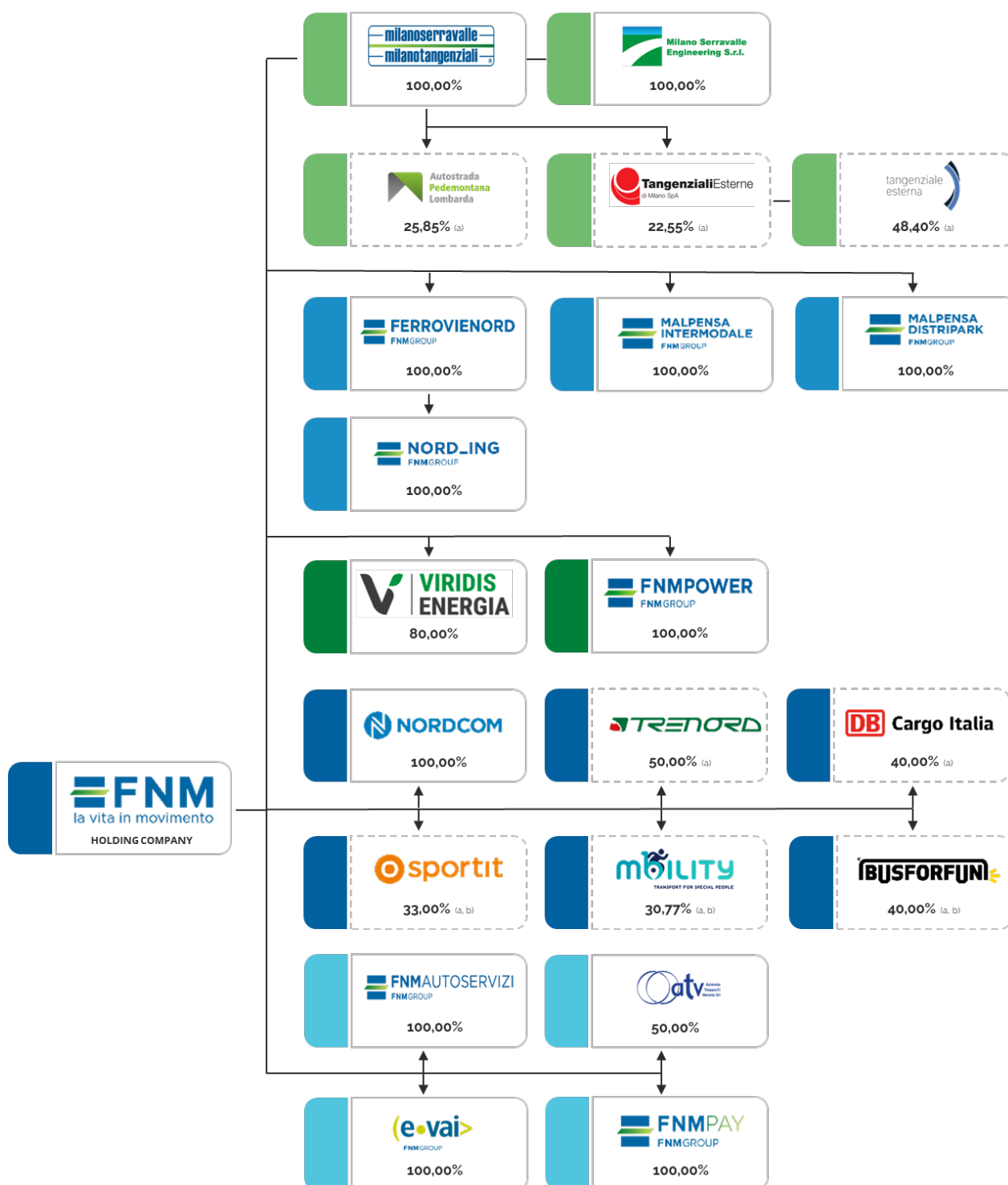
Ro.S.Co

- Locazione di materiale rotabile destinato principalmente al trasporto pubblico locale in Lombardia
- Fornitura di servizi amministrativi verso le partecipate e gestione del patrimonio immobiliare
- Corporate Venture Capital e sviluppo di piattaforme digitali complementari in ottica MaaC

Mobilità e Servizi

- Gestione TPL su strada in Lombardia (Province di Varese, Brescia e Como) e Veneto (Provincia di Verona)
- Corse sostitutive per conto di Trenord
- Servizi di pagamento digitali e car sharing elettrico

A ciascun settore sono riconducibili le partecipazioni di controllo e/o partecipazioni in società sottoposte a controllo congiunto o collegate evidenziate nello schema di seguito.

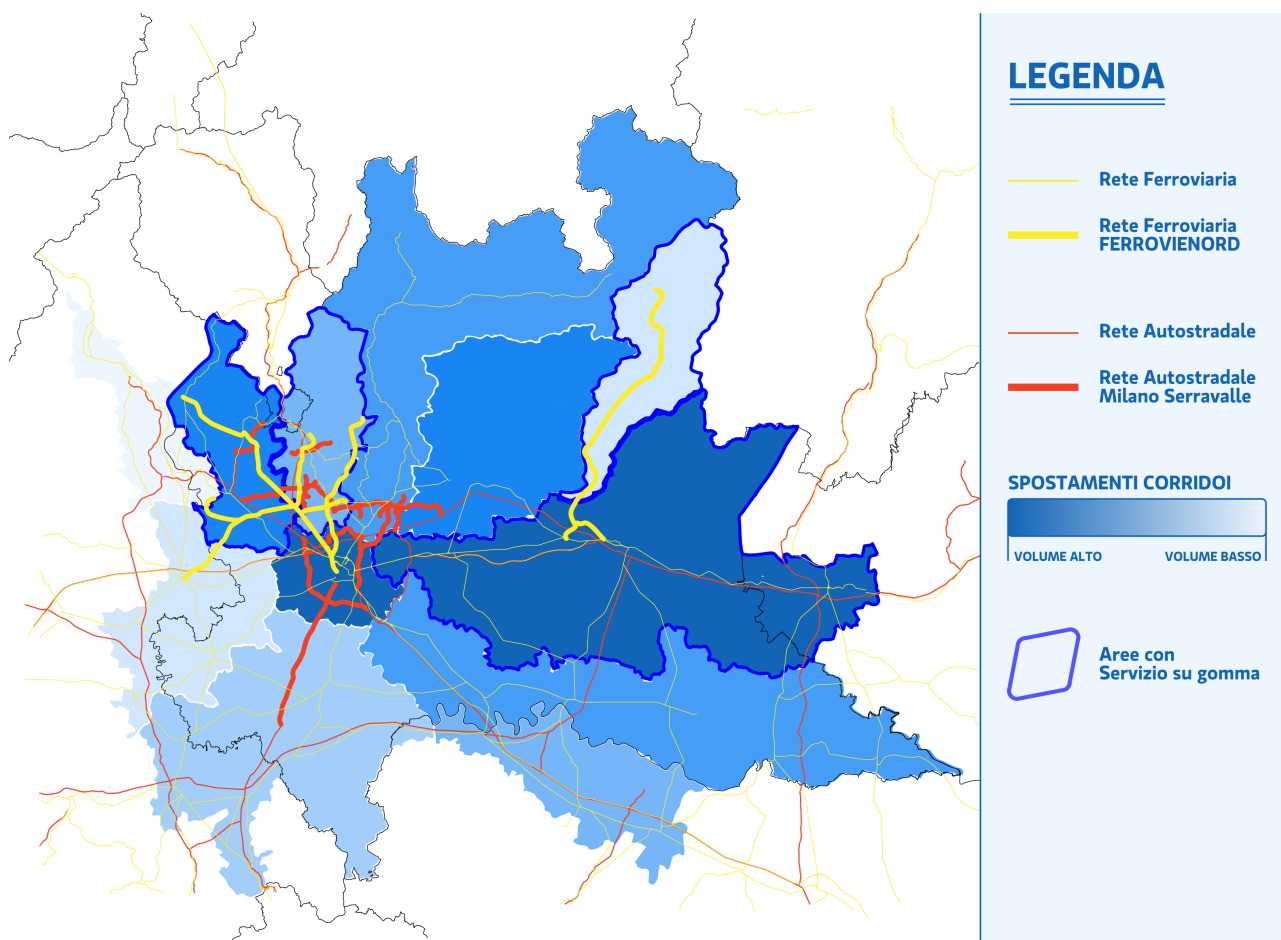


(a) Società sottoposte a controllo congiunto e/o collegate consolidate con il metodo del patrimonio netto. Si segnala che, per effetto della valutazione attraverso il metodo del patrimonio netto, il contributo delle società collegate e sottoposte a controllo congiunto non ha impatto sulle singole voci 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".

(b) Società che offrono servizi innovativi per la mobilità ma considerate nel segmento Ro.S.Co. in quanto rientranti nell'attività di *corporate venture capital* svolte da FNM in qualità di *Holding* del Gruppo.

Per l'elenco dettagliato di tutte le società controllate e partecipate si rinvia all'Allegato 1 al Bilancio Consolidato.

PRESENZA GEOGRAFICA DELLE ATTIVITA' DEL GRUPPO FNM



6.1 INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

La principale area di attività del Gruppo è la gestione di infrastrutture chiave per il trasporto di persone e merci, con un focus strategico sulla Lombardia. In questo contesto, il segmento "Infrastrutture per la mobilità" comprende sia le infrastrutture autostradali sia quelle ferroviarie ed è stato identificato nel Piano Strategico 2024-2029 con lo scopo di raggruppare attività funzionalmente simili, garantendo una rappresentazione integrata e sinergica delle stesse.

Questi *business* operano prevalentemente in contesti regolati o contrattualizzati, e condividono caratteristiche comuni nella natura finanziaria delle operazioni, basate su investimenti iniziali significativi che generano flussi di cassa ricorrenti e prevedibili nel tempo. Tuttavia, la redditività e le regolamentazioni sottostanti possono variare in funzione delle specificità del settore, riflettendo le diverse dinamiche operative e i requisiti contrattuali o regolatori.

Di seguito una disamina più dettagliata dei singoli settori operativi:

6.1.1 AUTOSTRADE

Il Gruppo gestisce attraverso la controllata Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. ("MISE") lo sviluppo, la manutenzione e la gestione di infrastrutture autostradali a pedaggio per una tratta di circa 185 Km con 19 aree di servizio che risulta così composta:

	Tratta	Km
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

MISE opera nell'ambito di una concessione con scadenza al 31 ottobre 2028, regolata dalla Convenzione Unica stipulata con ANAS (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – MIT) e dai successivi Atti Aggiuntivi. In data 5 novembre 2024 è stato sottoscritto l'Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione, relativo al periodo regolatorio 2020-2024. Con detta sottoscrizione, si confida di addivenire in tempi brevi all'efficacia dello stesso, concludendo il lungo processo di aggiornamento avviato nel 2018. L'Atto include il Piano Economico Finanziario ("PEF 2020-2024"), che ne definisce i dettagli operativi e finanziari. È stato inoltre avviato il percorso di approvazione dell'Atto Aggiuntivo n.3 (si veda *"Rinnovo ed approvazione del PEF 2025-2028"*).

Gli utenti sono tenuti a pagare un canone di pedaggio per l'uso dell'autostrada, la cui quantificazione è frutto dell'effetto combinato della percorrenza chilometrica e delle tariffe. La determinazione della tariffa unitaria discende dallo sviluppo di un Piano Finanziario Regolatorio secondo il modello definito dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (si veda *"Sistema tariffario e Capitale investito regolatorio"*). L'aggiornamento delle tariffe non avviene automaticamente né è deciso discrezionalmente da MISE, ma richiede l'emissione di un apposito decreto ministeriale entro dicembre di ogni anno. Qualora le tariffe approvate risultino inferiori a quelle necessarie per mantenere l'equilibrio economico-finanziario secondo il modello regolatorio, i minori ricavi generano un credito figurativo che – opportunamente capitalizzato – deve essere recuperato entro la scadenza della concessione o tramite un maggior valore di subentro al termine della concessione.

Lungo la rete sono offerti servizi che includono la distribuzione di carburanti, la ricarica elettrica dei veicoli e attività commerciali e ristorative presenti nelle aree di servizio. La gestione delle aree è affidata a sub-concessionari selezionati tramite procedure di gara, che prevedono la retrocessione a MISE di *royalties* sul venduto ed il pagamento di un canone di manutenzione destinato a coprire i costi sostenuti da MISE per le attività relative alle parti comuni.

Alla naturale scadenza della concessione, questa dovrà essere assegnata attraverso una gara pubblica, così come stabilito dalla normativa vigente. A tal fine, tutte le opere autostradali realizzate alla data (c.d. "beni devolvibili") dovranno essere gratuitamente trasferite in buono stato di manutenzione al

Concedente. Resta inteso che, alla scadenza della concessione, MISE ha il diritto di ricevere il pagamento del valore contabile residuo delle opere (c.d. "valore di subentro") e dell'eventuale saldo delle poste figurative, entrambi da determinare con l'approvazione di un Piano Finanziario Regolatorio. Se il subentro immediato di un nuovo concessionario non è possibile, MISE sarà tenuta a continuare la gestione ordinaria dell'infrastruttura alle attuali condizioni convenzionali, con obblighi di manutenzione per la sicurezza della circolazione. In questo caso, il valore terminale dovrà tener conto dagli eventuali benefici finanziari ottenuti tra la scadenza della concessione e l'effettivo subentro del nuovo concessionario.

Rientra all'interno del perimetro della gestione autostradale anche l'attività svolta da Milano Serravalle Engineering ("MISE Engineering"), società di ingegneria che si occupa principalmente di progettazione, direzione lavori e coordinamento della sicurezza.

Sistema tariffario e Capitale investito regolatorio

Le delibere n. 69/2019 e n. 15/2024 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) definiscono l'attuale sistema regolatorio per il calcolo della tariffa applicata all'utenza. In particolare, la formula tariffaria si articola su tre specifiche componenti: (i) quella di "gestione" che mira principalmente a remunerare i costi operativi e la manutenzione ordinaria dell'infrastruttura, utilizzando il metodo del *price-cap*; (ii) quella di "costruzione" che mira a remunerare gli investimenti netti rientranti nel PFR; (iii) quella per "oneri di concessione" che consente il recupero di altri oneri specifici, tra cui il ristoro degli effetti economici negativi derivanti da Covid-19.

Per le concessioni esistenti, dopo l'entrata in vigore del decreto Genova, l'ART ha stabilito tassi di remunerazione del capitale investito differenti (c.d. meccanismo di salvaguardia). Tale meccanismo distingue tra investimenti già realizzati o in corso di realizzazione prima del 2020 (CIN "ante"), che sono remunerati al TIR nominale del sistema tariffario precedente, e investimenti futuri non ancora affidati contrattualmente (CIN "post"), che sono remunerati al WACC regolatorio. Per garantire la neutralità economico-finanziaria, il saldo delle eventuali poste figurative deve essere capitalizzato a un tasso medio ponderato tra TIR e WACC, come indicato dalla Delibera ART n. 29/2020.

Rinnovo ed approvazione del PEF 2025-2028

Il PEF 2020-2024 è formalmente scaduto in data 31 dicembre 2024. A tal riguardo, sono state già avviate con il MIT le interlocuzioni per l'aggiornamento del PEF relativo all'ultimo periodo regolatorio ("PEF 2025-2028"): una prima proposta è stata inviata al Ministero il 31 luglio 2024, seguita da un aggiornamento sulla base della pubblicazione di alcuni parametri fondamentali, inviato il 13 dicembre. In particolare, il Piano Finanziario Regolatorio (PFR) inviato al MIT include:

- il riconoscimento in tariffa del saldo positivo delle poste figurative finora maturate;
- l'aggiornamento dei costi di gestione sulla base dei risultati consuntivi al 31 dicembre 2023;
- alcune revisioni del piano degli investimenti che portano gli investimenti lordi a 530 milioni di Euro per il periodo 2024-2028 (430 milioni di Euro al netto dei contributi);
- l'inserimento del nuovo tasso di inflazione programmata come da proiezioni DEF/NADEF 2024;
- il WACC per la remunerazione dei nuovi investimenti come da delibera ART n. 124/2024.

Il calcolo della variazione tariffaria — basato sull'ipotesi del mancato ammortamento degli investimenti dal 2025 — segue la progressione geometrica stabilita dalla delibera ART n. 15/2024. Questa operazione determina l'introduzione di un valore di subentro al 31 ottobre 2028 pari a circa 430 milioni di Euro, identificato come l'unico modo per calmierare la tariffa e renderla sostenibile per l'utenza, rispettando il piano degli investimenti e recuperando gli effetti economici legati al Covid-19.

Il Capitale Investito Netto (CIN) regolatorio di MISE al 31 dicembre 2023 — includendo anche le poste figurative maturate alla data — si attesta a 480 milioni di Euro. Quest'ultimo è suddiviso tra (i) CIN "ante" e poste figurative derivanti dal precedente regime tariffario per il 66%, remunerati con il TIR nominale del 22,44%; (ii) CIN "post" per il 7%, remunerato con un WACC del 7,67%; (iii) poste figurative ammesse nella tariffa di costruzione per il 27%, remunerate al tasso medio ponderato del 15,39%. Il recupero degli effetti economici da Covid-19 è quantificato in 107 milioni di Euro e incluso nel calcolo della componente tariffaria per oneri integrativi.

Attività fuori dal perimetro concessorio

MISE detiene una serie di *asset* al di fuori del perimetro concessorio, tra cui si distinguono partecipazioni di minoranza in alcune concessionarie autostradali lombarde. In particolare, MISE possiede il 25,85% del capitale di Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. ("APL") e il 22,55% di Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. ("TEM"). Si segnala che la partecipazione in APL si è ridotta rispetto al 36,66% evidenziato nel 2023 in seguito ad un aumento di capitale, che è stato interamente sottoscritto da Regione Lombardia. Alle partecipate MISE fornisce anche servizi di supporto, tra cui la gestione dell'esazione per conto di TEEM e attività di *service* tecnico e amministrativo per APL.

Nei confronti di APL, MISE vanta inoltre un credito a titolo di finanziamento soci per un valore nominale totale di 150 milioni di Euro, di cui l'ultima tranche era stata versata nel 2014. Il rimborso di tale finanziamento, comprensivo di interessi maturati, è subordinato ai debiti bancari.

6.1.2 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Il Gruppo FNM opera nel settore delle infrastrutture ferroviarie, un ambito che comprende due attività principali: la gestione della rete ferroviaria regionale in concessione, che rappresenta l'attività storica e tradizionale del Gruppo, e la gestione integrata di servizi terminalistici, un *business* avviato nel 2018 e attualmente in fase di sviluppo e consolidamento.

Gestione della Rete Ferroviaria Regionale

FERROVIENORD S.p.A. ("FERROVIENORD") è l'affidataria per la gestione e manutenzione di una rete ferroviaria regionale in Lombardia costituita da 330 km di linea, 553 km di binari di circolazione e 125 stazioni, suddivisa in due rami principali: ramo Milano (222 km) nelle province di Milano, Varese, Como, Novara e Monza Brianza; e ramo Iseo-Brescia (108 km). Sulla rete circolano 900 treni al giorno sui quali viaggiano circa 200.000 passeggeri.

Questa attività è svolta sulla base di una concessione valida fino al 31 ottobre 2060 e da due contratti attuativi stipulati con Regione Lombardia: il Contratto di programma per gli investimenti (il "Contratto di Programma") e il Contratto di servizio per la gestione (il "Contratto di Servizio"), entrambi in vigore fino al 2027.

L'infrastruttura ferroviaria è un sistema complesso che deve funzionare correttamente in ogni sua parte per garantire il transito dei treni ed include l'armamento ferroviario, gli apparati di segnalamento e trazione elettrica, le stazioni, le opere d'arte e l'infrastruttura tecnologica. In qualità di concessionario e gestore dell'infrastruttura ferroviaria, FERROVIENORD svolge principalmente i seguenti compiti:

- gestione in sicurezza della circolazione dei treni, allocazione della capacità e uso del sistema di alimentazione elettrica per la corrente di trazione;
- gestione delle stazioni e dei centri di interscambio;
- manutenzione ordinaria e straordinaria per garantire la piena utilizzabilità della rete;
- potenziamento e ammodernamento della rete;
- acquisto, gestione e manutenzione del materiale rotabile di proprietà di Regione Lombardia, che viene messo a disposizione di Trenord in comodato d'uso gratuito.

Rientra all'interno del perimetro della gestione della rete ferroviaria anche l'attività svolta da NORD_ING S.r.l., società di ingegneria che progetta la realizzazione di tutti gli interventi di potenziamento infrastrutturale e di ammodernamento della rete ferroviaria in gestione, garantendo supporto anche nella fase esecutiva.

Il **Contratto di Servizio** disciplina le attività connesse alla disponibilità dell'infrastruttura e di manutenzione ordinaria della stessa, nonché della gestione del materiale rotabile di proprietà regionale. Per questi servizi è previsto un corrispettivo finalizzato alla compensazione "a catalogo". Il corrispettivo è determinato tenendo conto del pagamento da parte delle imprese ferroviarie del canone di accesso alla rete per il Ramo Milano, in conformità alle indicazioni di ART. Il corrispettivo del Contratto di Servizio comprende anche il servizio di gestione della flotta regionale.

Il sistema di finanziamento della manutenzione programmata dei rotabili forniti in comodato d'uso a Trenord è stato modificato a partire dal 2024: ora i costi sono direttamente coperti da Regione Lombardia, che trasferisce annualmente a FERROVIENORD l'importo stabilito sulla base della pianificazione pluriennale dei costi di manutenzione. FERROVIENORD, a sua volta, effettua i pagamenti

a Trenord previa verifica dei giustificativi delle spese sostenute. Questo nuovo modello sostituisce il precedente sistema basato su accantonamenti, prevedendo l'esaurimento progressivo del fondo attuale "per flotta", senza compensazioni tra diverse tipologie di rotabili. Eventuali costi non coperti dal fondo vengono finanziati tramite risorse aggiuntive stanziare da Regione Lombardia.

Il **Contratto di Programma** definisce il quadro degli investimenti necessari per il rinnovo, l'ampliamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria, includendo sia gli sviluppi infrastrutturali sia la manutenzione straordinaria. La copertura finanziaria delle attività in oggetto è interamente supportata da risorse pubbliche. FERROVIENORD ottiene il rimborso dei costi sostenuti ed il pagamento forfettario delle c.d. "*spese tecniche*" e delle "*spese generali*" calcolate in misura percentuale rispetto al valore delle opere e all'importo dei lavori. A partire da fine 2023 il meccanismo di rimborso è basato su *milestones* progettuali che prevedono l'erogazione di anticipi al raggiungimento di specifici obiettivi intermedi e un saldo finale pari al 5% al completamento del progetto.

Queste attività fanno parte di un piano di investimenti pluriennale, soggetto a frequenti aggiornamenti per adeguarsi a esigenze operative, risorse finanziarie disponibili e innovazioni tecnologiche. Da ultimo, il 14 ottobre 2024, Regione Lombardia ha approvato l'ottavo aggiornamento al Contratto di Programma. L'aggiornamento, nel contesto di un generale incremento dei costi dei materiali e di realizzazione delle opere, ha ridefinito una distribuzione delle risorse tra gli interventi programmati da interventi non prioritari agli interventi indifferibili, incorporando 90,0 milioni di Euro in nuove risorse per garantire la realizzazione di progetti prioritari e interventi di sicurezza. Inoltre, nel nuovo bilancio 2025-2027, Regione Lombardia ha inserito la previsione di ulteriori 41,0 milioni di Euro, da allocare nel prossimo aggiornamento del Contratto di Programma.

Programma di rinnovo del materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale

FERROVIENORD provvede per conto di Regione Lombardia all'acquisto, gestione, manutenzione e custodia del materiale rotabile ferroviario sulla base dell'Articolo 7 (Acquisizione e gestione della flotta) della Concessione e della Parte IV (Acquisto e Gestione della Flotta) del Contratto di Servizio. In particolare, per lo svolgimento del servizio di stazione appaltante, FERROVIENORD riceve il 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. Tutti i treni sono acquistati da FERROVIENORD grazie a finanziamenti con risorse pubbliche, come di seguito riepilogate, e assegnati in comodato gratuito a Trenord.

Con DGR n. X/6932 del 24 luglio 2017 recante "Programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017-2032 e integrazione delle forniture del programma di acquisto di materiale rotabile di cui alla DGR n. X/4177 del 16/10/2015" (di seguito anche "Programma di acquisto originario") Regione Lombardia ha deliberato di approvare il programma delle forniture di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017-2032 così articolato: (i) n. 100 elettromotrici ad alta capacità "Caravaggio" di cui n. 60 a configurazione lunga (5 casse) e n. 40 a configurazione corta (4 casse); (ii) n. 31 elettromotrici a media capacità "Donizetti"; n. 30 automotrici diesel "Colleoni"; per un totale di 161 treni.

Con DGR n. XI/1619 del 15 maggio 2019 Regione Lombardia ha deliberato inoltre di approvare, ad integrazione del Programma di acquisto originario, il Programma di acquisto integrativo che si compone di: (i) n. 10 convogli a media capacità della tipologia "Pop"; (ii) n. 5 convogli ad alta capacità della tipologia "Rock"; con costi a carico delle economie derivate dall'affidamento delle prime due gare per i treni alta capacità ed i treni diesel. Il Programma di acquisto originario ed il Programma di acquisto integrativo (insieme definiti "Programma Materiale Rotabile 2017-2032") prevedono quindi la fornitura di 176 treni, corrispondente ad una spesa di 1,425 miliardi di Euro¹. Per tali commesse la modalità di finanziamento prevista è al costo sostenuto. Al 31 dicembre 2024, per tale programma rimangono da consegnare 8 convogli Caravaggio, con ultimazione delle consegne prevista entro marzo 2025.

Successivamente, con la DGR n. XI/3531 del 5 agosto 2020 "Programma degli interventi per la ripresa economica" (c.d. "Piano Marshall" o "Piano Lombardia"), 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

¹ L'importo era inizialmente pari a 1,607 miliardi di Euro ed è stato successivamente modificato per tenere conto (i) della cancellazione del finanziamento di Cassa Depositi e Prestiti e dei ribassi d'asta; (ii) della rideterminazione dei costi delle forniture e dell'accordo per il riequilibrio economico del 4° contratto applicativo relativo a un totale di 50 treni Caravaggio (DGR n° XII/1846 del 5 febbraio 2024).

tempo utile per le Olimpiadi Invernali di Milano-Cortina del 2026, dando mandato di acquisto a FERROVIENRD, con la successiva DGR n. XI/4421 del 17/03/2021, con risorse per la ripresa economica, per n. 46 treni delle seguenti tipologie di convogli: (i) 10 Caravaggio da destinare al servizio aeroportuale Malpensa Express; (ii) n. 20 Donizetti da destinare al servizio della direttrice Milano/Sondrio/Tirano; (iii) 16 Caravaggio da destinare al servizio aeroportuale Orio al Serio, successivamente ridotti ad 8. Per tali commesse la modalità di finanziamento prevista è a *milestones*. Le consegne di tali convogli sono iniziate a giugno 2023, con ultimazione prevista nel mese di dicembre 2025.

Infine, con DGR n.XII/3474 del 25 novembre 2024 "Piano Lombardia - Programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale: mandato di acquisto a Ferrovienord per treni tipo Regio Express a valere su FSC 2021-27 e Legge 145/2018" Regione Lombardia ha conferito il mandato di acquisto per ulteriori 16 treni di tipo Regio Express, atti anche al servizio transfrontaliero tra Italia e Svizzera, per complessivi 403 milioni di Euro. Anche per tali commesse la modalità di finanziamento prevista è a *milestones*. Nel corso del 2025 si prevede di attivare la procedura di gara con obiettivo di immettere in servizio i convogli entro il 2031.

Per ulteriori informazioni di dettaglio relative all'avanzamento delle commesse nell'esercizio si rinvia al paragrafo 8.3.

Gestione del Terminal Intermodale di Sacconago

Il Terminal Intermodale di Sacconago, situato a Busto Arsizio (VA) vicino all'aeroporto di Malpensa, è gestito da Malpensa Intermodale S.r.l. ed è un nodo strategico per il trasporto merci intermodale. I lavori della fase 0 sono regolarmente terminati in data 30 luglio 2024 con la consegna da parte delle imprese operanti del 95% del cantiere. Il completamento delle opere è stato rinviato al 2025, stante il ritardo da parte di FERROVIENORD nel completamento dei lavori sullo scalo ferroviario, in particolare per quel che riguarda la trazione elettrica. A seguito del completamento dei lavori di potenziamento, l'infrastruttura disporrà di tre binari operativi raccordati allo scalo "Sacconago" della rete FERROVIENORD, con un'area dedicata all'attività intermodale di circa 90.000 mq. È in grado di gestire fino a oltre 2.500 unità di trasporto intermodale alla settimana, collegandosi direttamente a importanti nodi ferroviari come Novara, Busto Arsizio, Gallarate e Seregno verso i trafori e il Sud Italia.

Inoltre, la struttura dispone di un'ampia area di circa 160.000 mq destinata allo sviluppo di servizi logistici avanzati, fondamentali per migliorare i collegamenti intermodali del settore cargo. Lo sviluppo immobiliare e la locazione di queste aree sono gestiti da Malpensa Distripark S.r.l., che dal settembre 2023 ha avviato anche l'attività di *Multimodal Transport Operator* (MTO). Si tratta di un servizio di intermediazione che, acquistando e rivendendo servizi di trasporto merci su ferro, consolida il ruolo del terminal come *hub* intermodale.

6.2 ENERGIA

Il Gruppo ha recentemente esteso la propria attività nel settore della produzione di energia rinnovabile, integrandosi nelle infrastrutture energetiche come parte di una strategia più ampia di rafforzamento in logica di *infrastructure company* a supporto della redditività futura. Questo è stato realizzato attraverso l'acquisizione dell'80% del capitale sociale di Viridis Energia S.p.A.² e delle società da essa interamente controllate (complessivamente "Viridis"), conclusa il 23 febbraio 2024. Il corrispettivo complessivo pagato per l'acquisizione è pari a 80,0 milioni di Euro ed include la quota della riserva di capitale originatosi per effetto della rinuncia dell'80% del finanziamento soci effettuato dai soci venditori oltre al riconoscimento del versamento in conto capitale eseguiti dai soci esistenti prima del *closing*, a supporto dello sviluppo degli investimenti futuri. Il corrispettivo include inoltre una quota a titolo di anticipo dell'*Earn Out* pattuito per lo sviluppo di un portafoglio di impianti da realizzarsi entro 6 anni dal *closing*. L'operazione è stata finanziata da una linea di credito per un ammontare di 85 milioni di Euro rimborsabile in un'unica soluzione al massimo entro il mese di agosto 2025.

Attiva dal 2010, Viridis è un'azienda integrata nel settore delle energie rinnovabili, principalmente focalizzata sul fotovoltaico, ma anche su eolico e biogas. Viridis opera in Italia e gestisce tutte le principali fasi della catena del valore industriale, includendo: (i) lo sviluppo di nuovi impianti (*greenfield*), comprensivo delle attività di ricerca e ricognizione dei siti idonei, autorizzazione, costruzione e vendita dell'energia; (ii) l'acquisizione di impianti in esercizio (*brownfield*), incluse le attività di ricerca delle opportunità, *due diligence*, finanza di progetto e possibili *revamping/repowering* degli impianti stessi; (iii)

² La quota restante del capitale sociale è detenuta per il 13,33% da Lagi Energia 2006 S.r.l. e per il 6,67% da HNF S.p.A.

la manutenzione e gestione, comprendenti la messa in funzione, il monitoraggio, la predisposizione della reportistica e la supervisione degli aspetti legati a salute, sicurezza e ambiente.

Al 31 dicembre 2024, Viridis possiede: (i) 25 impianti fotovoltaici operativi con una potenza di 69,9 MWp; (ii) 2 impianti a biogas operativi con una potenza di 2 MWp; (iii) 2 impianti in costruzione con una potenza attesa di 15,5 MWp; (iv) 5 progetti fotovoltaici con cantieri in avvio per una potenza attesa di 26 MWp; (v) 8 progetti già autorizzati per una potenza di 40 MWp, (vi) vari progetti fotovoltaici e eolici in sviluppo, di cui circa 210 MWp con autorizzazioni avviate. La strategia di crescita si concentra sullo sviluppo organico di pipeline proprietarie e partnership flessibili.

La tabella seguente evidenzia la capacità installata al 31 dicembre 2024:

Tecnologia	Regime di mercato	Tariffa	MWp installati	COD	Scadenza incentivo
Solare fotovoltaico	Conto Energia 2	FIP media 346 €/MWh	5,7	4 TRIM 2010	4 TRIM 2030
Solare fotovoltaico	Conto Energia 4	FIP media 257 €/MWh	14,1	3 TRIM 2011	3 TRIM 2031
Solare fotovoltaico	Conto Energia 4	FIP 189 €/MWh	1,1	1 TRIM 2012	1 TRIM 2032
Solare fotovoltaico	Conto Energia 4	FIP media 180 €/MWh	2,4	4 TRIM 2012	4 TRIM 2032
Solare fotovoltaico	FER	FIT 65 €/MWh	10,0	Dicembre 2022	Dicembre 2042
Solare fotovoltaico	Mercato	—	1,5	Giugno 2021	
Solare fotovoltaico	FER (primi 18 mesi a Mercato)	FIT 65 €/MWh	10,3	Dicembre 2023	Dicembre 2043
Solare fotovoltaico	Conto Energia 2	FIP 318 €/MWh	1,0	Maggio 2011	Maggio 2031
Solare fotovoltaico	FER (primi 18 mesi a Mercato)	FIT 65 €/MWh	7,4	Settembre 2024	Settembre 2044
Solare fotovoltaico	PPA (5 anni)	— 84 €/MWh	8,3	Settembre 2024	
Solare fotovoltaico	FER (primi 18 mesi a Mercato)	FIT 65 €/MWh	8,1	Febbraio 2025	Febbraio 2045
Biogas	Bio	FIT 280 €/MWh	2,0	1 TRIM 2013	1 TRIM 2028
Totale impianti operativi			71,9		

L'energia prodotta è venduta a *trader* e grossisti attraverso contratti *PPA* (*Power Purchase Agreement*) tipicamente su base annuale e più di recente anche su base pluriennale. Gli impianti connessi nel periodo 2010-2014 beneficiano di incentivi *ex* conto energia (c.d. *Feed-in Premium* - *FIP*) mentre gli impianti di nuova costruzione, qualora eligibili, possono partecipare ad aste promosse dal GSE che garantiscono un prezzo fisso di vendita (*Feed-in Tariff* - *FIT*) per 20 anni attraverso un contratto per differenza. Non è invece previsto, al momento, l'autoconsumo diretto dell'energia prodotta.

Nell'ambito dello sviluppo delle energie rinnovabili, rientra anche l'attività svolta da FNM Power per la gestione degli impianti di produzione e distribuzione di idrogeno. Il servizio è funzionalmente collegato allo sviluppo dei progetti *H2iseO* e *serraH2valle* finalizzati a introdurre l'idrogeno come vettore energetico destinato al sistema ferroviario e al trasporto stradale. Si prevede che l'attività operativa della società sarà avviata nel corso del 2025.

Nell'ambito del progetto *H2iseO* è in costruzione un primo impianto di produzione e distribuzione di idrogeno a Iseo (con tecnologia *Steam Methane Reforming* a partire da biometano e cattura della CO₂, con una potenza equivalente installata pari a 2,8 MW), un secondo impianto è in costruzione a Edolo (con tecnologia elettrolisi e una potenza equivalente installata pari a 5 MW), un terzo impianto sarà successivamente costruito a Brescia. La produzione di questi impianti è finalizzata a soddisfare la domanda derivante dai 14 treni a idrogeno che sostituiranno gli attuali convogli diesel lungo la linea Brescia-Edolo, in coerenza con quanto previsto nell'ambito del Contratto di Servizio di Trenord. FNM Power sarà responsabile della gestione degli impianti. Per quanto riguarda il progetto *serraH2valle* (come meglio specificato al paragrafo 6.3), sono previste 5 stazioni di rifornimento collocate lungo la tratta autostradale in concessione di MISE. In questo caso, FNM Power sarà responsabile dell'approvvigionamento e della successiva commercializzazione al dettaglio dell'idrogeno a condizioni di mercato.

6.3 RO.S.CO.

La capogruppo FNM S.p.A. ("FNM") è proprietaria e locatrice di materiale rotabile, svolgendo la funzione di *Rolling Stock Company* ("Ro.S.Co.") principalmente a supporto del trasporto ferroviario regionale in Lombardia.

Al 31 dicembre 2024, la flotta è composta da 98 convogli suddivisi tra 71 treni e 27 locomotive di proprietà date in locazione a società partecipate operanti nel trasporto pubblico locale e nel trasporto merci (rispettivamente Trenord e DB Cargo Italia³) 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	Merchi	DB Cargo Italia
EFFISHUNTER EFF1000	4	Soccorso/Manovra	Trenord
ES64 F4	1	Merchi	DB Cargo Italia
DE520	14	Soccorso/Manovra/Merchi	Trenord (4), DB Cargo Italia (9), Captrain (1)

La flotta in servizio ha un valore complessivo di 328,1 milioni di Euro e un'anzianità media ponderata di circa 9 anni, risultato degli investimenti effettuati negli ultimi anni per l'espansione e il rinnovo del parco treni passeggeri di Trenord. Le locomotive di proprietà mantengono complessivamente un valore di carico molto basso a causa della loro vetustà. Tra queste, le E483 rappresentano la risorsa principale per il Gruppo avendo garantito elevati livelli di affidabilità nel corso degli anni, e confermandosi un elemento chiave per le operazioni ferroviarie merci.

I contratti di *leasing* relativi al materiale rotabile destinato al trasporto pubblico sono a lungo termine, prevalentemente con una durata allineata alla scadenza del Contratto di Servizio di Trenord, e garantiscono un rendimento fisso pari al 5,5%. Tuttavia, la durata di questi contratti è inferiore alla vita utile tecnica dei rotabili. A tutela degli investimenti realizzati, la normativa di settore stabilisce che, in caso di subentro di un nuovo operatore nei servizi di trasporto ferroviario, l'impresa subentrante sia obbligata ad assumere le obbligazioni relative al noleggio del materiale rotabile. Qualora i contratti non venissero rinnovati, il valore di subentro verrebbe determinato in base al valore netto contabile dei treni alla data di subentro. Le locomotive destinate al trasporto merci, invece, sono noleggiate su base commerciale, con orizzonti temporali più brevi.

Il segmento include anche le attività svolte da FNM – in qualità di *Holding* del Gruppo – principalmente verso le proprie partecipate o collegate, che si articolano in:

- servizi amministrativi (contabilità, elaborazione paghe, acquisti, tesoreria, etc.) e supporto allo sviluppo dei progetti e delle iniziative straordinarie;
- servizi ICT (*Information & Communication Technology*) forniti tramite NordCom S.p.A. ("Nordcom"), società di consulenza informatica interna del Gruppo di cui è stato acquisito il pieno controllo dal 15 luglio 2024 (come descritto al paragrafo 25). A seguito di questa operazione, Nordcom è stata consolidata integralmente;
- attività di locazione e gestione degli immobili di proprietà, principalmente riferibili a quelli situati in Piazzale Cadorna (Milano).

FNM è inoltre coinvolta - insieme alla controllata FERROVIENORD - nello sviluppo progetto FILI dedicato alla riqualificazione dei principali centri di connessione sull'asse Milano-Malpensa.

Progetti idrogeno per il trasporto ferroviario e stradale

FNM è impegnata in diversi progetti innovativi legati all'idrogeno, con l'obiettivo di promuovere una mobilità sostenibile. Questi progetti rappresentano un passo significativo verso la transizione

³ Trenord S.r.l. ("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. DB Cargo Italia S.r.l. ("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.

energetica e la riduzione delle emissioni, promuovendo l'uso dell'idrogeno come alternativa ai combustibili fossili.

Uno dei principali progetti intrapresi dal Gruppo è denominato **H2iseO**, un'iniziativa volta allo sviluppo di una *Hydrogen Valley* in Valcamonica, con particolare attenzione all'impiego dell'idrogeno nel trasporto pubblico locale. Il progetto prevede diverse azioni strategiche, tra cui: (i) la messa in servizio di 14 nuovi treni alimentati a idrogeno in sostituzione degli attuali treni diesel; (ii) la realizzazione di tre impianti dedicati alla produzione e distribuzione di idrogeno situati a Brescia, Iseo ed Edolo; (iii) l'attuazione di interventi infrastrutturali lungo la linea ferroviaria, tra cui adeguamenti puntuali lungo la tratta e un nuovo impianto di manutenzione a Rovato destinato ai treni ad idrogeno, associato a un impianto di rifornimento mobile di idrogeno.

L'investimento per la parte ferroviaria è di 362,4 milioni di Euro e risulta interamente finanziato con contributi pubblici. La parte infrastrutturale e di impiantistica necessaria al funzionamento complessivo del sistema ad idrogeno è realizzata da FERROVIENORD attraverso il Contratto di Programma. L'acquisto dei treni, del valore di 184,8 milioni di Euro, è interamente finanziato con fondi pubblici, eliminando l'investimento inizialmente previsto a carico di FNM per 8 treni. FNM gestirà il processo di acquisizione di materiale rotabile come attuatore per conto di Regione Lombardia, ricevendo una commissione dell'1% sull'importo dei contratti per coprire i costi di affidamento, collaudo e gestione della commessa. L'avvio del servizio commerciale dei treni e la messa in servizio degli impianti di produzione e distribuzione di idrogeno di Iseo e Edolo sono previsti entro il primo semestre 2026, l'impianto di Brescia sarà avviato in un momento successivo.

Un altro progetto significativo è il **serraH2valle**, che prevede la realizzazione della prima rete di rifornimento in Italia per veicoli alimentati a idrogeno. Il progetto include 5 stazioni di rifornimento (realizzate su aree di 3 aree di servizio dismesse e 2 ex stazioni di pedaggio lungo la Tangenziale Est e Ovest di Milano, e l'autostrada A7) a fronte di un investimento lordo di 55,4 milioni di Euro. Quest'ultimo rientra all'interno del PEF 2020-2024 di MISE ed ha ottenuto contributi dal programma europeo CEF e dal PNRR per un totale di circa 20,4 milioni di Euro. L'avvio del servizio commerciale di tutti gli impianti è previsto entro la prima metà del 2026.

La gestione degli impianti di produzione e distribuzione di idrogeno, nonché la commercializzazione dell'idrogeno venduto nelle stazioni di rifornimento, avverrà attraverso la controllata FNM Power S.r.l. ("FNM Power"), collocata all'interno del settore Energia.

Mobility as a Community (MaaC)

Il Piano Strategico 2024-2029 è inoltre guidato dall'innovazione continua e dallo sviluppo di nuovi modelli operativi attraverso l'attuazione di una strategia di *corporate venture capital*, investendo in *start-up* che integrino il *business* tradizionale della mobilità con paradigmi innovativi e *data-driven*, allineati alle tendenze emergenti del mercato. Questo approccio si concretizza nell'investimento di 7,5 milioni di Euro in *start-up* con modelli di *business* orientati al mercato, rafforzando le sinergie con le attività tradizionali e incrementandone il valore, grazie alla creazione della piattaforma innovativa Flexymob, volta a trasformare il paradigma di *Mobility as a Service* in quello di *Mobility as a Community*.

Flexymob è una piattaforma digitale progettata per clienti B2B che aggrega servizi di mobilità per soddisfare le esigenze di specifiche comunità (es. aziende, grandi eventi e stadi). La piattaforma offre una gestione centralizzata per pianificare, prenotare e pagare soluzioni di mobilità, fornendo opzioni personalizzate basate sulle abitudini e sulle necessità specifiche degli utenti, migliorando al contempo l'esperienza delle comunità grazie all'integrazione dei servizi.

Operativamente, la strategia MaaC si sviluppa attraverso le partecipazioni in Busforfun.Com S.r.l. ("Busforfun") che fornisce servizi di mobilità per grandi eventi e sviluppa la piattaforma Flexymob; Sportit S.r.l. ("Sportit") che promuove il turismo sportivo e territoriale con pacchetti integrati; e Mbility S.r.l. ("Mbility") che eroga servizi di trasporto per persone fragili.

Da ultimo, nel 2023 FNM ha acquisito una partecipazione al *Corporate Partners I Fund* di CDP Venture Capital Sgr, con un investimento di 10,0 milioni di Euro nel comparto *Infratech*.

6.4 MOBILITA' E SERVIZI

Il Gruppo FNM opera storicamente nel settore della mobilità dove il *"core business"* è rappresentato dal trasporto pubblico locale, riferito sia al settore extraurbano che a quello urbano. Operativamente, il servizio è gestito attraverso diverse società a seconda della competenza territoriale:

- **Lombardia:** FNM Autoservizi S.p.A. ("FNMA") è concessionaria dei servizi di trasporto pubblico su gomma nelle Province di Varese e Brescia e, tramite il Consorzio STECAV con ASF Autolinee S.r.l. (partecipata al 49% da Omnibus Partecipazioni S.r.l., di cui FNM detiene il 50%) e Autoguidovie, gestisce un Contratto di Servizio nella Provincia di Como. FNMA offre servizi di trasporto privato, inclusi servizi di corse sostitutive per Trenord, noleggio di autobus per il turismo e servizi di scuolabus. Queste attività vengono svolte sia con il proprio personale che con trasportatori in subaffidamento. Attualmente, l'azienda opera in regime di proroga dei contratti originari scaduti.
- **Veneto:** Azienda Trasporti Verona S.r.l. ("ATV") gestisce il servizio di trasporto pubblico urbano nei comuni di Verona e Legnago e il servizio extraurbano in tutta la provincia di Verona, in base a tre Contratti di Servizio recentemente prorogati fino al 2026. Oltre al trasporto pubblico, ATV opera nel settore dei servizi commerciali, offrendo servizi di noleggio con conducente e, in particolare durante la stagione estiva, integrando il servizio ordinario con collegamenti turistici che collegano Verona, il Lago di Garda e Venezia. I servizi di trasporto pubblico sono svolti sia direttamente con personale proprio sia tramite il coordinamento di trasportatori terzi in subaffidamento.

Al 31 dicembre 2024, la flotta è costituita da 732 autobus in servizio, di cui 164 in proprietà a FNMA e 568 ad ATV, con un valore di carico pari a 51,2 milioni di Euro ed un'età media di circa 9 e 13 anni rispettivamente.

La tabella che segue riporta la situazione degli affidamenti esistenti al 31 dicembre 2024:

Società	Ente affidante	Strumento giuridico	Sistema di remunerazione	Scadenza	Estensione rete TPL (Km)
FNMA (Varese)	Agenzia TPL Como - Lecco - Varese	Concessione	Net Cost + Tariffa regolata	31/12/2025	223
FNMA (Brescia)	Agenzia TPL Brescia	Concessione	Net Cost + Tariffa regolata	31/12/2025	331
FNMA (Como, ATI con ASF)	Agenzia TPL Como - Lecco - Varese	Contratto di Servizio	Net Cost + Tariffa regolata	31/12/2025	196
ATV (Bacino di Verona)	Provincia di Verona	Contratto di Servizio	Net Cost + Tariffa regolata	31/12/2026	3.828
ATV (Verona)	Comune di Verona	Contratto di Servizio	Net Cost + Tariffa regolata	31/12/2026	417
ATV (Legnago)	Comune di Legnago (VR)	Contratto di Servizio	Net Cost + Tariffa regolata	31/12/2026	32

La remunerazione dei servizi di trasporto pubblico locale (TPL) segue il modello *"net cost"*, nel quale il gestore si assume sia il rischio industriale sia quello commerciale, ricevendo un corrispettivo predeterminato. Nel TPL lombardo su gomma, le modalità di remunerazione variano in funzione dei Contratti di Servizio e delle Concessioni, con differenze nelle disposizioni sui contributi pubblici a seconda del bacino di appartenenza e un aggiornamento annuale delle tariffe basato sull'andamento dell'inflazione. Per quanto riguarda il TPL veronese, la gestione è regolata dal PEF 2024-2026, predisposto in conformità alla più recente normativa di settore che garantisce una remunerazione congrua del capitale pari a 7,26% ante imposte fino al 2026.

L'offerta di trasporto su gomma è completata dall'erogazione di servizi a supporto della mobilità che includono il *car sharing* svolto da E-Vai S.r.l. ("E-Vai") e l'erogazione di servizi di pagamento digitali attraverso la controllata FNMPAY S.p.A. ("FNMPAY") che svolge l'attività di *acquiring* (accettazione di pagamenti tramite POS fisico/virtuale) a supporto del MaaC, focalizzandosi dapprima sulle società *captive* del Gruppo.

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 dei due gestori dell'infrastruttura (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.

Il servizio ferroviario è gestito in virtù di un nuovo Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario con Regione Lombardia efficace dal 1° dicembre 2023 al 30 novembre 2033. La partecipata dispone di una flotta di 467 convogli che le consentono di effettuare circa 2.200 corse giornaliere. Una parte della flotta è locata a titolo oneroso da FNM e Trenitalia, mentre la restante parte è messa disposizione in comodato d'uso gratuito - per il tramite di FERROVIENORD - da Regione Lombardia.

Trenord 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. In tal senso, si segnala che a fine aprile 2024 Trenord si è aggiudicata la gara europea per il servizio di lunga percorrenza internazionale attraverso il Brennero indetta da Deutsche Bahn. Trenord gestirà quindi le operazioni di condotta e scorta sulla parte italiana del collegamento con Germania e Austria per la durata di 8 anni, garantendo una produzione di 1,2 milioni di treni-km all'anno a fronte di un valore complessivo di oltre 50 milioni di Euro.

AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA (APL)

APL è la concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico di Gaggiolo per un totale di circa 188 km (inclusi svincoli e opere connesse), di cui 85 km in esercizio dal 2015 (Tratta A e B1, A59 e A60). Resta da completare la seconda parte dell'opera, che comprende la costruzione delle tratte autostradali B2, C e D, insieme alle opere connesse. La concessione ha una durata di 30 anni, decorrenti dall'entrata in esercizio dell'intero collegamento autostradale. Il progetto è 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 calcola il pedaggio in base all'effettivo utilizzo dell'infrastruttura, senza caselli e barriere fisiche.

Si segnala che a partire da dicembre 2024 la partecipazione in APL si è ridotta dal 36,7% al 25,85% in seguito alla mancata adesione di MISE all'aumento di capitale da 272 milioni di Euro, tramite l'emissione di nuove azioni di categoria "A"⁴, interamente sottoscritte da Regione Lombardia. Regione Lombardia ha versato la prima quota pari a 68 milioni di Euro; la restante dovrà essere versata nel 2025. E' inoltre previsto e disciplinato negli accordi del Finanziamento *Senior 1* un ulteriore aumento di capitale sociale per 159 milioni di Euro, i cui versamenti avverranno fino al 2029.

I rapporti tra APL ed il Concedente (Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. o "CAL") sono regolati dalla Convenzione Unica sottoscritta nel 2007 e dai relativi Atti Aggiuntivi (da ultimo, l'Atto Aggiuntivo n. 3 divenuto efficace il 10 gennaio 2024). APL ha definito una bozza dell'Atto Aggiuntivo n. 4 per il periodo regolatorio 2024-2028, comprendente — tra l'altro — un PEF di riequilibrio e di aggiornamento. Il 29 maggio 2024, il CIPESS ha espresso parere favorevole sulla proposta di revisione, ritirando la precedente delibera n. 7 del 21 marzo 2024. La delibera ha superato il controllo di legittimità ed in data 19 luglio 2024 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale.

A giugno 2024, i CdA di APL e CAL hanno approvato il Progetto Esecutivo per la costruzione delle Tratte B2 e C, consentendo la consegna completa dei lavori al Contraente Generale a dicembre 2024. Questo passaggio ha determinato il superamento delle condizioni sospensive del *Finanziamento Senior 1*, permettendo il primo tiraggio dello stesso e il conseguente rimborso del Prestito Ponte Bis. Inoltre, in linea con le condizioni stabilite nel contratto di finanziamento, il 28 marzo 2024 il CdA di MISE ha approvato il contratto di affidamento del servizio di *Operation & Maintenance* (O&M), che prevede l'esternalizzazione a MISE di tutte le attività operative di APL. In base alle attuali previsioni di completamento delle tratte, il nuovo assetto contrattuale inizierà a produrre effetti rilevanti a partire dal 2027. Sono infine proseguite le attività amministrative e di rapporti con gli Enti volte a rendere concreta la futura realizzazione della variante della Tratta D (c.d. D-breve).

⁴ Le azioni di categoria "A", introdotte con le modifiche statutarie deliberate dall'Assemblea Straordinaria dei Soci tenutasi in data 27 novembre 2024, sono caratterizzate dalla previsione di diritto di recesso.

TANGENZIALI ESTERNE DI MILANO (TEM)

TEM (partecipata al 22,55% tramite MISE) detiene un'unica partecipazione pari al 48,4% del capitale della concessionaria autostradale Tangenziale Esterna S.p.A. ("TE") avente ad oggetto la progettazione, realizzazione e gestione della Tangenziale Est Esterna di Milano ("TEEM"), affidatagli in concessione tramite gara pubblica con procedura negoziata di *project financing*. La concessione ha una durata particolarmente lunga, stabilita in 50 anni a partire dall'entrata in funzione dell'intero collegamento autostradale, avvenuta nel maggio 2015.

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 per un totale di 38 km di opere stradali connesse di nuova realizzazione e 15 km di viabilità esistente riqualificate.

Il PEF per il periodo 2024-2028 è attualmente in fase di aggiornamento. Nella seduta del 7 novembre 2024 il CIPESS, ha rilasciato il proprio parere favorevole all'aggiornamento del PEF e relativo schema di Atto Aggiuntivo n. 4. Al momento si è in attesa della registrazione della delibera CIPESS da parte della Corte dei Conti, per poter quindi procedere con il completamento dell'iter approvativo.

Nel mese di maggio e giugno 2024, alcuni soci hanno notificato l'intenzione di cedere le proprie azioni in TEM e TE ad altri soci. MISE non ha esercitato il diritto di prelazione con riguardo all'operazione sulle azioni TE notificata a maggio. Le azioni sono state tutte acquistate da ASTM S.p.A..

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 2024⁵

Nonostante gli shock avversi, di diversa natura e parzialmente sovrapposti succedutisi negli ultimi anni, nel 2024 l'economia globale ha evidenziato una buona resilienza. Lo scenario rimane caratterizzato da solide condizioni del mercato del lavoro e da un'inflazione in calo che nella maggior parte delle economie si sta avvicinando a (o ha già raggiunto) gli obiettivi delle banche centrali. Al momento, inoltre, nonostante una certa volatilità e il perdurare di tensioni geopolitiche, i rischi di nuovi rialzi dei prezzi legati ai rincari delle quotazioni delle materie prime restano moderati. In prospettiva, inoltre, i possibili effetti economici degli esiti delle elezioni presidenziali negli Stati Uniti (i.e. introduzione di dazi e tariffe verso numerosi paesi) rappresentano un notevole elemento di incertezza per gli scambi internazionali di merci e servizi.

L'Area Euro ha mostrato una crescita del PIL prevista dello 0,8%. Il processo di disinflazione iniziato verso la fine del 2022 prosegue nonostante un leggero aumento dell'inflazione ad ottobre, determinato principalmente dai prezzi dell'energia. L'inflazione complessiva è prevista in calo, passando dal 5,4% del 2023 al 2,4% nel 2024. Nonostante la crescita dell'occupazione e dei salari reali abbia aumentato il reddito netto, i consumi delle famiglie sono rimasti modesti a causa dell'alto costo della vita, dell'incertezza e degli incentivi al risparmio dovuti ai tassi di interesse elevati. Gli investimenti hanno subito una forte contrazione nella prima metà del 2024. Tuttavia, si prevede una crescita degli investimenti grazie a solidi bilanci societari, alla ripresa degli utili, al miglioramento delle condizioni di credito e ai fondi dell'UE per la ripresa e la resilienza.

Il PIL dell'Italia è atteso crescere dello 0,5% nel 2024, sostenuto esclusivamente dal contributo della domanda estera netta. L'economia italiana risente della debolezza della domanda interna e della dinamica calante della produzione industriale, alimentata dalla debolezza della economia tedesca, principale mercato di sbocco delle nostre esportazioni e dalla crisi di alcuni comparti produttivi (*automotive* su tutti), che ha inciso negativamente sugli investimenti fissi lordi e sulle importazioni.

La variazione media dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo (IPCA) ha registrato un aumento del +1,1% rispetto al +5,9% registrato l'anno precedente. A incidere sull'andamento dell'indice generale è in particolare la decelerazione dei prezzi dell'energia, mentre rallenta più lentamente la componente legata ai servizi. I dati ANCE confermano anche la tendenza al calo dei prezzi dei materiali da costruzione, sebbene si osservi un'interruzione della marcata flessione dei prezzi che aveva contraddistinto il 2023. Un discorso a parte si può effettuare per il bitume, il cui andamento è fortemente legato all'aumento dei prezzi del petrolio. Nonostante uno scenario di moderata riduzione dei prezzi, è importante notare che il costo dei principali materiali da costruzione supera ancora le medie del periodo immediatamente successivo alla pandemia, già caratterizzato da forti aumenti dei prezzi a causa delle interruzioni della catena di approvvigionamento.

Per quanto riguarda il mercato del lavoro, gli ultimi dati disponibili per il quarto trimestre del 2024 indicano un aumento del numero di occupati (+170 mila unità rispetto al 2023) e delle ore lavorate (+0,5% rispetto al 2023): il tasso di occupazione a dicembre si è attestato al 62,4%, mentre la disoccupazione era al 6,1%. I costi del lavoro mostrano un aumento annuo dei salari orari medi del 3,2%, continuando la fase di recupero dei salari contrattuali rispetto all'inflazione, iniziata nell'ottobre

⁵ Fonti: Bollettino Economico 4/2024 e 1/2025, Istat, Ance, Factset, Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

2023. Le dinamiche salariali sono più favorevoli nel settore industriale, con un aumento del +4,4% rispetto al 2023; per i servizi privati il valore è del +2,6%.

Dopo i tagli di giugno e settembre, a dicembre la BCE ha nuovamente ridotto il tasso di interesse sui depositi presso la banca centrale, portandolo al 3%. La decisione scaturisce dalla valutazione aggiornata delle prospettive di inflazione, della dinamica dell'inflazione di fondo e della trasmissione della politica monetaria. I mercati si attendono una nuova riduzione di circa 75 punti base nel corso del 2025. Le precedenti riduzioni si stanno trasmettendo al costo del credito alle imprese.

Andamento del mercato energetico

In riferimento all'andamento dei prezzi dell'energia di autotrazione, il prezzo medio del petrolio Brent è stato pari a circa 80 \$/barile, leggermente inferiore rispetto alle quotazioni registrate nel 2023 riflettendo una domanda globale più debole rispetto alle previsioni. La quotazione di riferimento del gas naturale per i mercati europei (*Title Transfer Facility*, TTF) si attesta intorno ai 32 Euro per megawattora nel 2024, in calo rispetto ai valori medi del 2023 (38 Euro per megawattora). Il contenimento dei prezzi è stato favorito sia da temperature invernali superiori alla media stagionale – che hanno limitato i consumi per riscaldamento – sia dalla debolezza dell'attività industriale. L'elevato livello degli stoccaggi in Europa ha inoltre contribuito a ridurre le necessità di ulteriori approvvigionamenti. Più recentemente, il prezzo del gas è salito a circa 40 Euro per megawattora, spinto dalle tensioni geopolitiche in Medio Oriente. A dicembre, la scadenza degli accordi per il transito del gas russo attraverso l'Ucraina potrebbe creare ulteriori pressioni sull'offerta e aumentare la volatilità dei prezzi. 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 in media al 0,39 Euro al metro cubo nel 2024, inferiore rispetto ai valori medi del 2023 (0,43 Euro al metro cubo). Il prezzo del gasolio auto si attesta invece a circa 1,7 Euro per litro, lievemente inferiore al valore medio dell'anno precedente⁶.

Per quanto attiene lo scenario del mercato elettrico nazionale il fabbisogno netto di energia elettrica in Italia nel 2024 è stato pari a 312.285 GWh, in aumento del 2,2% rispetto al fabbisogno del 2023. La produzione netta al consumo di energia nel 2024 è stata pari a 261.286 GWh, in aumento del 2,7% rispetto al 2023. La produzione da Fonti Energetiche Rinnovabili (FER) ha evidenziato un aumento del 13,4% rispetto all'esercizio precedente attestandosi a 128.661 GWh. In particolare, la produzione fotovoltaica evidenzia una crescita di +5.828 GWh (+19,3%), risultato della maggiore potenza installata (+6.856 GWh) che ha compensato la minore producibilità legata all'irraggiamento (-1.028 GWh). Con l'aumento della produzione da fonti rinnovabili si registra un contestuale calo della generazione termoelettrica che evidenzia un -5,9% rispetto al 2023, attestandosi 132.625 GWh. La produzione nazionale, al netto dei consumi da pompaggio, ha coperto l'83% della richiesta di energia elettrica mentre le importazioni nette hanno soddisfatto la restante parte⁷.

Il valore medio del PUN (Prezzo Unico Nazionale) *Base Load* nel 2024 si attesta a 108,4 €/MWh, registrando un decremento rispetto al 2023 (127,4 €/MWh). Tale dinamica si è inserita in un quadro di contrazione dei costi di generazione termoelettrica, a seguito dell'indebolimento dei prezzi del gas e dei diritti di emissione CO₂, ed è stata favorita da una maggiore produzione da fonti rinnovabili, oltre che da elevati flussi di importazione. Analizzando le variazioni su base mensile del PUN si nota, analogamente a quanto osservato sul mercato del gas, un calo a gennaio e febbraio, e una leggera risalita da marzo fino ad allinearsi a partire dalla metà del 2024. L'andamento è influenzato dalla particolarmente positiva produzione idroelettrica che, insieme alla debolezza della domanda, ha determinato un minor ricorso alla produzione termoelettrica, sostenendo la discesa dei prezzi.

7.2 OUTLOOK 2025⁸

Secondo le proiezioni della BCE di dicembre 2024, il PIL dell'Area Euro crescerà dell'1,1% nel 2025, dell'1,4% nel 2026 e dell'1,3% nel 2027, riviste al ribasso rispetto a settembre 2024 per via di dati sugli investimenti e aspettative di crescita delle esportazioni più deboli. La Banca d'Italia prevede per l'Italia una crescita del PIL intorno all'1% tra il 2025 e il 2027, con un inizio lento nel 2025 ma un successivo

⁶ Factset, Gestore Mercati Energetici, Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica - Statistiche energetiche e minerarie.

⁷ Terna, Rapporto Mensile sul Sistema Elettrico (dicembre 2024).

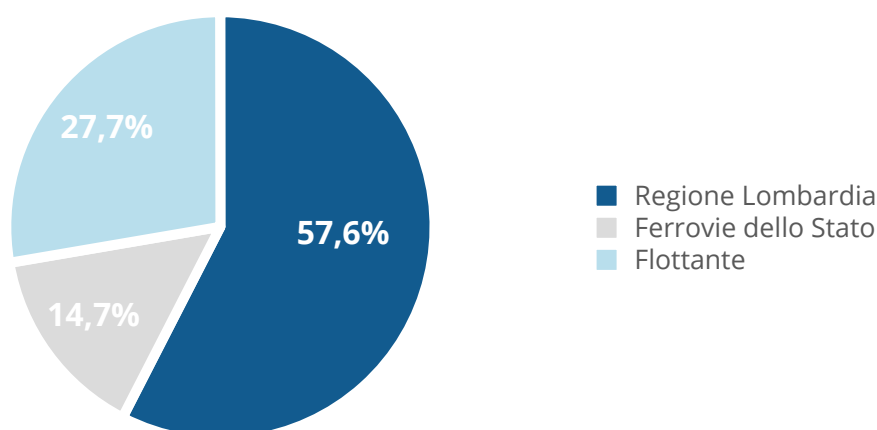
⁸ BCE (dicembre 2024) - *Eurosystem staff macroeconomic projections for the euro area*, Banca d'Italia (gennaio 2025) - Bollettino economico 1/2025.

slancio grazie ai consumi e alle esportazioni. Gli investimenti rallenteranno a causa della riduzione degli incentivi all'edilizia, parzialmente compensati dal PNRR. L'inflazione è stimata pari all'1,5% nel 2025. Le stime rimangono però soggette ad elevata incertezza per via di politiche commerciali protezionistiche e tensioni internazionali, che potrebbero influenzare la domanda e i prezzi al consumo.

7.3 AZIONARIATO

Al 31 dicembre 2024, 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:

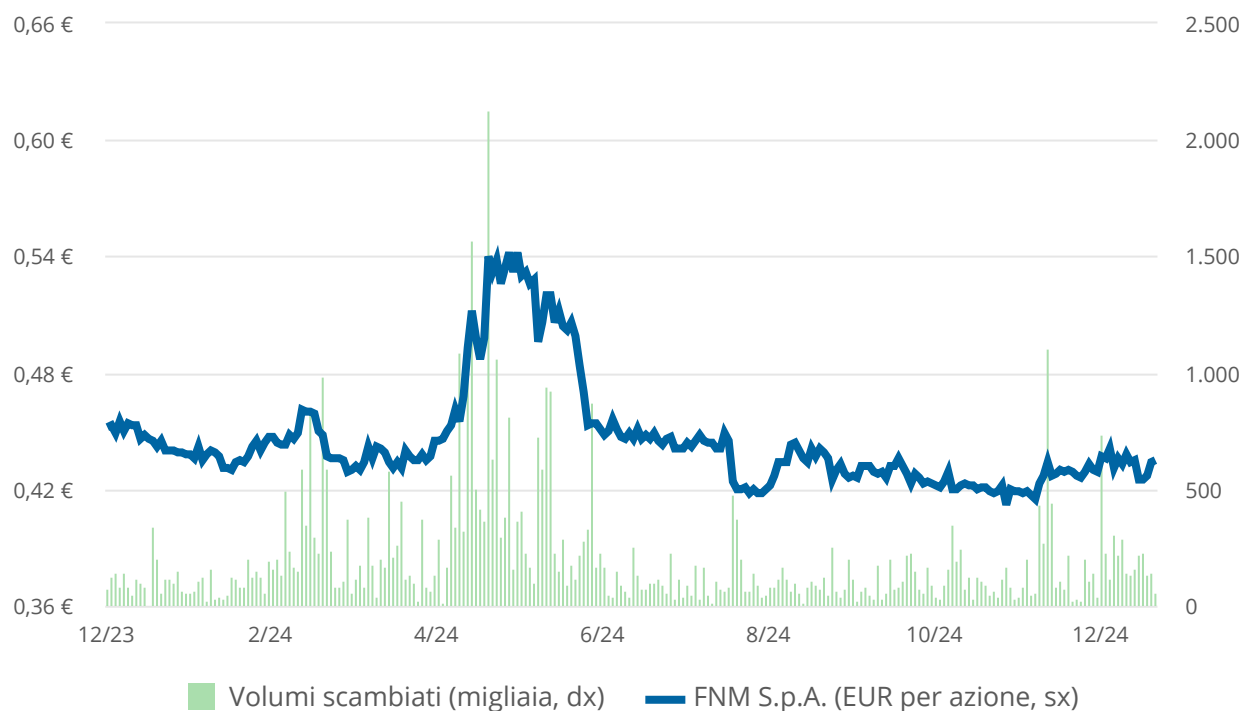


Il grafico riporta la composizione degli azionisti che detengono partecipazioni superiori al 5% del capitale con diritto di voto. Regione Lombardia è l'azionista di maggioranza detenendo una partecipazione pari al 57,57% del pacchetto azionario. Un ulteriore 14,74% del capitale è posseduto da Ferrovie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

7.4 ANDAMENTO DEL TITOLO FNM

Il prezzo dell'azione FNM al 31 dicembre 2024 era pari a 0,44 Euro che corrisponde ad una capitalizzazione di mercato di 189,2 milioni di Euro, mostrando un decremento del -3,8% rispetto a fine 2023. Nel corso dell'esercizio in esame, il titolo si è caratterizzato per una moderata volatilità delle quotazioni, principalmente nel mese di maggio in concomitanza con alcuni eventi societari che hanno riguardato TEM, una partecipata del Gruppo FNM, che sono oscillate tra un massimo di 0,54 Euro ed un minimo di 0,41 Euro. Gli scambi medi giornalieri del titolo sono stati pari a circa 207,7 mila azioni intermedie giornalmente. Nel corso del 2024 sono state scambiate un totale di 52,8 milioni di azioni, pari a circa il 12,1% del capitale sociale (61,3 milioni di azioni, pari a circa il 14,1% del capitale sociale, nell'esercizio 2023).

Di seguito si riporta l'andamento del titolo nel corso dell'esercizio 2024:

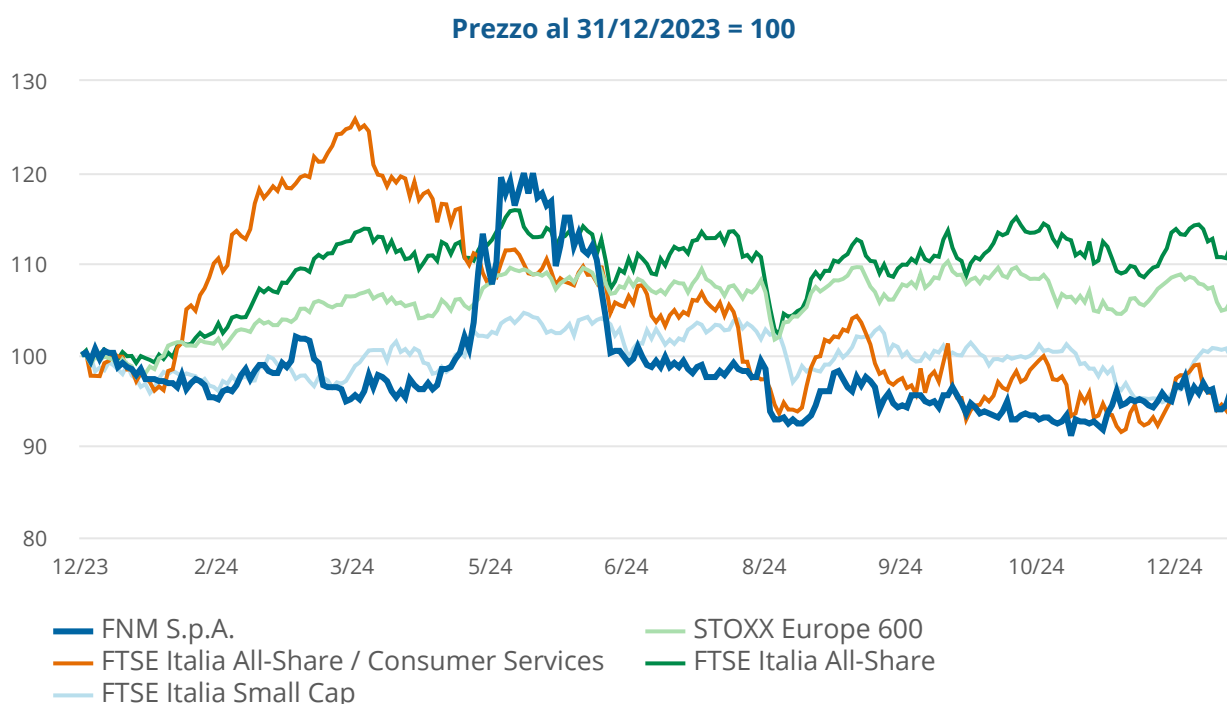


Principali dati azionari e borsistici del 2024

Prezzo di chiusura al 31/12/2024	0,44
Numero di azioni ordinarie (milioni)	434,9
Capitalizzazione di Borsa (EUR milioni)	189,2
Prezzo medio	0,44
Prezzo massimo	0,54
Prezzo minimo	0,41
Volumi scambiati medi (migliaia)	207,7
Volumi scambiati massimi (migliaia)	2.132,9
Volumi scambiati minimi (migliaia)	7,0

Fonte: FactSet Prices

L'andamento del titolo FNM risulta allineato all'indice *Small Cap*, che ha sottoperformato rispetto ai principali indici di mercato, discostandosi significativamente nel mese di maggio per le ragioni precedentemente evidenziate. Di seguito si riporta l'andamento del titolo FNM rispetto ai principali indici di riferimento nel 2024:



Fonte: FactSet Prices

7.5 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* negativo da parte di Moody's, entrambi aggiornati rispettivamente in data 23 maggio e 5 aprile 2024.

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 650 milioni di Euro 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 2023. 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 sulle infrastrutture in concessione effettuati nell'esercizio, 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 ai paragrafi 6.2 e 6.3, l'esercizio 2024 di seguito illustrato comprende gli effetti economici derivanti dal consolidamento integrale di Viridis e delle sue controllate a partire dal 23 febbraio 2024 e di Nordcom a partire dal 15 luglio 2024. L'esercizio di confronto rappresenta l'area di consolidamento precedente alle acquisizioni.

Importi in milioni di Euro	2024	2023	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e prestazioni	604,4	579,6	24,8	4,3 %
Altri ricavi e proventi	46,6	38,5	8,1	21,0 %
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	651,0	618,1	32,9	5,3 %
Costi operativi	(247,5)	(242,7)	(4,8)	2,0 %
Costi del personale	(183,0)	(164,0)	(19,0)	11,6 %
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO	220,5	211,4	9,1	4,3 %
Proventi e Costi non ordinari	(9,9)	(0,8)	(9,1)	n.d.
MARGINE OPERATIVO LORDO	210,6	210,6	—	— %
Ammortamenti e svalutazioni	(136,3)	(105,9)	(30,4)	28,7 %
RISULTATO OPERATIVO	74,3	104,7	(30,4)	-29,0 %
Proventi finanziari	16,6	14,3	2,3	16,1 %
Oneri finanziari	(30,9)	(19,9)	(11,0)	55,3 %
RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA	(14,3)	(5,6)	(8,7)	n.d.
RISULTATO ANTE IMPOSTE	60,0	99,1	(39,1)	-39,5 %
Imposte sul reddito	(23,4)	(23,5)	0,1	-0,4 %
UTILE COMPLESSIVO RETTIFICATO	36,6	75,6	(39,0)	-51,6 %
Risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto	13,2	6,4	6,8	n.d.
Proventi/Oneri derivanti dalla valutazione delle partecipazioni	9,8	—	9,8	— %
UTILE COMPLESSIVO	59,6	82,0	(22,4)	-27,3 %
UTILE ATTRIBUIBILE AGLI AZIONISTI DI MINORANZA	0,3	1,1	(0,8)	-72,7 %
UTILE COMPLESSIVO DI GRUPPO	59,3	80,9	(21,6)	-26,7 %

Nell'esercizio 2024 si evidenzia un incremento dei ricavi del 5,3% e dell'EBITDA rettificato del 4,3%. Escludendo gli effetti del consolidamento di Viridis Energia e delle sue controllate a partire dal 23 febbraio 2024 e di Nordcom a partire dal 15 luglio 2024, quindi a parità di perimetro rispetto all'esercizio 2023, i ricavi hanno subito un incremento dello 0,8%, a fronte di una riduzione dell'EBITDA rettificato del 2,22%.

Il rapporto EBITDA rettificato/ricavi è pari a 33,8% (34,2% nel 2023).

Al fine di meglio rappresentare le variazioni dell'esercizio si riporta di seguito il conto economico riclassificato proforma, considerando il consolidamento di Viridis dal 1° gennaio 2024. Il periodo di confronto dell'esercizio 2023 è stato parimenti proformato come se il consolidamento di Viridis fosse avvenuto in data 1° gennaio 2023.

Importi in milioni di Euro	2024 GRUPPO FNM	01 gennaio 2024 - 23 febbraio 2024 VIRIDIS	2024 PROFORMA	2023 GRUPPO FNM	12 MESI 2023 VIRIDIS	2023 PROFORMA	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e prestazioni	604,4	2,3	606,7	579,6	18,5	598,1	8,6	1,4 %
Altri ricavi e proventi	46,6	0,1	46,7	38,5	0,6	39,1	7,6	19,4 %
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	651,0	2,4	653,4	618,1	19,1	637,2	16,2	2,5 %
Costi operativi	(247,5)	(0,6)	(248,1)	(242,7)	(7,4)	(250,1)	2,0	(0,8) %
Costi del personale	(183,0)	(0,3)	(183,3)	(164,0)	(2,1)	(166,1)	(17,2)	10,4 %
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO	220,5	1,5	222,0	211,4	9,6	221,0	1,0	0,5 %
Proventi e Costi non ordinari	(9,9)		(9,9)	(0,8)	—	(0,8)	(9,1)	n.s.
MARGINE OPERATIVO LORDO	210,6	1,5	212,1	210,6	9,6	220,2	(8,1)	(3,7) %
Ammortamenti e svalutazioni	(136,3)	(1,6)	(137,9)	(105,9)	(7,2)	(113,1)	(24,8)	21,9 %
RISULTATO OPERATIVO	74,3	(0,1)	74,2	104,7	2,4	107,1	(32,9)	(30,7) %
Proventi finanziari	16,6	1,5	18,1	14,3	0,1	14,4	3,7	25,7 %
Oneri finanziari	(30,9)	(0,1)	(31,0)	(19,9)	(2,8)	(22,7)	(8,3)	36,6 %
RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA	(14,3)	1,4	(12,9)	(5,6)	(2,7)	(8,3)	(4,6)	55,4 %
RISULTATO ANTE IMPOSTE	60,0	1,3	61,3	99,1	(0,3)	98,8	(37,5)	(38,0) %
Imposte sul reddito	(23,4)	—	(23,4)	(23,5)	(0,1)	(23,6)	0,2	(0,8) %
RISULTATO COMPLESSIVO RETTIFICATO	36,6	1,3	37,9	75,6	(0,4)	75,2	(37,3)	(49,6) %
Risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto	13,2		13,2	6,4	—	6,4	6,8	n.s.
Proventi/Oneri derivanti dalla valutazione delle partecipazioni	9,8		9,8	—	—	—	9,8	-
RISULTATO COMPLESSIVO	59,6	1,3	60,9	82,0	(0,4)	81,6	(20,7)	(25,4) %
RISULTATO ATTRIBUIBILE AGLI AZIONISTI DI MINORANZA	0,3	0,3	0,6	1,1	(0,1)	1,0	(0,4)	(40,0) %
RISULTATO COMPLESSIVO DI GRUPPO	59,3	1,0	60,3	80,9	(0,3)	80,6	(20,3)	(25,2) %

Si riporta di seguito il conto economico con la sola indicazione dei saldi proformati dell'esercizio 2024 e dell'esercizio 2023.

Importi in milioni di Euro	2024 PROFORMA	2023 PROFORMA	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e prestazioni	606,7	598,1	8,6	1,4 %
Altri ricavi e proventi	46,7	39,1	7,6	19,4 %
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	653,4	637,2	16,2	2,5 %
Costi operativi	(248,1)	(250,1)	2,0	-0,8 %
Costi del personale	(183,3)	(166,1)	(17,2)	10,4 %
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO	222,0	221,0	1,0	0,5 %
Proventi e Costi non ordinari	(9,9)	(0,8)	(9,1)	n.d.
MARGINE OPERATIVO LORDO	212,1	220,2	(8,1)	-3,7 %
Ammortamenti e svalutazioni	(137,9)	(113,1)	(24,8)	21,9 %
RISULTATO OPERATIVO	74,2	107,1	(32,9)	-30,7 %
Proventi finanziari	18,1	14,4	3,7	25,7 %
Oneri finanziari	(31,0)	(22,7)	(8,3)	36,6 %
RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA	(12,9)	(8,3)	(4,6)	55,4 %
RISULTATO ANTE IMPOSTE	61,3	98,8	(37,5)	-38,0 %
Imposte sul reddito	(23,4)	(23,6)	0,2	-0,8 %
UTILE COMPLESSIVO RETTIFICATO	37,9	75,2	(37,3)	-49,6 %
Risultato delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	13,2	6,4	6,8	n.d.
Proventi/oneri derivanti dalla valutazione delle partecipazioni	9,8	—	9,8	— %
UTILE COMPLESSIVO	60,9	81,6	(20,7)	-25,4 %
UTILE ATTRIBUIBILE AGLI AZIONISTI DI MINORANZA	0,6	1,0	(0,4)	-40,0 %
UTILE COMPLESSIVO DI GRUPPO	60,3	80,6	(20,3)	-25,2 %

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

I **ricavi delle vendite e delle prestazioni**, inclusivi dei contributi pubblici, presentano un incremento netto di 8,6 milioni di Euro, pari a circa il 1,4%, in ragione dei seguenti principali fattori:

- i ricavi da pedaggi autostradali, pari a 282,5 milioni di Euro (271,0 milioni di Euro nel 2023), risultano in crescita di 11,5 milioni di Euro, pari al 4,2%, per effetto dell'adeguamento tariffario del 2,3% intervenuto dall' 1 gennaio 2024 e all'andamento del traffico (+2,31% rispetto al 2023), in termini di veicoli/km; si segnala che la variazione dei pedaggi risente anche della composizione del traffico tra veicoli leggeri e veicoli pesanti;
- i ricavi derivanti da contratti e contributi pubblici relativi al servizio di trasporto pubblico su gomma, hanno evidenziato un incremento netto, pari a 7,5 milioni di Euro, principalmente attribuibile all'ottenimento del conguaglio delle misure compensative relative ai mancati ricavi da

traffico e ai servizi aggiuntivi attivati nel settore del TPL a seguito dell'emergenza Covid-19 per garantire la capacità offerta nel periodo pandemico in conseguenza dei limiti normativi imposti all'occupazione dei veicoli, pari a 6,7 milioni di Euro (0 nel 2023);

- i ricavi per prestazioni di servizio aumentano di 6,2 milioni di Euro per effetto del consolidamento di Nordcom dal 15 luglio 2024;
- il corrispettivo del Contratto di Servizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria con Regione Lombardia aumenta di 5,3 milioni di Euro per effetto dell'incremento della produzione, dell'adeguamento all'inflazione, dell'aumento dei convogli della flotta gestita, nonché dei maggiori ricavi legati al patrimonio storico;
- i servizi sostitutivi svolti da FNMA hanno registrato nell'esercizio un incremento di 3,5 milioni di Euro;
- i ricavi da bigliettazione del trasporto pubblico su gomma aumentano per 2,5 milioni di Euro, pari al 7,57%, per effetto della manovra tariffaria che ha interessato i titoli di viaggio da luglio 2023 e gli abbonamenti da gennaio 2024, oltre che al diverso mix di vendita;
- i ricavi da cessione di energia aumentano per 2,4 milioni di Euro in relazione all'attivazione di nuovi impianti;
- i ricavi di accesso rete aumentano per 0,9 milioni di Euro per effetto dell'adeguamento inflattivo 2024 e di una maggiore produzione chilometrica;
- i ricavi da locazione di materiale rotabile diminuiscono di 30,1 milioni di Euro principalmente per i minori ricavi, pari a 21,4 milioni di Euro, sui convogli affidati a Trenord in comodato d'uso gratuito dal 1° gennaio 2024, a seguito delle modifiche del Contratto di Servizio 2023-2027 di FERROVIENORD, oltre che per la riduzione dei ricavi a seguito della sottoscrizione dei nuovi contratti per i convogli TSR, CSA, CORADIA noleggiati a Trenord, per 8,7 milioni di Euro;
- i ricavi relativi alle attività di progettazione, sicurezza cantiere e oneri per scorte di protezione cantiere per gli interventi sulla rete ferroviaria diminuiscono per 1,1 milioni di Euro.

Gli **altri ricavi e proventi** presentano un incremento di 7,6 milioni di Euro rispetto al 2023 principalmente per effetto dei proventi derivanti dal recupero spese generali per le commesse dell'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria e del rinnovo del materiale rotabile (+3,5 milioni di Euro), da indennizzi assicurativi (+2,3 milioni di Euro) e dalla vendita di materiali di magazzino (+1 milione di Euro).

Il **totale ricavi e altri proventi** presenta così complessivamente un incremento del 2,5 % ed è così suddiviso nelle cinque aree di *business*:

Importi in milioni di Euro	2024	2023	Differenza	Diff. %
Autostrade	311,3	297,2	14,1	4,7 %
Infrastruttura ferroviaria	145,3	157,0	(11,7)	-7,5 %
Energia	21,5	19,1	2,4	12,6 %
Ro.S.Co.	87,5	83,2	4,3	5,2 %
Mobilità e servizi	125,9	107,5	18,4	17,1 %
Elisioni <i>intercompany</i>	(38,1)	(26,8)	(11,3)	42,2 %
Totale	653,4	637,2	16,2	2,5 %

I **costi operativi** presentano un decremento netto di 2,0 milioni di Euro (0,8%), a causa dei seguenti principali motivi:

- decremento degli accantonamenti al fondo manutenzione ciclica per effetto dell'applicazione delle modifiche del Contratto di Servizio 2023 - 2027 di FERROVIENORD, per 21,4 milioni di Euro;
- minori accantonamenti per fondi rischi ed oneri, pari a 5,4 milioni di Euro, connessi alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria;
- incremento delle spese di subaffido di autoservizi a terzi, per i maggiori servizi aggiuntivi effettuati nell'esercizio, pari a 6,0 milioni di Euro;
- incremento delle prestazioni varie di terzi aumentano di 5,8 milioni di Euro principalmente per effetto dei maggiori oneri di progettazione, prestazioni tecniche, coordinamento sicurezza e

direzione lavori affidate a terzi per l'esecuzione dei progetti nell'ambito degli appalti integrati di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria;

- apporto al consolidato di Nordcom, pari a 4,7 milioni di Euro, principalmente attribuibile a oneri di informatica per 1,9 milioni di Euro, a consulenze legali e prestazioni di servizi per 1,2 milioni di Euro, a canoni di manutenzione hardware e software per 0,9 milioni di Euro;
- incremento, pari a 2,2 milioni di Euro dei costi di manutenzione dell'infrastruttura autostradale, al netto degli accantonamenti e dei rilasci del fondo di rinnovo;
- incremento di 1,4 milioni di Euro per interventi di manutenzione all'infrastruttura ferroviaria;
- incremento delle spese commerciali e di provvigioni a terzi per 1,3 milioni di Euro, in relazione alle maggiori spese pubblicitarie effettuate nell'esercizio;
- maggiori spese per dipendenti, per 1,2 milioni di Euro, principalmente relative al *welfare* aziendale, alla ricerca e selezione di figure manageriali e alla formazione del personale;
- maggiori spese per consulenze e prestazioni professionali, per 1,2 milioni di Euro;
- incremento, per 0,8 migliaia di Euro, degli oneri di gestione dell'infrastruttura autostradale tra cui gli oneri di esazione relativi all'incremento del traffico.

I **costi per il personale** passano da 166,1 milioni di Euro a 183,3 milioni di Euro, in aumento di 17,2 milioni di Euro, per il combinato effetto delle maggiori unità medie dell'esercizio, in aumento da 2.565 a 2.768, di cui 125 FTE apportate dal consolidamento di Nordcom, dall'applicazione delle maggiori politiche retributive applicate nell'ambito del rinnovo del CCNL Società e Consorzi Autostrade e Trafori avvenuto nel secondo semestre dell'esercizio 2023, nonché degli accantonamenti effettuati per la vacanza contrattuale del CCNL Autoferrotranvieri, scaduto il 31 dicembre 2023, pari a 2.376 migliaia di Euro.

Il **marginale operativo lordo rettificato (che esclude elementi non ordinari)** pari a 222,0 milioni di Euro è in aumento del 0,5 % come di seguito illustrato nelle cinque aree di *business*:

Importi in milioni di Euro	2024	2023	Differenza	Diff. %
Autostrade	156,0	153,6	2,4	1,6 %
Infrastruttura ferroviaria	7,2	6,3	0,9	14,3 %
Energia	13,8	9,6	4,2	43,8 %
Ro.S.Co.	34,1	44,7	(10,6)	-23,7 %
Mobilità e servizi	10,9	6,8	4,1	60,3 %
Totale	222,0	221,0	1,0	0,5 %

I **proventi / costi non ordinari** dell'esercizio sono attribuibili per 8,9 milioni di Euro al costo operativo non ricorrente derivante dall'adeguamento del Debito per *Earn Out* relativo all'acquisizione della controllata Viridis, in relazione alla maggiore capacità in termini di MW, che si prevede sarà installata dalla controllata entro il 2029, come da ultimo piano approvato; e per 1,0 milioni di Euro (0,8 milioni di Euro nel 2023) agli oneri non ordinari derivanti da progetti di sviluppo legati all'acquisizione di Viridis Energia.

La voce **ammortamenti e svalutazioni** presenta un incremento netto di 24,8 milioni di Euro per effetto principalmente dell'ammortamento del corpo autostradale a seguito della messa in esercizio della tratta Rho-Monza, avvenuta a fine esercizio 2023 (+16,2 milioni di Euro), dell'ammortamento dei plusvalori derivanti dalla *Purchase Price Allocation* effettuata a seguito dell'acquisto della partecipazione detenuta in Viridis (+2,7 milioni di Euro), delle svalutazioni rilevate su immobili e diritti d'uso (+2,6 milioni di Euro).

Il **risultato operativo complessivo** è pari a 74,2 milioni di Euro, rispetto ai 107,1 milioni di Euro del 2023, con un decremento netto di 32,9 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Il **risultato complessivo della gestione finanziaria** del 2024 risulta negativo per 12,9 milioni di Euro rispetto ai -8,3 milioni di Euro del 2023, in relazione ai maggiori oneri finanziari derivanti dai finanziamenti sottoscritti e dall'attualizzazione del debito per la *Put Option* Viridis, parzialmente compensati dai maggiori proventi finanziari ottenuti in relazione all'incremento dei tassi di remunerazione della liquidità. Nel precedente esercizio era inoltre presente il provento derivante dal riscadenziamento del finanziamento concesso ad APL da MISE.

Il **risultato ante imposte**, che non include il risultato delle società valutate con il metodo del patrimonio netto e i proventi ed oneri derivanti dalla valutazione delle partecipazioni, risulta pari a 61,3 milioni di Euro, in diminuzione rispetto ai 98,8 milioni di Euro del 2023.

Le **imposte sul reddito**, pari a 23,4 milioni di Euro, diminuiscono di 0,2 milioni di Euro rispetto l'esercizio 2023, in relazione al minore imponibile fiscale.

Il **risultato delle società valutate a patrimonio netto** evidenzia un utile di 13,2 milioni di Euro, rispetto all'utile di 6,4 milioni di Euro del 2023, per effetto principalmente dell'andamento del risultato delle partecipate APL e Trenord. La composizione della voce è di seguito illustrata:

Importi in migliaia di Euro	2024	2023	Differenza
Trenord S.r.l. *	10.673	8.335	2.338
Autostrada Pedemontana Lombarda	2.123	(2.895)	5.018
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. **	(2.255)	(2.127)	(128)
NORD ENERGIA S.p.A. in liquidazione	979	563	416
DB Cargo Italia S.r.l.	1.065	1.360	(295)
Omnibus Partecipazioni S.r.l. ***	759	1.332	(573)
NordCom S.p.A. ****	220	580	(360)
Busforfun.Com S.r.l.	—	(447)	447
Mbility S.r.l.	(137)	—	(137)
SportIT	(151)	(343)	192
Risultato società valutate a Patrimonio Netto	13.276	6.358	6.918

* include il risultato di TILO SA

** include il risultato di Tangenziale Esterna S.p.A.

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

****include il risultato di Nordcom fino al 14 luglio 2024. A seguito dell'acquisto del 42% del capitale sociale, FNM detiene il controllo e la società è quindi consolidata integralmente dal 15 luglio 2024.

Per maggiori approfondimenti in merito ai risultati delle partecipate Trenord e APL si faccia riferimento a quanto riportato al paragrafo 9.5 "Principali Società Partecipate", rispettivamente ai capitoli dedicati a Trenord e APL.

I **proventi/oneri derivanti dalla valutazione delle partecipazioni** sono attribuibili per 9,7 milioni di Euro alla valutazione effettuata sulla partecipata APL a seguito della variazione della percentuale di possesso, passata da 36,66% a 25,85%, per effetto della mancata sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale deliberato dall'Assemblea dei Soci il 27 novembre 2024, parzialmente compensata dall'*impairment test* effettuato.

Nell'esercizio 2024, come nell'esercizio comparativo 2023, non si sono rilevati utili da operazioni discontinue.

Il **Risultato Netto complessivo** consolidato dell'esercizio 2024 rileva un utile pari a 60,9 milioni di Euro, rispetto ad un utile di 81,6 milioni di Euro del 2023 per gli effetti sopra descritti.

8.2 SITUAZIONE PATRIMONIALE RICLASSIFICATA

Si riporta di seguito la situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata al 31 dicembre 2024, raffrontata con quella al 31 dicembre 2023.

Si dà nota del fatto che, al fine di migliorare la rappresentazione delle dinamiche patrimoniali, dal primo trimestre 2022 la posizione finanziaria netta per investimenti finanziati include solo le poste (cassa e debiti finanziari) degli investimenti finanziati relativi al "Programma di acquisto Materiale Rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017-2032 e integrazione delle forniture del programma di acquisto materiale rotabile di cui alla DGR N.X/4177 del 16/10/2015" (di seguito "Programma Materiale Rotabile 2017-2032"), dettagliatamente illustrato al paragrafo 6.1.2. 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.

<i>Importi in milioni di Euro</i>	31/12/2024	31/12/2023	Differenza
Rimanenze	15,7	13,1	2,6
Crediti commerciali	143,1	171,0	(27,9)
Altri crediti correnti	127,5	95,9	31,6
Attività finanziarie correnti	4,7	3,3	1,4
Crediti per investimenti finanziati	117,3	49,2	68,1
Attività contrattuali correnti	23,9	10,5	13,4
Debiti commerciali	(361,5)	(220,2)	(141,3)
Altri debiti correnti e fondi correnti	(157,5)	(152,1)	(5,4)
Capitale Circolante Netto Operativo	(86,8)	(29,3)	(57,5)
Altri crediti - Materiale Rotabile 2017 - 2032	4,5	41,2	(36,7)
Crediti per investimenti finanziati - Materiale Rotabile 2017 - 2032	128,0	161,6	(33,6)
Debiti commerciali - Materiale Rotabile 2017 - 2032	(182,3)	(293,5)	111,2
Capitale Circolante Netto Investimenti finanziati	(49,8)	(90,7)	40,9
Capitale Circolante Netto Totale	(136,6)	(120,0)	(16,6)
Immobilizzazioni	947,5	808,5	139,0
Partecipazioni	188,0	173,7	14,3
Crediti non correnti e Attività contrattuali	151,0	189,3	(38,3)
Debiti non correnti	(41,0)	(36,7)	(4,3)
Fondi	(83,3)	(88,8)	5,5
CAPITALE INVESTITO NETTO	1.025,6	926,0	99,6
<i>Mezzi propri</i>	<i>410,5</i>	<i>376,2</i>	<i>34,3</i>
Posizione Finanziaria Netta Rettificata: Debito/ (Cassa)	668,5	642,8	25,7
Posizione Finanziaria Netta per investimenti finanziati (Cassa)	(53,4)	(93,0)	39,6
<i>Posizione finanziaria netta complessiva: Debito/ (Cassa)</i>	<i>615,1</i>	<i>549,8</i>	<i>65,3</i>
TOTALE FONTI	1.025,6	926,0	99,6

Il **capitale circolante netto** operativo, al netto delle variazioni per gli investimenti finanziati, diminuisce di 57,6 milioni di Euro per effetto delle seguenti variazioni:

- i **crediti commerciali** diminuiscono di 27,9 milioni di Euro, principalmente per effetto del decremento dei crediti verso parti correlate lordi, per canoni fatturati a Trenord per noleggio locomotori e *service* amministrativo, oltre che per il decremento dei crediti per rapporti di interconnessione intrattenuti con le società autostradali; tali effetti sono parzialmente compensati dai maggiori crediti relativi a prestazioni di servizi di progettazione per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria da riaddebitare a Regione Lombardia;
- gli **altri crediti correnti** aumentano per 31,6 milioni di Euro per effetto (i) dell'incremento degli anticipi erogati a fronte dell'avvio di nuove commesse per la manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria ed altro materiale rotabile (+16,9 milioni di Euro) (ii) incremento dei crediti per imposte correnti, derivanti dai maggiori acconti versati rispetto alle imposte di competenza dell'esercizio;
- i **crediti per investimenti finanziati** e le **attività contrattuali correnti** aumentano rispettivamente di 68,1 milioni di Euro e 13,4 milioni di Euro in relazione allo stato avanzamento lavori delle commesse finanziate sull'infrastruttura ferroviaria;
- i **debiti commerciali** aumentano di 141,3 milioni di Euro in relazione all'incremento dei debiti per gli investimenti di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria e altro materiale rotabile e per investimenti effettuati con mezzi propri.

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

- gli **altri crediti - Materiale Rotabile 2017 - 2032**, pari a 4,5 milioni di Euro, diminuiscono di 36,7 milioni di Euro in relazione agli utilizzi dell'esercizio a seguito dell'avanzamento delle commesse;
- **crediti per investimenti finanziati - Materiale Rotabile 2017 - 2032** diminuiscono di 33,6 milioni di Euro per effetto degli incassi di contributi del periodo pari a 257,4 milioni di Euro; maggiori rispetto all'iscrizione della quota di ricavi maturati, corrispondenti agli investimenti

finanziati effettuati, misurati secondo la percentuale di completamento, pari a 220,8 milioni di Euro;

- i **debiti commerciali – Materiale Rotabile 2017 – 2032** diminuiscono per effetto dei minori avanzamenti cumulati sulle commesse alla data di chiusura dell'esercizio; i pagamenti effettuati nell'esercizio sono pari a 296,7 milioni di Euro (275,0 milioni di Euro nel 2023). Tali investimenti sono pagati con le disponibilità destinate da Regione Lombardia, esclusi dalla PFN Rettificata.

La voce **immobilizzazioni** comprende principalmente attività materiali per 566,8 milioni di Euro, di cui 328,2 milioni di Euro relativi a materiale rotabile, attività immateriali per 319,0 milioni di Euro, di cui 276,8 milioni di Euro relativi al corpo autostradale gratuitamente devolvibile all'Ente concedente (MIMS), avviamento derivante dall'acquisizione Viridis e Nordcom per 39,4 milioni di Euro, e diritti d'uso per 22,3 milioni di Euro.

L'incremento delle attività materiali ed immateriali è attribuibile principalmente al consolidamento dal 23 febbraio 2024 della controllata Viridis rispettivamente per 91,1 milioni di Euro e 33,5 milioni di Euro. Più in dettaglio la controllata ha apportato al consolidato tra gli immobili, impianti e macchinari: impianti fotovoltaici, per 47,2 milioni di Euro, impianti biogas, per 9,5 milioni di Euro, terreni e fabbricati, per 9,5 milioni di Euro e lavori in corso relativi ad impianti fotovoltaici, per 24,5 milioni di Euro.

Il valore delle **partecipazioni** aumenta di 14,3 milioni di Euro per effetto del risultato positivo dell'esercizio apportato dalle società valutate con il metodo del patrimonio netto, pari a 13,3 milioni di Euro e degli investimenti effettuati, per 3,0 milioni di Euro. Tali effetti sono parzialmente compensati dai dividendi distribuiti dalle partecipate Nord Energia in liquidazione ed Omnibus, pari a 3,0 milioni di Euro, oltre che per le altre variazioni di conto economico complessivo, per 0,8 milioni di Euro.

I **crediti non correnti** includono le attività contrattuali derivanti dagli investimenti effettuati sul corpo autostradale fino alla data del 31 dicembre 2024, pari a 38,2 milioni di Euro, ma non ancora entrati in esercizio o non ancora riconosciuti in tariffa; i finanziamenti verso partecipate per 69,2 milioni di Euro, in aumento di 9,9 milioni di Euro, oltre le imposte anticipate per 34,2 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 2024, confrontata con il 31 dicembre 2023.

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	31/12/2024	31/12/2023	Differenza
Liquidità	(442,7)	(302,3)	(140,4)
Indebitamento finanziario corrente	317,1	178,0	139,1
Posizione Finanziaria Corrente Netta: Debito/(Cassa)	(125,6)	(124,3)	(1,3)
Indebitamento finanziario non corrente	794,1	767,1	27,0
Posizione Finanziaria Netta Rettificata: Debito/(Cassa)	668,5	642,8	25,7
Posizione Finanziaria Netta per investimenti finanziati: Debito/(Cassa)	(53,4)	(93,0)	39,6
Posizione Finanziaria Netta: Debito/(Cassa)	615,1	549,8	65,3

Al 31 dicembre 2024 la posizione finanziaria netta complessiva è pari a 615,1 milioni di Euro, rispetto ad un saldo di 549,8 milioni di Euro al 31 dicembre 2023.

Isolando l'importo relativo agli investimenti finanziati (53,4 milioni di Euro), la Posizione Finanziaria Netta Rettificata è pari a 668,5 milioni di Euro rispetto ad un saldo di 642,8 milioni di Euro al 31 dicembre 2023.

Si ricorda peraltro che al 31 dicembre 2024 il Gruppo dispone di un *liquidity headroom* pari a circa 140 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	31/12/2024	31/12/2023
EBITDA rettificato	220,5	211,4
Imposte pagate	(34,1)	(30,9)
Oneri/Proventi finanziari	(11,9)	(9,3)
Flusso finanziario della gestione reddituale - FFO	174,5	171,2
Variazione CCN	5,0	6,4
Flusso di cassa operativo	179,5	177,6
Investimenti lordi pagati con fondi propri	(88,2)	(47,3)
Investimenti infrastruttura autostradale pagati con fondi propri	(32,9)	(23,9)
Variazione CCN investimenti fondi propri	21,6	(30,0)
Investimenti materiale rotabile idrogeno	(31,4)	—
Variazione CCN investimenti materiale rotabile idrogeno	26,0	—
Investimenti finanziati infrastruttura ferroviaria	(385,5)	(195,3)
Variazione CCN investimenti finanziati infrastruttura ferroviaria	109,9	48,2
Contributi pubblici incassati fondi propri	10,6	4,6
Incasso finanziamento investimento materiale rotabile idrogeno	24,0	—
Incasso finanziamento investimento infrastruttura ferroviaria	341,0	221,3
Incasso finanziamento investimento infrastruttura autostradale	22,1	8,9
Flusso di cassa disponibile	196,7	164,1
Dividendi incassati	3,0	4,6
Incasso fondi vincolati	—	6,8
Investimenti in altre partecipazioni	(3,0)	—
Acquisto partecipazioni al netto della cassa detenuta	(64,3)	(1,3)
Erogazione prestiti a partecipate	(2,8)	(3,0)
Rimborso prestiti da partecipate	0,1	6,9
Investimenti finanziari	0,8	—
Cessione Partecipazioni	0,3	6,1
Flusso di cassa ante pagamento dei dividendi	130,8	184,2
Dividendi erogati	(10,0)	(10,0)
Flusso di cassa netto	120,8	174,2
PFN Rettificata (Debito/-Cassa) INIZIALE 01.01		
Flusso di cassa netto	(120,8)	(174,2)
Iscrizione Debiti Finanziari Viridis	62,4	—
Iscrizione <i>Put Option</i> Viridis ed <i>Earn Out</i>	51,8	—
Altre variazioni nei debiti finanziari	21,7	47,3
Effetto IFRS 16	10,6	2,8
Variazione complessiva PFN	25,7	(124,1)
PFN Rettificata (Debito/-Cassa) FINALE 31.12	668,5	642,8

Il **flusso di cassa disponibile** dell'esercizio è positivo per 196,7 milioni di Euro e deriva dalla gestione operativa oltre che dagli anticipi ricevuti dei contributi sugli investimenti al netto dei pagamenti effettuati nell'esercizio.

Il **flusso di cassa operativo** derivante dalla gestione reddituale è positivo per 179,5 milioni di Euro, per effetto dell'Ebitda rettificato di 220,5 milioni di Euro, in parte negativamente influenzato dal pagamento delle imposte e degli interessi finanziari.

Nell'esercizio gli investimenti netti pagati, sia con fondi propri che sull'infrastruttura ferroviaria finanziati, sono pari a circa 17,1 milioni di Euro (a fronte di 13,6 milioni di Euro pagati nel 2023).

Il **flusso di cassa netto** dell'esercizio, positivo di 120,8 milioni di Euro, è stato significativamente influenzato dall'uscita di cassa relativa (i) all'acquisto della quota dell'80% di Viridis, per 80,0 milioni di Euro, al netto della cassa detenuta dalla controllata Viridis, pari a 26,5 milioni di Euro, che ha

comportato un esborso netto di 53,5 milioni di Euro (ii) all'acquisto di società operanti nel settore dell'energia da parte di Viridis, dopo l'ingresso nell'area di consolidamento, per 2,5 milioni di Euro.

La posizione finanziaria netta rettificata riflette inoltre gli importi derivanti: (i) dalla variazione del perimetro di consolidamento per l'iscrizione di debiti bancari e passività finanziarie relative al perimetro acquisito; (ii) dalla rilevazione del debito per la *Put Option* concessa ai soci di minoranza e per la quota di *Earn Out* contrattualizzata.

La voce "Altre variazioni nei debiti finanziari" comprende la quota di contributi incassati in anticipo rispetto all'avanzamento delle commesse, esposta alla voce "Incasso finanziamento investimento infrastruttura ferroviaria".

Finanziamenti esistenti alla data di approvazione del bilancio

• Finanziamento FNM - Banca Europea degli Investimenti (BEI)

In data 21 dicembre 2017 il CdA 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. Il contratto sottoscritto con BEI prevede l'impegno a concedere a FNM risorse finanziarie per un importo massimo pari a 50,0 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 10,0 milioni di Euro, e in data 12 ottobre 2020 la seconda *tranche*, per 40,0 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. I *covenants* finanziari calcolati sul bilancio consolidato del Gruppo (annuale e semestrale), modificati a decorrere dalla data di monitoraggio del 31 dicembre 2021 per tener conto dell'operazione di acquisizione di MISE sono i seguenti:

- 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 2024 tutti i *covenants* finanziari risultano rispettati.

Al 31 dicembre 2024 l'importo residuo da rimborsare è pari a 16,8 milioni di Euro.

• Finanziamento bridge FNM - Banca Intesa Sanpaolo

In data 19 febbraio 2024 FNM ha sottoscritto un contratto di finanziamento *bridge* ("Bridge") per l'acquisizione di una partecipazione di maggioranza (80%) nel capitale della società Viridis Energia S.p.A.

I principali termini del Bridge sono i seguenti:

- importo: 85,0 milioni di Euro;
- data di scadenza: 12 mesi dalla data di sottoscrizione del Bridge; nel mese di febbraio 2025 è stata esercitata l'opzione di estensione della data di scadenza per un periodo di 6 mesi;
- scopo: copertura dei fabbisogni legati all'operazione di acquisizione e delle relative spese;
- modalità di utilizzo: in unica soluzione con rimborso *bullet* alla data di scadenza;
- interessi: variabili e pari alla somma tra tasso Euribor a 3 mesi e margine, con margine iniziale pari allo 0,90% annuo fino al 6° mese, e poi soggetto ad incrementi trimestrali come segue:
 - 7 – 9 mesi: 1,50% annuo;
 - 10 – 12 mesi: 2,10% annuo;
 - 13 – 15 mesi: 2,70% annuo;
 - 16 – 18 mesi: 3,30% annuo;
- commissioni:

- *upfront fee* pari allo 0,25% sull'importo del Bridge, da corrispondersi una tantum per la strutturazione del finanziamento;
 - *ticking fee* pari allo 0,30% sull'importo del Bridge con decorrenza dal quindicesimo giorno successivo dalla firma della *commitment letter* fino alla data di stipula del Bridge;
 - *commitment fee* pari al 33% del margine iniziale sull'importo della linea non utilizzata, con decorrenza dalla data di stipula del Bridge alla data di utilizzo;
 - *extension fee* pari allo 0,075% sull'importo del Bridge, da corrispondersi nel caso in cui sia esercitata l'opzione di estensione della data di scadenza finale per un periodo di sei mesi;
- casi di rimborso anticipato obbligatorio: in linea con la prassi di mercato per operazioni di questo tipo, come, a titolo esemplificativo, emissioni sul mercato dei capitali, *change of control* da parte di Regione Lombardia, perdita o *downgrade* del *rating* di FNM sotto il livello c.d. *investment grade*;
 - dichiarazioni e garanzie, eventi rilevanti, obblighi generali: in linea con la prassi di mercato, ivi inclusi *pari passu*, limiti al completamento di operazioni straordinarie salvo quelle che saranno consentite e definite, divieto di modifica dell'attività, obblighi informativi.

In data 23 febbraio 2024 il Bridge è stato interamente erogato.

I *covenants* finanziari, calcolati sul bilancio consolidato del Gruppo (annuale e semestrale), sono i seguenti:

- PFN/Patrimonio netto $\leq 3,0$ alla data di calcolo 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 2024 tutti i *covenants* finanziari risultano rispettati.

Al 31 dicembre 2024 l'importo residuo da rimborsare è pari a 85 milioni di Euro.

• **Finanziamento revolving FNM – Banca Intesa Sanpaolo**

In data 25 luglio 2024 FNM ha sottoscritto con Banca Intesa Sanpaolo S.p.A. una linea *Revolving Credit Facility* ("RCF") per un importo massimo di 40,0 milioni di Euro.

I principali termini e condizioni della RCF sono di seguito riportati:

- i) data di scadenza: 24 mesi dalla data di sottoscrizione della RCF;
- ii) scopo: copertura dei fabbisogni generici di liquidità;
- iii) modalità di utilizzo: in più soluzioni, su base rotativa, con durata di 3 o 6 mesi a scelta di FNM;
- iv) rimborso: entro la data di scadenza del relativo utilizzo, salvo rinnovo per analogo periodo di 3 o 6 mesi;
- v) interessi: variabili e pari alla somma tra Euribor e margine pari a 0,90% annuo;
- vi) commissioni:
 - *Commitment fee* pari al 33 % del margine sull'importo della linea non utilizzata, con decorrenza dalla data di stipula della RCF fino a 3 mesi dalla data di scadenza;
 - *Upfront fee* pari allo 0,25 % sull'importo della RCF, da corrispondersi una tantum per la strutturazione del finanziamento;
 - *Utilization fee* da corrispondersi sugli importi utilizzati con ammontare crescente rispetto al grado di utilizzo della linea (0,10 % annui se utilizzata meno del 33%, 0,20 % annui se utilizzata meno del 66% e 0,35 % annui se utilizzata più del 66%);
- vii) casi di rimborso anticipato obbligatorio: in linea con la prassi di mercato per operazioni di questo tipo, come, a titolo esemplificativo, *change of control* da parte di Regione Lombardia, perdita o *downgrade* del *rating* di FNM sotto *investment grade*;
- viii) dichiarazioni e garanzie, eventi rilevanti, obblighi generali: in linea con la prassi di mercato, ivi inclusi *pari passu*, limiti al completamento di operazioni straordinarie salvo quelle che saranno consentite e definite, divieto di modifica dell'attività, obblighi informativi.

I *covenants* finanziari, calcolati sul bilancio consolidato del Gruppo (annuale e semestrale), sono i seguenti:

- PFN/Patrimonio netto $\leq 3,0$ alla data di calcolo 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 2024 tutti i *covenants* finanziari risultano rispettati.

Al 31 dicembre 2024 l'importo residuo da rimborsare è pari a 35 milioni di Euro.

• **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 2024 l'importo residuo da rimborsare è pari a 7,5 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 2024 l'importo residuo da rimborsare è pari a 12,5 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 a 20 milioni di Euro 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 2024 l'importo residuo da rimborsare è pari a 2 milioni di Euro.

4) 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 2024 l'importo residuo da rimborsare è pari a 50 milioni di Euro.

5) In data 2 dicembre 2022 è stato sottoscritto un finanziamento bilaterale con Intesa Sanpaolo pari a Euro 4,7 milioni, 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 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 interamente utilizzato in data 20 novembre 2023 e prevede un tasso di interesse composto dall'Euribor a 6 mesi (senza *floor*) più un margine del 2,35%. Non sono presenti *covenants* finanziari.

Al 31 dicembre 2024 l'importo residuo da rimborsare è pari a 3,16 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 2024.

• Finanziamenti Gruppo Viridis Energia

VBIO1 S.r.l.

1) Contratto di finanziamento con BPM S.p.A. sottoscritto in data 09/11/2022 per un importo complessivo pari ad 3,7 milioni di Euro, così composto:

1. Linea Base: 3,1 milioni di Euro, interamente erogata, prevede un tasso di interesse annuo composto dall'Euribor 6 mesi più un margine del 2,15% con hedging del 70% e data di rimborso finale il 30/06/2027;
2. Linea *Working Capital*: 0,2 milioni di Euro, interamente erogata, prevede un tasso di interesse annuo composto dall'Euribor 6 mesi più un margine del 1,85% e data di rimborso finale il 31/12/2026;
3. Linea DSR: 0,4 milioni di Euro, non ancora erogata, prevede un tasso di interesse annuo composto dall'Euribor 6 mesi più un margine del 2,15% e data di rimborso finale il 30/06/2027.

Il contratto di finanziamento prevede i seguenti *convenants* finanziari:

- *Covenant* di distribuzione:
 - DSCR: 1,20 x
 - LLCR: 1,20 x
 - D/E: 80/20
- *Covenant* di default:
 - DSCR: 1,05 x
 - LLCR: 1,10 x
 - D/E: 80/20

Al 31 dicembre 2024 l'importo residuo da rimborsare sulle tre linee è pari a 2,1 milioni di Euro.

2) Contratto di finanziamento con BPM S.p.A. sottoscritto in data 09/11/2022 dalla società VBIO2 S.r.l. (fusa per incorporazione nella società VBIO1 S.r.l.) per un importo complessivo pari ad Euro 3,25 milioni, così composto:

1. Linea Base: 2,65 milioni di Euro, interamente erogata, prevede un tasso di interesse annuo composto dall'Euribor 6 mesi più un margine del 2,15% con *hedging* del 70% e data di rimborso finale il 30/06/2027;
2. Linea *Working Capital*: 0,2 milioni di Euro, interamente erogata, prevede un tasso di interesse annuo composto dall'Euribor 6 mesi più un margine del 1,85% e data di rimborso finale il 31/12/2026;
3. Linea DSR: 0,4 milioni di Euro, non ancora erogata, prevede un tasso di interesse annuo composto dall'Euribor 6 mesi più un margine del 2,15% e data di rimborso finale il 30/06/2027.

Il contratto di finanziamento prevede i seguenti *convenants* finanziari:

- *Covenant* di distribuzione:
 - DSCR: 1,20 x
 - LLCR: 1,20 x

- D/E: 80/20
- *Covenant* di default:
 - DSCR: 1,05 x
 - LLCR: 1,10 x
 - D/E: 80/20

Al 31 dicembre 2024 l'importo residuo da rimborsare sulle tre linee è pari a 2,0 milioni di Euro.

VRD 28.1 S.r.l.

1) Contratto di finanziamento con BPER S.p.A. sottoscritto in data 20/09/2022 dalla società VRD 25.5 S.r.l. (fusa per incorporazione nella società VRD 28.1 S.r.l.) per un importo complessivo pari ad 19,96 milioni di Euro, così composto:

1. Linea Base: 17,23 milioni di Euro, interamente erogata, prevede un tasso di interesse annuo composto dall'Euribor 6 mesi più un margine del 1,90% con *hedging* del 75% e data di rimborso finale il 31/12/2031;
2. Linea Costruzione: 1,22 milioni di Euro, non erogata, prevede un tasso di interesse annuo composto dall'Euribor 6 mesi più un margine del 1,90% e data di rimborso finale il 31/12/2031;
3. Linea DSR: 1,5 milioni di Euro, non ancora erogata, prevede un tasso di interesse annuo composto dall'Euribor 6 mesi più un margine del 2,15% e data di rimborso finale il 31/12/2031.

Il contratto di finanziamento prevede i seguenti *convenants* finanziari:

- *Covenant* di distribuzione:
 - DSCR: 1,15 x
 - D/E: 85/15
- *Covenant* di default:
 - DSCR storico: 1,05 x
 - DSCR prospettico: 1,10 x
 - D/E: 85/15

Al 31 dicembre 2024 l'importo residuo da rimborsare sulle tre linee è pari a 12,7 milioni di Euro.

2) Contratto di finanziamento con BPER S.p.A. sottoscritto in data 17/06/2022 dalla società VRE 1 S.r.l. (fusa per incorporazione nella società VRD 28.1 S.r.l.) per un importo complessivo pari ad 7,37 milioni di Euro, così composto:

1. Linea Base: 6,2 milioni di Euro, interamente erogata, prevede un tasso di interesse annuo composto dall'Euribor 6 mesi più un margine del 2,30% con *hedging* del 80% e data di rimborso finale il 30/06/2038;
2. Linea IVA: 0,85 milioni di Euro, erogata per Euro 0,81, prevede un tasso di interesse annuo composto dall'Euribor 6 mesi più un margine del 1,50% e data di rimborso finale il 31/12/2025;
3. Linea DSR: 0,32 milioni di Euro, non ancora erogata, prevede un tasso di interesse annuo composto dall'Euribor 6 mesi più un margine del 2,40% e data di rimborso finale il 30/06/2038.

Il contratto di finanziamento prevede i seguenti *convenants* finanziari:

- *Covenant* di distribuzione:
 - DSCR: 1,15 x
 - D/E: 85/15
- *Covenant* di default:
 - DSCR storico: 1,05 x
 - DSCR prospettico: 1,10 x
 - D/E: 85/15

Al 31 dicembre 2024 l'importo residuo da rimborsare sulle tre linee è pari a 6,1 milioni di Euro.

I finanziamenti di cui ai punti precedenti (da 1 e 2) di entrambe le controllate hanno rispettato tutti i *covenants* alla data di calcolo del 31 dicembre 2024.

• **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 2024 è stata regolata la terza cedola pari a 4,875 milioni di Euro.

La Società è impegnata a definire la struttura finanziaria più idonea a garantire il rimborso del prestito obbligazionario alla scadenza, considerando anche l'evoluzione degli investimenti previsti nel Piano Strategico 2024-2029.

8.3 INVESTIMENTI

Gli investimenti dell'esercizio ammontano globalmente a 759,4 milioni di Euro contro i 554,7 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 dell'infrastruttura autostradale di competenza dell'esercizio ammontano globalmente a 121,7 milioni di Euro contro i 72,1 milioni di Euro dell'esercizio precedente, e sono dettagliati come di seguito riportato:

- investimenti nel settore **Autostrade** per 38,4 milioni di Euro (26,5 milioni di Euro nel 2023), principalmente attribuibili a beni reversibili realizzati sull'infrastruttura autostradale per 32,9 milioni di Euro (23,9 milioni di Euro nel 2023) ed altri investimenti per 5,6 milioni di Euro (2,6 milioni di Euro nel 2023);
- investimenti classificati nel settore **Infrastruttura ferroviaria** per 16,3 milioni di Euro (5,7 milioni di Euro nel 2023), principalmente attribuibili agli investimenti di espansione del Terminal di Sacconago (10,2 milioni di Euro) e a impianti e macchinari per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria;
- investimenti del settore **Energia** per la realizzazione di impianti per 35,7 milioni di Euro;
- investimenti afferenti al settore **Ro.S.Co.**, per 21,1 milioni di Euro (18,0 milioni di Euro nel 2023), di cui in materiale rotabile concesso in *leasing* a Trenord e DB Cargo per 13,4 milioni di Euro, che si riferiscono principalmente all'acconto pagato per la fornitura di 13 convogli Caravaggio, all'attività di *revamping* e *refurbishment* dei rotabili TAF, di manutenzione ciclica di rotabili CORADIA, TAF, TSR e locomotive E483 e di ammodernamento di locomotive DE520;
- investimenti nel settore **Mobilità e servizi** per 10,2 milioni di Euro (21,9 milioni di Euro nel 2023) principalmente attribuibili all'acquisto di 32 autobus, di cui 13 autobus elettrici.

Gli **investimenti finanziati**, senza considerare gli incassi dei contributi gestiti nell'esercizio 2024 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 268,0 milioni di Euro (134,7 milioni di Euro nel 2023) relativi all'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria;
- **Investimenti in materiale rotabile aeroportuale e in manutenzione ciclica su materiale rotabile finanziato** per 117,5 milioni di Euro (60,6 milioni di Euro nel 2023);
- **Investimenti in materiale rotabile ad idrogeno** per 31,4 milioni di Euro (non presente nel 2023);
- **Investimenti per il rinnovo del materiale rotabile 2017-2032** per 220,8 milioni di Euro (287,3 milioni di Euro nel 2023). Si ricorda che questi investimenti non concorrono alla determinazione della PFN *Adjusted*.

Per quanto attiene al materiale rotabile nel corso dell'esercizio 2024 sono stati consegnati:

- 18 convogli ad alta capacità (EMU), tipologia "Caravaggio";
- 8 convogli a media capacità (EMU), tipologia "Donizetti";
- 5 convogli diesel, tipologia "Colleoni";
- 11 convogli a media capacità (EMU), tipologia "Donizetti" Piano Marshall.

9 ANDAMENTO ECONOMICO SETTORI DI BUSINESS

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

2024 PROFORMA

Importi in milioni di Euro	Autostrade	Infrastruttura ferroviaria	Energia	Ro.S.Co.	Mobilità e Servizi	Elisioni	Totale
Ricavi verso terzi	307,7	128,5	21,5	64,3	121,1	—	643,1
Ricavi <i>intercompany</i>	3,6	6,8	—	22,9	4,8	(38,1)	—
Ricavi per servizi di costruzione al netto dei costi per investimenti finanziati	—	10,0	—	0,3	—	—	10,3
Ricavi di settore	311,3	145,3	21,5	87,5	125,9	(38,1)	653,4
EBITDA Rettificato	156,0	7,2	13,8	34,1	10,9	—	222,0
EBITDA Rettificato %	70 %	3 %	6 %	15 %	5 %	— %	
EBITDA	156,0	7,2	13,8	24,2	10,9	—	212,1
EBITDA %	74 %	3 %	7 %	11 %	5 %	— %	
Risultato operativo	77,0	2,5	4,3	(8,1)	(1,5)	—	74,2

2023 PROFORMA

Importi in milioni di Euro	Autostrade	Infrastruttura ferroviaria	Energia	Ro.S.Co.	Mobilità e Servizi	Elisioni	Totale
Ricavi verso terzi	294,8	143,2	19,1	66,7	106,6	—	630,4
Ricavi <i>intercompany</i>	2,4	7,0	—	16,5	0,9	(26,8)	—
Ricavi per servizi di costruzione al netto dei costi per investimenti finanziati	—	6,8	—	—	—	—	6,8
Ricavi di settore	297,2	157,0	19,1	83,2	106,6	(26,8)	637,2
EBITDA Rettificato	153,6	6,3	9,6	44,7	6,8	—	221,0
EBITDA Rettificato %	70 %	3 %	4 %	20 %	3 %		
EBITDA	153,6	6,3	9,6	43,9	6,8		220,2
EBITDA %	70 %	3 %	4 %	20 %	3 %		
Risultato operativo	91,7	3,7	2,4	12,2	(2,9)		107,1

Per effetto delle operazioni straordinarie sopra riportate, il settore Ro.S.Co. include anche i valori relative alle attività di NordCom S.p.A. mentre i valori delle attività di Viridis Energia S.p.A. sono esposti nel settore "Energia".

9.1 INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

Importi in milioni di Euro	2024	2023	Diff.	Diff. %
Totale Ricavi	456,6	454,2	2,4	+0,5 %
EBITDA Rett.	163,2	159,9	3,3	+2,1 %
EBIT	79,5	95,4	(15,9)	-16,7 %

Di seguito una disamina più dettagliata dei singoli settori operativi:

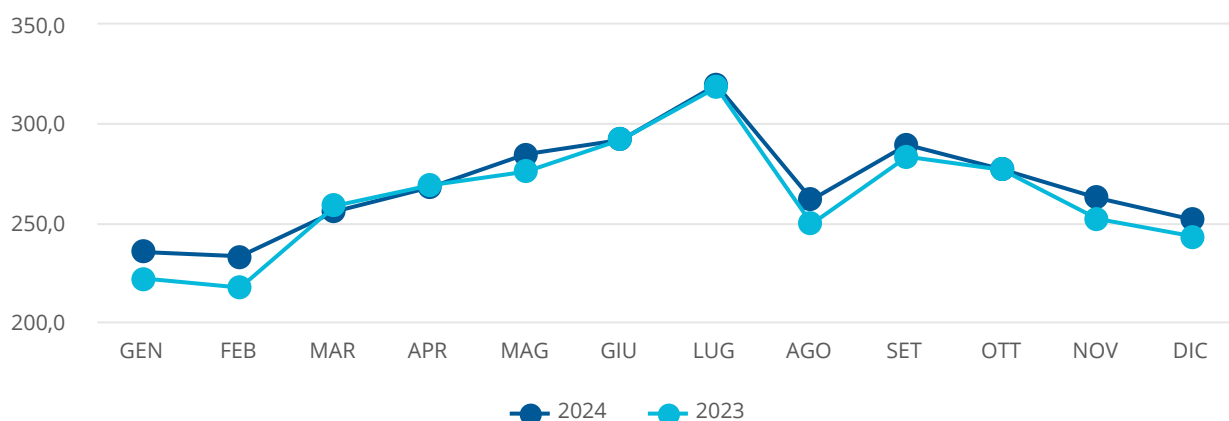
9.1.1 AUTOSTRADE

Andamento del traffico e delle tariffe

Traffico pagante		2024	2023	Diff. %
Veicoli leggeri	mln veic.-km	2.595,3	2.534,5	+2,4 %
Veicoli pesanti	mln veic.-km	633,2	621,2	+1,9 %
Totale	mln veic.-km	3.228,5	3.155,7	+2,3 %

La tabella sopra riportata evidenzia che nel 2024 i volumi di traffico hanno registrato un generalizzato aumento, beneficiando anche dell'adeguamento della percorrenza convenzionale della Tangenziale Nord, intervenuto dal 1° marzo 2023, in seguito all'apertura al traffico della S.P. 46 Rho-Monza.

Traffico autostrade (mln veicoli.km)



L'Autostrada A7, che rappresenta circa il 50% dei volumi di traffico, ha registrato un aumento del 2,56%, leggermente superiore alla media della rete in concessione. La Tangenziale Nord A52 ha ottenuto il miglior risultato tra le tangenziali milanesi, con un incremento del 2,77%, dovuto all'utilizzo del raccordo Rho-Monza per evitare il tratto urbano della A4. La Tangenziale Ovest ha visto un incremento del traffico del 2,45% rispetto al 2023, nonostante la sua capacità massima di flusso veicolare durante alcune ore della giornata.

Osservando l'evoluzione mensile del traffico pagante, si rileva che l'andamento del traffico è suddivisibile in due periodi: nel primo trimestre dell'anno si rileva un importante incremento dei veicoli km, attribuibile all'adeguamento della percorrenza convenzionale della Tangenziale Nord, intervenuta dal 1° marzo 2023 e dal giorno in più del mese di febbraio in quanto l'annualità 2024 è risultata bisestile; mentre nel periodo successivo, il confronto con il 2023, si basa su equivalente valore dei chilometri assegnati per tutte le tratte, pertanto, il risultato replica l'andamento del traffico.

Nel corso del 2024, gli incidenti complessivi registrati sulla rete in concessione sono diminuiti del 3,4% rispetto al 2023. Sono avvenuti 4 incidenti con esito mortale (1 nel 2023). Il tasso di incidentalità (calcolato come numero di incidenti ogni 100 milioni di veicoli-km) del periodo si attesta a 54,4 - in diminuzione di 3,2 punti rispetto al 57,6 del 2023.

Con riguardo all'istruttoria relativa all'adeguamento tariffario 2024, si segnala che, in forza della previsione normativa inserita nel Decreto legge Milleproroghe del 28 dicembre 2023 e della comunicazione resa da parte dell'Ente concedente, le tariffe autostradali di MISE sono state adeguate del 2,3% a partire dal 1° gennaio 2024.

Per quanto riguarda l'adeguamento tariffario 2025, l'Ente concedente ha confermato l'orientamento attestante l'assenza dei presupposti per il riconoscimento di variazioni tariffarie nei confronti delle concessionarie autostradali con periodo regolatorio scaduto. Pertanto, a decorrere dal 1° gennaio 2025, non c'è stato alcun adeguamento della tariffa unitaria media applicabile all'utenza. È fatto salvo, in ogni caso, il rispetto del principio di equivalenza finanziaria in occasione del prossimo aggiornamento del Piano Economico Finanziario.

Performance economica

Importi in milioni di Euro	2024	2023	Diff.	Diff. %
Ricavi per pedaggi	282,5	271,0	11,5	+4,2 %
Altri ricavi	28,8	26,2	2,6	+9,9 %
Totale Ricavi	311,3	297,2	14,1	+4,7 %
EBITDA Rett.	156,0	153,6	2,4	+1,6 %
EBITDA Rett. %	50,1 %	51,7 %		
EBIT	77,0	91,7	(14,7)	-16,0 %

I **ricavi** si attestano a 311,3 milioni di Euro, in crescita di 14,1 milioni di Euro rispetto al 2023. Il miglioramento è determinato prevalentemente dall'incremento dei **ricavi per pedaggi** (+11,5 milioni di Euro) dovuto all'aumento tariffario del 2,3%, a decorrere dal 1° gennaio 2024, e dal positivo andamento del traffico. Gli **altri ricavi** sono cresciuti di 2,6 milioni di Euro rispetto al 2023, principalmente per effetto dei maggiori ricavi da progettazione, risarcimenti per danni autostradali a seguito di incidenti e *royalties* sulle vendite di prodotti *oil* e *food*, che hanno più che compensato il riconoscimento del credito fiscale ricevuto nel 2023 per il bonus energia elettrica.

L'**EBITDA Rettificato** dell'esercizio è pari a 156,0 milioni di Euro, in aumento di 2,4 milioni di Euro rispetto al 2023 per effetto dell'andamento dei ricavi e di maggiori costi per 11,7 milioni di Euro. Questi ultimi sono tuttavia frutto di un andamento eterogeneo tra le diverse voci di costo che sono anche influenzate dalla movimentazione netta dei fondi, di seguito descritte.

I **costi di manutenzione** al corpo autostradale diminuiscono di 9,0 milioni di Euro rispetto al 2023, principalmente per effetto della conclusione di lavori non ricorrenti — in particolare quelli sul viadotto del Po e sulla barriera integrata di Zerbolò completati nel 2023 — solo in parte compensati dall'incremento degli interventi sulle pavimentazioni per il recupero di attività non svolte nel 2023, da maggiori ripristini resi necessari in conseguenza dei danni da maltempo e maggiori costi per impianti dovuti al potenziamento di telecamere e illuminazione nelle aree di servizio. La **movimentazione del fondo rinnovo** è negativa per 13,8 milioni di Euro per l'effetto del minor utilizzo netto in coerenza con i ripristini eseguiti (il 2023 includeva gli utilizzi relativi agli interventi al ponte sul Po e alla barriera integrata di Zerbolò).

Gli **altri costi operativi** evidenziano un aumento di 3,0 milioni di Euro, principalmente legato all'aumento dei costi variabili derivanti dall'incremento dei pedaggi (canone concessione, sub-concessione e commissioni di incasso), delle maggiori spese sostenute per l'evento ASECAP svoltosi a maggio e dei maggiori costi riferibili ai sistemi informatici e ai premi assicurativi. Queste variazioni sono state parzialmente controbilanciate dal maggior rilascio del fondo ritardata manutenzione autorizzato dal MIT (fondo stanziato nei precedenti esercizi a fronte di minori manutenzioni eseguite rispetto alle corrispondenti previsioni del vigente PEF, che sono state pienamente recuperate) e dall'utilizzo di un fondo a seguito di parere legale su una causa di esproprio sulla commessa Pavia Bereguardo.

Il **costo del personale** aumenta di 3,9 milioni di Euro in conseguenza degli adeguamenti contrattuali e dell'incremento dell'organico (+23 FTE), nonché a una maggiore politica di incentivazione all'esodo. Le nuove assunzioni sono necessarie anche per gestire le nuove commesse di progettazione e colmare competenze specialistiche mancanti, contribuendo a ridurre il ricorso agli affidamenti esterni.

9.1.2 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Dati operativi:

Indicatori di mobilità		2024	2023	Diff. %
Capacità di produzione	Mln Treni-km	10,6	10,1	+5,0 %
Utilizzo della rete				
- Numero di treni	Treni/giorno	870,0	780,0	+11,5 %
- Numero di passeggeri	Pax/giorno	248.000	230.000	+7,8 %

Nel 2024, le tracce prodotte sono state 10,6 milioni di treni-km (9,3 milioni sul Ramo Milano e 1,3 milione sul Ramo Iseo), con un aumento del 5,0% rispetto al 2023. Questo incremento è dovuto alla ripresa del servizio su una tratta della Linea Iseo-Brescia dal mese di marzo 2024 e agli incrementi di offerta sulle linee S12, S13, S3 e S4 del Ramo Milano.

Per quanto riguarda l'attuazione del programma di rinnovo del materiale rotabile acquisito per conto di Regione Lombardia e fornito in comodato d'uso gratuito a Trenord, nel corso del 2024 sono stati consegnati 42 nuovi treni (58 treni nel 2023).

Performance economica

Importi in milioni di Euro	2024	2023	Diff.	Diff. %
Contratti e contributi pubblici	96,0	89,0	7,0	+7,9 %
Ricavi da accesso rete	26,7	25,8	0,9	+3,5 %
Noleggio materiale rotabile	—	21,4	(21,4)	-100,0 %
Altri Ricavi	22,6	20,8	1,8	+8,7 %
Totale Ricavi	145,3	157,0	(11,7)	-7,5 %
EBITDA Rett.	7,2	6,3	0,9	+14,3 %
EBITDA Rett. %	5,0 %	4,0 %		
EBIT	2,5	3,7	(1,2)	-32,4 %

I **ricavi** si attestano a 145,3 milioni di Euro in diminuzione di 11,7 milioni di Euro rispetto al 2023. L'andamento è totalmente attribuibile al venir meno della voce "**noleggio materiale rotabile**" per effetto del diverso trattamento dei costi per la manutenzione ciclica sui rotabili di proprietà di Regione Lombardia in seguito all'aggiornamento del Contratto di Servizio di Trenord, con un impatto neutro a livello di EBITDA (non vengono più registrati né il ricavo da noleggio né i relativi accantonamenti per la manutenzione ciclica). I ricavi relativi ai **contratti e contributi pubblici**⁹ sono in aumento di 7,0 milioni di Euro rispetto al 2023: le principali variazioni sono attribuibili a maggiori ricavi da Contratto di Servizio (+8,5 milioni di Euro) dovuti all'incremento della produzione, all'adeguamento dell'inflazione e al recupero di spese generali per investimenti finanziati, parzialmente compensati da minori ricavi per attività di progettazione e recuperi di costi sugli interventi della rete (-2,3 milioni di Euro). I **ricavi di accesso rete** sono in aumento di 0,9 milioni di Euro per via dell'adeguamento inflattivo 2024 e della maggiore produzione chilometrica del Ramo Milano. Gli **altri ricavi** sono in aumento di 1,8 milioni di Euro grazie a maggiori indennizzi assicurativi e alla vendita di materiali di magazzino.

L'**EBITDA Rettificato** è pari a 7,2 milioni di Euro, in miglioramento di 0,9 milioni di Euro rispetto al 2023. Depurando l'andamento dai ricavi da noleggio materiale rotabile e dai relativi accantonamenti per la manutenzione ciclica, l'EBITDA riflette la crescita dei ricavi per 9,7 milioni di Euro e l'incremento dei costi per 8,8 milioni di Euro. I **costi operativi** sono in aumento di 4,6 milioni di Euro principalmente per maggiori costi di progettazione e prestazioni tecniche affidate a terzi per le attività di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, maggiori prelievi di materiali di magazzino legati alla sostituzione dei deviatori e per l'attività di manovra nell'area del Terminal di Sacconago. In particolare, i costi di manovra sono legati a ritardi nel posizionamento della linea elettrica di contatto che hanno reso necessarie manovre con mezzo diesel tramite un'azienda esterna. Il **costo del personale** è in crescita di 4,2 milioni di Euro rispetto al 2023 a causa dell'incremento dell'organico (+28 FTE) e all'adeguamento del CCNL.

⁹ Comprendono i contributi derivanti dal Contratto di Servizio e dal Contratto di Programma per la rete ferroviaria in concessione, oltre che il corrispettivo per l'acquisto del materiale rotabile per conto di Regione Lombardia.

Si precisa che il risultato sopra descritto include il contributo negativo dell'attività terminalistica per 2,8 milioni di Euro (-0,6 milioni di Euro nel 2023), in quanto ancora in fase di sviluppo. Inoltre, nel 2024 l'operatività ha risentito dell'interruzione temporanea della tratta ferroviaria a servizio del terminal e del ritardo nei lavori di potenziamento dello scalo. Con il completamento dei lavori di ampliamento e la conclusione del collaudo tecnico amministrativo sull'ampliamento, stimate a marzo/aprile 2025, si avrà la piena disponibilità operativa nella nuova configurazione. A tal riguardo, sono attualmente in corso le trattative per l'avvio di nuovi traffici ferroviari. Proseguono inoltre le procedure per l'ottenimento dei titoli urbanistici per lo sviluppo immobiliare.

9.2 ENERGIA

Andamento del servizio

Viridis opera nel settore della produzione di energia elettrica in Italia, con una potenza nominale installata pari a 69,9 MW nel solare e 2,0 MW nel biogas, in incremento rispetto all'anno precedente di circa 35,1 MW riconducibili al completamento della costruzione di 4 impianti di produzione da fotovoltaico a partire da dicembre 2023 e all'acquisizione a giugno 2024 di un impianto fotovoltaico di circa 1 MW.

Di seguito vengono riportati i dati operativi relativi alla capacità installata ed alla produzione di energia elettrica per l'intero 2024 ed il corrispettivo periodo di confronto:

	POTENZA INSTALLATA IN ESERCIZIO (MW)			PRODUZIONE (MWh)		
	31/12/2024	31/12/2023	Diff. %	2024	2023	Diff. %
Impianti fotovoltaici	69,9	34,8	+100,9 %	64.433	49.591	+29,9 %
Impianti biogas	2,0	2,0	— %	17.294	16.938	+2,1 %
Totale	71,9	36,8	+95,4 %	81.727	66.529	+22,8 %

Nel 2024 la produzione di energia elettrica risulta pari a 81.727 MWh, di cui 64.433 MWh da impianti fotovoltaici e 17.294 MWh da biogas. La generazione fotovoltaica è in aumento del 29,9% rispetto al 2023 grazie all'incremento della capacità, il cui effetto è in parte compensato dal minor irraggiamento (-5,9% rispetto alla media stagionale degli ultimi 25 anni e -3,0% rispetto al 2023 a pari perimetro) e da una limitazione della potenza imposta dal gestore di rete per uno dei due nuovi impianti (limitazione rimossa a partire da marzo 2024). La produzione di energia da impianti a biogas è invece leggermente migliorata rispetto al 2023 grazie ad alcuni interventi di efficientamento che hanno evitato problemi sulla biologia nei mesi estivi.

Si riporta di seguito un dettaglio dei prezzi zionali medi e del PUN per il 2024 raffrontato con il 2023:

	2024	2023	Diff. %
PUN - Prezzo di riferimento elettricità Italia	108,4	127,4	-14,9 %
Prezzo energia elettrica zona Nord	107,3	128,0	-16,2 %
Prezzo energia elettrica zona Centro Nord	109,3	128,7	-15,1 %
Prezzo energia elettrica zona Sud	109,0	125,2	-12,9 %
Prezzo energia elettrica Sardegna	106,1	123,5	-14,1 %

Nel 2024 il PUN (Prezzo unico nazionale) è diminuito del 14,9% rispetto al 2023; anche i prezzi zionali hanno seguito un andamento sostanzialmente analogo. La contrazione del prezzo dell'energia riflette l'andamento del mercato energetico italiano discusso al paragrafo 7.1 - Andamento del mercato energetico.

L'andamento dei prezzi di mercato non impatta tuttavia direttamente sui risultati dell'esercizio grazie all'effetto di mitigazione derivante dai contratti di vendita a prezzo fisso dell'energia in essere con i trader e alla base di ricavi derivante dagli impianti che beneficiano del Conto Energia.

Performance economica

Importi in milioni di Euro	2024 PROFORMA	2023 PROFORMA	Diff.	Diff. %
Ricavi per cessione energia elettrica	12,0	9,8	2,2	+22,4 %
Altri Ricavi	9,5	9,3	0,2	+2,2 %
Totale Ricavi	21,5	19,1	2,4	+12,6 %
EBITDA Rett.	13,8	9,6	4,2	+43,8 %
EBITDA Rett. %	64,2 %	50,3 %		
EBIT	4,3	2,4	1,9	+79,2 %

I **ricavi** nel 2024 ammontano a 21,5 milioni di Euro, in aumento di 2,4 milioni di Euro rispetto al 2023. In particolare, i **ricavi per cessione di energia elettrica** sono in aumento di 2,2 milioni di Euro rispetto al 2023. Tale risultato è dovuto alla maggiore produzione di energia e ai migliori prezzi effettivi di vendita legati all'assenza delle compensazioni versate al GSE per la norma sugli extraprofitti (c.d. Decreto Sostegni *ter*). Quest'ultima aveva imposto nel 2023 un tetto ai prezzi dell'energia attorno a 57 €/MWh e comportato restituzioni per 1,3 milioni di Euro, che sono invece assenti nel 2024. Gli **altri ricavi** si riferiscono principalmente ai contributi ricevuti per tariffa incentivante con Conto Energia riconosciuti dal GSE e sono sostanzialmente stabili rispetto al 2023, in linea con l'andamento della produzione incentivata.

L'**EBITDA Rettificato** è pari a 13,8 milioni di Euro, in aumento di 4,2 milioni di Euro rispetto al 2023 per effetto dell'andamento dei ricavi precedentemente descritto e di costi inferiori per 1,8 milioni di Euro grazie all'eccedenza di biomassa in magazzino, alla riduzione delle spese generali e ai minori costi del personale.

L'attività di produzione di idrogeno inizierà nel corso del 2025 con l'avvio del primo rifornimento di un treno in occasione delle corse di test e omologazione dei treni a idrogeno lungo la linea Brescia-Edolo. Si avvieranno poi le attività di vendita di idrogeno e di gestione dell'impianto mobile di rifornimento.

9.3 RO.S.CO

Importi in milioni di Euro	2024	2023	Diff.	Diff. %
Noleggio materiale rotabile	46,5	55,2	(8,7)	-15,8 %
Altri Ricavi	41,0	28,0	13,0	+46,4 %
Totale Ricavi	87,5	83,2	4,3	+5,2 %
EBITDA Rett.	34,1	44,7	(10,6)	-23,7 %
EBITDA Rett. %	39,0 %	53,7 %		
EBIT	(8,1)	12,2	(20,3)	-166,4 %

I **ricavi** del settore sono pari a 87,5 milioni di Euro, in aumento di 4,3 milioni di Euro rispetto al 2023. I **ricavi da noleggio materiale rotabile** ammontano a 46,5 milioni di Euro, in calo di 8,7 milioni di Euro rispetto al 2023 per la riduzione dei canoni di locazione sui convogli TSR, Coradia, Tilo e CSA forniti in leasing a Trenord, riparametrati su un orizzonte temporale più lungo in linea con la scadenza del Contratto di Servizio nel 2023. Gli **altri ricavi**¹⁰ aumentano di 13,0 milioni di Euro rispetto al 2023, principalmente in seguito al consolidamento integrale di Nordcom dal 15 luglio 2024 (+11,1 milioni di Euro).

L'**EBITDA Rettificato** è pari a 34,1 milioni di Euro, in calo di 10,6 milioni di Euro rispetto al 2023 a causa dell'aumento dei costi, che ha più che compensato i maggiori ricavi dell'esercizio. In particolare, le spese aumentano per il consolidamento integrale di Nordcom (+9,0 milioni di Euro), l'incremento dei **costi operativi** (+3,4 milioni di Euro) legati a servizi informatici, consulenze, spese commerciali e spese per i dipendenti, e l'aumento dei **costi del personale** (+2,5 milioni di Euro) dovuto alla crescita dell'organico medio (+8 FTE) e all'adeguamento del CCNL.

¹⁰ I ricavi comprendono quelli da servizi amministrativi verso le società partecipate per attività *corporate* centralizzate, oltre ai proventi della gestione immobiliare e delle prestazioni di progettazione e assistenza tecnica informatica di Nordcom.

9.4 MOBILITA' E SERVIZI

Dati operativi

Indicatori di mobilità		2024	2023	Diff. %
Passeggeri	mln	68,5	69,9	-2,0 %
- ATV	mln	64,8	66,2	-2,1 %
- FNMA	mln	3,7	3,7	— %
Produzione TPL	mln bus/km	23,3	23,5	-0,9 %
- ATV	mln bus/km	18,8	19,0	-1,1 %
- FNMA	mln bus/km	4,5	4,5	— %

Nel 2024 i viaggiatori trasportati sono stati 68,5 milioni, in calo del 2,0% rispetto al 2023 principalmente per la fine del "bonus trasporti", che ha influenzato il mix dei titoli di viaggio. La domanda di TPL su gomma resta inferiore del 3,7% rispetto al 2019. La produzione di servizio si attesta a 23,3 milioni di bus-km, in calo del 0,9% rispetto al 2023 e del 3,7% rispetto al 2019, a causa della persistente carenza di autisti che ha imposto ulteriori riduzioni del servizio ATV.

Per quanto riguarda l'evoluzione delle tariffe, dopo l'aumento applicato ai biglietti a partire da luglio 2023, si segnala che dal 1° gennaio 2024 è entrato in vigore un incremento tariffario di circa il 15% anche per gli abbonamenti di ATV.

Performance economica

Importi in milioni di Euro	2024	2023	Diff.	Diff. %
Contratti e contributi pubblici	57,7	51,6	6,1	+11,8 %
Servizi di trasporto	58,5	49,9	8,6	+17,2 %
Altri Ricavi	9,7	6,0	3,7	+61,7 %
Totale Ricavi	125,9	107,5	18,4	+17,1 %
EBITDA Rett.	10,9	6,8	4,1	+60,3 %
EBITDA Rett. %	8,7 %	6,3 %		
EBIT	(1,5)	(2,9)	1,4	-48,3 %

I **ricavi** si attestano a 125,9 milioni di Euro, evidenziando un aumento di 18,4 milioni di Euro rispetto al 2023. I ricavi da **contratti e contributi pubblici** crescono di 6,1 milioni di Euro rispetto al 2023 per effetto dell'iscrizione a conto economico di 6,7 milioni di Euro relativi a indennizzi per mancati ricavi da traffico del periodo Covid-19, parzialmente compensati da minori introiti da Contratto di Servizio per la riduzione delle percorrenze. I ricavi derivanti dai **servizi di trasporto**¹¹ sono in aumento di 8,6 milioni di Euro rispetto al 2023 per effetto (i) del maggior corrispettivo fatturato per l'effettuazione delle corse sostitutive treni per 3,5 milioni di Euro; (ii) dei maggiori ricavi da trasporto passeggeri per 2,5 milioni di Euro in relazione agli aumenti tariffari e al diverso mix di vendita, (iii) delle maggiori prestazioni fatturate infragruppo per l'affidamento a terzi di corse aggiuntive pari a 2,7 milioni di Euro (compensato dai relativi costi). Gli **altri ricavi** aumentano di 3,7 milioni di Euro rispetto al 2023, trainati dal recupero dell'accisa sul gasolio, dal maggior incasso delle sanzioni sui titoli di viaggio e dall'aumento dei rimborsi per l'utilizzo di autobus di proprietà da parte dei subaffidatari.

L'**EBITDA Rettificato** dell'esercizio è pari a 10,9 milioni di Euro, in aumento di 4,1 milioni di Euro rispetto al 2023 in conseguenza della crescita dei ricavi da servizi di trasporto sopra menzionata e dall'incremento dei costi per 14,3 milioni di Euro. I **costi operativi** sono in aumento di 10,7 milioni di Euro rispetto al 2023, principalmente a causa del maggior ricorso a subaffidamenti verso terzi (+8,7 milioni di Euro) resosi necessario per garantire l'erogazione del servizio in conseguenza della cronica mancanza di conducenti e alla richiesta di servizi sostitutivi treni, oltre che attività di manutenzione e spese di pulizia. I **costi del personale** sono in aumento di 3,6 milioni di Euro rispetto al 2023 legati all'incremento del costo medio, parzialmente compensato dalla riduzione dell'organico medio (-20 FTE).

¹¹ Includono i ricavi da bigliettazione, i servizi sostitutivi treno, le attività in subaffidamento ed i ricavi da *car sharing*.

Nel 2024 è entrato in vigore il nuovo contratto aziendale di secondo livello, che ha sensibilmente adeguato le retribuzioni. Inoltre, il maggior costo tiene conto di un accantonamento di 1,9 milioni di Euro nel 2024 per il riconoscimento economico delle ferie pregresse godute dal personale.

Si precisa che il risultato sopra descritto include il contributo negativo dell'attività di *car sharing* e dei servizi di pagamento per 3,1 milioni di Euro (-3,5 milioni di Euro nel 2023), dovuto anche ai costi di struttura e *governance* non ancora compensati dallo sviluppo del business. Nel 2024, FNMPAY ha gestito 3 milioni di transazioni di pagamento per un controvalore pari a circa 37 milioni di Euro, con l'intenzione di incrementare ulteriormente i volumi nel 2025 completando l'attivazione del servizio sulle principali società del Gruppo. E' inoltre proseguito il processo di ottimizzazione del numero di postazioni E-Vai meno performanti - sia dal punto di vista dei ricavi generati che dei noleggi effettuati - localizzati nelle aree più difficili da servire.

9.5 PRINCIPALI SOCIETA' PARTECIPATE

TRENORD

Andamento del servizio

		2024	2023	Diff. %
Passeggeri trasportati	mln	201,0	189,9	+5,8 %
Produzione	mln treni-km	41,5	40,7	+2,0 %

Prosegue nel 2024 la ripresa del numero di viaggiatori che risulta in aumento del 5,8% rispetto al 2023, ma ancora inferiore del 6,3% rispetto al 2019 (valori pre-pandemia).

La produzione è in crescita del 2,0% rispetto al 2023, con un andamento condizionato fortemente dai lavori di potenziamento e rinnovo infrastrutturale che hanno avuto avvio già dalla fine del primo trimestre dell'anno. I cantieri hanno fortemente influito sulla qualità del servizio in termini di puntualità e comportato un maggior ricorso a servizi sostitutivi con autobus.

La Giunta di Regione Lombardia ha inoltre approvato, con delibera n. XII/2660 del 1 luglio 2024, l'adeguamento delle tariffe per i servizi di trasporto pubblico regionale per il 2024 pari a 0,175% ed ha stabilito di non applicarlo per l'anno 2024, rinviandone il riconoscimento in occasione dell'adeguamento previsto per il 2025.

Sintesi dei dati economici e patrimoniali

Importi in milioni di Euro	2024	2023	Differenza	Differenza %
Ricavi da bigliettazione	403,5	383,2	20,3	+5,3 %
Ricavi da Contratto di Servizio	490,0	438,4	51,6	+11,8 %
Altri ricavi e proventi	66,1	75,5	(9,4)	-12,5 %
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	959,6	897,1	62,5	+7,0 %
Costi operativi	(464,3)	(394,5)	(69,8)	+17,7 %
Costi del personale	(316,5)	(301,8)	(14,7)	+4,9 %
MARGINE OPERATIVO LORDO	178,8	200,8	(22,0)	-11,0 %
Ammortamenti e svalutazioni	(130,0)	(165,6)	35,6	-21,5 %
RISULTATO OPERATIVO	48,8	35,2	13,6	+38,6 %
Risultato gestione finanziaria	(13,7)	(7,9)	(5,8)	+73,4 %
RISULTATO ANTE IMPOSTE	35,1	27,3	7,8	+28,6 %
Imposte sul reddito	(13,8)	(8,3)	(5,5)	+66,3 %
RISULTATO NETTO COMPLESSIVO	21,3	19,0	2,3	+12,1 %

I **ricavi** si attestano a 959,6 milioni di Euro, registrando un aumento di 62,5 milioni di Euro rispetto al 2023. In dettaglio, i **ricavi da bigliettazione** evidenziano un incremento di 20,3 milioni di Euro rispetto al 2023 legato sostanzialmente all'aumento del volume dei viaggiatori, soprattutto per quanto riguarda il settore aeroportuale e *leisure*, e alla variazione nel mix dei titoli di viaggio con uno spostamento verso prodotti a maggior valore unitario. I **ricavi da Contratto di Servizio** aumentano di 51,6 milioni di Euro,

e recepiscono il nuovo Contratto di Servizio a partire da dicembre 2023 oltre che partite straordinarie relative alla chiusura definitiva del precedente Contratto di Servizio per 7,8 milioni di Euro. Gli **altri ricavi e proventi** diminuiscono di 9,4 milioni di Euro rispetto al 2023, e comprendono 12,2 milioni di Euro di ristori Covid-19 relativi ad anni precedenti, relativi ai conguagli calcolati sulla base delle risorse attualmente ripartite tra le regioni (11,1 milioni di Euro nel 2023). Si ricorda inoltre che nel 2023 erano presenti partite straordinarie relative ai danni derivanti dalle interruzioni avvenute nel 2013 e nel 2022 su parte del passante ferroviario, per un valore complessivo pari a circa 9 milioni di Euro, e proventi iscritti per il c.d. "bonus energia elettrica" pari a 5,2 milioni di Euro.

Il **costo del personale** evidenzia aumento di 14,7 milioni di Euro rispetto al 2023 principalmente per effetto del maggior numero di risorse impiegate (+124 FTE), resosi necessario per potenziare soprattutto i processi operativi (macchinisti, capitreno e personale di biglietteria).

I **costi operativi** aumentano di 69,8 milioni di Euro rispetto a 2023: le principali variazioni riguardano l'energia da trazione (+20,8 milioni di Euro), le prestazioni manutentive esterne (+17,4 milioni di Euro), i servizi sostitutivi (+14,5 milioni di Euro), i canoni di pedaggio (+4,4 milioni di Euro) e i canoni di locazione (+4,0 milioni di Euro).

L'effetto combinato precedentemente descritto comporta un **Margine Operativo Lordo (EBITDA)** pari a 178,8 milioni di Euro, in diminuzione di 22,0 milioni di Euro rispetto al 2023.

Gli **ammortamenti e le svalutazioni** sono pari a 130,0 milioni di Euro, in contrazione di 35,6 milioni di Euro rispetto al 2023 principalmente come risultato dei minori ammortamenti sui diritti d'uso relativi al materiale rotabile noleggiato a causa della ridefinizione dei relativi contratti.

Il **risultato della gestione finanziaria** registra un peggioramento di 5,8 milioni di Euro rispetto al 2023 principalmente per via dei maggiori interessi passivi maturati sui debiti finanziari accesi per i beni in *leasing* in applicazione al principio contabile IFRS16. Il risultato della gestione finanziaria tiene inoltre conto di proventi finanziari per 5,2 milioni di Euro relativi all'effetto finanziario derivante dal riconoscimento di un corrispettivo a rata costante rispetto alla compensazione variabile maturata sul nuovo Contratto di Servizio.

Il periodo chiude pertanto con un **utile netto** di 21,3 milioni di Euro, in miglioramento di 2,3 milioni di Euro rispetto al 2023.

Nella tabella che segue viene riportato lo **Stato Patrimoniale** riclassificato al 31 dicembre 2024 raffrontato con il 31 dicembre 2023:

Importi in milioni di Euro	31/12/2024	31/12/2023	Differenza
Rimanenze	109,0	112,0	(2,9)
Crediti commerciali	193,9	237,5	(43,6)
Debiti commerciali	(260,7)	(237,1)	(23,6)
Passività contrattuali	(95,5)	(62,1)	(33,4)
Altre attività (passività) nette correnti	(123,5)	(100,8)	(22,7)
Capitale Circolante Netto	(176,7)	(50,4)	(126,3)
Capitale Immobilizzato netto	788,3	856,1	(67,8)
Attività contrattuali non correnti	74,8	7,8	66,9
Altre attività nette non correnti	77,8	81,3	(3,5)
Fondo rischi ed oneri	(34,3)	(43,5)	9,2
CAPITALE INVESTITO NETTO	729,8	851,3	(121,5)
Mezzi propri	(120,2)	(98,9)	(21,4)
Posizione finanziaria netta complessiva (Debito/ -Cassa)	(609,6)	(752,5)	142,9
TOTALE FONTI	(729,8)	(851,3)	121,5

Il **Capitale Investito Netto** ammonta a 729,8 milioni di Euro, in diminuzione di 121,5 milioni di Euro a causa del decremento del Capitale Immobilizzato Netto per 67,8 milioni di Euro dovuto principalmente al pagamento dei canoni di leasing del materiale rotabile scaduti nell'esercizio e il decremento del Capitale Circolante Netto per 126,3 milioni di Euro che riflette (i) l'incasso dei crediti per emergenza Covid-19, (ii) l'incremento dei debiti commerciali verso terzi, (iii) l'aumento delle passività contrattuali nette legate agli anticipi ottenuti da Regione Lombardia con riferimento al corrispettivo del Contratto di Servizio e all'iscrizione di maggiori penalità contrattuali, (iv) l'incremento delle altre passività per il riaccredito di ricavi del traffico incassati per conto di altri vettori di trasporto. Le attività contrattuali non

correnti si incrementano di 66,9 milioni di euro rispetto al 2023 e si riferiscono all'ammontare della differenza tra componente variabile e rata fissa del corrispettivo da Contratto di Servizio, inclusiva della componente finanziaria maturata su tale differenza, iscritta in applicazione del principio contabile IFRS 15.

La **Posizione Finanziaria Netta** ammonta 609,6 a milioni di Euro con un decremento rispetto al 31 dicembre 2023 di 142,9 milioni di Euro essenzialmente dovuto alla riduzione delle passività finanziarie sui contratti di locazione del materiale rotabile per 76,7 milioni di Euro e al rimborso delle linee di credito a breve termine in essere al 31 dicembre 2023 pari a 72 milioni di Euro.

AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA

Andamento del traffico e delle tariffe

Traffico pagante		2024	2023	Diff. %
Veicoli leggeri	mln veic.-km	262,0	257,2	+1,8 %
Veicoli pesanti	mln veic.-km	61,5	60,5	+1,6 %
Totale	mln veic.-km	323,5	317,8	+1,8 %

Per quanto concerne l'adeguamento per l'esercizio 2024, tenuto conto che anche per APL ricorrono le condizioni del Decreto Milleproroghe, il MIT ha confermato, a decorrere dal 1° gennaio 2024, l'adeguamento della tariffa unitaria media in misura pari al 2,30%.

Sintesi dei dati economici

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). Il risultato netto registrato in "Risultato delle società valutate a Patrimonio netto" include le rettifiche contabili per l'applicazione del principio contabile internazionale IAS 28.

Importi in milioni di Euro	2024	2023	Differenza	Differenza %
Ricavi per pedaggi	46,1	44,4	1,8	+4,1 %
Altri ricavi e proventi	22,4	5,9	16,5	n.d.
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	68,5	50,3	18,2	+36,2 %
Costi operativi	(20,5)	(17,0)	(3,5)	+20,6 %
Costi del personale	(12,7)	(10,8)	(2,0)	+18,5 %
MARGINE OPERATIVO LORDO	35,3	22,5	12,9	+57,3 %
Ammortamenti e svalutazioni	(5,9)	(5,7)	(0,1)	+1,8 %
RISULTATO OPERATIVO	29,4	16,8	12,6	+75,0 %
Risultato gestione finanziaria	(29,9)	(28,0)	(1,9)	+6,8 %
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(0,5)	(11,2)	10,7	n.d.
Imposte sul reddito	(1,3)	(0,7)	(0,6)	+85,7 %
RISULTATO COMPLESSIVO	(1,8)	(11,9)	10,1	n.d.

I **ricavi** sono pari a 68,5 milioni di Euro, in aumento di 18,2 milioni di Euro prevalentemente determinato dall'incremento della voce di ricavo "Incremento per lavori interni" per 16,5 milioni di Euro legati alla capitalizzazione degli oneri finanziari del Finanziamento *Senior* 1 (+15,8 milioni di Euro) — possibile per effetto dell'inizio sostanziale della realizzazione delle Tratte B2 e C — e del costo del personale la cui attività è direttamente funzionale alla costruzione dell'opera. Per quanto concerne la gestione caratteristica, i ricavi per pedaggi evidenziano un aumento di 1,8 milioni di Euro grazie alla crescita del traffico e all'adeguamento delle tariffe.

Il **Margine Operativo Lordo (EBITDA)** si attesta a 35,3 milioni di Euro, in aumento di 12,9 milioni di Euro rispetto al 2023. L'andamento riflette maggiori costi operativi per 3,5 milioni di Euro principalmente legati alle attività di manutenzione, ai canoni per le licenze software connesse all'aggiornamento tecnologico e ai costi della nuova sede aziendale, parzialmente compensati da risparmi sull'energia elettrica. Anche il costo del personale aumenta di 2,0 milioni di Euro a causa dell'incremento del personale tecnico (+13 FTE), finalizzato al rafforzamento della struttura per l'avvio

dei lavori e all'internalizzazione dell'attività di direzione dei lavori.

Il **risultato della gestione finanziaria** risulta in peggioramento di 1,9 milioni di Euro principalmente a causa dell'aumento dei tassi di interesse, che ha determinato maggiori oneri finanziari sul Prestito Ponte Bis (rimborsato il 6 dicembre 2024) e sul Finanziamento Soci concesso da MISE a tasso variabile. Inoltre, incidono gli oneri connessi alle linee del Finanziamento *Senior 1* erogate a dicembre e l'effetto del costo ammortizzato. Questo incremento è parzialmente compensato da maggiori interessi attivi sulla liquidità (+1,0 milioni di Euro).

L'esercizio si chiude pertanto con un **risultato netto** negativo di 1,8 milioni di Euro, segnando un significativo miglioramento rispetto alla perdita di 11,9 milioni di Euro registrata nel 2023.

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 2023, con indicazione degli scostamenti in valore assoluto ed in percentuale.

Importi in milioni di Euro	2024	2023	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e prestazioni	75,7	81,5	(5,8)	-7,1 %
Altri ricavi e proventi	3,6	4,3	(0,7)	-16,3 %
TOTALE RICAVI	79,3	85,8	(6,5)	-7,6 %
EBITDA	33,0	45,3	(12,3)	-27,2 %
RISULTATO OPERATIVO	1,4	13,2	(11,8)	-89,4 %
Risultato gestione finanziaria	(3,0)	2,5	(5,5)	-220,0 %
RISULTATO COMPLESSIVO	(0,4)	14,2	(14,6)	-102,8 %

I **ricavi delle vendite e delle prestazioni** diminuiscono rispetto al 2023 di 5,8 milioni di Euro principalmente per i minori ricavi da locazione di materiale rotabile sui convogli noleggiati a Trenord.

Gli **altri ricavi e proventi** ammontano a 3,6 milioni di Euro rispetto ai 4,3 milioni di Euro del 2023.

I **costi esterni operativi** aumentano di 3,6 milioni di Euro, passando da 21,9 milioni di Euro a 25,5 milioni di Euro, principalmente per maggiori prestazioni di servizi per 1,6 milioni di Euro e maggiori costi per servizi informatici.

I **costi del personale** ammontano a 20,8 milioni di Euro, in aumento di 2,2 milioni di Euro rispetto ai 18,6 milioni di Euro del 2023 principalmente in relazione alla diversa composizione del numero medio oltre che per l'incremento dell'organico medio (+8 FTE), per l'accantonamento al fondo di rinnovo CCNL, oltre che i maggiori trattamenti di quiescenza.

L'**Ebitda**, che passa da 45,3 milioni di Euro a 33,0 milioni di Euro, presenta un decremento del 27,2 % per il combinato effetto della diminuzione dei ricavi e dell'incremento dei costi operativi e del personale.

Gli **ammortamenti e accantonamenti** diminuiscono di 0,5 milioni di Euro rispetto al 2023 in relazione al recesso anticipato del contratto per 3 locomotive Bombardier E494 TRAXX DC.

Il **risultato operativo**, determinato dall'effetto combinato degli andamenti delle categorie di ricavo e costo precedentemente commentati, risulta pari a 1,4 milioni di Euro rispetto ai 13,2 milioni di Euro dell'esercizio 2023, in diminuzione di 11,8 milioni di Euro, pari al -89,4 %.

Il **risultato della gestione finanziaria** è negativo per 3,0 milioni di Euro, in diminuzione di 5,5 milioni di Euro rispetto ai 2,5 milioni di Euro del 2023; per il combinato effetto:

- dei maggiori oneri non ricorrenti, pari a 8,9 milioni di Euro, derivanti dall'aggiornamento del debito *Earn Out* relativo all'acquisizione della controllata Viridis rispetto alla prima iscrizione, in relazione alla maggiore capacità in termini di MW, che si prevede sarà installata dalla controllata entro il 2029, come da ultimo piano approvato;
- maggiori oneri finanziari, per 4,1 milioni di Euro, derivanti dal finanziamento *Bridge* e dalla linea di credito RCF, sottoscritti nell'esercizio per il finanziamento dell'acquisizione e dello sviluppo di Viridis;
- dall'onere finanziario derivante dall'adeguamento al *fair value* dello strumento finanziario partecipativo detenuto in Busforfun, pari a 1,4 milioni (non presente nel 2023);
- dall'iscrizione nel precedente esercizio, dei proventi da cessione partecipazioni per 2,1 milioni di euro (non presenti nel 2024);
- della positiva gestione della liquidità (+0,5 milioni di Euro), sia per la maggior disponibilità media che per i migliori tassi di rendimento;

- dei minori dividendi incassati dalle società controllate e partecipate (-1,6 milioni di Euro) compensati dalle minori svalutazioni delle partecipazioni (-13,1 milioni di Euro).

Il **risultato ante imposte** risulta pari a -1,6 milioni di Euro rispetto ai 15,7 milioni di Euro dell'esercizio 2023.

Le **imposte sul reddito**, pari a un provento di 0,8 milioni di Euro, diminuiscono di 2,7 milioni di Euro in relazione al minor imponibile fiscale dell'esercizio.

Il **risultato complessivo** dell'esercizio ammonta a (0,4) milioni di Euro, in diminuzione rispetto al risultato di (14,6) milioni di Euro conseguito nell'esercizio 2023.

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	31/12/2024	31/12/2023	Differenza
Crediti correnti	78,7	68,0	10,7
Fondi e Debiti correnti	(72,5)	(45,5)	(27,0)
<i>Capitale Circolante Netto</i>	6,2	22,5	(16,3)
Immobilizzazioni	366,7	398,8	(32,1)
Partecipazioni	795,5	693,2	102,3
Crediti non correnti	64,5	16,3	48,2
Fondi e debiti non correnti	(6,9)	(7,3)	0,4
CAPITALE INVESTITO NETTO	1.226,0	1.123,5	102,5
<i>Mezzi propri</i>	407,0	417,3	(10,3)
<i>Posizione finanziaria netta: Debito / (Cassa)</i>	819,0	706,2	112,8
TOTALE FONTI	1.226,0	1.123,5	102,5

La posizione finanziaria netta passa da 706,2 milioni di Euro a 819,0 milioni di Euro, principalmente per l'effetto degli investimenti in partecipazioni, pari a 97,2 milioni di Euro, e finanziamenti a partecipate al netto dei rimborsi incassati, pari a 51,6 milioni di Euro, parzialmente compensati dagli incassi di dividendi pari a 26,4 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 391,0 milioni di Euro, FNM ha crediti in c/c di corrispondenza per 0,9 milioni di Euro (1,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2023) e debiti in c/c di corrispondenza per 398,7 milioni di Euro (298,3 milioni di Euro al 31 dicembre 2023).

Come evidenziato nel rendiconto finanziario, cui si rimanda, le attività operative hanno generato liquidità per 51,4 milioni di Euro, le attività d'investimento hanno assorbito risorse finanziarie per 112,3 milioni di Euro, mentre l'attività di finanziamento ha generato liquidità in misura pari a 183,6 milioni di Euro per i flussi finanziari derivanti dalla sottoscrizione dei finanziamenti e dai conti correnti di corrispondenza del *cash pooling* con le società partecipate.

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), nell'aprile 2023 fino al mese di novembre 2024 (riferimento IT2120230001 del 14/04/2023) e aggiornata nel novembre 2024 fino al mese di aprile 2028 (riferimento n. IT2120240005 del 21/11/2024).

Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 02 agosto 2019 ha individuato - ai sensi dell'art. 2, comma 4, del D. Lgs. 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, rinnovato nell'aprile 2023 fino al mese di novembre 2024 (riferimento GI2023001 del 14/04/2023) e aggiornato nel novembre 2024 fino al mese di aprile 2028 (riferimento n. GI2024002 del 21/11/2024).

11.2 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Si riportano di seguito gli aggiornamenti in merito all'evoluzione legislativa nazionale riguardante il settore TPL. Le società partecipate operano in un settore da sempre fortemente regolamentato. Tuttavia, il susseguirsi in modo quasi "alluvionale" di direttive, leggi e regolamenti, rendono la loro interpretazione e la conseguente applicazione, soprattutto per quanto riguarda i tempi, assai disomogenea sul territorio nazionale e in misura minore anche nei vari "bacini" della regione Lombardia e della regione Veneto in cui le società operano.

Per quanto riguarda la regione Lombardia, anche l'approvazione della Legge Regionale n. 6/2012, successivamente modificata e integrata sino all'ultima Legge Regionale n. 15/2019, non ha ancora prodotto i risultati attesi e stabiliti nella legge stessa. Ciò ha comportato oltre agli elementi di precarietà che hanno caratterizzato il servizio per l'esercizio 2024, la necessità di un'ulteriore proroga dei contratti e delle concessioni in essere a tutto il 31 dicembre 2025.

Anche il primo trimestre dell'esercizio 2025 non ha visto alcuna pubblicazione di bandi di gara per l'affidamento dei servizi di TPL in Regione Lombardia: tale circostanza renderà inevitabile ulteriori proroghe per l'esecuzione del servizio nel 2026.

Per quanto riguarda la regione Veneto, ATV ha proposto all'Ente di Governo 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 prevedesse significativi investimenti anche in parziale autofinanziamento. Le attività inerenti la redazione dl progetto si sono protratte per tutto il secondo semestre dell'anno e a fine 2023 è stata ottenuta da ATV la proroga della gestione del TPL veronese sino al 31 dicembre 2026. Durante il corso del 2024 sono stati avviati i primi incontri per la documentazione in preparazione alla prossima gara del TPL che dovrà essere espletata dopo la chiusura del periodo di proroga.

Parallelamente sarà necessario anche provvedere, dopo il primo anno di attuazione del Piano Economico Finanziario, di un monitoraggio dei risultati e una apertura di dialogo con l'Ente di Governo per una revisione dello stesso PEF.

11.3 INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 295 del 17 dicembre 2024, è stata pubblicata la legge 16 dicembre 2024, n.193 recante "Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023". Tale provvedimento introduce disposizioni in materia di riordino delle concessioni autostradali, di semplificazione e razionalizzazione delle procedure amministrative relative all'approvazione e alla revisione dei piani economico-finanziari e di specificazione dei criteri di risoluzione dei contratti di concessione.

Parte della normativa trova applicazione solo nei confronti delle concessioni future, mentre, per quanto riguarda le concessioni in essere, sono presenti apposite norme contenute nell'articolo 14. A tale riguardo si segnala:

- la tempistica relativa alla predisposizione e perfezionamento delle proposte di aggiornamento del piano economico finanziario;
- l'istruttoria, in sede di aggiornamento dei piani economico finanziari, a carico dell'Ente concedente, sull'ammontare degli investimenti da realizzare da parte dei concessionari;
- le eventuali prescrizioni formulate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti in occasione del rilascio del parere, dovranno essere considerate vincolanti;
- il riconoscimento, nelle more degli aggiornamenti convenzionali, dell'adeguamento tariffario corrispondente all'indice di inflazione rilevato per il relativo anno, fatti salvi eventuali adeguamenti in eccesso o in difetto rispetto ai tali incrementi tariffari in sede di successivo aggiornamento dei piani economico finanziari.

In relazione ai provvedimenti emanati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti nell'esercizio in esame, oltre alla delibera n. 124/2024, relativa alla fissazione del tasso di remunerazione del capitale investito da adottare per l'aggiornamento dei piani economico finanziari, si segnala:

- l'8 febbraio 2024, l'Autorità ha emanato la delibera n. 15/2024 riferita a tematiche di chiarimento e precisazione nell'ambito: i) dell'applicazione del meccanismo di poste figurative, ossia la componente tariffaria usata per assicurare una evoluzione graduale nel tempo della tariffa e ii) dell'adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti;
- l'8 marzo 2024, l'Autorità ha avviato, con la delibera n. 29/2024, un'indagine conoscitiva attraverso la richiesta di informazioni a tutte le società concessionarie autostradali riguardanti: i) l'effettiva vita utile degli asset reversibili realizzati, in corso di realizzazione o da realizzare, ricondotti in categorie omogenee, indipendentemente dalla scadenza della concessione e dalla metodologia di ammortamento utilizzata; ii) le componenti del costo del debito e relativa valorizzazione. Il 22 marzo u.s., entro la scadenza fissata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, MISE ha provveduto all'invio delle informazioni richieste. L'Autorità, con delibera n. 56/2024 dell'8 maggio 2024 ha deliberato la chiusura dell'indagine conoscitiva;
- il 15 maggio 2024, l'Autorità ha avviato, con la delibera n. 62/2024, un procedimento relativo all'Aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'art. 37, comma 2, lett. g), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214". Il procedimento dovrebbe chiudersi entro il 31 maggio 2025;
- il 26 settembre 2024, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha pubblicato la delibera n. 132/2024, avente ad oggetto "Procedimento avviato con delibera n. 16/2023. Approvazione delle misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali". La pronuncia risulta a seguito di una fase di consultazione avviata con la delibera n.130/2023, e introduce una serie di diritti/informazioni che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali. La delibera prevede inoltre forme di indennizzi, di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali.

11.4 ENERGIA

Il DL *Agricoltura* (63/2024) pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* il 15 maggio 2024, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 2024, n.101, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 13 luglio 2024 contiene disposizioni in materia di agricoltura e imprese di interesse strategico ed introduce con l'articolo 5 delle modifiche all'articolo 20 del D. Lgs n. 199/2021 volte a limitare l'uso del suolo agricolo per impianti fotovoltaici con moduli a terra consentendone l'installazione solo in talune aree, già definite idonee *ex lege*. Durante l'esame parlamentare, è stato inoltre introdotto l'art.5-bis che prevede, l'estensione della definizione di biometano autoconsumato del D.M. 224/2023 relativo alle Garanzie di Origine (GO) anche a quello autoconsumato a distanza, ai fini del calcolo della tariffa incentivante per gli impianti interessati.

Il DL *Ambiente* (153/2024) convertito, con modificazioni, dalla legge 13 dicembre 2024, n. 191, provvedimento apporta modifiche alla parte II del Testo Unico Ambientale (D. Lgs. 152/2006), introduce criteri di priorità per le richieste di VIA di competenza statale, con attribuzione di un massimo di 3/5 delle trattazioni. Vengono individuati i progetti prioritari in attesa dell'individuazione da parte del MASE delle tipologie prioritarie, tra cui idrogeno verde, rifacimenti, potenziamenti e ricostruzioni di impianti eolici e solari, nuovi impianti FV ed eolici oltre determinate capacità, e progetti di nuovi impianti di pompaggio idroelettrico o concernenti le derivazioni per uso idroelettrico fino a 10 MW.

Il provvedimento D. Lgs. *Riordino FER* (190/2024) mira a promuovere la diffusione degli impianti da fonti di energia rinnovabile attraverso la razionalizzazione, il riordino e la semplificazione delle procedure autorizzative relative alla costruzione, all'esercizio e agli interventi di modifica, potenziamento e rifacimento degli impianti stessi, nonché alle opere connesse e alle infrastrutture indispensabili. Regioni ed enti locali sono tenuti ad adeguarsi ai principi del decreto entro 180 giorni dall'entrata in vigore. Il Decreto interviene riformando la normativa in vigore e distinguendo tre regimi autorizzativi (Attività libera, Procedura Abilitativa Semplificata - PAS - e Autorizzazione Unica - AU), per cui vengono individuate le casistiche di applicazione. Infine, vengono abrogate le disposizioni previgenti elencate nell'Allegato D del provvedimento, consentendo l'applicazione della nuova disciplina anche alle procedure in corso, a discrezione del proponente.

Decreto cd. Aree Idonee (del 21 giugno 2024 del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica), reca la disciplina per l'individuazione di superfici e aree idonee per l'installazione di impianti a fonti rinnovabili, individuando la ripartizione tra le Regioni e le Province autonome dell'obiettivo nazionale al 2030 di potenza aggiuntiva pari a 80 GW e stabilendo principi e criteri omogenei per l'individuazione da parte degli stessi delle aree idonee e non idonee all'installazione di impianti FER funzionali al raggiungimento di tale obiettivo. In particolare, vengono individuate 4 tipologie di aree: superfici e aree idonee; superfici e aree non idonee; superfici e aree ordinarie; aree in cui è vietata l'installazione di impianti fotovoltaici con moduli a terra come previsto dal decreto-legge 63/2024.

Decreto c.d. Energy Release (n.268 del 23 luglio 2024 del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica), definisce un meccanismo per la realizzazione di nuova capacità di generazione di energia elettrica da fonti rinnovabili da parte di clienti finali energivori, attraverso lo svolgimento di una o più procedure per l'anticipazione di energia elettrica nella disponibilità del GSE e la successiva restituzione

Decreto cd. FER 2 (del 19 giugno 2024 del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica), istituisce un meccanismo di incentivazione dedicato agli impianti a fonti rinnovabili innovativi o caratterizzati da costi di esercizio elevati, in particolare solare termodinamico, geotermoelettrico a emissioni nulle, fotovoltaici galleggianti, eolico offshore, determinate tipologie di impianti a biomassa o biogas e impianti per la produzione di energia mareomotrice, del moto ondoso e altre forme di energia marina. L'accesso agli incentivi sarà legato alla partecipazione a procedure pubbliche competitive per tipologia di impianto (con contingenti dedicati) per il quinquennio 2024-2028.

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 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 e le sue controllate risultano essere esposte sia in relazione al contesto esterno di riferimento sia alle specifiche caratteristiche tecnico operative del settore in cui opera il Gruppo. 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 al fine di garantire il successo sostenibile del Gruppo. A tal fine il Gruppo si è dotato di un modello di gestione del rischio, basato sulla norma UNI ISO 31000:2018, 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 Manager* di FNM S.p.A., i *Risk 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 rischi così individuati 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 S.p.A., in coordinamento con le società del Gruppo, sono definiti valori-soglia di rischio, parametrati e proporzionati all'attività e alle dimensioni delle società, il cui superamento non è ritenuto compatibile con il *risk appetite* stabilito dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo. Gli scenari di rischio così identificati si qualificano come "prioritari" (definiti anche come "top" e "rilevanti"), a fronte dei quali il *management* del Gruppo dispone piani di mitigazione per ricondurre i valori di rischio entro limiti coerenti ai valori-soglia identificati.

Nel corso del 2024 è stata inoltre aggiornata l'attività di *Risk Assessment* annuale dei rischi aziendali ed approvato il piano di *Risk Assessment* 2024 in data 1 agosto 2024 da parte di Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A.. L'attività è conclusa con presentazione al Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A. in data 24 marzo 2025.

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 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. Nel corso del precedente esercizio sono comunque state regolarizzate diverse posizioni.

Specificatamente, con riferimento al trasporto ferroviario, Regione Lombardia e Trenord hanno sottoscritto in data 23 novembre 2023 il nuovo Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, per il periodo dal 1° dicembre 2023 - 30 novembre 2033.

Con riferimento al trasporto su gomma e, conseguentemente, alle attività di TPL del Gruppo tramite FNM Autoservizi S.p.A. e ASF Autolinee S.r.l., pur nell'incertezza derivante dalla gestione in proroga delle concessioni per le province di Brescia e Varese, rispettivamente al 31 dicembre 2025 e al 31 dicembre 2025, 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 2025 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, che nel mese di dicembre 2023 ha però ottenuto una proroga di tre anni fino al 31 dicembre 2026.

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 6.1.2 "Infrastruttura ferroviaria".

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 e non sostituibile 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 15 "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 Mobilità e Servizi e Autostrade 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. Infine, il Gruppo ha implementato una pervasiva attività di formazione di tutto il personale esposto a tale rischio, come illustrato nella Dichiarazione di Sostenibilità, ESRS G1.

Rischio dei cambiamenti climatici

A oggi la valutazione dell'impatto dei business della Società e del Gruppo sui cambiamenti climatici è di importanza prioritaria, come emerge anche Dichiarazione di Sostenibilità, paragrafo 18.1.

Il Gruppo FNM opera in un contesto istituzionale e altamente regolamentato che, se da un lato favorisce l'allineamento agli obiettivi pubblici di sostenibilità e sviluppo territoriale, dall'altro influenza in modo significativo la definizione e l'attuazione delle strategie aziendali. Le decisioni strategiche devono pertanto integrarsi con le politiche pubbliche e il quadro normativo vigente. Nel quadro del Piano Strategico 2024-2029, FNM mira a consolidare il proprio ruolo di soggetto abilitante alla transizione energetica e alla mobilità sostenibile, in linea con gli obiettivi degli Accordi di Parigi e con il Regolamento Delegato (UE) 2020/1818.

In questo contesto, il Gruppo è impegnato nella definizione di un percorso strutturato per la mitigazione dei cambiamenti climatici e per il supporto agli obiettivi europei relativi al contenimento del riscaldamento globale entro il 2050. Gli obiettivi delineati nel Piano Strategico 2024-2029 riflettono l'impegno del Gruppo verso la sostenibilità ambientale, la decarbonizzazione del sistema dei trasporti e la riduzione delle emissioni di gas serra, attraverso una strategia che abbraccia l'intero perimetro operativo. Gli effetti economici del perseguimento di tali obiettivi, inclusi nel piano strategico 2024-2029 e quindi nei piani delle singole società controllate, sono stati considerati nelle stime del bilancio separato e consolidato che si basano sulle proiezioni dei risultati economico-finanziari delle società controllate. Sebbene non abbia ancora formalmente adottato un piano di transizione, il Gruppo sta conducendo analisi per allineare i propri obiettivi climatici agli scenari internazionali, come il "Net Zero Emissions by 2050" dell'*International Energy Agency* (IEA) e ha incluso nel Piano Strategico 2024-2029 elementi chiave che costituiranno la base per la sua futura formalizzazione, prevista entro il 2026.

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, che aggravata dalle gravi incertezze legate al conflitto tra Russia e Ucraina scoppiato il 24 febbraio 2022 e alle sanzioni economiche imposte, si è poi stabilizzata nel 2024; cionondimeno la così detta guerra dei dazi potrebbe comportare una recrudescenza di tale rischio.

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. Infine, per Nordcom si rileva un possibile incremento dei prezzi per l'acquisto di tecnologie informatiche siano esse *hardware* o *software*.

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 segmenti, 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 a copertura degli esercizi 2021 e 2022, l'applicazione, anche in deroga alle specifiche clausole contrattuali, di prezziari aggiornati per tutti i lavori contabilizzati nell'esercizio 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, successivamente prorogato al 2024. Per il 2025 il Governo ha stanziato 100 milioni di Euro aggiuntivi sul fondo ma non ha ancora formalmente prorogato la misura.

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 dal 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. Dopo l'incremento dei tassi registrati nel 2023, da giugno 2024 la BCE ha progressivamente ridotto i tassi di interessi, annunciando nel mese di marzo 2025 la sesta riduzione consecutiva. Il tasso sui depositi passa dal 2,75% al 2,5%. Il tasso sulle operazioni di rifinanziamento principali cala dal 2,9% al 2,65% e quello sui prestiti marginali da 3,15% a 2,90%.

Il Gruppo FNM è al momento 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, il debito lordo del Gruppo al 31 dicembre 2024 è rappresentato per il 79% da finanziamenti a tasso fisso. Il restante 21% 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 100 bps dei tassi di interesse, rappresenta una variazione netta in aumento o diminuzione dell'incidenza degli oneri finanziari sul risultato netto di 0,7 milioni di Euro, al netto dell'effetto fiscale. Il rifinanziamento del prestito obbligazionario in scadenza, contratto a condizioni particolarmente vantaggiose, determinerà l'allineamento del costo delle nuove fonti di finanziamento alle attuali condizioni di mercato.

Il costo medio del debito per il Gruppo per il 2024 è pari al 2,24%.

Rischi di Compliance

Il rischio ex D. Lgs. 231/2001 è che la Società (e il Gruppo) possa incorrere in sanzioni connesse alla disciplina della responsabilità degli enti per la commissione dei reati ex D. Lgs. 231/2001.

La Società da sempre attenta alla necessità di garantire condizioni di trasparenza e correttezza nella conduzione delle attività aziendali, anche a tutela della propria immagine e reputazione, ha ritenuto opportuno adottare un Modello di Organizzazione, Controllo e Gestione ai sensi del D. Lgs. 231/2001 ("Modello '231"), da ultimo aggiornato il 16 settembre 2021, integrandolo con riferimento alle modifiche organizzative e alle nuove fattispecie di reato presupposto della responsabilità amministrativa degli enti la cui introduzione da parte del legislatore è avvenuta successivamente alla data di adozione del modello stesso, verificandone la coerenza rispetto alla realtà aziendale. Alla data della presente relazione è in corso una significativa attività di *risk assessment* e *gap analysis* di Gruppo finalizzata ad una revisione complessiva e aggiornamento del Modello '231 della Società e delle sue controllate.

Inoltre, il Gruppo FNM ha mantenuto la certificazione UNI ISO 37001:2016 "*Anti bribery management system*" avendo superato positivamente l'audit dell'ente di certificazione IMQ in data 15 aprile 2024. Nel perimetro della certificazione rientrano, oltre a FNM, le società, FNM Autoservizi S.p.A., NORD_ING S.r.l., E-Vai S.r.l., Nord Energia S.p.A., NordCom S.p.A., Malpensa Intermodale S.r.l., Malpensa Distripark S.r.l. e ATV – Azienda Trasporti Verona S.r.l.. FERROVIENORD S.p.A. ha ottenuto la conferma della certificazione UNI ISO 37001:2016 "*Anti bribery management system*" del proprio sistema di gestione avendo superato positivamente l'audit di sorveglianza dell'ente IMQ in data 05 dicembre 2024. Da ultima la società controllata Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A., nel febbraio 2024 ha conseguito una sua autonoma certificazione UNI ISO 37001:2016 "*Anti bribery management system*".

La certificazione attesta l'adozione da parte delle società del Gruppo FNM di standard di gestione dei processi e delle attività aziendali, regolati da procedure in linea con le *best practice* nazionali ed internazionali, volte a promuovere e favorire una cultura di integrità e trasparenza e a contrastare fenomeni di corruzione, sia attiva che passiva.

Si rileva inoltre un contesto normativo in forte mutamento ed evoluzione in ambito di cyber sicurezza, ciò si riflette in particolare nel recepimento con D. Lgs. 138/2024 in data 1° ottobre 2024 della Direttiva (UE) 2555/2022, nota come "NIS 2" (*Network and Information Security*).

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

12.2 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. In particolare si rileva un incremento degli eventi di furto di tecnologie critiche nel corso del 2024, per tale rischio la società ha adottato misure innovative al fine di mitigare la probabilità di accadimento, come la sostituzione di componentistica alternativa, la messa in sicurezza dei punti di accesso e l'introduzione di un piano di potenziamento dei sistemi di videosorveglianza.

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.

12.3 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 dei settori, non presenta particolari aree di rischio, in quanto risulta un servizio regolato da norme estremamente stringenti relative alla sicurezza delle stazioni e della rete e da una programmazione puntuale degli interventi finanziati concertata con il Concedente.

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

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, ad atti di vandalismo e ad atti terroristici, 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 2024 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.

Rischio di riduzione delle risorse erogate da Regione Lombardia per l'attuazione degli investimenti previsti da Contratto di Programma

Nel 2024 è stata sostanzialmente completata la fase di progettazione delle numerose e rilevanti iniziative finanziate negli anni 2020 e 2021. Il mutato scenario macroeconomico e le regole delle misure statali (cd. «Decreto Aiuti») hanno comportato:

- un incremento dei costi di realizzazione delle opere, in alcuni casi anche del 70%;
- la difficoltà nella gestione degli appalti attualmente in essere, visto che il «Decreto Aiuti» va ad erodere – in prima battuta – le somme a disposizione per eventuali imprevisti in fase di lavori;
- una conseguente incertezza sulle modalità di compensazione dell'incremento prezzi dal 2025 in poi (la misura «Decreto Aiuti» è, al momento, confermata solo fino al 2024, per il 2025 il Governo ha stanziato 100 milioni di Euro aggiuntivi sul fondo ma non ha ancora formalmente prorogato la misura).

Le fitte interlocuzioni con Regione Lombardia, avviate ad aprile 2023 e concluse con l'aggiornamento del Contratto di Programma del 14 ottobre 2024, hanno sostanzialmente garantito le risorse per gli interventi più urgenti, con particolare riferimento alla sicurezza dell'esercizio (rinnovo armamento e opere di mitigazione del rischio da dissesto idro-geologico).

Nel corso del 2025 è previsto un ulteriore aggiornamento del Contratto di Programma per definire le modalità di utilizzo di ulteriori 41 milioni di Euro recentemente individuati da Regione Lombardia nell'ambito di una legge regionale. Sono tuttora in corso interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per verificare la disponibilità di finanziamenti nazionali nel breve e medio periodo. Al momento, però, non sono stati comunicati finanziamenti aggiuntivi.

Il combinato disposto di incremento dei fabbisogni necessari e di contrazione delle risorse disponibili ha reso quindi necessaria la definizione con Regione Lombardia di un piano operativo per l'attuazione del Contratto di Programma che sarà recepito in sede di aggiornamento del Contratto di Programma.

FERROVIENORD ha inoltre adottato alcune misure per mitigare i rischi quali:

- monitoraggio prezzi: acquisto di servizi di previsione del mercato delle materie prime per monitorare in modo strutturato le dinamiche dei prezzi e dei listini;
- DL Aiuti: il DL Aiuti interviene a copertura delle variazioni di tariffa tra la data del bando e i SAL contrattuali;
- fondo rischi materie prime iscritto in bilancio alla data del 31 dicembre 2024.

Sussiste poi un ulteriore rischio legato alla possibile perdita di finanziamenti legati al rispetto di *milestone* e scadenze.

Le commesse attualmente in corso con questi vincoli sono:

- Collegamento ferroviario della stazione di Malpensa T2 con la linea RFI del Sempione per la quota relativa al finanziamento dell'UE (63,4 milioni di Euro) che prevede un vincolo sull'attivazione entro

il 31 dicembre 2025; allo stato attuale, visti gli avanzamenti di cantiere, i cronoprogrammi concordati e le interlocuzioni con Ansisa, non si ravvisano profili di rischio tali da giustificare l'inserimento di specifiche poste in bilancio;

- Riqualificazione stazioni in ambito Città Metropolitana di Milano a valere su Fondi PNRR del Comune di Milano con vincolo sull'avanzamento lavori al 30% entro il 30 settembre 2024 e conclusione lavori entro il 30 giugno 2026:
 - Stazione di Milano Bovisa (6,0 milioni di Euro);
 - Stazione di Milano Domodossola (2,0 milioni di Euro);

Allo stato attuale risultano conclusi i lavori di Milano Domodossola e in corso i lavori di Milano Bovisa; pertanto, non si ravvisano profili di rischio tali da giustificare l'inserimento di specifiche poste in bilancio.

- ACCM Ramo Milano a valere sul Piano Nazionale per gli investimenti Complementari (PNC) con vincolo su conclusione lavori entro il 30 giugno 2026:
 - ACCM Busto Arsizio (20,6 milioni di Euro);
 - ACCM Laveno (18,0 milioni di Euro);
 - ACCM Asso (20,7 milioni di Euro)

Allo stato attuale, visti gli avanzamenti di cantiere e i cronoprogrammi concordati, non si ravvisano profili di rischio tali da giustificare l'inserimento di specifiche poste in bilancio.

- Impianti di produzione e distribuzione relativi al progetto H2IseO (97,0 milioni di Euro) a valere su fondi PNRR con vincolo sull'avanzamento lavori al 50% entro il 31 dicembre 2025 e conclusione lavori entro il 30 giugno 2026; allo stato attuale, considerando la rimodulazione degli impianti oggetto di finanziamento PNRR, l'attivazione dell'impianto di Rovato, l'avvio lavori negli impianti di Iseo ed Edolo e i cronoprogrammi di riferimento, non si ravvisano profili di rischio tali da giustificare l'inserimento di specifiche poste in bilancio.

Su questo punto, è stato previsto un attento monitoraggio delle commesse per poter intraprendere, qualora necessario, azioni di rimedio in tempi rapidi.

12.4 RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO MOBILITA' E SERVIZI

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.

Rischio mercato del lavoro

Si rileva per il settore il rischio endemico relativo alla difficoltà di reperire sul mercato personale viaggiante o specializzato nel campo del TPL gomma (es. meccanici). Tale scenario è mitigato dall'attivazione di specifiche azioni volte facilitare l'ingresso in azienda di talenti, come ad esempio il percorso dell'*academy* che consta in uno stage di 6 mesi, retribuito e finalizzato al conseguimento della patente D-E e CQC – con costi totalmente a carico dell'azienda – che prevede, oltre all'assunzione a tempo indeterminato, un premio di ingresso.

12.5 RISCHI TIPICI DEL SETTORE ENERGIA

Rischi connessi alle tempistiche e ai costi per l'esecuzione dei progetti

Viridis è esposta a rischi derivanti da possibili ritardi nelle tempistiche di approvvigionamento delle componenti degli impianti e nell'esecuzione dei progetti, coerenti con le esigenze di mantenimento di standard tecnologici adeguati per garantire la competitività sul mercato. Le difficoltà di approvvigionamento possono essere legate a motivi geopolitici, di accessibilità ai mercati, alla crescente domanda globale per la costruzione di impianti rinnovabili, all'aumento del costo delle materie prime e all'inflazione. Questi fattori possono determinare anche un incremento dei costi di approvvigionamento. L'incremento degli investimenti e il ritardo nell'avvio dell'operatività degli impianti, causato dalla dilazione delle tempistiche preventivate, potrebbero determinare mancati ricavi.

Rischi connessi all'iter autorizzativo degli impianti

Viridis, nella fase di studio tecnico e di espletamento delle procedure amministrative per ottenere le autorizzazioni necessarie alla realizzazione di parchi di energia rinnovabile, è esposta al rischio di non ottenere le autorizzazioni o di subire ritardi a causa di lungaggini burocratiche e/o di eventuali impugnazioni promosse da terzi avverso le autorizzazioni.

Rischi connessi alla concorrenza del mercato

Il mercato delle energie rinnovabili è in forte espansione e caratterizzato da barriere all'entrata relativamente basse. Viridis è esposta al rischio che nuovi concorrenti possano entrare nel mercato, rendendo meno reperibili aree idonee alla costruzione di impianti e limitando la possibilità di negoziare contratti diretti di fornitura, come i *Power Purchase Agreements* (PPA), e di vendere sul mercato la produzione a prezzi adeguati a garantire i margini previsti.

Rischi connessi alla gestione degli impianti

Viridis è esposta al rischio di non riuscire a garantire il mantenimento delle performance attese degli impianti a causa di difficoltà nelle attività di manutenzione o di eventi meteorologici estremi che possano impattare la produttività. L'incremento dei costi di manutenzione o le difficoltà di reperire servizi di manutenzione potrebbero determinare un aggravio degli oneri a carico del gruppo e una dilazione negli interventi di manutenzione, con ripercussioni sugli standard operativi degli impianti.

Disponibilità delle risorse rinnovabili

Viridis potrebbe incorrere in danni economici derivanti dalla volatilità dei volumi di generazione di energia elettrica, con particolare riferimento alla produzione rinnovabile e alla disponibilità delle risorse naturali, quali vento e sole. Condizioni climatiche non allineate alle previsioni e minore irraggiamento solare, minore ventosità potrebbero incidere negativamente sulla produttività degli impianti.

Rischi di mercato e Commodity

Viridis è esposta alle fluttuazioni delle *commodity* che possono produrre variazioni avverse nei risultati economici (rischio prezzo). Nell'esercizio della sua attività, Viridis è esposta principalmente all'oscillazione dei prezzi dell'energia elettrica per tutti gli impianti di produzione per i quali è prevista la vendita dell'energia sul mercato.

Viridis è inoltre esposta al rischio del possibile peggioramento delle condizioni economiche italiane e globali e delle oscillazioni del prezzo dell'energia da esse derivanti, con una conseguente possibile

contrazione della domanda dell'energia (rischio volume). L'eccesso di offerta rispetto alla domanda o rispetto alla capacità di accesso alla rete di distribuzione può determinare fluttuazioni nel prezzo di vendita dell'energia, con impatti sui ricavi e sulla generazione di flussi di cassa.

Rischi connessi alla normativa e alla regolamentazione del settore di attività

Viridis opera in un settore in continua evoluzione e altamente regolamentato, soprattutto per quanto riguarda le attività oggetto di incentivazione. L'attività di Viridis è condizionata da normative che incidono sullo sviluppo degli impianti (ottenimento dei permessi di costruzione e ulteriori autorizzazioni amministrative), sulla messa in esercizio degli impianti, sulla tutela dell'ambiente (normativa relativa al paesaggio e all'inquinamento acustico) e sui prezzi di vendita dell'energia elettrica.

Rischi connessi a modifiche delle politiche di incentivazione alla produzione di energie rinnovabili

La redditività della produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili dipende significativamente dalle politiche nazionali e internazionali di incentivazione. Sebbene le politiche di incentivazione siano state applicate in maniera continuativa negli ultimi anni, alcune di esse hanno una durata determinata e potrebbero esaurirsi nei prossimi anni. Non è possibile garantire che tali politiche continueranno in futuro e che gli impianti di Viridis potranno beneficiare delle incentivazioni attualmente in essere.

12.6 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 dell'attività di 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, comunque, prosegue nel percorso di continuo efficientamento dei propri processi produttivi, così come tra l'altro previsto nei meccanismi operativi del nuovo Contratto di Servizio.

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 2024 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"), l'adozione di modalità di emissione dei biglietti in grado di contrastare tale fenomeno (es. implementazione STIBM e SBME, introduzione di nuove emettitrici automatiche) e introducendo la validità giornaliera del biglietto.

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 dei cambiamenti nelle abitudini dei viaggiatori connessi, in particolare, agli effetti della regolarizzazione di politiche di *smartworking*.

Trenord ha proseguito nel corso del 2024 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.

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 2024 non si sono riscontrati alcuni ritardi nel piano di consegna dei nuovi rotabili.

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

12.7 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.

12.8 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 2023.

13.1 FERROVIENORD

Con riferimento allo stato del contenzioso attivo con il fornitore Cogel S.p.A. in liquidazione, di cui si era data menzione nella relazione sulla gestione al bilancio chiuso al 31 dicembre 2022, si segnala che è proseguita l'azione di tutela degli interessi della controllata monitorando la situazione liquidatoria della controparte. Il contenzioso è stato deciso in terzo grado con la sentenza della Corte di Cassazione n. 17453/2021, ma prosegue parzialmente in riassunzione avanti la Corte d'Appello di Milano.

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

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

La sentenza della Corte d'Appello è stata impugnata avanti la Corte di Cassazione da parte di Generali Italia S.p.A. che ha chiesto la condanna di FERROVIENORD in solido con Cogel o in via esclusiva alla restituzione dell'importo di Euro 680.406,91 oltre interessi e rivalutazione (pari all'importo già versato a FERROVIENORD a titolo di garanzia fideiussoria). Successivamente, anche Cogel ha impugnato la stessa sentenza chiedendo nei confronti di FERROVIENORD il riconoscimento degli interessi moratori ai sensi del D. Lgs. 231/2002 per un importo di Euro 963.368,99 (in aggiunta agli interessi legali già riconosciuti in secondo grado a suo favore). FERROVIENORD ha resistito in giudizio e a sua volta ha impugnato la sentenza di secondo grado, tra l'altro, nella parte in cui ha respinto la domanda di risarcimento del danno quantificato in Euro 3.332.154,54. In data 17 giugno 2021 è stata emessa la sentenza n.17453/2021 con la quale la Corte di Cassazione: i) ha respinto la domanda di Generali Italia S.p.A. volta ad ottenere la condanna di Ferrovienord al pagamento di Euro 680.406,91; ii) ha respinto il ricorso incidentale di Cogel volto ad ottenere la condanna di FERROVIENORD al pagamento di Euro 963.638,99; iii) ha accolto il secondo motivo del ricorso incidentale di FERROVIENORD (relativo al danno subito per il maggiore importo corrisposto al nuovo appaltatore per i lavori della Saronno-Seregno; iv) ha rinviato alla Corte di Appello di Milano per la prosecuzione del giudizio tra FERROVIENORD e Cogel per il danno di cui al precedente punto e per le spese legali; v) ha condannato Generali Italia S.p.A. al pagamento delle spese di lite in favore di FERROVIENORD quantificate in Euro 11.200,00 oltre accessori di legge. Per la quantificazione del danno subito da FERROVIENORD per il maggiore importo corrisposto al nuovo appaltatore per i lavori della Saronno-Seregno (cfr. precedente iii), la causa è stata riassunta da

FERROVIENORD avanti la Corte d'Appello di Milano. In data 10 gennaio 2024 è stata emessa la sentenza n. 463/2024 con la quale la Corte d'Appello di Milano ha condannato Cogel a pagare in favore di FERROVIENORD la somma di Euro 3.332.154,54, oltre rivalutazione ed interessi, a titolo di danno, nonché a pagare le spese legali quantificate in Euro 44.000,00 oltre accessori di legge per onorari ed Euro 2.529,00 per anticipazione. I termini per il ricorso in cassazione sono spirati, e di conseguenza, la sentenza è passata in giudicato.

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 La Lucentissima, fermo il beneficio di preventiva escussione nei confronti de La 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.

FERROVIENORD non si è insinuata nel fallimento de La Lucentissima in quanto la massa fallimentare non è capiente. I due procedimenti ancora in corso si sono conclusi in modo analogo agli altri con le sentenze n. 286/2023 e 287/2023 rese dal Tribunale di Milano in data 17.10.2023, dichiarando l'obbligo contributivo di FERROVIENORD e condannando la stessa a versare all'INPS a titolo di contributi e a pagare in favore dei ricorrenti le spese di lite, oltre spese generali e accessori di legge.

Sebbene i procedimenti si siano conclusi, si ritiene opportuno continuare a vincolare la somma già indicata nel bilancio precedente (con riferimento a tutti i procedimenti instaurati compresi quelli conclusi) almeno fino a quando risulti che l'INPS abbia recuperato il proprio credito dal Fallimento La Lucentissima, in quanto, essendo FERROVIENORD obbligata in solido, se l'INPS non recupererà l'intero credito dal Fallimento potrà rivalersi su FERROVIENORD.

Impugnazione Elenco ISTAT

In data 5 dicembre 2023 FERROVIENORD ha impugnato, avanti la Corte dei Conti, l'Elenco ISTAT, pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 242 del 30.09.2020, nella parte relativa all'inclusione della stessa tra le pubbliche amministrazioni.

Il procedimento è stato rimesso avanti la Corte di Giustizia dell'Unione Europea per la questione preliminare e pregiudiziale inerente un possibile conflitto tra normativa interna all'ordinamento italiano (l'art. 23 *quater* del D.L. 28 ottobre 2020, n. 137, convertito in legge con L. 18 dicembre 2020 n. 176) e normativa europea (Regolamenti n. 473/2013 e n. 549/2013, la direttiva 2011/85, SEC 2010). Nelle more della pronuncia della Corte di Giustizia Europea, la Corte dei Conti, con ordinanza del 7 aprile 2021, accogliendo l'istanza cautelare formulata da FERROVIENORD, ha sospeso gli effetti dell'inclusione della stessa nell'Elenco ISTAT per l'anno 2021.

Con sentenza depositata in data 13 luglio 2023, la Corte di Giustizia Europea ha escluso la sussistenza di un conflitto tra la normativa italiana, che individua la competenza del giudice contabile a statuire sulla fondatezza dell'iscrizione di un ente nell'Elenco ISTAT, e la normativa europea, purché rispettati i principi di quest'ultima, ritenendo la questione di esclusiva rilevanza nazionale.

La causa è stata quindi riassunta avanti la Corte dei Conti, che ha fissato l'udienza di discussione per il 6 dicembre 2023, nella quale l'Avvocatura dello Stato ha chiesto un rinvio di udienza per poter esaminare i motivi aggiunti degli altri Elenchi con riferimento al ricorso notificato da FERROVIENORD il 5 dicembre 2023. Con tale ulteriore ricorso, infatti, FERROVIENORD ha instaurato un nuovo procedimento avanti la Corte dei Conti (RG 817/SR/RIS) avente ad oggetto l'impugnazione dell'Elenco ISTAT pubblicato nella Gazzetta ufficiale n. 225 del 26 settembre 2023 nella parte relativa all'inclusione della stessa tra le pubbliche amministrazioni. All'udienza del 6 dicembre 2023, la Corte dei Conti, accogliendo la suddetta richiesta dell'Avvocatura dello Stato, ha rinviato la causa all'udienza del 20 marzo 2024.

All'udienza del 20 marzo 2024 la Corte dei Conti ha riunito il giudizio RG 817/SR/RIS con quello già pendente RG 719/SR/RIS e, accogliendo l'istanza cautelare formulata da FERROVIENORD, ha sospeso a tutti gli effetti, ivi compresi quelli sui saldi di finanza pubblica, l'iscrizione di FERROVIENORD nell'Elenco ISTAT delle pubbliche amministrazioni per l'anno 2024. La Corte dei Conti inoltre ha sospeso i suddetti giudizi riuniti in attesa della pronuncia della Cassazione su una sentenza (n. 17/2023/RIS) emessa dalla stessa Corte dei Conti in un procedimento instaurato da Autostrade del Brennero S.p.A., fondato su presupposti analoghi ai suddetti giudizi riuniti.

La Corte di Cassazione, Sezioni Unite, con sentenza n. 30220 del 25 novembre 2024, contrariamente ad ogni aspettativa, ha affermato che in tema di impugnazione dell'elenco annuale ISTAT delle pubbliche amministrazioni predisposto ai sensi del SEC 2010, l'art. 23-quater D.L. n. 137/2020, nel delimitare la giurisdizione delle Sezioni Riunite della Corte dei Conti alla sola applicazione della disciplina nazionale sul contenimento della spesa pubblica, non ha determinato un vuoto di tutela o il mancato rispetto dell'effetto utile della disciplina dell'Unione Europea, restando attribuita la giurisdizione, per ogni ulteriore ambito, al Giudice Amministrativo.

Secondo la Cassazione, quindi, la sottrazione della tutela di annullamento al Giudice Contabile comporta il "riespandersi" della giurisdizione generale di legittimità del Giudice Amministrativo. In tale ottica (e per giustificare tale prospettiva) la Corte di Cassazione ha riconosciuto la natura di provvedimento amministrativo dell'Elenco ISTAT, che tuttavia era stata pacificamente negata, più recentemente, in ragione della natura di semplice "ricognizione" dell'attività di ISTAT.

Sulla base del ragionamento seguito dalla Corte di Cassazione i soggetti che ritengono di essere stati impropriamente inseriti nell'Elenco ISTAT potrebbero scegliere tra adire la Corte dei Conti per ottenere la sola esclusione delle disposizioni sul contenimento della spesa, ovvero adire il Giudice Amministrativo al fine di ottenere l'annullamento dell'Elenco ISTAT, ovvero ancora adirli entrambi.

Pertanto, in via maggiormente prudentiale e tutelante, in data 24 gennaio 2025 FERROVIENORD ha impugnato gli Elenchi ISTAT relativi alle annualità 2021, 2022, 2023 e 2024 anche avanti il TAR per il Lazio, chiedendone l'annullamento e contemporaneamente ha provveduto a riassumere i giudizi pendenti avanti la Corte dei Conti (che aveva dichiarato la sospensione nelle more della pronuncia della Corte di Cassazione). Si attende la fissazione dell'udienza in entrambi i procedimenti.

Accessi e verifiche fiscali

Con riferimento al contenzioso instaurato con l'Agenzia delle Dogane, originato dall'importazione dei convogli Stadler Bussnang AG, in relazione ai quali l'Agenzia delle Dogane ha richiesto l'applicazione dell'IVA, la vicenda si è sviluppata nel corso degli anni ed è ora pendente innanzi alla Suprema Corte di Cassazione. La Commissione Tributaria Regionale della Lombardia, con sentenza n. 1815/7/2021, ha rigettato l'appello dell'Ufficio relativo al recupero dell'imposta, ma ha dichiarato legittima la pretesa sanzionatoria, rideterminandola in € 1.333.076,44.

Avverso tale sentenza, l'Agenzia delle Dogane ha presentato ricorso per Cassazione. FERROVIENORD, da parte sua, ha resistito depositando controricorso e ricorso incidentale il 4 ottobre 2021, contestando i punti della decisione sfavorevoli alla Società.

Nel corso del 2022 e del 2023, sono proseguite le interlocuzioni con l'Avvocato dello Stato incaricato della pratica, che si è mostrato disponibile a valutare eventuali proposte di definizione stragiudiziale della vertenza. Tuttavia, nonostante gli sforzi volti a raggiungere una composizione bonaria, l'Agenzia delle Dogane non ha manifestato interesse concreto alla proposta ricevuta, rendendo inevitabile il proseguimento del contenzioso per garantire la piena tutela degli interessi della Società.

I legali di FERROVIENORD stanno attivamente sollecitando la Corte di Cassazione per la fissazione della data dell'udienza, anche mediante la presentazione di istanze di trattazione.

14 ATTIVITA' IMMOBILIARE

Il Gruppo FNM detiene al 31 dicembre 2024 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.

Nel corso del 2023 sono stati avviati i tavoli di lavoro congiunti tra Regione Lombardia, il Comune di Milano, FNM e FERROVIENORD.

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. A seguito delle ulteriori richieste ricevute nell'esercizio sono intervenute ulteriori proroghe fino al 28 febbraio 2025.

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”, metrolinca), la determinazione di conclusione della Conferenza di Servizi ha previsto la possibilità che il progetto possa essere attuato anche per lotti funzionali.

In data 12 gennaio 2024, è stata aggiudicata la gara per l'affidamento di Accordo Quadro per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori.

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.

Nel mese di marzo 2023, FERROVIENORD e Saronno - Città dei Beni Comuni S.r.l. hanno presentato al comune di Saronno una proposta iniziale di programma integrato di intervento in variante al PGT per gli Ambiti di Trasformazione ATUa1, ATUa3 e ATR1 ("Proposta PII").

Il progetto definitivo è stato approvato da Regione Lombardia con Decreto n. 17612 del 9 novembre 2023 a seguito di conferenza di servizi. E' in corso di sviluppo il progetto esecutivo.

Nel corso del 2024 è stato sviluppato il progetto esecutivo e in data 5 dicembre 2024, a valle dell'approvazione regionale, è stata pubblicata la gara d'appalto.

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.

Il parcheggio di interscambio di Affori ad uso pubblico (di seguito, "Parcheggio") è stato realizzato da FERROVIENORD nell'ambito del "Programma Integrato di Intervento Affori" (di seguito, "PII Affori"), al fine di rispettare gli impegni previsti dalla Convenzione urbanistica del 23 giugno 2010, sottoscritta dal Comune di Milano, FNM S.p.A. e Ferrovienord S.p.A., e dal successivo "Atto ricognitivo e specificativo degli impegni relativi alla Unità di Intervento Nord" del 26/06/2014, sottoscritto da Ferrovienord, FNM, Comune di Milano e GDF SYSTEM S.r.l., per l'attuazione del predetto PII Affori (la convenzione del 23/06/2010 e l'atto ricognitivo del 26 giugno 2014 di seguito, congiuntamente, "Convenzione Urbanistica").

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.

In data 11 settembre 2023, i lavori in carico alla società Paolo Beltrami Costruzioni S.p.A. sono stati completati e collaudati. Il costo finale dei lavori ammonta a Euro 7.594.317 con un incremento di Euro 2.940.926,98 rispetto all'importo contrattuale dato da n. 2 Atti di Sottomissione e di n. 1 Accordo Bonario, oltre alla revisione prezzi.

Nel corso del 2023 sono stati inoltre realizzati: (i) percorsi di esodo provvisori che potranno consentire l'utilizzo del parcheggio anche prima della realizzazione dei lavori sulla piazza sovrastante e destinata ad accogliere il mercato ("Piazza del Mercato"); (ii) gli impianti di accesso e pagamento del parcheggio; (iii) gli impianti di videosorveglianza.

La Direzione Generale di FERROVIENORD, con nota n. 63-2022, ha istituito un gruppo di lavoro con l'obiettivo di programmare e gestire le attività necessarie all'apertura del parcheggio al pubblico, prevista per il primo semestre 2024.

Il Comune di Milano, FNM e GDF hanno attivato un tavolo congiunto per la definizione di tutte le pendenze relative all'attuazione del PII. L'obiettivo del tavolo di lavoro è quello di sottoscrivere un ulteriore atto ricognitivo e specificativo della convenzione urbanistica.

In adempimento agli obblighi convenzionali, FERROVIENORD, per quanto qui interessa:

- a. ha realizzato, a propria cura e spese, il Parcheggio, costituito da un manufatto interrato di due piani e da una soletta superiore impermeabilizzata;
- b. il 1° agosto 2024, Ferrovienord ha consegnato le aree sovrastanti il Parcheggio al Comune di Milano, che contestualmente le ha consegnate a GDF SYSTEM S.r.l., per la realizzazione della c.d. piazza mercato.

Il Parcheggio è stato aperto al pubblico nel mese di giugno 2024, dopo la sottoscrizione con il Comune di Milano della relativa convenzione di gestione.

Il Parcheggio è costituito da due piani interrati per un totale di circa 13.500 mq, dispone di 380 posti auto e 31 posti moto al coperto, ed è ubicato in corrispondenza del nodo di interscambio tra il servizio ferroviario regionale e la linea 3 della Metropolitana di Milano (ingresso e uscita da via Ettore Ciccotti, 5), nonché in prossimità della viabilità urbana ad alto scorrimento in proseguimento della direttrice stradale "Milano-Meda" (Viale Rubicone – via Fermi).

Il Parcheggio è dotato di sistemi di lettura e ricerca targa dei veicoli per velocizzare l'ingresso e l'uscita nonché di sistemi di pagamento *contactless* (in cassa e alle barriere).

Ai fini della sicurezza, il Parcheggio è dotato di oltre 200 telecamere e 7 *help point*, collegati con la centrale operativa di Ferrovienord utilizzabili per la richiesta di soccorso o di assistenza sanitaria.

Presso le casse e le barriere di ingresso e uscita dal Parcheggio sono presenti sistemi di comunicazione, tramite i quali si può parlare con un operatore, in caso di malfunzionamento delle piste di ingresso e d'uscita o del sistema di pagamento alle casse.

La convenzione di gestione prevede, in particolare, che:

- a. il Parcheggio sia aperto 24 ore al giorno, 365 giorni all'anno;
- b. i posti siano destinati in parte alla rotazione con tariffa oraria, in parte a forme di abbonamento sia diurno che notturno;
- c. le tariffe, sia quelle per la sosta a rotazione, sia quelle per gli abbonamenti, siano allineate agli altri parcheggi convenzionati con il Comune di Milano.

Il Parcheggio è stato aperto al pubblico in data 18 giugno 2024 in modalità "pre-esercizio"; durante la prima fase di apertura, ossia fino al 31 agosto 2024, sono infatti stati messi a disposizione al pubblico soltanto ingressi a tariffe orarie per poter monitorare al meglio l'efficienza dell'intero sistema gestionale e poter gestire al meglio eventuali criticità, potendo così eventualmente anche sospendere il servizio in caso di gravi criticità senza creare disagio all'utenza con forme di abbonamento (situazione che non si è mai presentata).

Durante la suddetta prima fase sono state monitorate le manifestazioni di interesse riguardo l'adesione alle tipologie di abbonamenti previsti per usufruire del Parcheggio (abbonamenti annuali h24, mensili h24, mensili diurni e mensili notturni) e contestualmente è stata attivata una prevendita degli abbonamenti con validità a partire dal 1° settembre 2024.

Nel periodo 18 giugno - 31 dicembre 2024 è stato registrato un incremento costante dei volumi di accesso al Parcheggio; gli accessi hanno, infatti, avuto una costante crescita nel corso dei mesi portandosi nel mese di dicembre a 1.495 ingressi registrati (circa 80 accessi giornalieri nei giorni feriali) rispetto ai 268 di luglio (+458%).

Rispetto alle previsioni del PEF, in questi primi mesi:

- a. i tassi di occupazione previsti per gli abbonati sono sostanzialmente allineati;
- b. i tassi di occupazione previsti per la sosta a rotazione sono fortemente ridotti.

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 prossimità 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.

Relativamente alla cosiddetta Fase 0 nel mese di maggio 2023 è stato sottoscritto il contratto per la rimozione dei cumuli, opera propedeutica all'avvio dei lavori di ampliamento del Terminal per i quali è stato rilasciato il permesso di costruire. Lo spostamento dei cumuli è stato ultimato in data 9 agosto 2023.

In data 4 luglio 2023 è stato aperto il bando di gara d'appalto dei lavori di ampliamento del Terminal, conclusosi il 28 luglio con la presentazione di due offerte a seguito della quale è stata fatta aggiudicazione ed i lavori sono stati avviati in data 13 dicembre a fronte del completamento degli adempimenti amministrativi: la durata prevista del cantiere è di 165 giorni.

Per quanto attiene alle Fasi 1 e 2, in data 12 ottobre 2023 è avvenuta la consegna del mandato alla progettazione per il piano attuativo, ossia procedura SUAP.

Nel corso dell'esercizio 2024 Malpensa Distripark ha implementato principalmente tre attività:

- il cantiere per la realizzazione della cosiddetta fase 0, ovvero l'ampliamento del terminal di Sacconago;
- le procedure per l'ottenimento dei titoli urbanistici per lo sviluppo delle fasi 1 e 2 e le relative opere a compensazione, il cosiddetto "Percorso Vita";
- la prosecuzione dell'attività in veste di MTO per lo sviluppo di traffici intermodali da e per il Terminal di Sacconago.

Il cantiere della fase 0 si è regolarmente concluso in data 30 luglio con la consegna da parte delle imprese operanti del 95% del cantiere. Il completamento delle opere è stato rinviato, stante il ritardo da parte di FERROVIENORD nel completamento dei lavori sullo scalo ferroviario, in particolare per quel che riguarda la trazione elettrica.

L'opera si è conclusa nel pieno rispetto della progettazione e dei costi previsti a contratto, fatto salvo alcune varianti legate modifiche di progettazione rese necessarie e a modifiche ed integrazioni impiantistiche richieste per armonizzare i sistemi preesistenti nel terminal di proprietà FERROVIENORD.

A completamento degli interventi eseguiti in fase 0, oggi il terminal di Sacconago ha una superficie complessiva di oltre 90.000 mq, tre binari operativi da oltre 600 m.l., tre binari di appoggio per traffici convenzionali e due binari operativi per interventi manutentivi su materiale rotabile.

L'intero impianto è dotato di illuminazione a LED con un'area di stoccaggio di oltre 22.000 mq, dove è possibile svolgere attività ancillari all'intermodalità, quali manutenzioni, riparazioni ed anche verifiche doganali.

Per quanto riguarda lo sviluppo immobiliare, si segnala che nell'agosto 2024 Regione Lombardia ha emanato una nuova normativa relativa allo sviluppo immobiliare logistico. In linea con tali nuove prescrizioni, Malpensa Distripark ha provveduto a riarmonizzare il *masterplan* e a sottoporlo all'amministrazione comunale di Busto Arsizio, attivandosi parallelamente presso i competenti uffici della Regione, al fine di definire il più adeguato e possibilmente celere iter per l'avvio dello sviluppo.

Il nuovo *masterplan*, conforme al piano regolatore vigente, è stato predisposto e condiviso con gli uffici competenti del comune di Busto Arsizio.

È stata altresì avviata la fase di VAS e lo studio del traffico richiesto dall'amministrazione stessa.

Una prima fase di commercializzazione degli spazi è stata avviata, con ottimi risultati.

L'interesse nei confronti di uno sviluppo immobiliare nell'ambito del compendio del terminal di Sacconago da parte degli operatori logistici si è dimostrato notevole e concreto tramite la sottoscrizione di manifestazioni di interesse per la locazione degli immobili a progetto.

L'attività di MTO, curata dalla Malpensa Distripark, si è concentrata sullo sviluppo del traffico tra il terminal di Sacconago e il terminal di Ferentino, a 90 km a sud di Roma.

La risposta del mercato è stata positiva, nonostante le difficoltà che i lavori e le relative interruzioni sulla rete FERROVIENORD e in particolare sullo scalo esterno al terminal hanno prodotto.

Pur attraverso queste difficoltà, che hanno ridotto per oltre il 30% i risultati stimati e previsti, la Malpensa Distripark ha generato oltre 96.500 treni/km nel corso dell'esercizio.

Tale valore, essendo Malpensa Distripark stata ammessa al riconoscimento del contributo cosiddetto Ferrobonus, sia a livello nazionale che regionale, porterà nel corso del primo semestre del 2025 al riconoscimento di un valore compreso tra i 90 ed i 100 mila Euro da parte del Ministero dei Trasporti.

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 2.565 (al netto del numero di FTE delle controllate cedute nell'esercizio, pari a 224 FTE) dell'anno 2023 alle 2.768 dell'anno 2024, registrando un incremento dello 7,9%.

In particolare, la Capogruppo FNM evidenzia un numero medio di FTE pari a 211 rispetto alle 203 dell'esercizio precedente (+0,4%).

15.2 RELAZIONI INDUSTRIALI

Il contratto collettivo nazionale autoferrotranvieri, scaduto al termine del 2023, ha trovato una prima intesa di rinnovo nel mese di dicembre 2024. Durante il periodo di vacanza contrattuale le società del Gruppo FNM, che applicano il suddetto CCNL, hanno provveduto ad accantonare un importo di 100 Euro al parametro di riferimento della contrattazione per i primi 8 mesi dell'anno, elevati a 200 Euro nell'ultimo quadrimestre. L'intesa raggiunta a livello nazionale prevede un incremento retributivo di 200 Euro da riconoscere nel biennio 2025/2026, con un contributo *una tantum*, la cui erogazione è prevista nel 2025, del valore di 500 Euro al parametro di riferimento, a copertura dell'anno 2024.

Il CCNL commercio, anch'esso applicato in società del Gruppo FNM, è stato invece rinnovato nel mese di aprile 2024. Tale rinnovo ha previsto un incremento di 70 Euro mensili al livello di riferimento ed una successiva progressione che verrà applicata nel triennio 2025/2027, per complessivi 240 Euro (comprensivi dell'anticipo già riconosciuto nel 2023, del valore di 30 Euro). È stato poi previsto un contributo *una tantum* da riconoscere in due parti (luglio 2024 e luglio 2025) del valore di 175 Euro ciascuno.

A livello aziendale la negoziazione con le organizzazioni sindacali presenti nel Gruppo ha interessato in maniera significativa le tematiche del *welfare* aziendale. Nel mese di aprile 2024 è stato sottoscritto un accordo quadro che ha ridefinito il sistema di *governance* del *welfare* e la struttura degli enti bilaterali cui le aziende aderiscono. In questo contesto l'intesa ha riconosciuto l'importanza del *welfare* in un orizzonte di benessere allargato, nel quale le aziende riconoscono nell'attenzione ai bisogni dei dipendenti una leva strategica nella gestione del personale. Gli enti bilaterali storici del Gruppo FNM, Fondo Pensione FNM, Cassa di Mutuo Soccorso FNM, Circolo Ricreativo FNM sono stati affiancati da un quarto ente, Alma – il *welfare* FNM per le persone, con il mandato di rispondere in maniera sempre più efficace e moderna alle esigenze delle persone che lavorano nelle società del Gruppo, con particolare riguardo a tematiche quali servizi in favore delle famiglie, premi allo studio per i figli, sostegno alle attività di cura.

A livello aziendale la società FNM Autoservizi è stata interessata da un accordo aziendale che ha previsto il riconoscimento di un contributo *una tantum* destinato al *welfare* aziendale e la rivalutazione di alcuni istituti contrattuali già esistenti.

Nel mese di novembre 2024 è stato invece rinnovato il CCNL dirigenti industria, applicato ai dirigenti del Gruppo FNM. In coerenza con le previsioni in esso contenute, nel mese di dicembre è stato aggiornato il trattamento economico applicato ai dirigenti del Gruppo FNM, con una rivalutazione dei trattamenti minimi garantiti.

Per quanto riguarda il CCNL Società e Consorzi Autostrade e Trafori la Delegazione Aziendale, le R.S.A. e i Rappresentati Sindacali regionali/provinciali, tenuto conto delle difficoltà generate dal complesso impianto dell'Accordo del 15 dicembre 2022, hanno rivisto la sezione relativa al Premio di Risultato, al fine di risolvere le problematiche generate dalla mancata detassazione del premio di risultato erogato a maggio 2024. L'Accordo è stato siglato il 16 luglio 2024 ed ha validità sino al 31 dicembre 2025; tuttavia, mentre alcuni obiettivi presentano valenza biennale, altri dovranno essere necessariamente rivisti entro il primo trimestre 2025.

15.3 FORMAZIONE

Nel corso del 2024 si sono realizzate iniziative formative volte a potenziare le competenze relazionali e manageriali per alcune figure professionali, compresa l'attivazione di alcuni corsi di inglese. Le attività sono state sempre pianificate a supporto delle modifiche organizzative intercorse oltre che in base alle indicazioni ricevute dal *management* in occasione dell'annuale rilevazione dei fabbisogni formativi.

Proseguono i corsi organizzati in modalità *e-learning* su tematiche afferenti il codice etico, i rapporti con la pubblica amministrazione e quanto declinato nel D. Lgs. 231/2001, con la stessa modalità sono stati svolti dei corsi d'approfondimento sul tema dell'ESG e in materia di anticorruzione.

Sono stati infine garantiti tutti i corsi di formazione e aggiornamento in materia di sicurezza così come stabilito del D. Lgs. 81/08 e successive modifiche ed integrazioni.

Nel complesso le attività formative hanno impegnato i dipendenti delle aziende del gruppo per un totale di circa settantamila ore di formazione, rispettando quanto programmato nel piano formativo.

16 ATTIVITA' DI RICERCA E DI SVILUPPO

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, nel corso dell'esercizio 2024, ha sostenuto attività rivolte alla ricerca e alla sperimentazione di soluzioni innovative, finalizzate al miglioramento continuo delle infrastrutture ed all'evoluzione verso una mobilità sempre più sicura e sostenibile. La partecipata è coinvolta nelle attività relative allo *Spoke* 7 (CCAM, *Connected Networks and Smart Infrastructure*). La durata del progetto dello *Spoke* 7 è di tre anni (2023÷2025).

In particolare, le collaborazioni con alcune delle principali università italiane, messe a punto negli ultimi anni, hanno permesso di avviare e consolidare programmi di stage e dottorati di ricerca con l'obiettivo di arricchire le competenze aziendali e alimentare lo sviluppo tecnologico e scientifico necessario per affrontare le sfide del futuro, tra cui l'Università degli Studi di Milano Bicocca e l'Università degli Studi di Bologna.

Parallelamente, sono proseguite alcune attività nell'ambito della digitalizzazione dell'infrastruttura che, tra l'altro, includono l'utilizzo di tecnologie di *machine learning* e intelligenza artificiale per il monitoraggio e la gestione della manutenzione. E' stato intrapreso, in collaborazione con il Politecnico di Milano, il progetto "*Serravalle Future Drive*" relativo allo sviluppo della Fiat 500e a guida autonoma.

Inoltre, sono in corso studi nell'ambito della psicologia cognitiva, volti a esplorare il rapporto tra il conducente e l'ambiente stradale, con l'obiettivo di promuovere e migliorare la sicurezza stradale.

Per quanto riguarda la partecipata E-Vai, durante l'esercizio 2024, sono proseguite le attività operative dello *Spoke* 9 del progetto "Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile", finanziato dal PNRR e supervisionato dall'Università Sapienza di Roma. Nello specifico, la società E-VAI è coinvolta come *partner* industriale all'interno di tre macro-attività presenti all'interno del *Workpackage* 2 e 4:

- supporto gestionale e condivisione *dataset* per la sperimentazione del modello *digital twin*, sviluppato dal Politecnico di Milano, volto alla creazione di modelli previsionali e predittivi dei flussi di mobilità all'interno delle stazioni ferroviarie;
- supporto gestionale e condivisione tecnologia di *sharing mobility* per la sperimentazione di un veicolo, equipaggiato con sensori di teleguida, all'interno di una specifica area localizzata nel deposito di Fiorenza della società Trenord;

- sperimentazione di pellicole fotocatalitiche, che catturano e abbattano particelle nanometre inquinanti, all'interno di un treno di Trenord e di veicoli della flotta di E-VAI.

A maggio 2024, E-Vai S.r.l. ha partecipato al progetto innovativo "TUSS - *The ultimate sharing system*", promosso e condotto dal Dipartimento di Meccanica dell'Università di Firenze, in veste di *partner tecnologico* per la realizzazione di un *car sharing station based* di veicoli "Golf car" *full electric* presso la città di Sesto Fiorentino (FI).

In riferimento allo sviluppo informatico della mappa applicativa, durante il 2024 E-Vai S.r.l., ha proseguito con le seguenti attività:

- aggiornamento della mappa degli intenti ed evoluzione delle *features base* del *software* applicativo EVA, che ha portato alla gestione automatizzata, tramite l'utilizzo della tecnologia di *artificial intelligence* ("AI"), del processo di *call center* e *customer service*. Nello specifico, la partecipata ha sostituito il personale interno, addetto alla gestione del servizio durante il turno notturno, con il centralino evoluto EVA;
- conclusione delle attività di raccolta dei requisiti di *business* e tecnici da parte del fornitore, addetto allo sviluppo della nuova piattaforma informatica di *sharing mobility*. Inoltre, sono state avviate le attività di sviluppo informatico che dovrebbe concludersi entro il primo trimestre del 2025, da cui cominceranno quelle di *system* e *user tests*.

Nel corso del 2024 è inoltre 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: studio delle grandezze elettriche, sistemi per la riduzione del particolato in galleria, spazi di lavoro e mobilità.

17 RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITA' - INFORMAZIONI GENERALI

17.1 Criteri per la redazione

17.1.1 BP-1 — Criteri generali per la redazione della Rendicontazione di Sostenibilità

A partire dall'anno finanziario 2024, il Gruppo FNM redige la propria Rendicontazione di Sostenibilità in conformità con gli *European Sustainability Reporting Standards* (ESRS), seguendo i requisiti della *Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD) con l'impegno di fornire una comunicazione trasparente e completa sulle principali iniziative di sostenibilità del Gruppo.

L'obiettivo è garantire una visione chiara dell'impatto ambientale, sociale e di governance (ESG) delle proprie attività di business e della catena del valore, fornendo agli *stakeholder* informazioni pertinenti, verificabili e comprensibili. Il Gruppo FNM si impegna a mantenere elevati standard di accuratezza e coerenza nella presentazione delle proprie performance di sostenibilità, affinché i dati riportati siano non solo rilevanti, ma anche coerenti con i principi di rendicontazione adottati.

In particolare, il perimetro dei dati ESG risulta essere il medesimo del Bilancio Consolidato 2024 del Gruppo, includendo tutte le entità operative e considerando altresì le attività della catena del valore.

A seguito delle operazioni di acquisizione, le società NordCom S.p.A. e Viridis Energia S.p.A. sono entrate a far parte del perimetro di consolidamento del Gruppo a partire rispettivamente dal 15 luglio 2024 e dal 23 febbraio 2024. L'acquisizione di NordCom S.p.A., che ha portato FNM a detenere il 100% del capitale sociale, consente al Gruppo di ottimizzare la gestione dei sistemi IT e dei servizi informativi, mentre l'acquisizione dell'80% di Viridis Energia S.p.A. permette al Gruppo FNM di entrare nel settore delle energie rinnovabili, introducendo la sua presenza nel mercato della generazione e vendita di energia elettrica verde. Attraverso un'analisi lungo la catena valore, il Gruppo ha inoltre individuato e mappato i propri impatti, rischi e opportunità (IRO) rilevanti con l'obiettivo di comprendere il proprio contesto di riferimento e valutare gli effetti generati in merito alle principali relazioni di business. Tale analisi include le attività a monte e a valle della catena del valore, con un'attenzione particolare a migliorare progressivamente la qualità e la disponibilità dei dati per garantire una rendicontazione sempre più completa e trasparente.

Il Gruppo FNM non si è avvalso della deroga prevista dagli articoli 19a(3) e 29a(3) della Direttiva 2013/34/UE per omettere la divulgazione di sviluppi imminenti o questioni in fase di negoziazione. Altresì, non si è avvalso dell'opzione di omettere specifiche informazioni riguardanti proprietà intellettuale, *know-how* o risultati dell'innovazione.

17.1.2 BP-2 — Informativa in relazione a circostanze specifiche

Orizzonti temporali

Le definizioni di breve, medio e lungo periodo adottate dal Gruppo FNM sono le seguenti:

- Breve termine (0-1 anni): corrisponde alla pianificazione annuale.
- Medio termine (1-5 anni): fa riferimento al Piano Strategico quinquennale.
- Lungo termine (>5 anni): considera scenari di lungo periodo.

Gli orizzonti temporali sono definiti sulla base delle tempistiche dettate dalle considerazioni e decisioni strategiche e sono in linea con la normativa di riferimento.

Stime riguardanti la catena del valore

Per garantire una rappresentazione accurata delle performance, il ricorso a stime è stato limitato a casi circoscritti, in cui non erano disponibili dati completi, ed è stato effettuato secondo criteri conservativi e metodologie consolidate. In particolare, l'informativa fornita in merito alle emissioni di Scope 3 è soggetta a maggiori limitazioni intrinseche rispetto a quelle Scope 1 e 2, a causa della scarsa disponibilità e precisione delle informazioni, sia di natura quantitativa sia di natura qualitativa, relative alla catena del valore. Ogni dettaglio relativo alla metodologia adottata, alle fonti utilizzate e alle eventuali assunzioni applicate è descritto in modo approfondito nel capitolo ESRS E1 — Cambiamenti climatici. Per ulteriori informazioni si rimanda al relativo paragrafo. La presente Rendicontazione di

Sostenibilità fornisce una visione completa dell'intera catena del valore, coprendo le fasi di approvvigionamento, produzione, operatività, manutenzione e assistenza, oltre ai rapporti con gli *stakeholder* esterni. Il Gruppo si impegna a rendere progressivamente più dettagliata la descrizione delle tematiche di sostenibilità più rilevanti lungo l'intera filiera, sia a monte che a valle.

Cause di incertezza nelle stime e nei risultati

Qualora dati e informazioni rilevanti riportati in questa Rendicontazione di Sostenibilità siano soggetti a stime e a incertezze sui risultati, tale circostanza è segnalata nella sezione pertinente del *Content Index* nel paragrafo 17.4.1 IRO-2 — Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della Dichiarazione sulla Sostenibilità dell'impresa e avvalorata da ulteriori informazioni contestuali, in conformità al paragrafo 11 dell'ESRS 2, al fine di garantire la massima trasparenza sul valore informativo di tali dati.

Informative richieste da altre normative o da disposizioni in materia di rendicontazione di sostenibilità generalmente accettate

Il Gruppo ha specificato, nella presente Rendicontazione di Sostenibilità e nelle rispettive sezioni, se le informazioni sono state incluse in conformità con eventuali altre disposizioni di legge o con standard e schemi riconosciuti per il reporting di sostenibilità.

Inclusione mediante riferimento

Nella redazione della presente Rendicontazione alcune delle informazioni richieste vengono incluse tramite riferimento ad altre sezioni della presente Relazione Finanziaria Annuale. In particolare, è stato effettuato un rimando alla Nota 39 del Bilancio Consolidato in relazione al paragrafo relativo al costo del personale.

Uso di disposizioni transitorie in conformità dell'appendice C dell'ESRS

Come previsto dal paragrafo 10.3 dell'ESRS 1 il Gruppo non è tenuto a comunicare le informazioni comparative richieste dalla sezione 7.1. Pertanto, tali informazioni non sono fornite, trattandosi del primo anno di predisposizione della Rendicontazione di Sostenibilità ai sensi degli ESRS.

Come previsto dall'ESRS 1 – Appendice C, sono state valutate le misure di *phase-in* previste per l'adozione dei nuovi *standard*, a supporto della transizione dai precedenti. Per maggiori dettagli si rimanda al *Content Index* al paragrafo 17.4.1 IRO-2 — Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della Dichiarazione sulla Sostenibilità dell'impresa.

17.2 Governance

17.2.1 GOV-1 — Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo

Il sistema di *Corporate Governance* rappresenta il fondamento del modello di *business*, contribuendo in modo significativo al raggiungimento dei risultati aziendali e supportato da uno specifico sistema di governo dedicato alla sostenibilità. Nel corso degli anni, FNM ha costantemente adeguato il proprio modello societario, orientandosi verso le migliori pratiche e basando la gestione aziendale sui principi di etica, integrità e trasparenza.

La struttura di *Corporate Governance* di FNM è articolata secondo il modello tradizionale italiano, con un Consiglio di Amministrazione (CdA) e un Collegio Sindacale nominati dall'Assemblea degli Azionisti. La nomina avviene sulla base di liste presentate dagli azionisti che detengono una quota pari a quella stabilita dalla CONSOB, ai sensi dell'articolo 147-ter, comma 1, D. Lgs. 58/1998 e secondo le disposizioni del Regolamento Emittenti approvato dalla CONSOB con deliberazione n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche. Le liste devono essere depositate presso la sede sociale entro il venticinquesimo giorno precedente la data dell'Assemblea chiamata a deliberare sulla nomina degli Amministratori e dei Sindaci.

Nel CdA non siedono rappresentanti dei dipendenti e degli altri lavoratori, in quanto non previsto dalla normativa vigente. Il CdA e il Collegio Sindacale in carica alla data di chiusura dell'esercizio 2024 ("Esercizio 2024") sono stati nominati dall'Assemblea degli azionisti del 22 aprile 2024. L'Assemblea ha inoltre nominato gli organi sociali per gli esercizi 2024-2026, con scadenza alla data dell'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'esercizio che si chiuderà il 31 dicembre 2026.

Il CdA, quale organo centrale del sistema di *Corporate Governance* della Società: (i) ha la responsabilità di definire, applicare e aggiornare le regole del governo societario, nel rispetto della normativa, anche regolamentare, vigente e di sviluppare gli indirizzi strategici ed organizzativi della Società; (ii) è investito dei più ampi poteri per la gestione ordinaria e straordinaria della Società, senza eccezioni di sorta; (iii) nel guidare la Società persegue l'obiettivo del successo sostenibile, quale creazione di valore nel medio-lungo termine a beneficio degli azionisti, tenendo conto degli interessi degli altri *stakeholder* rilevanti per la Società e per il relativo Gruppo; (iv) definisce le strategie della Società e del Gruppo in conformità con tale obiettivo e ne cura l'effettiva attuazione.

Il CdA è composto da sette amministratori, di cui uno tratto da lista presentata da azionisti di minoranza. All'atto della nomina si sono dichiarati indipendenti n. 5 Amministratori pari al 71,42% del numero complessivo dei membri del CdA. A seguito dell'Assemblea del 2024 e come illustrato nella tabella di seguito, gli indipendenti si sono ridotti a n. 3 pari al 42,85% del totale dei componenti.

Il CdA ha affidato al Presidente le deleghe gestionali del Gruppo, senza istituire un Comitato Esecutivo o nominare un Amministratore Delegato, assicurandosi che il Presidente fosse una figura con adeguata esperienza e autorevolezza nei settori di *business* del Gruppo.

Ha altresì deliberato di conferire a un Consigliere specifici poteri attinenti alla promozione, supervisione, coordinamento e implementazione delle iniziative di natura strategica per il Gruppo FNM nel settore delle infrastrutture e a un Consigliere specifici poteri attinenti alla individuazione, promozione, supervisione e coordinamento delle iniziative di natura strategica per il Gruppo FNM nel settore dell'innovazione tecnologica e di sviluppo delle piattaforme digitali.

Il CdA è supportato da quattro Comitati istituiti all'interno dello stesso, con compiti istruttori, consultivi e propositivi:

- **Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica,**
- **Comitato per la Remunerazione,**
- **Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate,**
- **Comitato per la Designazione degli Organi Sociali delle società del Gruppo FNM.**

Questi Comitati svolgono un importante ruolo nella consulenza e nella proposta, con particolare attenzione alla gestione dei rischi, alla sostenibilità, alla trasparenza e alla remunerazione. A completamento della struttura di *governance*, il Collegio Sindacale, composto da tre Sindaci effettivi e due supplenti, vigila sull'osservanza delle leggi e dello statuto, sulla correttezza amministrativa e sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile.

Alla minoranza dei componenti del Collegio Sindacale è riservata l'elezione di un Sindaco effettivo, cui compete la Presidenza del Collegio, e di un Sindaco supplente.

Al Collegio Sindacale spetta, in particolare, il compito di vigilare che la Società, nel suo operare, osservi la legge e lo Statuto, rispetti i principi di corretta amministrazione e impartisca in maniera adeguata istruzioni ai suoi apparati interni ed alle sue controllate. Il Collegio Sindacale deve altresì vigilare circa l'adeguatezza della struttura organizzativa della Società per gli aspetti di competenza, del sistema di controllo interno e gestione dei rischi e del sistema amministrativo contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo nel rappresentare correttamente i fatti di gestione, sperando all'uopo le necessarie verifiche.

Le tabelle di seguito riportate indicano, in sintesi, i principali dati sulla composizione del CdA e dei relativi Comitati Endoconsiliari:

Consiglio di Amministrazione

Nome	Carica	Esecutivo	Indipendenza ¹²	Genere	Anno di nascita	Lista	Anno di prima nomina
Andrea Angelo Gibelli	P / CEO	x		M	1967	M	25/05/2015
Gianantonio Arnoldi	VP		x	M	1958	M	25/05/2015
Fulvio Caradonna	Consigliere con deleghe	x		M	1962	M	22/4/2024
Francesca Pili	Consigliere con deleghe	x		F	1980	M	22/4/2024
Maria Teresa Tomaselli	C / LID		x	F	1986	M	22/4/2024
Ivo Roberto Cassetta	C			M	1962	M	30/04/2021
Paola Panzeri	C		x	F	1972	m	22/4/2024

CEO: Chief Executive Officer di FNM

C: Consigliere

P/VP: Presidente/Vicepresidente del Consiglio di Amministrazione

LID: Lead Independent Director

M/m: Tratto dalla lista che in sede di votazione ha ottenuto la maggioranza (M)/minoranza (m) dei voti espressi dal capitale rappresentato in assemblea.

Comitati nell'ambito del Consiglio di Amministrazione

Nome	CCR-OPC	CRS	CR	CCG
Andrea Angelo Gibelli				C
Gianantonio Arnoldi	P	C	C	P
Fulvio Caradonna				C
Francesca Pili				
Maria Teresa Tomaselli	C		P	
Ivo Roberto Cassetta	C	C	C	
Paola Panzeri		P		

CCR-OPC: Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate

CRS: Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica

CR: Comitato per la Remunerazione

CCG: Comitato per la Designazione degli Organi Sociali delle società del Gruppo FNM

P: Presidente di Comitato

C: Consigliere

Collegio Sindacale

Nome	Carica	Genere	Anno di nascita	Lista	Anno di prima nomina
Marco Gurioli	P	M	1978	m	2024
Paola Luretti	E	F	1967	M	2024
Massimo Codari	E	M	1961	M	2018

P: Presidente del Collegio Sindacale

E: Sindaco Effettivo

M/m: Tratto dalla lista che in sede di votazione ha ottenuto la maggioranza (M)/minoranza (m) dei voti espressi dal capitale rappresentato in Assemblea.

FNM ha adottato criteri di diversità, inclusa quella di genere, nella composizione del CdA e del Collegio Sindacale, garantendo così un adeguato livello di competenza e professionalità tra i rispettivi membri.

In particolare, FNM ha confermato in data 18 marzo 2025 i criteri di diversità previsti dalla politica in materia di diversità del CdA, approvata in data 18 marzo 2021 (la Politica di Diversità). La Politica di

¹² La procedura normalmente seguita dal Consiglio al fine della verifica dell'indipendenza prevede che la sussistenza dei requisiti di indipendenza previsti dal TUF e dal Codice di *Corporate Governance* sia dichiarata dall'Amministratore all'atto della nomina in sede assembleare e valutata ed eventualmente confermata dal Consiglio nel corso della prima riunione successiva a tale nomina e successivamente, almeno una volta all'anno, sulla base di una valutazione improntata al principio della prevalenza della sostanza sulla forma.

Diversità si propone di individuare le caratteristiche ottimali della composizione quali-quantitativa del CdA, affinché quest'ultimo possa esercitare nel modo più efficace i propri compiti, assumendo decisioni che possano concretamente beneficiare del contributo di una pluralità di qualificati ed eterogenei punti di vista, in grado di esaminare le tematiche in discussione da prospettive diverse. Tanto premesso, la Politica di Diversità prevede che il numero di Amministratori appartenenti al genere meno rappresentato sia almeno non inferiore al 40% del numero totale di componenti del Consiglio, tanto al momento della nomina quanto nel corso del mandato. Il Consiglio attualmente in carica è composto per il 43% da membri di genere femminile, con un rapporto tra membri maschili e femminili pari a 4/3. Per quanto riguarda gli altri criteri di diversità e fermi restando i fondamentali requisiti della competenza e della professionalità degli Amministratori, la Società ha individuato criteri volti a garantire una composizione adeguata allo svolgimento dei compiti demandati, nella convinzione che un'equilibrata ed armonica composizione del CdA costituisca il presupposto fondamentale per una efficace gestione dell'impresa.

Con riferimento al Collegio Sindacale, la Società ha individuato criteri volti a garantire una composizione dell'organo di controllo adeguata allo svolgimento dei compiti di vigilanza che gli sono demandati.

In particolare, il Collegio Sindacale, riunitosi il 3 marzo 2025 ha confermato la Politica in materia di diversità in relazione alla composizione dell'organo di controllo, così come approvata in data 4 aprile 2018 e successivamente aggiornata il 28 febbraio 2023.

Tale Politica si propone di individuare le caratteristiche ottimali della composizione del Collegio Sindacale, affinché quest'ultimo possa esercitare nel modo più efficace i propri compiti di vigilanza, assumendo decisioni che possano concretamente beneficiare del contributo di una pluralità di qualificati ed eterogenei punti di vista, in grado di esaminare le tematiche in discussione da prospettive diverse.

I componenti del CdA possiedono diverse esperienze nei settori rilevanti per l'operato dell'impresa, tra cui il trasporto pubblico, la gestione delle infrastrutture, i servizi pubblici locali e l'amministrazione di enti pubblici e privati. Il *background* eterogeneo dei membri comprende competenze in ambito legale, economico, amministrativo e architettonico, nonché significative capacità nella gestione di complessi progetti infrastrutturali, sia a livello nazionale che locale.

Alcuni membri hanno maturato esperienze dirette in ambito governativo e normativo, collaborando con istituzioni regionali e nazionali. Altri, con ruoli manageriali e di direzione in aziende pubbliche e private, apportano al consiglio capacità nel coordinamento amministrativo e nella strategia di gestione per settori di pubblica utilità. Inoltre, il CdA vanta un'esperienza consolidata e specializzata che integra competenze nella gestione delle tematiche ambientali. Grazie a una forte presenza in ambiti decisionali e tecnici, con partecipazioni a comitati scientifici strategici come quello dell'Assessorato all'Ambiente della Regione Lombardia, il CdA si distingue per la sua profonda consapevolezza delle sfide e delle opportunità legate alla sostenibilità, particolarmente rilevanti nei settori infrastrutturali e di grandi opere. In ambito ambientale, tali competenze si traducono nella capacità di guidare il Gruppo verso soluzioni avanzate per la transizione energetica, garantendo un approccio proattivo e consapevole delle sfide ambientali. Sul piano sociale e di *governance*, le conoscenze del CdA consentono di gestire con responsabilità le dinamiche legate alla tutela dei diritti, alla valorizzazione del capitale umano e alla trasparenza, affrontando con successo i rischi correlati e favorendo l'allineamento del Gruppo agli standard internazionali di sostenibilità. Grazie a questa visione, il CdA riesce a cogliere opportunità strategiche che rafforzano la capacità di rispondere a scenari complessi e di promuovere una crescita sostenibile e integrata.

La sostenibilità è un elemento chiave della strategia aziendale a lungo termine del Gruppo FNM, mirata a garantire un successo duraturo e sostenibile. Il CdA supervisiona le tematiche ESG, compresi i rischi e le opportunità di sostenibilità. Supportato dal Comitato Controllo e Rischi, esamina in particolare le informazioni periodiche di natura non finanziaria rilevanti per il sistema di controllo interno e la gestione dei rischi. Per rafforzare il suo impegno verso la responsabilità sociale d'impresa, il Gruppo ha implementato un Sistema di *Governance* della Sostenibilità, in linea con il nuovo Codice di Autodisciplina. I principali attori di questo sistema sono due comitati endoconsiliari: il Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica e il Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate, nonché la Funzione CSR-Sostenibilità di FNM.

La Funzione CSR-Sostenibilità ha anche il compito di monitorare l'integrazione dei principi di sostenibilità nelle attività del Gruppo e di sovraintendere il processo di redazione della Rendicontazione di Sostenibilità, di pre-approvare le risultanze relative a impatti, rischi e opportunità dell'analisi di Doppia Rilevanza e la correlazione con i principali rischi e pratiche adottate, attività congiunta con il Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate di FNM.

Il Presidente di FNM sovrintende, con il supporto del Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica, le decisioni del Consiglio sulle tematiche legate alla sostenibilità nonché alle attività di pianificazione strategica e industriale, curandone l'implementazione e l'eventuale aggiornamento, verificandone lo stato di attuazione, unitamente al Consigliere con delega riferita al settore delle infrastrutture. Il Piano include infatti la gestione delle iniziative per la riduzione delle emissioni climalteranti, il monitoraggio delle performance sociali e ambientali attraverso specifici KPI, la promozione della sostenibilità e la gestione dei principali rischi e opportunità, integrati nel SCIGR e presentati regolarmente al CdA.

Per garantire che gli organi di amministrazione, direzione e controllo dispongano delle competenze necessarie su temi di sostenibilità, il CdA ha strutturato un sistema di governance che comprende specifiche strutture di supervisione, indirizzo e coordinamento delle questioni ESG, con particolare attenzione alla Funzione CSR-Sostenibilità, incaricata di monitorare l'integrazione dei principi di sostenibilità nelle attività.

In prossimità di aggiornamenti normativi, il Gruppo promuove attività di formazione per gli organi sociali, assicurando che il CdA e i Comitati acquisiscano e mantengano le competenze necessarie per affrontare i rischi e le opportunità legati alle tematiche ESG. Tali competenze sono essenziali per valutare l'impatto delle decisioni strategiche anche con riferimento agli obiettivi ESG, contribuendo così alla mitigazione dei rischi e alla valorizzazione delle opportunità per l'impresa.

17.2.2 GOV 2 — Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate

Con riferimento alle attività svolte dal CdA, si precisa che nel corso del 2024 si è riunito 21 volte e le riunioni hanno registrato la regolare ed assidua partecipazione dei Consiglieri con una durata media di circa 110 minuti.

Sempre nell'anno 2024, i Comitati costituiti nel CdA si sono riuniti periodicamente sulle rispettive tematiche di competenza al fine di riferire al Consiglio le proprie valutazioni e/o esprimere il proprio parere sulle materie all'ordine del giorno. I Comitati riferiscono al Consiglio circa le attività svolte alla prima riunione utile del Consiglio di Amministrazione con una frequenza semestrale/annuale, in base alla natura del Comitato e degli argomenti.

Gli IRO rilevanti, presentati nella Rendicontazione di Sostenibilità al paragrafo G1 IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti, sono sottoposti con frequenza biennale al processo di analisi di Doppia Rilevanza, che vede coinvolti gli organi di amministrazione, direzione e controllo per la relativa valutazione e approvazione. Nello specifico, le risultanze di tale analisi sono sottoposte all'approvazione e alla valutazione del Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica di FNM e del Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate di FNM, e successivamente approvate in CdA di FNM.

17.2.3 GOV-3 — Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione

I sistemi di incentivazione di FNM e del Gruppo sono dettagliati nella Politica di remunerazione e nei regolamenti e nei piani per l'attuazione di tale politica. Tale documento assicura la trasparenza nel sistema di incentivazione stabilendo una distinzione tra componenti fisse e variabili della retribuzione, legata al raggiungimento di obiettivi chiari e misurabili. Il documento definisce le linee guida, i criteri e le regole che tutti gli organi societari devono osservare al fine di determinare le remunerazioni degli Amministratori, del Direttore Generale e dei Dirigenti con responsabilità strategiche, dei dipendenti e, nel rispetto dell'articolo 2402 del Codice civile, dei componenti dell'Organo di Controllo della Società.

La Politica di Remunerazione contribuisce al perseguimento della strategia aziendale ed è funzionale al conseguimento dell'obiettivo della creazione di valore nel medio-lungo termine a beneficio degli

azionisti, tenendo conto degli interessi degli altri *stakeholder* rilevanti per la Società e per il relativo Gruppo (il successo sostenibile). Essa è basata su una componente fissa e su una componente variabile incentivante (di breve periodo e di medio-lungo periodo), legata al raggiungimento di predeterminati obiettivi di *performance* di natura finanziaria e non finanziaria oggettivamente misurabili, e che può consistere in una retribuzione in denaro (bonus o altri incentivi monetari) e/o eventualmente nell'assegnazione di strumenti finanziari e/o in una partecipazione agli utili d'esercizio.

Nel 2024 non sono state deliberate remunerazioni variabili ai membri del CdA.

Gli obiettivi di performance dai quali dipende l'erogazione della componente variabile di breve periodo (*Management by Objectives*, MBO) al Direttore Generale e agli altri Dirigenti con responsabilità strategiche, si distinguono in obiettivi annuali (i) di carattere economico-finanziario-reddituale, di natura aziendale e da calcolarsi su base consolidata e rettificata (*adjusted*); (ii) di natura non finanziaria ESG a livello individuale e aziendale; e (iii) legati all'implementazione e alla realizzazione di progetti strategici a livello individuale o aziendale. Gli obiettivi di natura ESG sono fissati con un peso variabile sul totale.

A partite dal 2022, è stato inoltre avviato il piano di incentivazione a medio-lungo termine (*Long Term Incentive*, LTI) anche al fine di aumentare il focus sugli obiettivi di sostenibilità. Gli obiettivi di performance previsti nel Piano LTI tempo per tempo adottato hanno una durata quadriennale basata sulla durata del Piano Strategico e verrà aggiornata coerentemente con il nuovo Piano. Al Direttore Generale e ai dirigenti con responsabilità strategiche sono assegnati n. 2 obiettivi (un obiettivo di natura economico-finanziaria/aziendale diverso da quello riferito al sistema MBO e l'altro ESG, di natura individuale o aziendale, diverso da quello riferito al Sistema MBO, l'obiettivo di natura ESG ha un peso pari al 15%). Le condizioni dei sistemi di incentivazione sono approvate e aggiornate a livello aziendale dal CdA, con il supporto degli organi delegati, del Comitato per la Remunerazione, del Responsabile delle Risorse Umane e, ove previsto, previo parere del Collegio Sindacale.

Sebbene non siano attualmente presenti incentivi specifici legati alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra (GHG), il Gruppo riconosce l'importanza di integrare le considerazioni climatiche nei propri meccanismi di incentivazione. Per questo motivo, è in corso una valutazione per includere, in futuro, obiettivi di riduzione delle emissioni GHG nella politica di remunerazione, rafforzando così l'allineamento tra strategia aziendale e impegni di sostenibilità.

17.2.4 GOV-4 — Dichiarazione sul dovere di diligenza

Nella tabella seguente sono riportati le pratiche adottate con riferimento al dovere di diligenza e i relativi paragrafi all'interno della Rendicontazione di Sostenibilità.

Con riferimento ai principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani ed alle linee guida dell'OCSE, si riportano di seguito gli elementi del dovere di diligenza applicati:

ESRS 2, GOV-4, RA10 Elementi fondamentali del dovere di diligenza	Paragrafi nella Rendicontazione di Sostenibilità
Integrare il dovere di diligenza nella governance, nella strategia e nel modello aziendale	Informazioni generali ESRS 2 GOV-1, GOV-2, GOV-3, GOV-5 Informazioni generali ESRS 2 SBM-1, SBM-3 Informazioni generali ESRS 2 IRO-1
Coinvolgere i portatori di interessi in tutte le fasi fondamentali del dovere di diligenza	Informazioni generali ESRS 2 SBM-2 Informazioni generali ESRS 2 IRO-1 Informazioni sociali S1-2
Individuare e valutare gli impatti	Informazioni generali ESRS 2 IRO-1
Intervenire per far fronte agli impatti negativi	Informazioni sociali S3-1, S3-2, S3-3 Informazioni sociali S4-1, S4-2, S4-3 Informazioni sulla governance G1-2, G1-3
Monitorare l'efficacia degli interventi e comunicare	Informazioni sociali S3-4 Informazioni sociali S4-4 Informazioni sulla governance G1-6

17.2.5 GOV-5 — Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità

Il sistema dei controlli interni è un elemento fondamentale del complessivo sistema di governo della Società. Esso riveste un ruolo centrale nell'organizzazione e permette di assicurare un efficace presidio dei rischi, al fine di garantire che l'attività sia in linea con le strategie e le politiche aziendali e sia improntata a canoni di sana e prudente gestione. A tale scopo, FNM adotta un Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIGR) integrato e diffuso a vari livelli dell'assetto organizzativo e societario, costituito dall'insieme delle regole, procedure e strutture organizzative finalizzate ad una effettiva identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi al fine di contribuire al successo sostenibile della Società in coerenza con le strategie definite.

In particolare, due sono i comitati principali a livello del CdA che si occupano di gestione del rischio e controlli interni sulle tematiche di sostenibilità: il Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica e il Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate. A questi si aggiunge la Funzione CSR-Sostenibilità che, contribuisce alla supervisione e al coordinamento delle attività di sostenibilità, inclusa la redazione e la gestione dei IRO in linea con le politiche aziendali. Inoltre, la Rendicontazione di Sostenibilità è pre-approvata dal Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica.

Per rafforzare ulteriormente il sistema di controllo interno sul processo di *reporting* di sostenibilità, il Gruppo predispone Lettere di Attestazione interne che formalizzano l'assunzione di responsabilità a capo di ciascuna Direzione/Funzione/Società del Gruppo inclusa nel perimetro di rendicontazione sull'attendibilità, accuratezza, affidabilità, tempestività e completezza dei dati e delle informazioni che sono fornite alla Funzione CSR-Sostenibilità per il loro consolidamento nella Rendicontazione di Sostenibilità. Inoltre, è stata aggiornata la procedura interna¹³ per la predisposizione del documento che definisce il processo per la redazione, approvazione e pubblicazione della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità del Gruppo FNM, in conformità alla CSRD e agli ESRS.

Quale parte integrante del SCIGR, il Gruppo FNM predispone e adotta un processo di *Enterprise Risk Management* (ERM), finalizzato a identificare, misurare, gestire e monitorare i rischi chiave del suo business. Il processo è strutturato secondo le *best practice* e standard internazionali (es. UNI ISO 31000:2018, *CoSo framework*) e disciplinato da specifiche normative interne approvate dal CdA.

Preliminarmente all'avvio delle attività di ERM, il CdA definisce la propensione al rischio, indicando il livello e le tipologie di rischio che il Gruppo è disposto ad assumere per conseguire gli obiettivi strategici prefissati. Il processo ERM è strutturato in diverse fasi, quali l'analisi del contesto e la valutazione di fattori esterni e interni, la mappatura completa degli scenari di rischio, l'analisi del rischio intrinseco e residuo, la ponderazione e identificazione dei rischi prioritari, il trattamento mediante azioni per affrontare il rischio, il costante monitoraggio del profilo di rischio e relativi progressi e, infine, la rappresentazione agli organi direttivi del profilo di rischio complessivo e dei relativi effetti.

I rischi rilevanti identificati nell'ambito della Rendicontazione di Sostenibilità del Gruppo includono la mancata o ritardata ricezione dei dati necessari al completamento della *disclosure* da parte delle funzioni aziendali e dalle società, nonché eventuali errori o ritardi nel processo di predisposizione, approvazione e pubblicazione del documento, come richiesto dal D. Lgs. 125/2024, che impone il rispetto di specifici termini per la presentazione e la pubblicazione.

Per mitigare il rischio di ritardi e garantire l'accuratezza dei dati, il Gruppo ha adottato una serie di misure specifiche, quali la citata Procedura operativa di Redazione della Rendicontazione di Sostenibilità che definisce tempistiche, ruoli e responsabilità per tutte le Funzioni coinvolte, garantisce l'accuratezza e completezza dei dati e la relativa tempestività dei flussi informativi trasmessi. Inoltre, vengono organizzati incontri periodici e regolari sia con le funzioni aziendali sia con il Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica per allineare le tempistiche, monitorare i progressi, assicurare una supervisione costante su tutti gli aspetti di governance di sostenibilità e agevolare il coordinamento delle attività tra le diverse funzioni aziendali.

La Funzione CSR-Sostenibilità di FNM ha inoltre adottato una piattaforma di *Cloud Computing* per assicurare un processo di raccolta dei dati ordinato e accurato. Questo strumento consente di organizzare un flusso informativo chiaro e strutturato, partendo dal responsabile della raccolta dei dati e delle informazioni (*data owner*) fino al responsabile dell'approvazione (*data approver*), garantendo che ogni informazione sia verificata e confermata prima del suo utilizzo. All'interno delle schede appositamente predisposte, vengono raccolte informazioni fondamentali, come l'identità del responsabile della compilazione, la data di inserimento, il periodo e il perimetro di riferimento, oltre

¹³ AMM PO 21 Redazione Rendicontazione di Sostenibilità, del 25 febbraio 2025.

alle metriche specifiche per l'ambito trattato. Questo sistema, quindi, non solo facilita la trasparenza e la tracciabilità dei dati, ma assicura anche che ciascun passaggio sia documentato e ogni informazione approvata. L'adozione della piattaforma dedicata permette l'ottimizzazione e la tracciabilità dei flussi nella gestione dei dati, del flusso informativo e del processo di *reporting*. Inoltre, il Gruppo si sta progressivamente cogliendo l'opportunità di correlare il più possibile le informazioni presenti nella Rendicontazione di Sostenibilità con i dati finanziari del Bilancio. In particolare, è richiesta un'analisi degli effetti finanziari, attuali e previsti, relativi ai rischi e alle opportunità rilevanti. Tale soluzione consente infatti di centralizzare e automatizzare i processi, assicurando che le informazioni siano coerenti, accurate e aggiornate in tempo reale facilitando la collaborazione tra i team, migliorando l'efficienza e la trasparenza nella gestione delle informazioni aziendali legate alla sostenibilità.

La piattaforma garantisce la conformità agli ESRS ed è strutturata per rispettare le caratteristiche dello *European Single Electronic Format* (ESEF), permettendo la creazione di un documento conforme alle normative europee, che permette trasparenza e comparabilità d'informazione.

Queste misure migliorano la puntualità e l'accuratezza del processo di raccolta dei dati, assicurando la conformità della rendicontazione. Il Gruppo integra i risultati della valutazione del rischio e dei controlli interni nel processo di rendicontazione di sostenibilità, avvalendosi di una struttura di *governance* consolidata e seguendo procedure specifiche e rigorose.

17.3 Strategia

17.3.1 SBM-1 — Strategia, modello aziendale e catena del valore

FNM è un *player* integrato nella gestione delle infrastrutture, nell'offerta di servizi di mobilità nel Nord Italia e nella produzione di energie rinnovabili che si propone come motore per la competitività delle aree metropolitane e regionali sulle quali è presente, con servizi innovativi, sicuri e sostenibili.

Il Gruppo presenta un *business model* articolato in quattro segmenti strategici:

- **Infrastrutture per la Mobilità:** gestione di infrastruttura autostradale a pedaggio, che comprendono il sistema di tangenziali di Milano e la tratta tra Milano e Serravalle, gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale in Lombardia e di un terminale intermodale, oltre allo sviluppo logistico delle aree adiacenti.
- **Energia:** produzione di energia rinnovabile, sviluppo, costruzione e gestione di impianti fotovoltaici ed eolici, produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno.
- **Ro.S.Co:** locazione di materiale rotabile prevalentemente per il trasporto pubblico locale, servizi *corporate*, *ICT* e *Corporate Venture Capital*. Sviluppo di piattaforme digitali e servizi innovativi che includono la gestione di infrastrutture e soluzioni di integrazione tecnologica nel campo della mobilità.
- **Mobilità e Servizi:** offerta di servizi di trasporto pubblico locale e servizi su commissione nelle province di Varese, Brescia, Como e in Veneto, servizi di pagamento digitali e *car-sharing* elettrico e ibrido.

Il personale del Gruppo FNM opera interamente sul territorio italiano, nel rispetto degli accordi con gli enti pubblici e agendo con attenzione verso un miglioramento continuo dei servizi in risposta alle esigenze dei clienti. I risultati attesi si riflettono nell'elevata soddisfazione dei portatori di interesse, grazie anche a un costante monitoraggio delle proprie performance, al dialogo continuo con gli *stakeholder* e al rinnovamento delle infrastrutture. In particolare, l'adozione di nuove tecnologie e soluzioni innovative contribuisce a migliorare l'esperienza dell'utente, a minimizzare l'impatto negativo sull'ambiente e a garantire un miglioramento delle infrastrutture per una maggiore efficienza energetica. Le azioni intraprese sono inoltre mirate a generare un impatto positivo sulla qualità della vita e sul benessere degli utenti, valorizzando al contempo il capitale sociale e relazionale.

Il Piano Strategico 2024-2029, approvato dal CdA il 18 novembre 2024, orienta il Gruppo verso uno sviluppo innovativo, sostenibile e inclusivo, rispondendo alle sfide di sostenibilità e competitività. Consapevole dell'importanza del proprio ruolo per supportare la transizione ecologica del Paese e in un contesto che vede la popolazione concentrarsi sempre più nelle grandi aree metropolitane, il

Gruppo ha allineato la propria strategia su temi cruciali quali la mobilità collettiva sostenibile, la transizione ecologica e la digitalizzazione. Il Piano individua infatti la transizione ecologica come *driver* prevedendo iniziative che promuovono la decarbonizzazione, la rigenerazione urbana e la tutela della biodiversità. In particolare si articola su due pilastri fondamentali, quali la **Mobilità sostenibile** e l'**Energia rinnovabile**, prevedendo l'implementazione di infrastrutture di trasporto interconnesse, avanzate e digitalizzate e garantendo maggiore sicurezza, accessibilità e digitalizzazione dei servizi. In parallelo, evidenzia l'impegno nello sviluppo delle energie rinnovabili e nella creazione di un ecosistema energetico innovativo basato sull'idrogeno, come vettore strategico per la mobilità a basse emissioni. Il Piano Strategico comprende ipotesi operative orientate a una crescita stabile e sostenibile, assicurando al contempo la solidità finanziaria. I presupposti fondamentali per la sua redazione sono la trasparenza nelle decisioni e l'adozione di pratiche di governance avanzate, finalizzate a rafforzare l'impegno verso gli *stakeholder*.

Tra gli obiettivi più rilevanti per la sostenibilità, da raggiungere entro il 2029, si segnalano:

- la riduzione del 35% delle emissioni di CO₂ generate dall'offerta di servizi di trasporto pubblico su gomma e dai consumi *corporate*, rispetto ai livelli del 2023;
- la produzione di 650 GWh di energia rinnovabile da fonti fotovoltaiche ed eoliche.

Inoltre, tra le iniziative strategiche a supporto della transizione energetica spiccano i progetti:

- H2iseO per l'introduzione dei treni a idrogeno lungo la Brescia-Iseo-Edolo;
- SerraH2Valle per la creazione di una rete di rifornimento di idrogeno lungo la rete autostradale gestita contribuisce agli obiettivi di sostenibilità del Gruppo in particolare nell'ambito della mobilità a basse emissioni. L'iniziativa riguarda specifici gruppi di prodotti e servizi legati alle infrastrutture per l'idrogeno, ed interessa diverse categorie di utilizzatori coinvolgendo le aree geografiche lungo la rete autostradale
- FILI, un importante intervento di rigenerazione urbana ed extraurbana dei principali centri di connessione lungo la rete ferroviaria in gestione.

Per maggiori dettagli si faccia riferimento al paragrafo E4-4 — Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi.

Nell'ambito della **Mobilità sostenibile**, che include i segmenti **Infrastrutture per la mobilità**, **Ro.S.Co.** e **Mobilità e servizi**, l'obiettivo principale del Gruppo FNM è consolidare un polo per la mobilità integrata e multimodale. Il Gruppo punta, infatti, ad ampliare e migliorare la propria offerta nei trasporti pubblici su ferro e gomma e a mantenere la presenza nelle concessioni autostradali. Il Piano include pertanto il rinnovo delle flotte con mezzi a minor impatto ambientale, il potenziamento delle infrastrutture anche come soggetto attuatore degli investimenti finanziati da Regione Lombardia, e l'integrazione di sistemi digitali innovativi anche grazie a partnership in logica di *Mobility as a Community*.

Il Gruppo si impegna così a rendere il sistema di trasporto più accessibile, sicuro, tecnologicamente avanzato e sostenibile, per migliorare la qualità della mobilità pubblica e privata e contribuire positivamente alla decarbonizzazione e all'evoluzione dei modelli di mobilità in Italia.

Nell'ambito dell'**Energia rinnovabile**, il Gruppo FNM ambisce a contribuire attivamente alla transizione energetica italiana, diventando un operatore di riferimento nella produzione di energia rinnovabile con la costruzione di ulteriori 280 MW di impianti fotovoltaici ed eolici entro il 2029, oltre che nello sviluppo dell'offerta di idrogeno per supportare le reti di trasporto.

L'innovazione si conferma essere un elemento caratterizzante delle strategie del Gruppo, che si è concentrato sull'acquisizione di partecipazioni in *start-up* strategiche come Sportit S.r.l., Busforfun.com S.r.l., e Mbility, con l'obiettivo di integrare nuovi paradigmi di mobilità basati sull'innovazione e sulla valorizzazione dei dati. Inoltre, il Gruppo si è impegnato ad investire fino a 10 milioni di Euro nel comparto InfraTech del Fondo *Corporate Partners I* di CDP Venture Capital Sgr.

Complessivamente, per realizzare gli obiettivi del Piano Strategico, il Gruppo ha pianificato un investimento con fondi propri di circa 1,3 miliardi di Euro nel periodo 2024-2029, finanziato con un mix di strumenti finanziari coerenti con il proprio profilo di business, a cui si affianca la gestione degli investimenti finanziati da Regione Lombardia per circa 1,8 miliardi di Euro. Ogni pilastro strategico è associato a metriche specifiche e target chiari.

Ai fini dell'analisi della catena del valore del Gruppo FNM, sono stati presi in considerazione dati fisici ed economici relativi ai principali settori di fornitura, con l'obiettivo di valorizzarli e prioritizzarli. Questa analisi ha permesso di delineare il peso delle diverse filiere, in termini di impatti, rischi e opportunità e di inserirle nel contesto più ampio delle attività operative del Gruppo.

La catena del valore a monte si fonda su una rete diversificata di fornitori che operano nei settori chiave identificati per garantire l'approvvigionamento di materie prime essenziali alle attività aziendali. Questi settori forniscono risorse cruciali per lo sviluppo delle infrastrutture, dei mezzi di trasporto e dei sistemi energetici, sostenendo la qualità e l'efficienza delle operazioni del Gruppo. Si sintetizzano di seguito le principali risorse rilevanti per la catena del valore dei diversi comparti:

- **Costruzioni:** la realizzazione e la manutenzione delle infrastrutture stradali, ferroviarie e intermodali si basano sull'impiego di materiali come cemento, pietrisco, inerti e legno, a cui si aggiungono metalli quali alluminio, acciaio e rame, indispensabili per garantire la robustezza e la durata delle opere.
- **Fabbricazione di altri mezzi di trasporto:** la costruzione e la manutenzione di treni e autobus richiedono una combinazione di materiali innovativi e performanti, tra cui plastica e polimeri per componenti specifici, nonché acciaio, rame e alluminio, utilizzati per le strutture e i sistemi di trasmissione. A queste risorse si affianca l'energia, indispensabile per alimentare i processi produttivi e tecnologici di questa filiera.
- **Generazione di energia:** il settore energetico contribuisce con risorse strategiche come energia elettrica, gas naturale e benzina, nonché materiali avanzati come magneti ferromagnetici e fibra di vetro. Questi elementi giocano un ruolo fondamentale nell'innovazione dei sistemi di trasporto e nella produzione, garantendo prestazioni elevate e maggiore sostenibilità.

La catena del valore "a valle" è strettamente legata all'erogazione di servizi e al valore creato per gli utenti finali. Le attività di FNM sono infatti progettate per offrire un trasporto sicuro, affidabile e sostenibile, rispondendo alle esigenze di clienti, viaggiatori e comunità locali. Questa fase si caratterizza per:

- la costante attenzione all'esperienza dei passeggeri, con iniziative come indagini periodiche e campagne di sensibilizzazione;
- la collaborazione con le comunità locali per migliorare le infrastrutture e ridurre l'impatto acustico e ambientale;
- l'impegno per una mobilità sempre più inclusiva e rispettosa delle necessità dei viaggiatori.

Grazie alla gestione integrata di queste attività, il Gruppo FNM si pone come un punto di riferimento per la mobilità sostenibile, contribuendo a migliorare la qualità della vita nelle aree servite.

17.3.2 SBM-2 — Interessi e opinioni dei portatori di interessi

Il Gruppo FNM si impegna in un dialogo continuo e costruttivo con i propri *stakeholder*, coinvolgendo diverse categorie attraverso iniziative di *engagement* e di ascolto. L'attività di dialogo è estesa ai principali *stakeholder* individuati, tra cui i dipendenti, i rappresentanti dei sindacati, gli enti pubblici, le aziende e i partner strategici, altri rappresentanti della comunità locale e di Regione Lombardia, principale azionista di FNM.

A livello interno, il Gruppo FNM con la Funzione CSR-Sostenibilità di FNM organizza formazione e momenti di coinvolgimento a cui partecipano il *Top Management* e i referenti aziendali delle principali Direzioni/Funzioni coinvolte nel processo di *reporting*. In queste occasioni sono condivise le principali attività e progetti in ambito di sostenibilità, anche in relazione all'evoluzione del contesto di riferimento. A livello esterno, l'attività di coinvolgimento è sviluppata su due fronti: ascolto diretto, tramite incontri sul territorio con le istituzioni e gli enti pubblici (inclusi i Comuni, le Province, le Agenzie del Trasporto Pubblico Locale e Regione Lombardia) e ascolto indiretto, tramite una comunicazione *online* a un gruppo di principali *stakeholder* che ricoprono posizioni apicali all'interno di istituti di credito, aziende, fondazioni e associazioni non governative, mondo accademico e giornalistico.

Di volta in volta il Gruppo valuta la metodologia più efficace per il coinvolgimento, al fine di raccogliere suggerimenti circa le aspettative e le esigenze interne ed esterne. In questi momenti di confronto, gli *stakeholder* hanno l'occasione di condividere la propria visione su diverse tematiche.

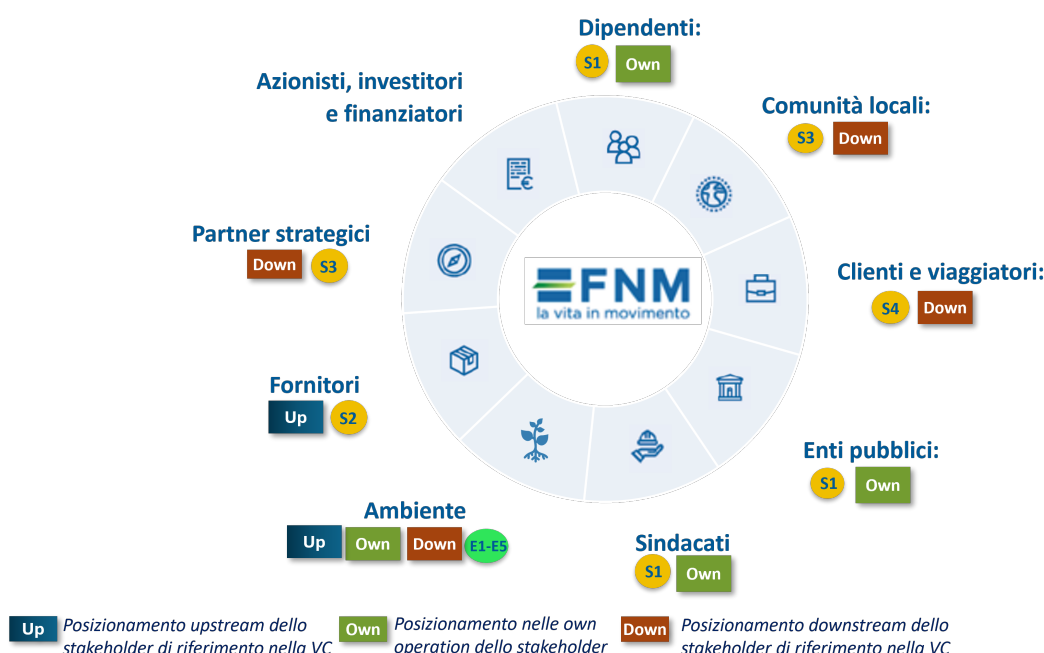
Negli ultimi anni, nell'ambito di diverse attività di *engagement*, è stato infatti evidenziato il ruolo chiave del TPL nella mobilità urbana sostenibile che, rappresenta un'alternativa responsabile agli spostamenti individuali e offre altresì benefici economici, sociali e ambientali alle comunità. Inoltre, è stata promossa l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto pubblico, ferroviario e autostradale che, permette di sviluppare un sistema di mobilità coerente, resiliente e in linea con gli obiettivi di sostenibilità del Gruppo. La maggior parte degli *stakeholder* ha valutato positivamente l'impatto che FNM può avere nella transizione energetica, specialmente attraverso investimenti a lungo termine negli ambiti della filiera dell'idrogeno, della rigenerazione urbana, dell'innovazione tecnologica e della produzione di energia rinnovabile.

Si riporta di seguito una descrizione delle principali categorie di *stakeholder* del Gruppo FNM:

- **Azionisti, investitori e finanziatori:** il Gruppo FNM ha l'obiettivo di massimizzare il valore della Società a tutela dei propri azionisti, investitori e finanziatori, tra cui la Regione Lombardia, con i quali instaura un dialogo continuativo e trasparente. La comunicazione passa anche attraverso documenti istituzionali, quali il bilancio d'esercizio e i resoconti intermedi, la relazione di *Corporate Governance*, comunicati finanziari, *road show* e presentazioni *corporate*.
- **Enti pubblici:** Il Gruppo FNM si rapporta con diverse amministrazioni e parti interessate, con l'obiettivo di creare un sistema di trasporto integrato e sostenibile, che tenga conto dei bisogni dei clienti viaggiatori. Tra le principali amministrazioni e organizzazioni coinvolte si menzionano il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Province, i Comuni e le Agenzie del Trasporto Pubblico Locale (TPL). Il coinvolgimento avviene principalmente tramite tavoli e iniziative di confronto istituzionale.
- **Dipendenti:** rappresentano una delle principali categorie di *stakeholder* interni in quanto il capitale umano è un elemento centrale nelle politiche aziendali. Il Gruppo si impegna a garantire pari opportunità e a promuovere un ambiente di lavoro inclusivo, in cui le diversità personali e culturali siano riconosciute e valorizzate come fattori chiave per il successo collettivo. Il coinvolgimento attivo dei dipendenti è un aspetto fondamentale della strategia aziendale: attraverso iniziative di ascolto e co-creazione, l'azienda favorisce lo sviluppo delle competenze tecniche e delle *soft skills* necessarie per affrontare le sfide future. A supporto di questo impegno, vengono organizzate attività formative, accompagnate da sistemi strutturati per la valutazione delle performance. La comunicazione con i dipendenti si realizza tramite indagini di clima, campagne di sensibilizzazione, canali di segnalazione (es. Procedura di *Whistleblowing*) e protocolli interni, creando un ambiente di confronto aperto e costruttivo.
- **Sindacati:** svolgono un importante lavoro nell'ambito della contrattazione e tutela dei diritti dei lavoratori. Il loro coinvolgimento interno è assicurato grazie a tavoli di confronto sindacale e incontri periodici.
- **Fornitori:** rappresentano uno *stakeholder* fondamentale per il Gruppo FNM, in particolare in un settore complesso e strategico come quello dei trasporti e potenzialmente soggetto a impatti negativi derivanti dalla catena di fornitura. A tal proposito, il Gruppo FNM adotta un approccio strutturato per gestire le relazioni con i fornitori, caratterizzato da un'attenta attività di *due diligence*, dall'utilizzo di una piattaforma di *e-procurement*, per garantire trasparenza e tracciabilità e dall'organizzazione di incontri periodici di coordinamento e cooperazione. Il Gruppo si impegna nel rafforzamento continuo del modello di gestione dei diritti umani lungo la catena di fornitura, con l'obiettivo di identificare, prevenire e mitigare i rischi connessi alle attività di costruzione di impianti e ai lavori in cantiere. Questo modello è volto a garantire il rispetto delle normative e dei principi etici, creando un ecosistema di collaborazione con i fornitori per promuovere condizioni di lavoro sicure e dignitose.
- **Comunità locali:** il Gruppo FNM si impegna costantemente nel promuovere un rapporto costruttivo con le comunità locali come media, università, associazioni di categoria e network di settore, con cui collabora attivamente per creare valore condiviso. Questo impegno si concretizza attraverso eventi pubblici, l'adesione ad associazioni nazionali e internazionali, la partecipazione a tavoli e iniziative di confronto con realtà appartenenti al settore dei trasporti, nonché attività di *sponsorship*. Per maggiori dettagli sulle attività che orientano la strategia e il modello aziendale, si rimanda al capitolo 19.3 ESRS S3 Comunità interessate, paragrafo S3-2 – Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti.

- **Partner strategici:** coerentemente con gli obiettivi di crescita e di sviluppo che hanno visto il Gruppo impegnato nella diversificazione delle proprie attività, sono state realizzate *partnership* strategiche con primarie aziende italiane ed europee (es. DB CARGO, Trenord).
- **Clienti e viaggiatori:** sono al centro dell'attenzione in quanto destinatari dell'attività di trasporto. Il Gruppo ne assicura il coinvolgimento e la consultazione attraverso campagne di comunicazione per la diffusione delle misure di sicurezza adottate, indagini periodiche per la valutazione dell'esperienza di viaggio, informazioni sulla viabilità. Per maggiori dettagli sulle attività che orientano la strategia e il modello aziendale, si rimanda al capitolo 19.4 ESRS S4 Consumatori e utilizzatori finali paragrafo S4-2 – Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti.
- **Ambiente:** il Gruppo FNM tiene in considerazione l'impatto negativo che le sue attività generano sull'ambiente ed è impegnato costantemente nella gestione e riduzione di questi impatti.

Le opinioni e le istanze dei portatori di interessi sono comunicate regolarmente agli organi di amministrazione, direzione e controllo del Gruppo FNM, anche tramite il processo di analisi di Doppia Rilevanza, per garantire che le decisioni strategiche siano allineate alle aspettative dei diversi *stakeholder*. Questo processo facilita una governance trasparente e orientata alla sostenibilità, contribuendo a mantenere una relazione costruttiva con tutti gli attori coinvolti.



VC: value chain

17.3.3 SBM-3 — Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Come descritto nel precedente capitolo, nel 2024 il Gruppo ha condotto un'analisi approfondita della propria catena del valore, identificando e mappando in ogni sua fase i principali impatti, rischi e opportunità. Questo lavoro ha consentito di esaminare in dettaglio il contesto operativo, valutando le conseguenze delle attività sulle relazioni di business, sui temi di sostenibilità e sugli aspetti ESG, con un'attenzione particolare alle aspettative degli *stakeholder*, prendendo in considerazione orizzonti temporali di breve, medio e lungo periodo. La strategia aziendale del Gruppo integra e considera gli ambiti chiave quali la sostenibilità nei trasporti, l'innovazione e la gestione responsabile delle risorse naturali. Questo approccio consente di sviluppare soluzioni a basse emissioni, investire nella formazione del personale su temi quali la sostenibilità e l'inclusione sociale, generando effetti positivi sul benessere dei dipendenti e sulla soddisfazione degli utenti. Il Gruppo è coinvolto nella valutazione

degli impatti sia attraverso le proprie operazioni dirette, sia indirettamente tramite la catena di fornitura.

Gli unici effetti finanziari correnti dei rischi e delle opportunità rilevanti sulla situazione patrimoniale e finanziaria, sul risultato economico e sui flussi finanziari, registrati sul Bilancio Consolidato sono relativi al rischio di aumento di eventi naturali estremi e di situazioni meteo avverse (ESRS E1-Cambiamenti Climatici) avvenute nel corso del 2023, che hanno comportato effetti a conto economico pari a circa 0,6 milioni di Euro. Non sono stati identificati rischi e opportunità significativi per i quali sussiste un rischio di correzioni rilevanti, nel prossimo esercizio fiscale, dei valori contabili degli attivi e delle passività.

17.4 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

17.4.1 Informativa sul processo di valutazione della rilevanza

IRO-1 — Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti

L'analisi di Doppia Rilevanza rappresenta per il Gruppo FNM un importante strumento che, oltre a definire i contenuti della Rendicontazione di Sostenibilità, indirizza la strategia aziendale. La CSRD e in particolare i nuovi ESRS richiedono di identificare le informazioni sulle questioni di sostenibilità considerando due prospettive:

- **Rilevanza d'impatto (*Impact Materiality*):** riguarda gli impatti significativi delle attività aziendali, positivi o negativi, sulle persone e sull'ambiente. Gli impatti considerati includono quelli derivanti dalle operazioni dell'azienda, dai suoi prodotti e servizi e dalle relazioni lungo l'intera catena del valore, sia a monte che a valle. Il Gruppo considera ai fini dell'analisi sia gli impatti attuali sia quelli potenziali, su orizzonti temporali di breve, medio e lungo periodo.

La lista degli impatti è stata sottoposta a valutazione da parte del *Top Management* tramite un questionario, durante una sessione di *stakeholder engagement* interno svolta l'8 luglio 2024.

- **Rilevanza finanziaria (*Financial Materiality*):** si riferisce agli ambiti di sostenibilità che riguardano rischi o opportunità, in grado di generare effetti rilevanti sulle performance economiche, sulla situazione patrimoniale e finanziaria, sui flussi di cassa, sull'accesso ai finanziamenti o sul costo del capitale.

La materialità finanziaria ha preso in considerazione le risultanze del processo di ERM e, in particolare, i rischi ESG inclusi nel *Risk Register* e l'identificazione delle opportunità e delle ambizioni del nuovo Piano Strategico 2024-2029.

La metodologia applicata ha previsto le fasi definite dagli ESRS 1 prescrizione generali e delle ulteriori direttive metodologie "IG 1 *Materiality Assessment Implementation Guidance*".

L'Analisi di Rilevanza di impatto è stata svolta secondo le fasi seguenti:

- **Comprensione del contesto dell'organizzazione ed elaborazione della lista di temi potenziali**

A seguito dell'analisi del contesto interno e del contesto esterno è stata definita una *Long List* delle tematiche ESG potenzialmente rilevanti per il Gruppo. Le tematiche individuate sono state adattate considerando i temi e sotto-temi riportati dagli standard ESRS. Inoltre, è stata svolta una **mappatura approfondita della catena del valore**, che ha considerato sia un'analisi dei dati interni sull'approvvigionamento, sia un'analisi di piattaforme e agenzie di *rating* internazionali (S&P, MSCI, ENCORE) che individuano gli impatti prioritari per ciascun settore di riferimento. Durante questa fase, particolare attenzione è stata riservata agli ambiti in cui il Gruppo ha ritenuto maggiormente probabile che gli IRO potessero manifestarsi, in base alla natura delle attività, dei rapporti commerciali, delle aree geografiche e di altri fattori contestuali.

- **Definizione degli impatti**

In questa fase sono stati definiti gli impatti (positivi e negativi, attuali e potenziali), intesi come gli effetti che esso ha o potrebbe avere sull'economia, sull'ambiente e sulle persone, compresi gli effetti sui diritti umani, come risultato delle sue attività o delle sue relazioni commerciali. Gli impatti, ciascuno associato

ad un *sustainability topic* o *sub-topic* individuato dall'ESRS 1 – RA. 16, sono stati frutto di un'analisi che ha in particolar modo considerato il settore di appartenenza, le operazioni aziendali e le attività che impattano la catena del valore a monte e a valle, nonché l'esito delle interviste con le funzioni aziendali.

• **Valutazione degli impatti**

La valutazione degli impatti è stata effettuata coinvolgendo il CdA e il *Top Management* e gestita tramite una piattaforma informatica che consente di tracciare ogni fase del processo. La valutazione è stata svolta osservando le linee guida degli ESRS, ossia considerando due criteri principali:

- Probabilità, valutata solamente per gli impatti potenziali, rappresenta la frequenza con cui un impatto potrebbe verificarsi. La probabilità di accadimento degli impatti viene determinata utilizzando una scala numerica da 1 a 5: questa scala permette di classificare gli stessi da eventi improbabili (valore 1) fino a eventi con elevata probabilità di verificarsi (valore 5), basandosi su dati, scenari e analisi previsionali. Per gli impatti attuali, è stata considerata una probabilità massima secondo la scala di valutazione definita.
- Magnitudo, valutata solo per gli impatti negativi, tiene in considerazione: (i) l'Entità, ossia quanto è grave l'impatto; (ii) la Portata, ossia quanto è diffuso l'impatto; (iii) l'Irrimediabilità, ossia quanto è difficile mitigare o risarcire il danno risultante per gli impatti negativi. Anche in questo caso, il modello prevede una valutazione della magnitudo degli impatti sulla base di una scala da 1 (non significativa) a 5 (molto significativa).

La combinazione delle valutazioni delle due dimensioni, magnitudo e probabilità, ha permesso di identificare gli impatti rilevanti per gli *stakeholder*, altresì risultanti al di sopra di una specifica soglia quantitativa definita.

Per quanto concerne la Rilevanza Finanziaria, si è svolta a partire dall' ***Integrazione del processo di Risk Management con i rischi potenzialmente rilevanti in relazione alle questioni di sostenibilità***: il *risk model* aziendale utilizzato nel processo di ERM è stato integrato con i rischi legati alle questioni di sostenibilità individuate dagli ESRS (ref. ESRS 1, RA. 16 – *Questioni di sostenibilità da includere nella valutazione della rilevanza*). L'individuazione dei rischi ha considerato:

- gli impatti associati alle questioni di sostenibilità risultati rilevanti, in modo da esplorare l'interdipendenza tra la rilevanza d'impatto e la rilevanza finanziaria;
- l'esame delle operazioni aziendali e della catena del valore svolto in occasione dell'Analisi di *Impact Materiality*;
- l'esame del *risk assessment* svolto nel 2023, per l'intercettazione dei temi ambientali, sociali e di governance già tracciati nel *risk model* aziendale e risultati prioritari. Tale analisi è stata rivista e integrata nel 2024 attraverso il riesame e l'aggiornamento del *Risk Register*.

La Valutazione dei rischi associati a questioni di sostenibilità si è svolta considerando la significatività degli scenari di rischio identificati e la magnitudo, calcolata come prodotto tra:

- frequenza: probabilità di verificarsi e
- impatto: portata degli effetti.

I rischi sono stati valutati coerentemente con le decisioni che gli Organi Sociali hanno preso in relazione a tali fattispecie. Questo ha permesso di adottare un approccio rigoroso e rappresentativo delle priorità aziendali e di identificare scenari di rischio intrinseco rilevanti, considerati dunque a priori rispetto a eventuali azioni di mitigazioni del rischio.

L'individuazione, valutazione e gestione degli impatti e dei rischi è parte integrante del sistema di *Risk Management* aziendale, assicurando coerenza con il profilo di rischio complessivo e supportando le decisioni strategiche e operative.

L'identificazione delle opportunità deriva dal processo interno di valutazione di impatti e rischi, che è stato seguito per l'analisi di Doppia Rilevanza. Iniziato a luglio, come sopra rappresentato, è stato integrato anche a seguito della presentazione del **Piano Strategico**. In particolare, sono stati analizzati tutti i possibili sviluppi di business, identificando e selezionando le opportunità più rilevanti su cui investire nei prossimi anni e determinando gli effetti in termini economici e finanziari.

I risultati dell'analisi di Doppia Rilevanza sono stati presentati al Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica in data 20 gennaio 2025 e condivisi con il Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate il 24 marzo 2025.

Attraverso questo processo articolato e trasparente, il Gruppo FNM non solo identifica le questioni rilevanti per la rendicontazione di sostenibilità, ma assicura anche che tali questioni siano integrate nelle decisioni strategiche e operative, rafforzando il proprio impegno verso uno sviluppo sostenibile e responsabile.

Le tabelle seguenti riassumono le risultanze dell'analisi di Doppia Rilevanza.

Topic	Sub topic	Sub sub topic	MATERIALITÀ D'IMPATTO		
			Descrizione dell'impatto (+) positivo, (-) negativo, (P) potenziale, (A) attuale	Orizzonte temporale	Catena del valore
E1 Cambiamenti climatici	Mitigazione dei cambiamenti climatici Adattamento ai cambiamenti climatici	N/A	(-) (A) Contribuzione al cambiamento climatico tramite emissioni di gas a effetto serra generate nello svolgimento delle proprie attività e lungo la catena del valore	Lungo Termine (>5 yrs)	Own operations Upstream and downstream
E1 Cambiamenti climatici	Mitigazione dei cambiamenti climatici	N/A	(+) (A) Emissioni di gas a effetto serra evitate da parte dell'utenza, tramite l'offerta di servizi di mobilità sostenibile, quali il TPL su gomma e ferro e car sharing (elettrico), la disponibilità di colonnine elettriche lungo l'infrastruttura del Gruppo, la fornitura di energia rinnovabile a terzi, tramite la sostituzione di carburante tradizionale con l'idrogeno, e la logistica intermodale (interscambi via ferrovia piuttosto che strada)	Lungo Termine (>5 yrs)	Own operations Downstream
E2 Inquinamento	Inquinamento dell'aria	N/A	(+) (A) Emissioni inquinanti evitate attraverso l'utilizzo di TPL su ferro e su gomma in sostituzione dell'auto privata, di car-sharing lo sviluppo dei nodi di interscambio ferroviario-strada, terminali logistici e progetti di rigenerazione urbana, nonché l'impiego dell'idrogeno come carburante alternativo e la generazione di energia rinnovabile	Breve termine (0-1 yrs)	Own operations Downstream
E4 Biodiversità ed ecosistemi	Fattori di impatto diretto sulla perdita di biodiversità	Cambiamento di uso del suolo	(+) (A) Re-introduzione e protezione delle biodiversità urbana attraverso opere di compensazione ambientale e progetti di rigenerazione urbana (es. Progetto FILI)	Medio Termine (1-5 yrs)	Own operations Downstream
E5 Economia circolare	Deflussi di risorse connessi a prodotti e servizi	N/A	(+) (A) Recupero di materie prime tramite iniziative di economia circolare (es. revamping dei convogli) e progetti di circolarità (e.g. introduzione di prodotti sostenibili per il miglioramento della pavimentazione quale il riutilizzo dell'asfalto fresato, biometano per la produzione di idrogeno)	Medio Termine (1-5 yrs)	Own operations
E5 Economia circolare	Rifiuti	N/A	(-) (A) Rifiuti generati dall'attività del Gruppo FNM, quali ad esempio l'ammodernamento delle infrastrutture e attività da cantieri	Breve termine (0-1 yrs)	Own Operations Upstream and downstream

S1 Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro	Occupazione sicura, Orario di lavoro, Salari adeguati, Dialogo sociale, Libertà di associazione, Contrattazione e collettiva, Equilibrio tra vita professionale e vita privati	(+) (A) Contribuzione positiva al benessere dei dipendenti e conciliazione tra vita privata e professionale tramite iniziative di welfare aziendale (es: portali dedicati ai dipendenti, sostegno alla genitorialità, supporto psicologico, salute e prevenzione, servizi di orientamento scolastico e professionale e percorsi di supporto allo studio) e promozione di un comportamento responsabile e sensibilizzazione tramite la diffusione della mobilità sostenibile tra i dipendenti	Medio Termine (1-5 yrs)	Own operations
S1 Forza lavoro propria	Parità di trattamento e opportunità per tutti	Parità di genere e parità di retribuzione, Occupazione e inclusione delle persone con disabilità, Misure contro la violenza e molestie sul luogo di lavoro; Diversità	(+) (A) Promozione di un ambiente di lavoro inclusivo in grado di generare un effetto positivo in termini di benessere psicofisico e di soddisfazione personale dei dipendenti, attraverso il rispetto, la tutela e la valorizzazione della diversità e la promozione dell'inclusione sociale all'interno del Gruppo	Medio Termine (1-5 yrs)	Own operations
S1 Forza lavoro propria	Parità di trattamento e opportunità per tutti	Formazione e sviluppo delle competenze	(+) (A) Consolidamento delle competenze trasversali e delle soft skills dei propri dipendenti attraverso piani di formazione tecnico-professionali e percorsi di apprendimento	Medio Termine (1-5 yrs)	Own operations
S3 Comunità interessate	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità	Impatti legati al territorio	(+) (A) Contribuzione allo sviluppo sociale e relazionale del territorio e delle comunità locali tramite la promozione di specifici eventi e l'ascolto delle aspettative degli stakeholder, la partecipazione a gruppi e tavoli di lavoro promossi da associazioni di categoria, terzo settore e amministrazioni sui temi di trasporto e sostenibilità a livello nazionale e internazionale	Medio Termine (1-5 yrs)	Own operations Downstream
S3 Comunità interessate	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità	Impatti legati al territorio	(-) (P) Impatto legato all'inquinamento acustico derivante dal transito dei mezzi di trasporto del Gruppo, su strada e su rotaia nonché dall'operatività dei cantieri	Medio Termine (1-5 yrs)	Downstream
S4 Consumatori e utilizzatori finali	Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/o per gli utilizzatori finali	Accesso a informazioni (di qualità)	(+) (A) Cambiamento nelle abitudini di viaggio del cliente in termini di scelta della modalità più consona al proprio tragitto, ai fini di agevolare gli spostamenti e impiegare in modo efficiente il proprio tempo durante il tragitto, grazie alla promozione di diverse modalità di trasporto, quali il trasporto pubblico ferroviario e su gomma e l'infrastruttura autostradale	Medio Termine (1-5 yrs)	Own operations Downstream

S4 Consumatori e utilizzatori finali	Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	Non discriminazione, accesso a prodotti e servizi	(+) (A) Contribuzione all'implementazione di accesso inclusivo alle strutture e servizi del Gruppo (es. per categorie vulnerabili, disabili) attraverso specifici sistemi di gestione per la qualità e la realizzazione di opere infrastrutturali per la riduzione delle barriere architettoniche, nonché attraverso canali di comunicazione e piattaforme (e.g. MaaS /MaaS) digitalizzati e inclusivi, costantemente aggiornati sui servizi di viabilità (e.g. Call Center Viabilità, Mappa interattiva etc.)	Medio Termine (1-5 yrs)	Own operations and downstream
S4 Consumatori e utilizzatori finali	Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	Salute e sicurezza	(-) (A) Accadimento di infortuni e incidenti degli utenti durante la circolazione sui mezzi di trasporto, anche per un'eventuale mancata manutenzione degli impianti e dei cantieri (Safety)	Medio Termine (1-5 yrs)	Own operations Downstream
S4 Consumatori e utilizzatori finali	Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	Sicurezza della persona	(+) (A) Aumento della sicurezza del servizio offerto attraverso mezzi rinnovati, R&D e appositi presidi di vigilanza e un'adeguata gestione della Sicurezza nel servizio di Trasporto Pubblico Locale (Safety & Security)	Medio Termine (1-5 yrs)	Downstream
G1 Condotta delle imprese	Cultura d'impresa, Protezione degli informatori, Gestione dei rapporti con i fornitori comprese le prassi di pagamento, Corruzione attiva e passiva	Prevenzione e individuazione compresa la formazione, Incidenti	(+) (A) Rafforzamento della buona condotta dell'impresa nell'ambito anticorruzione, fiscalità e gestione dei rischi, nonché potenziamento della trasparenza all'interno della propria catena di fornitura, attraverso una maggiore tracciabilità dei materiali e l'implementazione di linee guida e piattaforme dedicate alla gestione dell'albo fornitori	Medio Termine (1-5 yrs)	Own operations and upstream
G1 Condotta delle imprese	Gestione dei rapporti con i fornitori comprese le prassi di pagamento	N/A	(-) (P) Impatto correlato alla gestione dei rapporti con i fornitori derivante da mancato rispetto dei requisiti di gara tra cui anche quelli di tipo ambientale e sociale, nonché dalla carente trasparenza per la durata del rapporto e lungo tutto il processo della catena di fornitura	Medio Termine (1-5 yrs)	Upstream and downstream

Topic	Sub topic	Sub sub topic	MATERIALITÀ FINANZIARIA	
Topic	Sub topic	Sub sub topic	Rischi	Opportunità
E1 Cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici, Mitigazione dei cambiamenti climatici	N/A	Aumento di eventi naturali estremi e condizioni meteo avverse	
E1 Cambiamenti climatici	Mitigazione dei cambiamenti climatici, Energia	N/A		Contributo alla transizione verde con la produzione di energia rinnovabile. Sviluppare e gestire strutture per la produzione di energia rinnovabile (solare ed eolica)
E1 Cambiamenti climatici	Mitigazione dei cambiamenti climatici	N/A		Rinnovo della flotta e aumento della capacità per migliorare la qualità dell'offerta
E1 Cambiamenti climatici	Mitigazione dei cambiamenti climatici, Energia	N/A	Variazioni sfavorevoli dei costi del carburante a seguito dell'evoluzione del contesto macro-economico o dell'attuazione di politiche ambientali	

E1 Cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici, Mitigazione dei cambiamenti climatici	N/A	Impatti ambientali derivanti dall'uso di mezzi d'opera altamente emissivi	
E2 Inquinamento	Inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo	N/A	Inquinamento ambientale derivante da episodi di sversamento, dal processo di gestione dei rifiuti	
E2 Inquinamento	Inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo	N/A	Mancato rispetto delle normative ambientali	
E2 Inquinamento	Inquinamento dell'aria	N/A	Incendio presso immobili di proprietà esposti a materiale infiammabile	
S1 Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro, Parità di trattamento e di opportunità per tutti	Dialogo sociale, Libertà di associazione, Contrattazione collettiva, Equilibrio tra vita professionale e vita privata e Salute e sicurezza. Parità di genere e parità di retribuzione, Occupazione e inclusione delle persone con disabilità, Misure contro la violenza e	Difficoltà nel reperimento delle risorse specializzate e nella retention di personale	
S1 Forza lavoro propria			Aumento dell'assenteismo	
S1 Forza lavoro propria	Condizioni di lavoro	Salute e sicurezza	Salute e sicurezza sul lavoro lungo le infrastrutture gestite o presso le officine	
S2 Lavoratori nella catena del valore	Condizioni di lavoro	Dialogo sociale, Libertà di associazione, Contrattazione collettiva e Salute e sicurezza.	Sicurezza e diritti dei lavoratori appartenenti alla catena del valore	
S3 Comunità interessate	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità	Impatti legati al territorio	Mancata implementazione di progetti di sviluppo del territorio	
S3 Comunità interessate	Diritti economici, sociali e culturali delle comunità	Impatti legati al territorio, impatti legati alla sicurezza	Inquinamento acustico generato dalle infrastrutture ferroviarie e autostradali	
S4 Consumatori e utilizzatori finali	Impatti legati alle informazioni per i consumatori e/ o per gli utilizzatori finali; Inclusione sociale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	Accesso a informazioni di qualità, Pratiche commerciali responsabili	Percezione negativa della propria immagine da parte degli stakeholder	

S4 Consumatori e utilizzatori finali	Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	Salute e sicurezza, Sicurezza della personale	Qualità del servizio e sicurezza delle infrastrutture del Gruppo	
S4 Consumatori e utilizzatori finali	Sicurezza personale dei consumatori e/o degli utilizzatori finali	Salute e sicurezza, Sicurezza della personale	Salute e sicurezza per gli utilizzatori	Investimenti in sicurezza, regolarizzazione e digitalizzazione delle reti e delle flotte
G1 Condotta delle imprese	Gestione dei rapporti con i fornitori comprese le prassi di pagamento	N/A	Rischi relativi alla gestione della catena di fornitura	
G1 Condotta delle imprese	Gestione dei rapporti con i fornitori comprese le prassi di pagamento		Errori o omissioni in ambito contabile e relative non conformità in ambito finanziario e fiscale	
G1 Condotta delle imprese	Cultura d'impresa		Cyber attack	
G1 Condotta delle imprese	Cultura d'impresa, Gestione dei rapporti con i fornitori comprese le prassi di pagamento, Corruzione attiva e passiva	Prevenzioni e individuazione compresa la formazione, Incidenti	Mancata compliance alla normativa applicabile	

IRO-2 — Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della Dichiarazione sulla Sostenibilità dell'impresa

ESRS 2, IRO-2, 56 Capitolo di riferimento	Obbligo di informativa e/o elemento d'informazione corrispondente	Obblighi da altri atti legislativi dell'UE ^{[1];[2];[3];[4]}	Pagina
17.	ESRS 2 - Informazioni generali		80
17.1.1	ESRS 2 BP-1 Criteri generali per la redazione delle dichiarazioni sulla sostenibilità		80
17.1.2	ESRS 2 BP-2 Informativa in relazione a circostanze specifiche		80
17.2.1	ESRS 2 GOV-1 Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo		81
17.2.1	ESRS 2 GOV-1 Diversità di genere nel consiglio, paragrafo 21, lettera d)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 13 Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione (5), allegato II	81
17.2.1	ESRS 2 GOV-1 Percentuale di membri indipendenti del consiglio di amministrazione, paragrafo 21, lettera e)	Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	81
17.2.2	ESRS 2 GOV-2 Informazioni fornite agli organi di amministrazione, direzione e controllo dell'impresa e questioni di sostenibilità da questi affrontate		85
17.2.3	ESRS 2 GOV-3 Integrazione delle prestazioni di sostenibilità nei sistemi di incentivazione		85
17.2.4	ESRS 2 GOV-4 Dichiarazione sul dovere di diligenza		86
17.2.4	ESRS 2 GOV-4 Dichiarazione sul dovere di diligenza, paragrafo 30	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 10	86

17.2.5	ESRS 2 GOV-5 Gestione del rischio e controlli interni sulla rendicontazione di sostenibilità		87
17.3.1	ESRS 2 SBM-1 Strategia, modello aziendale e catena del valore		88
17.3.1	ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate ad attività nel settore dei combustibili fossili, paragrafo 40, lettera d), punto i)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 4 Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione (6), tabella 1 – Informazioni qualitative sul rischio ambientale e tabella 2 – Informazioni qualitative sul rischio sociale Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	Non applicabile per il Gruppo
17.3.1	ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate alla produzione di sostanze chimiche, paragrafo 40, lettera d), punto ii)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 9 Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	Non applicabile per il Gruppo
17.3.1	ESRS 2 SBM-1 Partecipazione ad attività connesse ad armi controverse, paragrafo 40, lettera d), punto iii)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 14 Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 (7) e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816	Non applicabile per il Gruppo
17.3.1	ESRS 2 SBM-1 Coinvolgimento in attività collegate alla coltivazione e alla produzione di tabacco, paragrafo 40, lettera d), punto iv)	Articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816	Non applicabile per il Gruppo
17.3.2	ESRS 2 SBM-2 Interessi e opinioni dei portatori di interessi		90
17.3.3	ESRS 2 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale		92
17.4.1	ESRS 2 IRO-1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti		93
17.4.1	ESRS 2 IRO-2 Obblighi di informativa degli ESRS oggetto della dichiarazione sulla sostenibilità dell'impresa		93
17.4.2	ESRS 2 MDR-P Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti		107
17.4.2	ESRS 2 MDR-A Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti		107
17.5.1	ESRS 2 MDR-M Metriche relative a questioni di sostenibilità rilevanti		109
17.5.2	ESRS 2 MDR-T Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi		109
18.1	ESRS E1 – Cambiamento climatico		
18.1.3	ESRS E1 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale		113
18.1.3	ESRS E1 IRO-1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima		113
18.1.2	ESRS E1-1 Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici		110
18.1.2	ESRS E1-1 Piano di transizione per conseguire la neutralità climatica entro il 2050, paragrafo 14	Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119	Non applicabile per il Gruppo
18.1.2	ESRS E1-1 Imprese escluse dagli indici di riferimento allineati con l'accordo di Parigi, paragrafo 16, lettera g)	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 1: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: Qualità creditizia delle esposizioni per settore, emissioni e durata residua Articolo 12, paragrafo 1, lettere a d) a g), e paragrafo 2, del regolamento delegato (UE) 2020/1818	Non applicabile per il Gruppo

18.1.3	ESRS E1-2 Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi		113
18.1.3	ESRS E1-3 Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici		113
18.1.4	ESRS E1-4 Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi		116
18.1.4	ESRS E1-4 Obiettivi di riduzione delle emissioni di GES, paragrafo 34	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 4 Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 3: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: metriche di allineamento Articolo 6 del regolamento delegato (UE) 2020/1818	116
18.1.4	ESRS E1-5 Consumo di energia e mix energetico		116
18.1.4	ESRS E1-5 Consumo di energia da combustibili fossili disaggregato per fonte (solo settori ad alto impatto climatico), paragrafo 38	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 5 e allegato I, tabella 2, indicatore n. 5	116
18.1.4	ESRS E1-5 Consumo di energia e mix energetico, paragrafo 37	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 5	116
18.1.4	ESRS E1-5 Intensità energetica associata con attività in settori ad alto impatto climatico, paragrafi da 40 a 43	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 6	116
18.1.4	ESRS E1-6 Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES, paragrafo 44		116
18.1.4	ESRS E1-6 Emissioni lorde di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES, paragrafi da 53 a 55	Allegato I, tabella 1, indicatori nn. 1 e 2 Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 1: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: Qualità creditizia delle esposizioni per settore, emissioni e durata residua Articolo 5, paragrafo 1, articolo 6 e articolo 8, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818	116
18.1.4	ESRS E1-6 Intensità delle emissioni lorde di GES	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 3 Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione, modello 3: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: metriche di allineamento Articolo 8, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818	116
	ESRS E1-7 Assorbimenti di GES e crediti di carbonio, paragrafo 56	Articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119	Non presenti progetti di mitigazione delle emissioni di GHG finanziati con crediti di carbonio
	ESRS E1-8 Fissazione del prezzo interno del carbonio		Non applicabile al Gruppo
	ESRS E1-9 Effetti finanziari attesi di rischi fisici e di transizione rilevanti e potenziali opportunità legate al clima, paragrafo 66		phase-in
	ESRS E1-9 Esposizione del portafoglio dell'indice di riferimento verso rischi fisici legati al clima	Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818 e allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816	phase-in

	ESRS E1-9 Disaggregazione degli importi monetari per rischio fisico acuto e cronico ESRS E1-9 Posizione delle attività significative a rischio fisico rilevante, paragrafo 66, lettera c)	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punti 46 e 47 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione; modello 5: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio fisico connesso ai cambiamenti climatici: esposizioni soggette al rischio fisico	phase-in
	ESRS E1-9 Ripartizione del valore contabile dei suoi attivi immobiliari per classi di efficienza energetica, paragrafo 67, lettera c)	Articolo 449 bis del regolamento (UE) n. 575/2013; punto 34 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/2453 della Commissione; Modello 2: Portafoglio bancario – Indicatori del potenziale rischio di transizione connesso ai cambiamenti climatici: prestiti garantiti da beni immobili – Efficienza energetica delle garanzie reali	phase-in
	ESRS E1-9 Grado di esposizione del portafoglio a opportunità legate al clima, paragrafo 69	Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1818	phase-in
18.2	ESRS E2 – Inquinamento		
18.2.1	ESRS E2 IRO-1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento		119
18.2.1	ESRS E2-1 Politiche relative all'inquinamento		119
18.2.1	ESRS E2-2 Azioni e risorse connesse all'inquinamento		119
18.2.2	ESRS E2-3 Obiettivi connessi all'inquinamento		122
18.2.2	ESRS E2-4 Quantità di ciascun inquinante che figura nell'allegato II del regolamento E-PRTR (registro europeo delle emissioni e dei trasferimenti di sostanze inquinanti) emesso nell'aria, nell'acqua e nel suolo, paragrafo 28	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 8; allegato I, tabella 2, indicatore n. 2; allegato 1, tabella 2, indicatore n. 1; allegato I, tabella 2, indicatore n. 3	122
	ESRS E2-5 Sostanze preoccupanti e sostanze estremamente preoccupanti		Non materiale per il Gruppo a seguito dell'analisi di Doppia Rilevanza
	ESRS E2-6 — Effetti finanziari attesi di rischi e opportunità rilevanti legati all'inquinamento		phase in
	E3 – Acqua e Risorse Marine	Il Gruppo durante l'analisi di Doppia Rilevanza, come suggerito dalle linee guida sulla Doppia Rilevanza, ha esteso la propria analisi tenendo in considerazione anche le tematiche e eventuali IRO collegati alla catena del valore anche tramite l'utilizzo del metodo di analisi di benchmark. Tale analisi non ha rilevato impatti positivi o negativi collegati alla tematica dell'utilizzo delle risorse idriche.	
18.3	E4 – Biodiversità ed Ecosistemi		
18.3.1	ESRS E4-1 Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale		123
18.3.1	ESRS E4 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale		123
18.3.2	IRO-1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi alla biodiversità e agli ecosistemi		124
18.3.2	ESRS 2 IRO-1 – E4 paragrafo 16, lettera a), punto i)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 7	124
18.3.2	ESRS 2 IRO-1 – E4 paragrafo 16, lettera b)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 10	124
18.3.2	ESRS 2 IRO-1 – E4 paragrafo 16, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 14	124
18.3.2	ESRS E4-2 Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi		124

	ESRS E4-2 Politiche o pratiche agricole/di utilizzo del suolo sostenibili, paragrafo 24, lettera b)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 11	Non applicabile per il Gruppo
	ESRS E4-2 Pratiche o politiche di utilizzo del mare/degli oceani sostenibili, paragrafo 24, lettera c)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 12	Non applicabile per il Gruppo
	ESRS E4-2 Politiche volte ad affrontare la deforestazione, paragrafo 24, lettera d)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 15	Non applicabile per il Gruppo
18.3.2	ESRS E4-3 Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi		124
18.3.3	ESRS E4-4 Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi		128
	ESRS E4-5 Metriche d'impatto relative ai cambiamenti della biodiversità e degli ecosistemi		Non materiale per il Gruppo a seguito dell'analisi di Doppia Rilevanza
	ESRS E4-6 Effetti finanziari attesi derivanti da rischi e opportunità connessi alla biodiversità e agli ecosistemi		phase in
18.4	E5 - Uso delle risorse ed economia circolare		
18.4.1	ESRS 2 IRO-1 E5 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare		129
18.4.1	ESRS E5-1 Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare		129
18.4.1	ESRS E5-2 Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare		129
18.4.2	ESRS E5-3 Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare		131
18.4.2	ESRS E5-4 Flussi di risorse in entrata		131
18.4.2	ESRS E5-5 Flussi di risorse in uscita		131
18.4.2	ESRS E5-5 Rifiuti non riciclati, paragrafo 37, lettera d)	Allegato I, tabella 2, indicatore n. 13	131
18.4.2	ESRS E5-5 Rifiuti pericolosi e rifiuti radioattivi, paragrafo 39	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 9	131
	ESRS E5-6 Effetti finanziari attesi derivanti da impatti, rischi e opportunità connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare		Phase-in
18.5	Tassonomia Europea		132
19.1	ESRS S1- Forza lavoro propria		
19.1.1	ESRS 2 SBM-3 S1 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale		153
19.1.1	ESRS 2 SBM-3 S1 Rischio di lavoro forzato, paragrafo 14, lettera f)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 13	153
19.1.1	ESRS 2 SBM-3 S1 Rischio di lavoro minorile, paragrafo 14, lettera g)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 12	153
19.1.2	ESRS S1-1 Politiche relative alla forza lavoro propria		153
19.1.2	ESRS S1-1 Impegni politici in materia di diritti umani, paragrafo 20	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11	153
19.1.2	ESRS S1-1 Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro, paragrafo 21	Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	153
19.1.2	ESRS S1-1 Procedure e misure per prevenire la tratta di esseri umani, paragrafo 22	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 11	153
19.1.2	ESRS S1-1 Politica di prevenzione o sistema di gestione degli infortuni sul lavoro, paragrafo 23	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 1	153

19.1.2	ESRS S1-2 Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti		153
19.1.2	ESRS S1-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni		153
19.1.2	ESRS S1-3 Meccanismi di trattamento dei reclami/delle denunce, paragrafo 32, lettera c)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 5	153
19.1.2	ESRS S1-4 Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni		153
19.1.3	ESRS S1-5 Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti		160
19.1.3	ESRS S1-6 Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa		160
19.1.3	ESRS S1-7 Caratteristiche dei lavoratori non dipendenti nella forza lavoro propria dell'impresa		phase in
19.1.3	ESRS S1-8 Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale		160
19.1.3	ESRS S1-9 Metriche della diversità		160
19.1.3	ESRS S1-10 Salari adeguati		160
19.1.3	ESRS S1-11 Protezione sociale		phase in
19.1.3	ESRS S1-12 Persone con disabilità		160
19.1.3	ESRS S1-13 Metriche di formazione e sviluppo delle competenze		phase in
19.1.3	ESRS S1-14 Metriche di salute e sicurezza		160
19.1.3	ESRS S1-14 Numero di decessi e numero e tasso di infortuni connessi al lavoro	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 2 Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	160
19.1.3	ESRS S1-14 Numero di giornate perdute a causa di ferite, infortuni, incidenti mortali o malattie, paragrafo 88, lettera e)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 3	160
19.1.3	ESRS S1-15 Metriche dell'equilibrio tra vita professionale e vita privata		phase in
19.1.3	ESRS S1-16 Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)		160
19.1.3	ESRS S1-16 Divario retributivo di genere non corretto, paragrafo 97, lettera a)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 12 Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	160
19.1.3	ESRS S1-16 Eccesso di divario retributivo a favore dell'amministratore delegato, paragrafo 97, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 8	160
19.1.3	ESRS S1-17 Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani		160
19.1.3	ESRS S1-17 Incidenti legati alla discriminazione, paragrafo 103, lettera a)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 7	160
19.1.3	ESR S1-17 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e OCSE, paragrafo 104, lettera a)	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10 e allegato I, tabella 3, indicatore n. 14 Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818	160
19.2	ESRS S2 – Lavoratori nella catena del valore		
19.2.1	ESRS 2 SBM-3 S2 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale		164
19.2.1	ESRS 2 SBM-3 – S2 Grave rischio di lavoro minorile o di lavoro forzato nella catena del lavoro, paragrafo 11, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatori nn. 12 e 13	164

19.2.2	ESRS S2-1 Impegni politici in materia di diritti umani	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11	165
19.2.2	ESRS S2-1 Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore, paragrafo 18	Allegato I, tabella 3, indicatori nn. 11 e 4	165
19.2.2	ESRS S2-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE, paragrafo 19	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10 Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818	165
19.2.2	ESRS S2-1 Politiche in materia di dovuta diligenza sulle questioni oggetto delle convenzioni fondamentali da 1 a 8 dell'Organizzazione internazionale del lavoro, paragrafo 19	Regolamento delegato (UE) 2020/1816 della Commissione, allegato II	165
19.2.2	S2-2 – Processi di coinvolgimento dei lavoratori nella catena del valore in merito agli impatti		Non applicabile per il Gruppo
19.2.2	S2-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni		165
19.2.2	ESRS S2-4 Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni		165
19.2.2	ESRS S2-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani nella sua catena del valore a monte e a valle, paragrafo 36	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14	165
19.2.3	ESRS S2-5 Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti		168
19.3	ESRS S3 – Comunità interessate		
19.3.1	ESRS 2 SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale		168
19.3.2	ESRS S3-1 Politiche relative alle comunità interessate		169
19.3.2	ESRS S3-1 Impegni politici in materia di diritti umani, paragrafo 16	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11	169
19.3.2	ESRS S3-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, dei principi dell'OIL o delle linee guida dell'OCSE, paragrafo 17	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10 Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818	169
19.3.2	ESRS S3-2 Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti		169
19.3.2	ESRS S3-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni		169
19.3.2	ESRS S3-4 Interventi su impatti rilevanti per le comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché l'efficacia di tali azioni		169
19.3.2	ESRS S3-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani, paragrafo 36	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14	169
19.3.3	ESRS S3-5 Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti		174

19.4	ESRS S4 – Consumatori e utilizzatori finali		
19.4.1	ESRS 2 SBM-3 S4 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale		174
19.4.2	ESRS S4-1 Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 9 e allegato I, tabella 1, indicatore n. 11	175
19.4.2	ESRS S4-1 Mancato rispetto dei principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani e delle linee guida dell'OCSE, paragrafo 17	Allegato I, tabella 1, indicatore n. 10 Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816 e articolo 12, paragrafo 1, del regolamento delegato (UE) 2020/1818	175
19.4.2	ESRS S4-2 – Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti		175
19.4.2	ESRS S4-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni		175
19.4.2	ESRS S4-4 Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni		175
19.4.2	ESRS S4-4 Problemi e incidenti in materia di diritti umani, paragrafo 35	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 14	175
19.4.3	ESRS S4-5 Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti (consumatori e utilizzatori finali)		180
20.1	ESRS G1 – Condotta dell'impresa		
20.1.1	ESRS 2 GOV-1 G1 Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo		182
20.1.2	ESRS 2 IRO-1 G1 Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti		182
20.1.2	ESRS G1-1 Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese		182
20.1.2	ESRS G1-1 Convenzione delle Nazioni Unite contro la corruzione, paragrafo 10, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 15	182
20.1.2	ESRS G1-1 Protezione degli informatori, paragrafo 10, lettera d)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 6	182
20.1.2	ESRS G1-2 Gestione dei rapporti con i fornitori		182
20.1.2	ESRS G1-3 Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva		182
20.1.3	ESRS G1-MDR-A Azioni e risorse relative alla condotta aziendale		186
20.1.3	ESRS G1-4 Casi accertati di corruzione attiva o passiva		186
20.1.3	ESRS G1-4 Ammende inflitte per violazioni delle leggi contro la corruzione attiva e passiva, paragrafo 24, lettera a)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 17 Allegato II del regolamento delegato (UE) 2020/1816	186
20.1.3	ESRS G1-4 Norme di lotta alla corruzione attiva e passiva, paragrafo 24, lettera b)	Allegato I, tabella 3, indicatore n. 16	186
20.1.3	ESRS G1-5 Influenza politica e attività di lobbying		Non applicabile per il Gruppo
20.1.3	ESRS G1-6 Prassi di pagamento		186

[1] Regolamento (UE) 2019/2088 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo all'informativa sulla sostenibilità nel settore dei servizi finanziari (SFDR) (GU L 317 del 9.12.2019, pag. 1).

[2] Regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, relativo ai requisiti prudenziali per gli enti creditizi e che modifica il regolamento (UE) n. 648/2012 (regolamento sui requisiti patrimoniali) (GU L 176 del 27.6.2013, pag. 1).

[3] Regolamento (UE) 2016/1011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, sugli indici usati come indici di riferimento negli strumenti finanziari e nei contratti finanziari o per misurare la performance di fondi di investimento e recante modifica delle direttive 2008/48/CE e 2014/17/UE e del regolamento (UE) n. 596/2014 (GU L 171 del 29.6.2016, pag. 1).

[4] Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 («Normativa europea sul clima») (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

17.4.2 Obbligo minimo di informativa sulle politiche e sulle azioni

Politiche MDR-P — Politiche adottate per gestire questioni di sostenibilità rilevanti

Il Gruppo FNM ha adottato un insieme strutturato di politiche per garantire una gestione responsabile delle tematiche di sostenibilità. Queste politiche forniscono un quadro chiaro delle misure implementate per prevenire, attenuare e correggere gli impatti, affrontare i rischi e cogliere le opportunità verso un modello di *business* sostenibile, inclusivo e resiliente.

La tabella seguente riassume le principali politiche adottate dal Gruppo FNM.

#	Politica	Perimetro	ESRS	Descrizione e obiettivi
1	Codice Etico e di Comportamento	FNM e Società Controllate	S1, S2, G1	Definisce i principi e i valori fondamentali ai quali devono attenersi tutti i destinatari nell'esercizio delle proprie attività. Basato su responsabilità, integrità, trasparenza ed efficienza, il Codice promuove comportamenti etici e il rispetto delle normative, garantendo la tutela delle persone, dell'ambiente e del patrimonio aziendale.
2	Politica per la Sostenibilità del Gruppo FNM	FNM e Società Controllate (ad eccezione di Viridis e Nordcom)	S3, G1	Delinea l'impegno del Gruppo a garantire un connubio tra competitività, sostenibilità e responsabilità, rispettando i principi ESG, mettendo in atto azioni di Responsabilità Sociale di Impresa.
3	Politica per la Sostenibilità Ambientale	FNM e Società Controllate (ad eccezione di Viridis e Nordcom)	E1, E2, E4	Stabilisce e comunica gli impegni e i processi aziendali finalizzati al rispetto delle tematiche ambientali, sociali e di governance e alla promozione di una mobilità sostenibile.
4	Politica Ambientale del Sistema di Gestione Ambientale (SGA)	MISE, FERROVIENORD, ATV, MISEng, FNMA	E1, E2, E4	Definisce i principi e gli impegni per la tutela ambientale, garantendo la conformità normativa, la riduzione delle emissioni, l'uso efficiente delle risorse e la promozione dell'economia circolare. Inoltre, integra criteri ambientali nei processi aziendali e coinvolge attivamente dipendenti e fornitori nella gestione sostenibile.
5	Politica in materia di Diversità	FNM	S1	Promuove una governance eterogenea e qualificata, favorendo una rappresentanza equilibrata di genere e garantendo un processo decisionale arricchito da prospettive diverse.
6	Politica per la Diversità e la Parità di Genere	MISE, Nordcom	S1	Promuovere la diversità e l'inclusione con l'obiettivo di ottenere la Certificazione per Parità di Genere, Diversità e Inclusione ai sensi della norma UNI:PdR 125/2022
8	Politica di salute e sicurezza	FERROVIENORD, E-Vai, NORD_ING, ATV, Malpensa Distripark, Malpensa Intermodale MISE, MISEng	S1	Definisce misure e procedure per garantire elevate performance in materia di salute e sicurezza sul lavoro, sia all'interno che all'esterno del contesto aziendale
10	Politica di Remunerazione e procedure per l'attuazione	FNM e Società Controllate	S1, G1	Definisce le linee guida che tutti gli organi societari devono osservare per determinare le remunerazioni dei componenti dell'organo di amministrazione, del Direttore Generale e dei Dirigenti con responsabilità strategiche.
15	Politica Anticorruzione	FNM e Società Controllate	G1	Declina i principi e le regole da seguire al fine di vietare e prevenire il compimento di qualsiasi condotta corruttiva, conformemente al principio di "tolleranza zero" della corruzione, misure di prevenzione del rischio di commissione di fatti di corruzione e controlli che consentono di presidiare in modo adeguato le attività, i processi aziendali e i rapporti con le terze parti identificate come a rischio di corruzione nell'operatività del Gruppo FNM.

Le politiche del Gruppo sono supportate e integrate nella loro operatività da procedure specifiche che, ne disciplinano l'attuazione e assicurano un monitoraggio costante della loro efficacia e sono dettagliate nei capitoli dedicati agli ESRS tematici.

I sistemi di gestione e le certificazioni

Il Gruppo FNM prosegue nel proprio impegno per l'attuazione, la certificazione e il mantenimento dei Sistemi di Gestione adottati su base volontaria, con l'obiettivo di migliorare continuamente le proprie prestazioni e garantire la conformità agli standard internazionali di riferimento. Tali strumenti rappresentano un elemento chiave per rafforzare la gestione dei rischi, in particolare nelle dimensioni ambientale, della salute e sicurezza sul lavoro, e della qualità dei servizi. Attraverso la certificazione, il Gruppo garantisce un maggiore controllo sulla gestione dei rischi operativi e sul rispetto dei requisiti normativi e volontari applicabili, con benefici sia per l'organizzazione interna che per gli *stakeholder* esterni. La gestione dei sistemi certificati si basa su un processo di revisione e aggiornamento periodico, finalizzato a garantire l'efficacia degli strumenti adottati e il costante miglioramento.

La tabella seguente fornisce una panoramica degli ambiti di certificazione relativi ai Sistemi di Gestione adottati dalle diverse società del Gruppo.

	ISO 9001	ISO 14001	ISO 45001	ISO 50001	UNI EN 13816	ISO 37001	ISO 39001	ISO/IEC 27001	UNI/PdR 125
FNM						x			
FERROVIENORD	x	x	x			x			
FNMA	x	x	x	x	x	x	x		
E-Vai						x			
NORD_ING	x		x			x			
ATV	x	x	x			x	x	x	
Malpensa Intermodale e Malpensa Distripark						x			
MISE	x	x	x			x			
MISE Eng	x	x	x						
Nordcom	x					x		x	x

LEGENDA: SISTEMI DI GESTIONE CERTIFICATI¹⁴

ISO 9001	<i>Sistema di gestione della qualità</i>
ISO 14001	<i>Sistema di gestione ambientale</i>
ISO 45001	<i>Sistema di gestione della salute e sicurezza dei lavoratori</i>
ISO 50001	<i>Sistema di gestione dell'energia</i>
UNI EN 13816	<i>Sistema di gestione della qualità dei servizi nel Trasporto Pubblico Locale</i>
ISO 37001	<i>Sistema di gestione per la prevenzione della corruzione</i>
ISO 39001	<i>Sistema di gestione della sicurezza del traffico stradale</i>
ISO/IEC 27001	<i>Sistemi di gestione della sicurezza delle informazioni</i>
UNI/PdR 125	<i>Sistema di gestione per la parità di genere</i>

È, inoltre, in corso il completamento del percorso di certificazione ISO 37001 da parte di Milano Serravalle Engineering S.r.l., relativo alla prevenzione della corruzione, con il conseguimento previsto entro fine marzo 2025. Contestualmente, Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. ha avviato un importante percorso per promuovere la diversità e l'inclusione, con l'obiettivo di ottenere la Certificazione per la Parità di Genere ai sensi della norma UNI/PdR 125:2022.

Azioni MDR-A — Azioni e risorse relative a questioni di sostenibilità rilevanti

Il Gruppo individua le azioni necessarie per il raggiungimento degli obiettivi di Sostenibilità, definiti all'interno del Piano Strategico 2024-2029 e approvati dal CdA i cui orizzonti temporali di breve, medio e lungo termine sono definiti in linea con le disposizioni stabiliti nell'ESRS1.

Il piano di azioni di Sostenibilità è condiviso all'interno del Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica che svolge un ruolo di regia e coordinamento per la sua attuazione. Le azioni e i programmi avviati si ispirano ai principi *Sustainable Development Goals* (SDGs) delle Nazioni Unite declinati nelle politiche aziendali secondo diversi ambiti di competenza. Tali azioni sono declinate anche nell'ERM e

¹⁴ FNMPAY S.p.A. e Viridis Energia S.p.A. non hanno sistemi di certificazione al 31.12.2024.

individuati dalle funzioni aziendali competenti in risposta ai principali rischi rilevanti. Per maggiori dettagli si rimanda ai singoli capitoli tematici.

Per quanto riguarda le risorse finanziarie allocate alle azioni relative agli IRO materiali e agli ambiti di sostenibilità, si rimanda alla trattazione dei singoli temi materiali all'interno del documento.

In particolare, si precisa che:

- Per le risorse finanziarie correnti, il riferimento principale è agli investimenti contabilizzati dal Gruppo (CapEx) nell'esercizio di rendicontazione 2024 e, in alcuni casi, ai consuntivi delle spese operative correnti (OpEx).
- Per le risorse finanziarie stimate per il futuro, il riferimento è alle previsioni più recenti elaborate dal Gruppo.

Rating ESG

Una misura dell'efficacia delle azioni intraprese nel percorso di sostenibilità del Gruppo è rappresentata anche dal posizionamento in termini di *rating* ESG. Il Gruppo FNM crede nel valore della trasparenza verso i propri *stakeholder* e ogni anno si impegna nella rendicontazione di tutti gli aspetti ESG, monitorando costantemente i propri progressi. A conferma di questo impegno, nel 2024 *Morningstar Sustainalytics*, fornitore globale di *rating* ESG, ha valutato il profilo di rischio ESG del Gruppo FNM come trascurabile (*negligible*), assegnandogli un punteggio di 6,3. Questo risultato rappresenta un miglioramento rispetto agli anni precedenti (6,6 nel 2023 e 7,4 nel 2022), dimostrando l'efficacia della strategia di sostenibilità adottata. FNM si colloca così tra le prime 50 società *top-rated* a livello globale su oltre 15.000 entità valutate e al 4° posto tra le 175 aziende attive nel settore delle infrastrutture di trasporto. L'analisi ha evidenziato una gestione efficace dei rischi legati alla sostenibilità dei servizi, alle relazioni con la comunità e alla salute e sicurezza sul lavoro, con un livello di rischio residuo considerato trascurabile. L'assegnazione del *rating*, richiesta volontariamente dal Gruppo FNM, testimonia il costante impegno dell'azienda nel rafforzare la trasparenza e l'integrazione dei fattori ESG nei propri processi.

17.5 Metriche e obiettivi

17.5.1 Metriche MDR-M — Metriche relative a questioni di sostenibilità rilevanti

Il Gruppo FNM ha definito una serie di indicatori quantitativi connessi ai temi ESG rilevanti, che sono monitorati periodicamente attraverso la raccolta puntuale dei dati dalle diverse entità del Gruppo, la loro aggregazione e successiva analisi a livello *corporate*. Attualmente, gli indicatori sono calcolati in conformità agli standard ESRS. Fino al 31 dicembre 2023, invece, la rendicontazione faceva riferimento agli standard internazionali emessi dal *Global Reporting Initiative (GRI) – Sustainability Reporting Standards*.

17.5.2 Obiettivi MDR-T — Monitoraggio dell'efficacia delle politiche e delle azioni mediante obiettivi

Gli obiettivi di sostenibilità del Gruppo FNM sono delineati nel Piano Strategico 2024-2029, che definisce i *target* di sviluppo sostenibile in linea con le politiche adottate dal Gruppo. Questi obiettivi mirano a guidare lo sviluppo nel medio termine, assicurando coerenza con la strategia di crescita sostenibile e con l'evoluzione del contesto normativo e di mercato.

In particolare, gli obiettivi riguardano temi chiave quali il cambiamento climatico, la tutela della biodiversità, lo sviluppo del capitale umano, la sicurezza degli utenti e delle infrastrutture di trasporto, nonché il rafforzamento della *governance* di Gruppo. Gli obiettivi specifici per ciascuna di queste aree sono approfonditi nei capitoli dedicati agli ESRS tematici.

18 RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITA' - INFORMAZIONI AMBIENTALI

18.1 ESRS E1 – Cambiamenti climatici

18.1.1 Governance

GOV-3 — Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione

Seppur attualmente non sono presenti incentivi specifici legati alla riduzione delle emissioni di GHG, il Gruppo riconosce l'importanza di integrare le considerazioni climatiche nei propri meccanismi di incentivazione. Per questo motivo, è in corso una valutazione per tenere in considerazione obiettivi di riduzione di tali emissioni nella politica di remunerazione, rafforzando così l'allineamento tra strategia aziendale e impegni di sostenibilità.

L'informativa relativa all'integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione è descritta nella sezione ESRS 2 GOV-3 del presente Documento.

18.1.2 Strategia

E1-1 — Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici

Sebbene non abbia ancora formalmente adottato un piano di transizione, il Gruppo sta conducendo le analisi necessarie per allineare i propri obiettivi climatici agli scenari internazionali, come il *Net Zero Emissions by 2050* dell'*International Energy Agency* (IEA) e ha incluso nel Piano Strategico 2024-2029 elementi chiave che costituiranno la base per la sua futura formalizzazione, in linea con l'orizzonte temporale del Piano Strategico 2024-2029. Infatti, nel quadro del Piano, FNM mira a consolidare il proprio ruolo di soggetto abilitante alla transizione energetica e alla mobilità sostenibile, secondo quanto stabilito dall'Accordo di Parigi e con il Regolamento Delegato (UE) 2020/1818. Inoltre, operando in un contesto istituzionale e altamente regolamentato, se da un lato il Gruppo è facilitato all'allineamento agli obiettivi pubblici di sostenibilità e sviluppo territoriale, dall'altro comprende il proprio ruolo nell'influenzare in modo significativo la definizione e l'attuazione delle strategie aziendali.

In questo contesto, il Gruppo è impegnato nella definizione di un percorso strutturato per la mitigazione dei cambiamenti climatici e per il supporto agli obiettivi europei relativi al contenimento del riscaldamento globale entro il 2050. Gli obiettivi delineati nel Piano Strategico 2024-2029 riflettono l'impegno del Gruppo verso la sostenibilità ambientale, la decarbonizzazione del sistema dei trasporti e la riduzione delle emissioni di gas serra, attraverso una strategia che abbraccia l'intero perimetro operativo.

Tra gli obiettivi, FNM si impegna a ridurre le emissioni di CO₂ generate dall'offerta di servizi di trasporto pubblico su gomma e dai consumi *corporate* del 35% entro il 2029 (rispetto ai livelli del 2023), attraverso un processo di transizione energetica e innovazione tecnologica che coinvolge il rinnovo della flotta del trasporto pubblico locale su gomma – il principale ambito di impatto emissivo diretto – e interventi sulle sedi aziendali. La formulazione di tale obiettivo non ha considerato quanto definito da EFRAG nelle linee guida IG 2: *Value Chain Implementation Guidance* (VCIG)¹⁵ e dal documento in bozza dell'EFRAG "*Implementation Guidance Transition Plan for Climate Change Mitigation*", che impongono l'obbligo di includere le cosiddette emissioni locked-in (o "bloccate") nel calcolo delle emissioni di Scope 2. Si vedano i paragrafi successivi per approfondimenti.

Il Gruppo FNM punta a potenziare l'offerta multimodale, integrando ferrovia, autobus e autostrade, al fine di migliorare l'accessibilità e la qualità del servizio, riducendo al contempo l'impatto ambientale del trasporto pubblico. In quest'ottica, il Gruppo investirà ulteriormente nell'ammodernamento della rete ferroviaria regionale, consolidando la sua posizione nel servizio ferroviario locale in Lombardia attraverso il rinnovo dell'infrastruttura e l'acquisto di nuovi treni, alcuni dei quali alimentati a idrogeno, e nella logistica merci. Questi investimenti saranno finanziati sia con fondi pubblici, sia direttamente.

Il Piano degli investimenti diretti nel settore **Autostrade** prevede, fra l'altro, la realizzazione, lungo le tratte gestite, delle cinque stazioni per la distribuzione dell'idrogeno per trazione, oltre all'installazione

¹⁵ IG 2: *Value Chain Implementation Guidance* (VCIG) riferimento ai paragrafi "Controllo operativo - ESRS E1, emissioni GHG" e "Compatibilità con l'ESRS 1 e il Protocollo GHG".

delle ricariche per veicoli elettrici, tramite investimenti da parte dei sub-concessionari. A ciò si aggiungono gli interventi per la progressiva sostituzione della flotta utilizzata per la produzione dei servizi di trasporto pubblico locale, con l'obiettivo di aumentare la quota di veicoli a emissioni zero entro il 2029.

Un ruolo sempre più centrale è rivestito dal segmento **Energia**, con il consolidamento della presenza del Gruppo nel settore delle rinnovabili. Nel 2024, il Gruppo FNM ha completato l'acquisizione di Viridis Energia S.p.A., società attiva nella produzione di energia rinnovabile, che consente di diversificare il portafoglio aziendale e di incrementare la capacità produttiva di energia verde.

Il Gruppo FNM attraverso un piano di investimenti complessivi per circa 1,3 miliardi di Euro (1,1 miliardi di Euro al netto dei contributi pubblici), a cui si aggiungono gli investimenti finanziati dalla Regione Lombardia, persegue una strategia che bilancia crescita economica, sostenibilità ambientale e innovazione, con l'obiettivo di svolgere un ruolo preminente nei settori della mobilità sostenibile e dell'energia rinnovabile, gestendo asset ed eroga servizi per la mobilità con un forte impegno verso la transizione ecologica e la digitalizzazione dei servizi. In questo contesto le principali aree di investimento includono:

Infrastrutture per la mobilità

Per il segmento delle **Infrastrutture per la mobilità**, in relazione al settore **Autostrade**, il Piano include investimenti lordi per un totale di circa 550 milioni di Euro (450 milioni di Euro al netto dei contributi pubblici) con interventi mirati a potenziare la sicurezza, la digitalizzazione e lo sviluppo di infrastrutture autostradali sostenibili. Una quota pari a circa l'11% di questo investimento sarà destinata allo sviluppo delle energie rinnovabili, ma soprattutto al progetto SerraH2Valle per 55,4 milioni di Euro (35,0 milioni di Euro al netto dei contributi pubblici) che, prevede la costruzione di cinque stazioni di rifornimento di idrogeno, con l'obiettivo di favorire l'introduzione di veicoli pesanti a idrogeno, una delle sfide principali per la riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti. Inoltre, i contratti di sub-concessione delle aree di servizio prevedono l'installazione di stazioni di ricarica elettrica. Nel corso dell'esercizio del 2024 la costruzione di cinque stazioni di rifornimento di idrogeno ha visto un investimento di 24 milioni di Euro (CapEx), completamente finanziati.

Tra i progetti in corso si aggiungono ulteriori 65 milioni di Euro investiti nel settore **Infrastruttura Ferroviaria**, prevalentemente dedicati al completamento dell'hub logistico di Sacconago (Busto Arsizio), pensato per aumentare la capacità intermodale e rendere più efficiente il trasporto merci. Nel corso dell'esercizio del 2024 relativamente all'hub logistico di Sacconago sono stati investiti circa 10 milioni di Euro (CapEx).

A questi investimenti, si affianca la gestione delle risorse finanziate da Regione Lombardia pari a 1,6 miliardi di Euro nell'ambito della concessione in capo a FERROVIENORD S.p.A.. Quest'ultima è responsabile dell'attuazione di oltre 870 milioni di Euro di investimenti destinati al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria e dell'acquisto di nuovi treni elettrici per un valore complessivo di circa 745 milioni di Euro.

Nel corso dell'esercizio del 2024 il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria ha visto un investimento di 268 milioni di Euro (CapEx) completamente finanziati, inoltre sono stati acquistati nuovi treni elettrici per 338 milioni di Euro di (CapEx) completamente finanziati.

Ro.S.Co.

Nel segmento **Ro.S.Co.** il Piano include investimenti con fondi propri per circa 130 milioni di Euro destinati all'acquisto di 13 nuovi treni elettrici che, contribuiranno al rinnovo della flotta e al miglioramento della qualità del servizio ferroviario regionale. Il Gruppo continuerà inoltre le manutenzioni cicliche e le migliorie sulla flotta esistente, incluso il *revamping* dei TAF, principalmente mirate a prolungare il ciclo di vita dei convogli e a migliorare l'efficienza energetica, con investimenti complessivi per oltre 120 milioni di Euro. Nel corso dell'esercizio del 2024 l'acquisto di treni a idrogeno ha visto un investimento di circa 31 milioni di Euro (CapEx) completamente finanziati, inoltre sono stati acquistati nuovi treni elettrici per un valore di circa 6 milioni di (CapEx) e circa 10 milioni di Euro (CapEx) per il *revamping* dei TAF.

Parallelamente, nell'ambito del rinnovo della flotta per il trasporto pubblico su ferro operato da Trenord, il Piano prevede anche l'acquisto di treni a idrogeno totalmente finanziati attraverso fondi PNRR e altre risorse messe a disposizione da Regione Lombardia di circa 185 milioni di Euro, destinati a rafforzare il trasporto ferroviario regionale e ad aumentare la capacità di servizio.

Mobilità e Servizi

Il Gruppo FNM continua a investire con particolare attenzione al rinnovo della flotta e all'integrazione con servizi digitali, per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del servizio. Il Piano prevede come leva di decarbonizzazione un investimento lordo pari a circa 115 milioni di Euro (40 milioni di Euro al netto dei contributi pubblici) destinati al potenziamento del trasporto pubblico su gomma, settore che rappresenta la principale fonte di emissioni dirette del Gruppo. Nel corso dell'esercizio del 2024, il potenziamento del trasporto pubblico su gomma ha visto un investimento di circa 8 milioni di Euro (CapEx).

L'obiettivo è migliorare l'efficienza operativa e la sostenibilità del servizio, rafforzando l'impegno del Gruppo nella riduzione delle emissioni e nell'ottimizzazione delle prestazioni del servizio con tecnologie innovative.

Il Piano assume l'estensione dei contratti di servizio per il trasporto pubblico locale attualmente vigenti fino al 2029, assicurando continuità operativa e un servizio sempre più efficiente. In particolare, per il trasporto pubblico di Verona, il Piano prevede il rinnovo della flotta autobus tra il 2026 e il 2029.

Energia

Sul fronte delle energie rinnovabili, grazie all'installazione di impianti fotovoltaici ed eolici, il Piano prevede di investire circa 290 milioni di Euro per lo sviluppo della capacità installata dai 72 MW installati a fine 2024, a circa 350 MW entro il 2029, con una produzione annua stimata di circa 650 GWh di energia verde, interamente destinata alla vendita a terzi. Tale sviluppo ipotizza l'accesso a tariffe incentivanti previste dai meccanismi FER1 e FERX avendo come portafoglio di progetti una pipeline potenziale pari a 700 MW, di cui circa 100 MW già autorizzati o in fase avanzata di autorizzazione. L'investimento nelle energie rinnovabili consentirà al Gruppo FNM di espandere la propria presenza nel settore dell'energia e di contribuire attivamente alla transizione energetica. Parallelamente, il Piano prevede di continuare a gestire impianti a biogas fino alla naturale scadenza degli incentivi, prevista nel 2028. Nel corso del 2024 sono stati investiti circa 35 milioni di Euro in impianti fotovoltaici, per maggiori dettagli si rimanda al capitolo 18.5 Informativa a norma dell'articolo 8 del Regolamento (UE) 202/852 (Regolamento Tassonomia).

Il Gruppo FNM, inoltre, si Impegnerà sul fronte della produzione e la distribuzione di idrogeno destinato sia al trasporto ferroviario, sia a quello stradale pesante. In particolare, il progetto H2iseO include la realizzazione di tre impianti di produzione di idrogeno con una produzione di 830 tonnellate/anno, destinata a sostituire 1,5 milioni di litri di diesel all'anno attualmente consumati dalla flotta.

Nel contesto della definizione del percorso di transizione energetica, le emissioni c.d. *locked-in* rappresentano una sfida comune per molti settori industriali. Tali emissioni derivano da infrastrutture e asset esistenti che, per loro natura o per particolari requisiti operativi, generano un'impronta carbonica strutturale difficile da eliminare nel breve termine. Questa condizione può rallentare il percorso di decarbonizzazione, rendendo necessaria l'adozione di misure strategiche per mitigarne l'impatto e garantire l'allineamento agli obiettivi climatici globali.

Si tratta delle emissioni, pari a 33.042 tCO₂e (*Market Based*), derivanti dal consumo di energia elettrica acquistata per l'operatività della flotta dei treni di proprietà di FNM, gestita da terzi (noleggio): in conformità alle citate linee guida VCIG di EFRAG¹⁶ e al documento di EFRAG "*Implementation Guidance Transition Plan for Climate Change Mitigation*", ancora in bozza all'inizio del 2025. Il controllo finanziario esercitato dal Gruppo FNM su tali asset impone l'obbligo di includere tali emissioni all'interno del calcolo delle proprie emissioni di Scope 2, si veda il paragrafo E1-6 Emissioni lorde di GHG di ambito 1,2,3. Tali emissioni sono considerate "bloccate" in quanto, al momento, il Gruppo FNM, è vincolato nella possibilità di indirizzare operativamente la scelta dei vettori energetici e l'ottimizzazione dei servizi di trasporto ferroviario al fine di limitarne l'impatto emissivo.

Il Gruppo FNM ha integrato nei propri piani strategici iniziative mirate ad allineare le proprie attività economiche ai criteri stabiliti dal Regolamento Delegato (UE) 2021/2139, atto delegato alla Tassonomia Europea. Queste iniziative si concentrano su settori chiave come la mobilità sostenibile e la generazione di energia rinnovabile, entrambe attività ammissibili secondo i criteri della Tassonomia.

Nel 2024, il Gruppo ha condotto un'analisi approfondita sulle attività economiche, identificandone 18 ammissibili ai fini della Tassonomia relativi ai sei obiettivi del Regolamento. Tra queste, 10 risultano

¹⁶ IG 2: *Value Chain Implementation Guidance (VCIG)* riferimento ai paragrafi "Controllo operativo - ESRS E1, emissioni GHG" e "Compatibilità con L'ESRS 1 e il Protocollo GHG".

ammissibili relativamente all'obiettivo Mitigazione del Cambiamento Climatico (CCM) di cui 4 sono risultate allineate e conformi ai requisiti tecnici e DNSH. Questo risultato preliminare evidenzia il lavoro in corso per migliorare il livello di allineamento e conformità del Gruppo alle normative europee.

Per maggiori dettagli si rimanda al capitolo 18.5 Informativa a norma dell'articolo 8 del Regolamento (UE) 202/852 (Regolamento Tassonomia).

Il Gruppo FNM nella sua missione di promotore di mobilità sostenibile, decarbonizzazione e innovazione responsabile genera impatto positivo sulla collettività, sia direttamente sia indirettamente, consolidando il suo approccio e apertura sui temi di sostenibilità.

18.1.3 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

SBM-3 — Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Il Gruppo FNM ha adottato un approccio strutturato per individuare, valutare e gestire gli impatti, i rischi e le opportunità legate ai cambiamenti climatici. Questo processo si basa, come per le altre tematiche, sull'analisi di Doppia Rilevanza svolta dal Gruppo, si rimanda, quindi, alla sezione generale ESRS 2 IRO-1, dove è descritto il modello adottato dal Gruppo per l'individuazione degli IRO e l'analisi della loro rilevanza in relazione alle attività aziendali.

Dalla valutazione della Doppia Rilevanza, sottoposta alle funzioni preposte e al CdA della Capogruppo, sono emersi due **impatti** rilevanti di cui uno di natura positiva, che si manifesta sia nelle proprie operazioni che nella catena del valore a valle. Questo impatto è relativo alle emissioni di gas a effetto serra evitate da parte dell'utenza, tramite l'offerta di servizi di mobilità sostenibile, quali il TPL su gomma e ferro e *car sharing* (elettrico), la disponibilità di colonnine elettriche lungo l'infrastruttura, la fornitura di energia rinnovabile a terzi, tramite la sostituzione di carburante tradizionale con l'idrogeno, e la logistica intermodale (interscambi via ferrovia piuttosto che strada). L'impatto di natura negativa si riferisce alla contribuzione al cambiamento climatico tramite emissioni di gas a effetto serra generate nello svolgimento delle proprie attività e lungo la catena del valore.

Riconoscendo l'importanza delle sfide legate ai cambiamenti climatici, il Gruppo adotta un metodo integrato e trasversale alla valutazione e gestione di tali rischi attraverso un processo strutturato di *Enterprise Risk Management*, basato su un approccio pervasivo che coinvolge tutti i business di Gruppo e applicando il principio del *continuous monitoring*. L'analisi comprende sia la valutazione dei rischi fisici, suddivisi in cronici e acuti, derivanti dall'impatto diretto degli eventi climatici estremi, sia i rischi di transizione, connessi alle trasformazioni normative, di mercato, tecnologiche e sociali nel percorso verso un'economia a basse emissioni di carbonio. Così facendo, si perfeziona la valutazione dei rischi climatici all'interno delle strategie di business, assicurando la resilienza delle infrastrutture e la sostenibilità delle proprie attività nel breve e lungo termine.

Parallelamente, sono stati individuati i seguenti **rischi** inerenti, quali: l'aumento di eventi naturali estremi e condizioni meteo avverse, le variazioni sfavorevoli dei costi del carburante a seguito dell'evoluzione del contesto macro-economico o dell'attuazione di politiche ambientali e il rischio di generare impatti ambientali derivanti dall'uso di mezzi d'opera altamente inquinanti.

Accanto alla gestione dei rischi, il Gruppo ha individuato le seguenti **opportunità**: rinnovo della flotta e all'aumento della capacità per migliorare la qualità dell'offerta; contribuire alla transizione verde con la produzione di energia rinnovabile. Sviluppare e gestire strutture per la produzione di energia rinnovabile (solare ed eolica).

In particolare, nell'ambito del trasporto pubblico locale su gomma il rinnovo della flotta autobus e del relativo piano di investimenti risultano essenziali al fine di garantire la continuità del servizio (in senso tecnico e regolatorio) e pertanto, pur non essendo investimenti che generano EBITDA aggiuntivo, sono investimenti necessari per mantenere l'EBITDA di segmento conseguito negli anni precedenti.

A partire dal 2023, il Gruppo FNM conduce una specifica analisi dei rischi climatici, identificando diverse fattispecie di rischi fisici e rischi di transizione.

Rischi Fisici

L'analisi dei rischi climatici fisici condotta si concentra sulla valutazione dell'esposizione potenziale degli asset aziendali agli impatti diretti e indiretti derivanti da eventi climatici. Questo processo è integrato nei modelli di Gestione dei Rischi del Gruppo (ERM), consentendo il monitoraggio e la valutazione del grado di esposizione ai rischi, nonché l'identificazione delle vulnerabilità legata a fenomeni meteorologici acuti, come precipitazioni violente e inondazioni, e a fenomeni cronici, come l'aumento delle temperature medie e la riduzione della disponibilità idrica.

L'approccio metodologico adottato si basa su indicatori climatici riconosciuti a livello internazionale e sugli scenari climatici sviluppati dall'*Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)*. Questi scenari, definiti attraverso i *Representative Concentration Pathways (RCP)*, delineano possibili evoluzioni delle emissioni di gas serra e i corrispondenti livelli di riscaldamento globale. L'analisi condotta considera tre orizzonti temporali:

- breve termine: entro 5 anni, periodo comprendente l'arco temporale coperto dal Piano Strategico 2024-2029 nel quale si evince l'impegno del Gruppo alla strategia di sostenibilità;
- medio termine: entro 10 anni, periodo corrispondente all'arco temporale che degli obiettivi europei inseriti nell' "Agenda 2030";
- lungo termine: oltre i 10 anni, ovvero tutto l'arco temporale futuro considerato nel "Green Deal europeo", le scadenze definite dalle linee guida strategiche di IMO 2050 e i risultati degli obiettivi di Net Zero delineati da tutte le più importanti istituzioni.

L'analisi ha individuato circoscritte aree operative vulnerabili, esposte, in base alle metriche di valutazione adottate nell'ERM, a potenziali criticità conseguenti all'impatto di eventi meteorologici estremi. Questi eventi, come esondazioni, frane e smottamenti, potrebbero compromettere la funzionalità delle infrastrutture ferroviarie e autostradali, aumentando il rischio operativo e i costi di ripristino. Per la rete ferroviaria, sono stati individuati lungo le tratte del Ramo Iseo *hotspot* esposti a potenziali rischi di esondazione e a fenomeni di frane e smottamenti. Analogamente, lungo la rete autostradale, risultano potenzialmente esposti al rischio di esondazione fluviale alcuni siti operativi a causa della presenza di corsi d'acqua a carattere torrentizio nelle aree circostanti.

Nell'ambito della valutazione della resilienza del proprio modello aziendale ai cambiamenti climatici, il Gruppo riconosce fattori di incertezza che possono influenzare la precisione e l'affidabilità delle analisi condotte. Uno dei principali elementi di incertezza è legato ai modelli climatici utilizzati. Pur basandosi su scenari riconosciuti a livello internazionale e validati dalla comunità scientifica, tali modelli presentano una variabilità intrinseca nelle proiezioni, specialmente per gli orizzonti temporali più lunghi. Nonostante queste incertezze, il Gruppo FNM adotta un approccio metodologico basato sulle migliori evidenze scientifiche disponibili, combinando modelli climatici avanzati, dati storici e valutazioni economiche. L'analisi permette di individuare le misure di mitigazione e prevenzione dei rischi, supportando la definizione di piani di intervento e la prioritizzazione degli investimenti. Tra queste rientrano strategie infrastrutturali per l'adattamento ai rischi climatici attuali e futuri, nonché soluzioni tecnologiche avanzate per il monitoraggio dei pericoli nelle aree identificate, con sistemi di trasmissione dati in tempo reale e modelli previsionali basati sull'apprendimento automatico.

Rischi di transizione

I rischi di transizione derivano dalla crescente pressione normativa e finanziaria del contesto di riferimento, dall'evoluzione delle aspettative degli investitori e degli *stakeholder*, nonché dai cambiamenti nella domanda di mercato e nelle tecnologie disponibili. Il contesto in cui opera il Gruppo FNM è fortemente influenzato dalle politiche di transizione energetica adottate a livello nazionale ed europeo, che delineano il percorso verso la decarbonizzazione in linea con gli obiettivi dell'Accordo di Parigi e con gli impegni rafforzati nell'ambito del "*Global Stocktake*" della COP28. Per la prima volta, questo accordo ha esplicitamente riconosciuto la necessità di ridurre l'utilizzo dei combustibili fossili, con implicazioni dirette sulle strategie di mobilità sostenibile e sull'evoluzione delle infrastrutture di trasporto.

La valutazione è stata condotta su tre orizzonti temporali breve (1-2 anni), medio (2-10 anni) e lungo termine (oltre 10 anni) per stimare l'impatto delle dinamiche normative, di mercato e tecnologiche nel tempo, attraverso l'uso di un tool specializzato di proprietà di terzi. Gli scenari di riferimento, basati sulle proiezioni dell'*International Energy Agency (IEA)* e dell'*IPCC*, comprendono il Net Zero entro il 2050, le Politiche Dichiarate (STEPS) e lo Scenario degli Impegni Annunciati (APS), fornendo un quadro

evolutivo delle condizioni di mercato e delle possibili traiettorie di decarbonizzazione. Per maggiori informazioni si rimanda al capitolo 18.5 Tassonomia Europea, sezione "Analisi dell'allineamento delle attività del Gruppo FNM".

In questo scenario, in linea con quanto emerso dal processo di Doppia Rilevanza, il Gruppo ha avviato un approfondimento sui rischi climatici di transizione maggiormente o potenzialmente rilevanti, con un focus specifico sulle implicazioni economiche, operative e reputazionali legate ai cambiamenti normativi e di mercato. Tra gli aspetti analizzati, rientrano l'inasprimento delle normative ambientali e l'introduzione di nuovi meccanismi di *carbon pricing*, come il Sistema ETS II che, potrebbero determinare un incremento dei costi operativi, nonché l'incertezza legata allo sviluppo e alla competitività dei carburanti alternativi, come idrogeno e biometano e l'adeguamento delle infrastrutture per la mobilità a basse emissioni.

La crescente attenzione normativa e sociale sui temi della sostenibilità espone il Gruppo ad un maggiore scrutinio da parte degli *stakeholder*, aumentando il rischio di azioni legali e accuse di *greenwashing*. In un contesto in cui investitori e autorità richiedono maggiore trasparenza sugli impegni climatici, la capacità di dimostrare coerenza tra le dichiarazioni di sostenibilità e le azioni concrete diventa essenziale per preservare la fiducia del mercato e garantire l'accesso ai capitali.

Tuttavia, la transizione climatica non rappresenta solo un insieme di rischi, ma anche un'**opportunità** strategica per il Gruppo FNM. Infatti, l'aumento della capacità installata e della produzione di energia elettrica rinnovabile previsti dal Piano Strategico rappresentano un importante elemento di diversificazione degli investimenti in un contesto in cui il mercato delle energie rinnovabili offre interessanti prospettive di sviluppo. L'acquisizione di Viridis Energia S.p.A. nel corso del 2024 ha segnato un primo passo strategico in questa direzione contribuendo a rafforzare la resilienza del modello di business. Eventuali fluttuazioni del mercato dell'energia se da un lato rappresentano un aggravio dei costi operativi d'altro canto offrono al segmento delle energie rinnovabili opportunità di crescita e appetibilità sul mercato.

Alla luce di questi fattori, il Gruppo FNM adotta un approccio strategico integrato per gestire i rischi e le opportunità della transizione climatica, implementando iniziative per la riduzione dell'impronta di carbonio e di adattamento ai cambiamenti climatici.

IRO-1 — Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima

Il Gruppo si è dotato di strumenti normativi e processi interni atti a garantire una completa identificazione e valutazione dei propri impatti emissivi, attraverso una mappatura esaustiva delle proprie fonti.

Il processo si basa sull'analisi della Doppia Rilevanza che, ha considerato sia gli impatti delle attività aziendali sul clima, sia i rischi e le opportunità derivanti dai cambiamenti climatici per il modello di business del Gruppo. Le informazioni emissive raccolte e monitorate periodicamente costituiscono la base per valutare e prioritizzare le aree di intervento, in linea con gli obiettivi aziendali di decarbonizzazione e con gli impegni globali previsti dall'Accordo di Parigi.

E1-2 — Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi

L'impegno è in primo luogo espresso all'interno della Politica per la Sostenibilità Ambientale e della Politica per la Sostenibilità¹⁷ che rappresentano uno strumento interno per orientare e migliorare i processi aziendali in ottica sostenibile. In particolare, la prima, disponibile per i dipendenti del Gruppo sulla intranet aziendale e accessibile su richiesta per gli stakeholder esterni, si applica a tutte le società controllate. Ciascun dipendente delle società del Gruppo deve conoscerne il contenuto, rispettarne le disposizioni e promuoverne l'applicazione da parte dei soggetti sotto la propria responsabilità, è inoltre tenuto a favorire, ove possibile, l'adozione della Politica anche nelle società partecipate non controllate.

La politica, si propone di sostenere la transizione energetica adottando standard ecocompatibili per la progettazione, la realizzazione e la manutenzione delle infrastrutture aziendali. L'obiettivo è quello di ridurre i consumi energetici e ottimizzare l'efficienza delle infrastrutture e delle operazioni attraverso la promozione e l'utilizzo di energie rinnovabili certificate nei processi operativi e gestionali, l'uso di

¹⁷ Politica per la Sostenibilità Ambientale & Politica per la Sostenibilità: si noti che nel campo di applicazione delle normative interne non sono al momento presenti le due nuove società che rientrano da quest'anno nel perimetro di consolidamento, ovvero Viridis Energia S.p.A., NordCom S.p.A.

tecnologie innovative e soluzioni ad alta efficienza energetica. La responsabilità per l'attuazione e approvazione della Politica è affidata al CdA, coadiuvato dal Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica e dalla Funzione CSR-Sostenibilità.

Nell'attuare la Politica per la Sostenibilità Ambientale il Gruppo FNM si impegna a rispettare e integrare norme e iniziative di terzi. Questo impegno si traduce nel riferimento a standard internazionali quali la UNI EN ISO 14001:2015¹⁸ per la gestione ambientale, finalizzata al controllo e al miglioramento continuo delle prestazioni ambientali, ed UNI EN ISO 50001:2018¹⁹ per la gestione dell'energia, mirata all'ottimizzazione dei consumi, all'efficienza energetica e alla riduzione dell'impatto ambientale.

E1-3 — Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici

Il Gruppo FNM ha definito linee di azione strategiche per affrontare il cambiamento climatico e cogliere le opportunità offerte dalla transizione energetica. Queste iniziative, dettagliate nel Piano Strategico 2024-2029, coprono tutte le principali attività aziendali, dalla produzione di energia rinnovabile all'efficientamento operativo e coinvolgono in parte la catena del valore, a monte e a valle.

Per il prossimo quinquennio il Gruppo FNM si propone come un punto di riferimento per la promozione dello sviluppo e della competitività dei territori, rafforzando la propria strategia su due pilastri fondamentali: la Mobilità sostenibile e l'Energia rinnovabile.

Nel 2024 il Gruppo ha utilizzato il 92% di energia da fonti rinnovabili certificate per i consumi *corporate* (medio-bassa tensione), precorrendo le tempistiche del raggiungimento dell'obiettivo del 100% previsto da Piano Strategico per il 2026. Grazie a questa iniziativa sono state evitate 16.627 tCO₂e²⁰.

Nel segmento **Mobilità e Servizi** il Gruppo sta rinnovando la flotta sostituendo progressivamente i veicoli diesel con autobus elettrici e con classe ambientale più elevate e, a seguire prevedendo l'uso di carburanti alternativi come il bio-CNG. Questa evoluzione consentirà un significativo incremento della quota di veicoli elettrici che, passerà dall'attuale 3% al 18% entro il 2029, contribuendo alla decarbonizzazione del trasporto pubblico con conseguente diminuzione dell'impatto ambientale e dell'utilizzo di carburanti fossili. Si prevede, inoltre, una dismissione degli autobus di classe Euro 2-3-4 del 91% entro il 2029, accelerando così il processo di transizione verso una mobilità più sostenibile.

Inoltre, sono state adottate misure concrete per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, ottimizzando l'uso degli autobus con una programmazione basata sulla loro classe ambientale, minimizzando le percorrenze a vuoto e portando avanti un rinnovo della flotta volto all'introduzione di veicoli a minore impatto emissivo.

18.1.4 Metriche e Obiettivi

E1-4 — Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi

Il Gruppo FNM ha definito all'interno del Piano Strategico 2024-2029 un obiettivo di riduzione delle proprie emissioni di gas serra del 35% che è riferito alle emissioni Scope 1 e Scope 2 rispetto all'anno base 2023 con le specifiche indicate alla sezione E1-1 - Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici. Pur in assenza di un piano di transizione formale e puntuale così come definito dai Principi Europei di Rendicontazione di Sostenibilità (ESRS)²¹, il Piano redatto dal Gruppo FNM include interventi specifici volti al raggiungimento di tale obiettivo e entro il 2026 elaborerà un piano di transizione per raggiungere l'obiettivo di emissioni nette zero entro il 2050.

Per quanto riguarda le emissioni lungo la propria catena del valore (Scope 3), FNM intende implementare un sistema di monitoraggio e rendicontazione delle emissioni nei cantieri autostradali e ferroviari, identificati come le principali fonti emissive. Inoltre, a medio termine, il Gruppo elaborerà un piano strategico per raggiungere l'obiettivo di emissioni nette zero entro il 2050.

¹⁸ Certificazione ottenuta dalle seguenti società: FERROVIENORD S.p.A., FNM Autoservizi S.p.A., Azienda Trasporti Verona S.p.A. e Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A..

¹⁹ Certificazione in capo a FNM Autoservizi S.p.A..

²⁰ Il calcolo delle emissioni evitate è stato effettuato moltiplicando i MWh coperti da Garanzie di Origine nel 2024 per il fattore emissivo del *Residual Mix* italiano (AIB).

²¹ REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2023/2772 DELLA COMMISSIONE del 31 luglio 2023 che integra la direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i principi di rendicontazione di sostenibilità.

E1, E1-4	
	2024 [tCO ₂]
Emissioni GHG totali (location-based) [tCO₂]	641.548
GHG Scope 1 [tCO ₂]	37.903
GHG Scope 2 location-based [tCO ₂]	30.456
GHG Scope 2 market-based [tCO ₂]	34.766
GHG Scope 3 [tCO ₂]	573.189

E1-5 — Consumo di energia e mix energetico

E1, E1-5, 37, 38a, 38b, 38c, 38d, 38e, RA34, 37b, 37c, 37ci, 37cii, 37ciii, 40, 39	2024 (MWh)
Consumo totale di energia	304.820
Consumo totale di energia da fonti fossili	212.715
Consumo di combustibile da carbone e prodotti del carbone	0
Consumo di combustibile da petrolio grezzo e prodotti petroliferi	81.407
Consumo di combustibile da gas naturale	61.363
Consumo di combustibili da altre fonti non rinnovabili	0
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti fossili, acquistati o acquisiti	69.945
<i>Quota di fonti fossili sul consumo totale di energia</i>	70 %
Consumo da fonti nucleari	0
<i>Quota di fonti nucleari sul consumo totale di energia</i>	— %
Consumo totale di energia da fonti rinnovabili	92.105
Consumo di combustibili per le fonti rinnovabili	46.200
Consumo di energia elettrica, calore, vapore e raffrescamento da fonti rinnovabili, acquistati o acquisiti	45.790
Consumo di energia rinnovabile autoprodotta senza ricorrere a combustibili	114
<i>Quota di fonti rinnovabili sul consumo totale di energia</i>	30 %
Produzione di energia da fonti non rinnovabili	0
Produzione di energia da fonti rinnovabili	62.381

Per la determinazione del consumo totale di energia riportato, sono stati presi in considerazione i seguenti settori ad alto impatto climatico²² (secondo i codici NACE) Trasporto e magazzinaggio (H) e Costruzioni (F).²³

Intensità energetica rispetto ai ricavi netti	2024
Consumo totale di energia da attività in settori ad alto impatto climatico rispetto ai ricavi netti derivanti da tali attività (MWh/€).	0,03%

Si riporta di seguito la riconciliazione dei ricavi netti derivanti da attività in settori ad alto impatto climatico:

Ricavi netti derivanti da attività alto impatto climatico	860.912.404 €
Ricavi netti (altro)	23.135.077 €
Ricavi netti bilancio	884.047.481 €

Con riferimento al dato sull'energia elettrica in bassa tensione trasmesso dalla società E-VAI, in assenza di dati puntuali poiché non disponibili al momento della rendicontazione, è stata effettuata da parte dei referenti una stima basata sulle percorrenze dalla flotta e sui consumi medi rilevati nei mesi precedenti. Relativamente al dato sull'energia elettrica in alta tensione, in assenza di un dato puntuale sui consumi dei singoli rotabili, le emissioni dei treni concessi a Trenord e DB Cargo Italia sono state calcolate considerando il numero di chilometri percorsi e applicando un indice di consumo medio km condiviso con le società del Gruppo. Per i vettori diesel è stato utilizzato il dato puntuale sui consumi.

²² APPENDICE B - Allegato 1 Tab 1 - Indicatore 5,6 SFDR.

²³ Le società che ricadono in settori ad alto impatto climatico sono le seguenti: FNM S.p.A, FERROVIENORD S.p.A., FNM Autoservizi S.p.A., FNM Power S.r.l., Azienda Trasporti Verona S.p.A. e Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A., MALPENSA INTERMODALE S.r.l., MALPENSA DISTIPARK S.r.l.

Poiché i treni del Gruppo FNM circolano in parte anche sulla rete RFI, per quanto riguarda la percentuale di energia coperta da Garanzie di Origine, si è assunto lo stesso valore comunicato da Ferrovienord per la propria rete, pari al 16%.

E1-6 — Emissioni lorde di GHG di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GHG

Obiettivi e traguardi	
E1, E1-6, 50a, RA48, 48a, 48b, 50b, 49a, 49b, 51, RA51, 52a, 52b	2024 [tCO ₂]
Emissioni di GHG Scope 1	
Emissioni lorde di GHG Scope 1	37.903
Percentuale di emissioni di GHG Scope 1 coperte da sistemi regolamentati di scambio di quote di emissioni	— %
Emissioni di GHG Scope 2	
Emissioni lorde di GHG Scope 2 location-based	30.456
Emissioni lorde di GHG Scope 2 market-based	34.766
Emissioni di GHG Scope 3	
Emissioni lorde di GHG Scope 3 indirette	573.189
Beni e servizi acquistati	44.560
Beni strumentali	279.274
Attività legate ai combustibili e all'energia (non incluse in Scope 1 o 2)	14.951
Trasporto e distribuzione a monte	1.505
Rifiuti generati nel corso delle operazioni	993
Viaggi d'affari	302
Pendolarismo dei dipendenti	5.254
Investimenti	226.349
Emissioni totali di GHG	
Emissioni totali di GHG location-based	641.548
Emissioni totali di GHG market-based	645.858

Per il calcolo delle emissioni relative alla categoria 3.1, nei casi in cui i dati non siano stati forniti direttamente dalla società, si è proceduto a una stima dei pesi e della tipologia dei materiali relativi ai beni in ingresso, al fine di garantire una quantificazione coerente con le attività svolte.

Al fine di calcolare la categoria 3.7, relativa agli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, il calcolo è stato effettuato utilizzando le risposte raccolte tramite apposito questionario, riferite ai dipendenti che hanno partecipato alla rilevazione. I dati così ottenuti sono stati successivamente estesi all'intera popolazione aziendale, al fine di stimare in maniera rappresentativa l'impatto emissivo complessivo della categoria.

Infine, per una rendicontazione più chiara delle emissioni relative agli investimenti in DB Cargo Italia, riportate nella Categoria 15 dello Scope 3, è stata effettuata una stima delle emissioni derivanti dalle attività della società, escludendo quelle già contabilizzate nello Scope 1 e 2 per l'utilizzo dei rotabili a trazione diesel o elettrica. A tal fine, è stato applicato ai ricavi derivanti dalle attività della società una proporzione basata sui chilometri percorsi dai soli treni di FNM.

Con riferimento alle emissioni di Trenord S.p.A. riportate nella Categoria 15 dello Scope 3, queste sono state determinate sulla base della *carbon footprint* della società e contabilizzate in proporzione alla percentuale di partecipazione, escludendo quelle già incluse nello Scope 1 e 2 per l'utilizzo dei rotabili a trazione diesel o elettrica di proprietà del Gruppo FNM.

18.2 ESRS E2 - Inquinamento

18.2.1 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

IRO-1 — Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento

Il Gruppo FNM ha adottato un approccio strutturato per individuare, valutare e gestire gli IRO legati all'inquinamento. Questo processo si basa, come per le altre tematiche, sull'analisi di Doppia Rilevanza. Si rimanda per maggiori dettagli alla sezione generale ESRS 2 IRO-1. Il Gruppo FNM ha svolto interviste mirate con le funzioni delle società per le quali la tematica è maggiormente rilevante. Dall'analisi è stato identificato un **impatto** positivo rilevante nelle operazioni proprie e lungo la catena del valore a valle, rappresentato dalle emissioni inquinanti evitate grazie all'utilizzo del trasporto pubblico locale su ferro e gomma in sostituzione dell'auto privata, ai sistemi di *car-sharing*, allo sviluppo di nodi di interscambio ferrovia-strada, ai terminal logistici, ai progetti di rigenerazione urbana, oltre all'impiego dell'idrogeno come carburante alternativo e alla generazione di energia rinnovabile. Queste iniziative contribuiscono alla riduzione delle emissioni inquinanti e favoriscono una mobilità più sostenibile, generando un impatto positivo verso ambiente, persone e comunità locali. Non sono emersi impatti negativi rilevanti.

Parallelamente, l'analisi ha evidenziato potenziali **rischi** inerenti, tra cui l'inquinamento ambientale derivante da episodi di sversamento, dal processo di gestione dei rifiuti, nonché da rumore o vibrazioni ed il possibile mancato rispetto delle normative ambientali e il rischio di incendio presso immobili di proprietà esposti a materiale infiammabile.

Accanto alla gestione dei rischi inerenti, il Gruppo riconosce l'**opportunità**²⁴ di rinnovare la flotta e aumentare la capacità per migliorare la qualità dell'offerta, con particolare riferimento al segmento **Mobilità e Servizi**, attraverso il rinnovo del parco autobus. Infatti, questo processo consente di ridurre le emissioni inquinanti, grazie all'introduzione di veicoli più efficienti e meno impattanti dal punto di vista ambientale, contribuendo così a migliorare la qualità dell'aria e a contenere l'inquinamento atmosferico.

E2-1 — Politiche relative all'inquinamento

Il Gruppo si impegna a diffondere e consolidare tra i propri collaboratori una cultura della tutela ambientale e della prevenzione dell'inquinamento, promuovendo comportamenti responsabili da parte di tutti. Tale impegno si concretizza nell'attuazione della Politica per la Sostenibilità Ambientale²⁵ e della Politica per la Sostenibilità, che si applicano a tutte le società controllate. Le politiche definiscono i principi guida e impegni concreti per minimizzare gli impatti ambientali, con particolare attenzione agli interventi di mitigazione dell'impatto paesaggistico, dell'inquinamento e della tutela della biodiversità. Le politiche sono disponibili per i dipendenti del Gruppo sulla intranet aziendale e accessibili su richiesta per gli stakeholder esterni. Ogni persona del Gruppo è chiamata a conoscerne il contenuto, rispettarne le disposizioni e promuoverne l'applicazione da parte dei soggetti sotto la propria responsabilità. Si impegna inoltre a favorire, ove possibile, l'adozione delle Politiche anche nelle società partecipate non controllate. La responsabilità per l'attuazione e approvazione delle Politiche è affidata al CdA, coadiuvato dal Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica e dalla Funzione CSR-Sostenibilità.

A supporto delle politiche del Gruppo, le società Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A., Milano Serravalle Engineering S.r.l., FERROVIENORD S.p.A. e FNM Autoservizi S.p.A. adottano il sistema di gestione ambientale **UNI EN ISO 14001:2015**²⁶ in cui sono declinate le politiche ambientali delle singole società, come richiesto dal medesimo standard internazionale.

Il Gruppo promuove quindi una mobilità integrata e sostenibile, favorendo soluzioni che consentano di ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici e mitigare i rischi ambientali, in un'ottica di equilibrio tra competitività, sostenibilità e responsabilità sociale. La responsabilità per la supervisione delle attività e dei principi enunciati dalla Politica è affidata al CdA e al Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica.

²⁴ L'opportunità di rinnovare la flotta e aumentare la capacità per migliorare la qualità dell'offerta è esplicitata nel Piano Strategico 2024-2029 del Gruppo. Inizialmente associata alla tematica del cambiamento climatico (E1), a seguito di ulteriori valutazioni è stata riconosciuta come rilevante anche per l'inquinamento atmosferico.

²⁵ Politica per la Sostenibilità Ambientale: si noti che la politica alla data di rendicontazione non ha incluso le due nuove società acquisite nel corso del FY24 ovvero Viridis Energia S.p.A, NordCom S.p.A..

²⁶ Per maggiori informazioni sulle società che adottano il sistema di gestione ambientale ISO 14001 si rimanda al paragrafo IRO-1.

Infine, il Gruppo FNM si impegna a richiedere alla catena di fornitura l'impegno a rispettare i principi del Codice Etico che sanciscono la promozione di una cultura della tutela ambientale e della prevenzione dell'inquinamento.

E2-2 — Azioni e risorse connesse all'inquinamento

Il Gruppo, consapevole dell'importanza di monitorare i livelli di consumo e di inquinamento generati, adotta una serie di misure volte a contenere l'inquinamento ambientale.

Per garantire la conformità alle normative ambientali, affianca alle proprie politiche e procedure una serie di misure operative. Tra queste, rientrano la formazione del personale, controlli periodici su serbatoi e scarichi, la gestione sicura dei rifiuti pericolosi e l'adozione di materiali assorbenti e impianti di depurazione per prevenire dispersioni.

Al fine di prevenire possibili episodi di contaminazione delle matrici ambientali, anche in seguito a eventi di incendio, il Gruppo implementa misure di sicurezza che includono: la manutenzione regolare degli impianti di distribuzione, il presidio continuo delle stazioni di rifornimento e verifiche quotidiane sugli impianti. Inoltre, vengono aggiornati i protocolli di emergenza e organizzate esercitazioni periodiche per garantire una gestione tempestiva ed efficace delle situazioni critiche.

INQUINAMENTO DELL'ARIA

Il Gruppo adotta misure efficaci finalizzate alla prevenzione e al controllo delle emissioni di inquinanti, nelle operazioni proprie e lungo la catena del valore a valle, contribuendo attivamente alla riduzione dell'inquinamento atmosferico. Queste includono la promozione dell'utilizzo del trasporto pubblico locale su gomma in sostituzione dell'auto privata, l'offerta di sistemi di car sharing con veicoli a basse emissioni e lo sviluppo di nodi di interscambio ferrovia-strada. Inoltre, progetti di rigenerazione urbana e l'introduzione di carburanti alternativi, come l'idrogeno, rappresentano leve strategiche per ridurre l'impatto del business sull'ambiente. Questi interventi consentono di evitare emissioni di inquinanti atmosferici, contribuendo al miglioramento della qualità dell'aria nelle aree servite dalle attività del Gruppo.

Nel segmento **Mobilità e Servizi** il Gruppo intende ridurre le emissioni di inquinanti in atmosfera derivanti principalmente dai servizi di trasporto pubblico su gomma, concentrandosi su diverse azioni chiave. Tra queste, spiccano il costante rinnovo della flotta, una manutenzione periodica accurata e l'utilizzo strategico dei mezzi, privilegiando autobus dalle performance più elevate e a minore impatto ambientale. In particolare, si assicura che i mezzi con una classe ambientale più avanzata siano impiegati per la maggior parte dei chilometri percorsi, mentre gli autobus con una classe ambientale meno recente vengono destinati a tragitti più brevi o a servizi integrativi limitati. Si prevede una dismissione degli autobus di classe Euro 2-3-4 del 91% entro il 2029. Inoltre, la flotta dei servizi di car sharing è composta da veicoli al 72% elettrici la cui ricarica avviene esclusivamente tramite energia proveniente da fonti rinnovabili certificate, assicurando un ciclo completamente sostenibile. Questo approccio non solo riduce l'impatto diretto delle attività aziendali, ma contribuisce a diminuire il numero di auto private in circolazione, impattando quindi la catena del valore a valle.

Nel settore **Autostrade** vengono adottate misure concrete per limitare l'inquinamento dell'aria attraverso interventi mirati sulla gestione della flotta veicoli, l'adozione di materiali sostenibili e l'implementazione di tecnologie innovative. Nel 2024, il rinnovo del parco mezzi ha portato all'acquisto di 25 veicoli Euro 6 e alla dismissione di 13 mezzi più obsoleti, migliorando l'efficienza in termini di consumi ed emissioni con investimenti di risorse pari a circa 3 milioni di Euro (CapEx). Inoltre, è stata indetta una gara per il noleggio dei veicoli aziendali con l'integrazione dei Criteri Ambientali Minimi (CAM), promuovendo l'utilizzo di auto ibride ed elettriche. Contestualmente, è stata avviata la sperimentazione di conglomerato bituminoso con polverino di gomma derivato da pneumatici fuori uso (PFU) per la pavimentazione autostradale, contribuendo a ridurre l'usura del manto stradale e la dispersione di inquinanti nell'aria. Per affrontare le emissioni legate al transito veicolare, è stato condotto uno studio presentato agli *Asecap Days* di Milano nel maggio 2024, evidenziando come l'introduzione della tecnologia di pagamento *contactless* ai caselli consenta una significativa riduzione delle emissioni, grazie al minor tempo di permanenza dei veicoli rispetto ai metodi di pagamento tradizionali. Lo studio è stato realizzato da altre società del settore con caratteristiche analoghe a Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.. Trattandosi di un'analisi di settore, non si dispone di dati quantitativi a supporto, ma viene considerato alla stregua di uno "studio accademico".

INQUINAMENTO DELL'ACQUA E DEL SUOLO

Allo stesso modo, vengono implementate misure di prevenzione, controllo e monitoraggio per la gestione delle emissioni negli scarichi idrici e nel suolo.

Nel settore **Autostrade** il Gruppo, al fine di minimizzare i potenziali impatti derivanti da eventi di sversamento o derivanti dalla dilazione delle superfici, ha adottato specifici sistemi drenanti gestiti attraverso la costante attivazione di circa 144²⁷ vasche per la raccolta e il trattamento delle acque piovane. Questi dispositivi separano le sostanze inquinanti dalle acque di dilavamento provenienti dai piazzali di esazione e da alcuni svincoli, consentendo lo scarico nei ricettori di acque depurate. Annualmente vengono eseguite analisi per monitorare la qualità delle acque di scarico e al fine di garantire la costante manutenzione degli impianti di trattamento. Inoltre, è attivo un contratto di Pronto Intervento Ambientale per gestire rapidamente eventuali incidenti sulle tratte stradali di competenza con sversamento di sostanze inquinanti. Questo servizio consente di adottare tempestivamente misure di contenimento del potenziale inquinamento e di attuare interventi di Messa in Sicurezza di Emergenza.

Nel segmento **Mobilità e Servizi**, le aziende dispongono di procedure strutturate e testate periodicamente per prevenire situazioni di emergenza, come sversamenti di sostanze pericolose su suolo o in corpi idrici. Qualora tali eventi si verificassero, le procedure garantiscono una gestione rapida ed efficace, minimizzando eventuali danni all'ambiente.

²⁷ Delle 144 vasche, 107 sono localizzate in prossimità delle tangenziali di Milano e 37 lungo il tratto autostradale A7 Milano-Serravalle.

18.2.2 Metriche e Obiettivi

E2-3 — Obiettivi connessi all'inquinamento

Attualmente, il Gruppo non ha formalizzato obiettivi specifici per la gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità in relazione all'inquinamento. Tuttavia, continua a monitorare questi aspetti nell'ambito delle proprie attività, valutando eventuali iniziative e strategie per contenere gli effetti dell'inquinamento.

E2-4 — Inquinamento di aria, acqua e suolo

Di seguito si riportano le emissioni per i principali inquinanti ritenute potenzialmente rilevanti per il Gruppo FNM.

Inquinamento di aria, acqua e suolo - Inquinanti (in kg)

E2, E2-4, 28a, RA21, RA22*		2024 (Kg)
Ossidi di azoto (NOx/NO2)	Aria	143.815,56
Monossido di carbonio (CO)	Aria	57.990,51
Composto organico volatile non metanico (COVNM)	Aria	4.400,84
Ossidi di zolfo (SOx/SO2)	Aria	724,96
Ammoniaca (NH3)	Aria	126,22
Rame e composti (espressi come Cu)	Aria	86,2
	Suolo	1.564,44
Zinco e composti (espressi come Zn)	Aria	27,74
	Suolo	872,12
Piombo e composti (espressi come Pb)	Aria	8,58
Cromo e composti (espressi come Cr)	Aria	3,65
Nichel e composti (espressi come Ni)	Aria	1,12
	Suolo	18,43
Benzene	Aria	1,98
Idrocarburi policiclici aromatici (IPA)	Aria	0,36

Si noti che i dati riportati fanno riferimento ai segmenti **Mobilità e Servizi** ed **Energia**, per il segmento **Infrastruttura per la mobilità** è stato considerato solo il **settore Autostrade**, mentre il segmento **Ro.S.Co.** è escluso da questa rendicontazione, in quanto gli inquinanti derivanti dalle loro attività non risultano rilevanti. In particolare, gli inquinanti prodotti nel segmento **Mobilità e Servizi** derivano dalle attività connesse al servizio di trasporto pubblico locale su gomma erogato. I dati relativi a tali inquinanti sono ricavati applicando alle percorrenze effettivamente effettuate da ogni singolo autobus, suddiviso per categoria, i rispettivi coefficienti di trasformazione di cui al database *SINAnet* di ISPRA, relativi al traffico stradale in Italia.

Per quanto riguarda il segmento **Energia**, la società misura le emissioni di inquinanti in conformità al piano di monitoraggio ambientale approvato nel Procedimento di Autorizzazione Unica presso la Regione Marche. In particolare, vengono svolte n. 1 campagna di misura dell'emissione del cogeneratore, n.1 campagna di misura dell'acqua, n.1 campagna di misura del suolo. Si evidenzia che le emissioni di inquinanti nell'acqua sono nulle in quanto gli impianti sono dotati di sistemi fognari con ricircolo e anche per quanto riguarda le emissioni nel suolo la quantità di sostanze inquinanti è considerata marginale rispetto al *core business* del Gruppo.

Ai fini della rendicontazione degli inquinanti, il Gruppo FNM ha adottato un approccio metodologico basato sull'analisi dell'Allegato II del Regolamento (CE) n. 166/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo al Registro europeo delle emissioni e dei trasferimenti di sostanze inquinanti (E-PRTR). Tale allegato fornisce un elenco strutturato delle principali sostanze inquinanti rilevanti a livello comunitario. La selezione degli inquinanti da rendicontare è stata effettuata in collaborazione con le funzioni aziendali competenti, con un focus specifico sul segmento Mobilità e Servizi, al fine di garantire la coerenza tra le sostanze individuate e le attività effettivamente svolte dal Gruppo. Questa analisi ha permesso di identificare in maniera puntuale gli inquinanti significativi in relazione agli impatti ambientali generati dalle operazioni aziendali. Le emissioni di inquinanti sono rendicontate secondo le metodologie di monitoraggio previste dal Registro Europeo delle Emissioni e dei Trasferimenti di Sostanze Inquinanti (E-PRTR), ove applicabile, garantendo la conformità agli standard normativi vigenti.

18.3 ESRS E4 - Biodiversità ed Ecosistemi

18.3.1 Strategia

E4-1 — Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi nella strategia e nel modello aziendale

Ad oggi il Gruppo FNM non è dotato di un Piano di transizione e attenzione alla biodiversità e agli ecosistemi, finalizzato a migliorare il proprio modello aziendale.

Tuttavia, attento alla valorizzazione degli ecosistemi, il **Piano Strategico 2024-2029** inserisce la tutela della biodiversità e degli ecosistemi come suo pilastro fondamentale.

In questo contesto, un esempio significativo di tale impegno è il progetto FILI, una delle più rilevanti iniziative di rigenerazione urbana ed extraurbana in Europa. Attraverso interventi di riforestazione, mobilità sostenibile e soluzioni innovative per la riduzione dell'impronta ambientale, FNM coniuga sviluppo infrastrutturale e sostenibilità ambientale. A questo si affianca la Hydrogen Valley in Valcamonica, con una rete ferroviaria alimentata esclusivamente a idrogeno, che testimonia la volontà di accelerare la transizione energetica e ridurre la dipendenza dai combustibili fossili. Inoltre, la riqualificazione paesaggistica e la creazione di corridoi verdi lungo le infrastrutture contribuiscono alla mitigazione degli effetti del cambiamento climatico.

L'approccio di FNM si estende all'intera catena del valore a valle, promuovendo mobilità sostenibile, rigenerazione urbana e tutela degli ecosistemi nei territori attraversati dalle proprie infrastrutture, ad esempio attraverso il progetto FILI che rappresenta una delle più grandi iniziative di rigenerazione urbana ed extraurbana in Europa. L'impegno del Gruppo è orientato a una visione di lungo periodo, con l'obiettivo di generare benefici ambientali e sociali duraturi, in linea con l'evoluzione normativa e tecnologica del settore.

Infine, il coinvolgimento degli *stakeholder* è un aspetto centrale della strategia di FNM. Il dialogo con istituzioni, comunità locali e altri soggetti rilevanti consente di sviluppare soluzioni condivise e amplificare l'impatto positivo delle iniziative adottate.

SBM-3 — Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Il Gruppo FNM conduce un monitoraggio costante per identificare eventuali aree protette che potrebbero essere influenzate dalle proprie attività. In particolare, si impegna a individuare e monitorare le aree critiche per la biodiversità, ossia quelle a rischio di perdita di biodiversità, degrado degli ecosistemi o situate nelle loro vicinanze (UNESCO *World Heritage Natural Sites* (WHS), Natura 2000, ecc...).

L'operatività del Gruppo, di seguito dettagliata, ha richiesto nell'ambito del processo di Doppia Rilevanza, un'approfondita analisi delle attività di gestione collegate al tema della biodiversità, evidenziando come i presidi in essere e i contenuti di specifiche prescrizioni nell'iter autorizzativo non abbiano portato all'identificazione di impatti negativi né attuali, né potenziali rilevanti.

Il settore **Infrastruttura Ferroviaria** possiede stazioni situate all'interno della linea ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo (BIE) e del Parco del Ticino. Complessivamente, la sua presenza nel SIC Parco del Ticino si estende per circa 3,5 km, mentre lungo il tracciato della BIE copre circa 100 km. Inoltre, le infrastrutture sono situate anche in prossimità del Parco Lura e dei laghi di Como e Iseo, oltre a due siti compresi nella rete Natura 2000.

La rete autostradale gestita dal settore **Autostrade** attraversa un territorio altamente urbanizzato, soprattutto nell'area milanese, includendo parchi protetti (Parco Agricolo Sud Milano, Parco Lombardo della Valle del Ticino, Parco Nord Milano), aree storiche (Parco di Monza, giardini della Villa Reale) e parchi cittadini. Alcuni tratti delle tangenziali Ovest, Est e Nord attraversano zone verdi di rilevanza ambientale e sociale, mentre l'A7 e il Raccordo Bereguardo-Pavia interessano aree agricole e il Parco Lombardo del Ticino. Gli interventi sul verde mirano a preservare questi ecosistemi, creando corridoi ecologici tra le aree urbanizzate.

Infine, l'analisi dei siti del segmento **Energia** ha confermato che, ad eccezione di due impianti nel Comune di Ferrara situati in un'area UNESCO precedentemente adibita a discarica, tutti sono esclusi da zone protette o di rilevanza per la biodiversità. Ogni sito ha seguito iter autorizzativi specifici e sono stati sottoposti a una *due diligence* approfondita per garantire la conformità normativa e ambientale. Gli

impianti biogas dispongono di una Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e di un piano di monitoraggio, regolando l'approvvigionamento delle biomasse e la restituzione della sostanza organica ai terreni. L'operatività è automatizzata, con interventi manuali limitati alla manutenzione del verde e al lavaggio ecologico dei pannelli solari, senza uso di diserbanti o detergenti chimici. Specifiche misure proteggono la fauna locale, minimizzando l'impatto sulla biodiversità.

Quando necessario, il Gruppo adotta misure di mitigazione appropriate durante lo sviluppo di nuovi progetti, al fine di limitare e ridurre al minimo gli impatti negativi e i rischi inerenti associati. La tutela del paesaggio e della varietà delle specie animali e vegetali che lo abitano rappresenta un elemento fondamentale nella pianificazione delle opere, con studi dedicati che accompagnano i principali progetti infrastrutturali anche in ottemperanza alle prescrizioni normative ed autorizzative.

La realizzazione di opere e servizi di interesse pubblico, non può infatti prescindere da una sensibilità nei confronti del capitale naturale e culturale del Paese, del quale la biodiversità, con i servizi ecosistemici che ne derivano, rappresenta una componente essenziale. Già dalle fasi progettuali, l'impatto delle infrastrutture sull'ambiente circostante è elemento guida dei criteri di sviluppo, anche in aderenza alle prescrizioni definite nell'ambito dei Criteri Ambientali Minimi (CAM) e rafforza un costante impegno verso le attività da parte del Gruppo.

18.3.2 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

IRO-1 — Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi alla biodiversità e agli ecosistemi

Il Gruppo FNM ha adottato un approccio strutturato per individuare, valutare e gestire gli impatti, i rischi e le opportunità legate alla biodiversità e agli ecosistemi. Questo processo si basa, come per le altre tematiche, sull'analisi di Doppia Rilevanza svolta dal Gruppo, si rimanda, quindi, alla sezione generale ESRS 2 IRO-1, dove viene descritto il modello adottato dal Gruppo per l'individuazione degli IRO e l'analisi della loro rilevanza in relazione alle attività aziendali.

Questo processo combina criteri di analisi ambientale e territoriale, garantendo un approccio sistematico e trasparente, attestato dalla presenza di VIA, dalla mappatura dei siti operativi e delle aree circostanti, dalla valutazione delle pressioni sulle risorse naturali e dall'individuazione di rischi rilevanti.

Dall'analisi condotta è stato identificato un **impatto** positivo rilevante: il Gruppo FNM promuove la reintroduzione e la protezione della biodiversità urbana, mediante opere di compensazione ambientale e di rigenerazione. In particolare, il progetto FILI rappresenta una delle più grandi iniziative di rigenerazione urbana ed extraurbana in Europa, con interventi significativi lungo l'asse Milano-Malpensa (per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo E4-4 Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi). Non sono stati identificati, invece, impatti negativi sopra la soglia di rilevanza.

L'analisi ha rilevato l'assenza di **rischi** ed **opportunità** inerenti per il Gruppo connessi alla biodiversità.

E4-2 — Politiche relative alla biodiversità e agli ecosistemi

Sebbene il Gruppo FNM non disponga di una politica specifica dedicata alla tutela della biodiversità e degli ecosistemi, il suo impegno è integrato nella Politica per la Sostenibilità Ambientale e attestata dalla presenza di un Sistema di Gestione Ambientale secondo la norma ISO 14001²⁸. La certificazione assicura infatti un approccio strutturato alla gestione ambientale, promuovendo il monitoraggio continuo degli impatti e l'adozione di misure di miglioramento continuo delle prestazioni ambientali. In particolare, le società del Gruppo applicano misure di conservazione e mitigazione degli impatti per garantire una gestione sostenibile delle proprie attività.

Nella Politica per la Sostenibilità Ambientale il Gruppo si impegna ad adottare standard ecocompatibili nelle scelte progettuali, realizzative e di manutenzione, concernenti le infrastrutture ferroviarie ed autostradali.

In particolare, il settore **Infrastruttura Ferroviaria**, prevede per tutti gli interventi inclusi nel Contratto di Programma particolare attenzione ai progetti di compensazione ambientale e tutela della

²⁸ Adottato da FERROVIENORD S.p.A., FNM Autoservizi S.p.A., NORD_ING S.r.l., Azienda Trasporti Verona S.p.A., Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. e Milano Serravalle Engineering S.r.l.

biodiversità, in particolare quelli sottoposti a VIA contenuta nel Provvedimento Unico Autorizzatorio Regionale, relativo al progetto di collegamento ferroviario T2 Malpensa-RFI Sempione.

Il settore **Autostrade**, all'interno della Politica Ambientale del Sistema di Gestione Ambientale (SGA), assume diversi impegni in materia di biodiversità. Tra questi, si evidenzia l'obbligo di agire nel rispetto della biodiversità, anche attraverso la promozione di studi e ricerche finalizzati alla conservazione degli habitat naturali e alla tutela delle specie locali e in collaborazione con Università ed Enti di ricerca. Inoltre, viene esplicitato l'impegno a individuare e valutare gli impatti ambientali significativi in ogni fase dei propri processi, adottando interventi di mitigazione e/o compensazione sito-specifici per ridurre gli effetti. Per quanto riguarda la tutela dell'ecosistema e della biodiversità, la manutenzione del verde viene eseguita nel rispetto delle normative regionali più stringenti, limitando l'uso di diserbanti chimici alla sola zona spartitraffico e comunque previa denuncia alle autorità competenti, utilizzando prodotti a bassissimo contenuto di componenti pericolose. Ulteriori misure sono previste per la tutela della fauna, tra cui la realizzazione di corridoi faunistici, passaggi sicuri che consentono alla fauna selvatica di attraversare le infrastrutture di trasporto, riducendo il rischio inerente di incidenti e preservando la continuità degli habitat naturali. Inoltre, vengono attuati interventi tempestivi per il recupero degli animali abbandonati lungo le tratte gestite, garantendo al contempo la sicurezza degli utenti e la promozione delle migliori condizioni per il recupero della fauna selvatica ferita. A tale scopo, si assicura il primo soccorso salvavita tramite l'attivazione di personale specializzato e il trasporto verso la struttura veterinaria più vicina.

E4-3 — Azioni e risorse relative alla biodiversità e agli ecosistemi

La reintroduzione e la protezione della biodiversità urbana, attraverso opere di compensazione ambientale atte ad introdurre misure di minimizzazione degli impatti e interventi di rigenerazione, si traduce in un impegno concreto articolato in diverse azioni. Le iniziative di seguito descritte mirano infatti a favorire l'equilibrio ecosistemico e a migliorare la qualità degli spazi urbani, contribuendo alla tutela e al ripristino della biodiversità e riducendo la possibilità di insorgenza di potenziali impatti negativi e rischi.

In questa prospettiva, il settore **Infrastruttura Ferroviaria**, valuta sempre i rischi legati all'impatto delle opere e il grado di incidenza sui siti coinvolti. La progettazione delle infrastrutture si basa sul principio di minimizzare qualsiasi effetto negativo sugli ecosistemi, monitorando preventivamente le componenti ambientali nei contesti più sensibili. In tali casi, vengono predisposti appositi **Piani di Monitoraggio Ambientale**, che vengono poi condivisi e approvati dagli enti competenti, tra cui Regione Lombardia, Parchi e Province. In linea con questo approccio, sono stati sviluppati diversi progetti di compensazione e mitigazione.

I modelli adottati per la progettazione delle opere di mitigazione derivano dallo studio della vegetazione potenziale, dall'esame del paesaggio attuale sia per gli aspetti morfologici che per la copertura vegetale, dai fattori fisici e biologici e dagli aspetti che condizionano fortemente l'insediamento della vegetazione. Il criterio principale è quello di rispondere ai seguenti obiettivi:

- recupero della qualità del paesaggio;
- incremento della copertura della vegetazione naturale, con conseguente aumento del potenziale ecologico del territorio;
- riduzione degli impatti sul paesaggio;
- miglioramento dell'inserimento estetico dell'infrastruttura.

Le principali funzioni della vegetazione piantumata lungo il tracciato ferroviario sono quelle di creare un'efficace mitigazione estetica attraverso il mascheramento dell'infrastruttura, ricostruire gli ambienti naturali persi e aumentare il valore estetico dell'infrastruttura, ripristinando un'efficace mitigazione ecologica. Di seguito si riporta il dettaglio delle azioni adottate.

COLLEGAMENTO FERROVIARIO T1-T2 DI MALPENSA

Il collegamento ferroviario tra il Terminal 1 e il Terminal 2 dell'aeroporto di Malpensa attraversa il Parco Naturale del Ticino, un'area di grande valore ecologico riconosciuta dall'UNESCO nella Rete mondiale di riserve della biosfera. Dal 2017 sono state realizzate importanti opere di compensazione ambientale per ricreare gli habitat naturali persi e ridurre l'impatto visivo dell'infrastruttura. Gli interventi hanno previsto l'inerbimento di oltre 170.000 mq, la piantumazione di specie autoctone e la creazione di aree boschive per un totale di 86.000 mq, oltre al ripristino di sottopassi faunistici per consentire il passaggio sicuro della fauna selvatica. Tra il 2023 e il 2024 sono state svolte attività di manutenzione delle opere a

verde, con interventi di taglio, inerbimento e nuova piantumazione su oltre 250.000 mq di terreni compensati.

I costi complessivi sostenuti per le attività di compensazione ambientale e ripristino sono pari a € 1.335.170,70, di cui: € 960.120,70 per oneri di compensazione e ripristino, € 319.000,00 per la manutenzione delle opere a verde, e € 56.050,00 per attività di monitoraggio ambientale post opera. Le compensazioni sono state progettate in conformità a criteri di qualità ambientale definiti nel "Quaderno opere tipo di ingegneria naturalistica" (D.G.R. n. 6/48740 del 29 febbraio 2000) e mediante l'utilizzo esclusivo di specie autoctone certificate ai sensi del D. Lgs. 386/03 e del D. Lgs. 214/05.

COLLEGAMENTO FERROVIARIO T2 MALPENSA - RFI SEMPIONE

È stato sviluppato un progetto esecutivo di compensazione ambientale e tutela della biodiversità, che prevede un Piano di Monitoraggio Ambientale articolato in tre fasi: *ante operam*, in corso d'opera e *post operam*. A partire da aprile 2023, sono stati avviati i monitoraggi su fauna e flora delle aree boschive interessate, unitamente ai controlli su rumore, vibrazioni, qualità dell'aria e acque sotterranee. Inoltre, sono state svolte le attività di monitoraggio delle acque sotterranee nella fase *ante operam*, per garantire un controllo ambientale costante durante tutte le fasi dell'opera.

I costi complessivi delle opere di compensazione e mitigazione ambientale ammontano a € 8.196.480,08, suddivisi come segue: € 1.586.480,08 per trasformazione d'uso del suolo, € 2.150.000,00 per opere di mitigazione (ecodotti, passaggi faunistici, ripristini a verde), € 3.400.000,00 per opere compensative (deimpermeabilizzazione e decostruzione gestite dal Parco del Ticino), € 100.000,00 per taglio selettivo e rigenerazione sottobosco, e € 960.000,00 per la manutenzione delle aree nei primi 5-7 anni.

Le compensazioni ambientali soddisfano i criteri stabiliti nel Provvedimento Autorizzativo Unico Regionale (PAUR) rilasciato con Decreto n. 1226 del 04/02/2020 e recepiscono le prescrizioni in materia di valutazione di incidenza. Le superfici oggetto di intervento comprendono aree boschive nei comuni di Gallarate, Casorate Sempione, Cardano al Campo e Somma Lombardo, con azioni mirate alla rigenerazione e permeabilità ecologica.

PROGETTO "PIANTALALI"

Il progetto "Piantalali" è un intervento su larga scala di piantumazione e riforestazione nei comuni lombardi attraversati dalla rete ferroviaria del Gruppo. La prima fase interessa un'area di circa 41.000 ettari, distribuiti in 24 comuni su due province della Lombardia. Nei primi mesi dell'anno è stata completata la realizzazione delle opere nel comune di Paderno, mentre sono attualmente in corso gli interventi nei comuni di Castellanza, Gerenzano, Busto Arsizio e Rescaldina. Questo progetto contribuisce alla riqualificazione ambientale del territorio, migliorando la qualità dell'aria e la biodiversità delle aree attraversate dalla rete ferroviaria (per ulteriori dettagli fare riferimento al paragrafo S3-4 – Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni).

PASSAGGIO A LIVELLO EX CASELLO 53

Un altro importante intervento riguarda l'eliminazione del passaggio a livello ex Casello 53, situato nel Comune di Cittiglio. Il progetto prevede la costruzione di un sovrappasso ferroviario sulla SP394, con l'obiettivo di chiudere uno dei passaggi a livello più critici della rete ferroviaria. Il progetto definitivo, discusso in sede di Conferenza dei Servizi nella prima metà del 2024, include anche opere di mitigazione ambientale consistenti nella forestazione arborea e arbustiva su un totale di 13.440 mq. Saranno piantati 214 alberi ad alto fusto e 1.731 arbusti, appartenenti a specie autoctone come Acero Frassineto e Tiglio, oltre alla realizzazione di sottopassi ecologici per favorire il passaggio della fauna selvatica.

Parallelamente, il settore **Autostrade** è impegnato nella conservazione della biodiversità e nella tutela degli ecosistemi, con particolare attenzione alla gestione delle aree reliquate lungo le infrastrutture gestite e al soccorso della fauna selvatica. Questi interventi sono sviluppati in collaborazione con enti specializzati e mirano a valorizzare l'ambiente circostante, mitigare gli impatti delle infrastrutture e promuovere iniziative di tutela faunistica. Di seguito si riporta il dettaglio delle azioni adottate:

RE.MISE

In collaborazione con la Fondazione Lombardia per l'Ambiente (FLA), il settore **Autostrade** ha avviato un'analisi sullo stato naturalistico-ambientale di alcune aree reliquate ai margini delle infrastrutture gestite, nell'ambito del progetto "Re.MISE - Recupero e miglioramento ambientale dei Reliquati di Milano-

Serravalle". L'iniziativa mira a individuare aspetti critici da mitigare ed elementi da conservare e valorizzare, contribuendo alla tutela e al recupero ecologico di queste aree. Nel 2024, la FLA ha condotto sopralluoghi in otto ambiti selezionati, analizzando le caratteristiche naturalistico-ecologiche dal punto di vista faunistico e della vegetazione, al fine di delineare interventi mirati.

A partire da questa valutazione, sono previsti per il 2025 la realizzazione di interventi di miglioramento e conservazione, individuando le priorità per ciascun ambito analizzato. Sulla base di queste evidenze, verrà elaborato un Piano d'Azione per orientare le attività future, garantendo un approccio strutturato e mirato alla riqualificazione ambientale.

TUTELA DELLE SPECIE

Nel 2024 è stata svolta un'indagine di mercato per sviluppare *API - Aree Per Impollinatori*, un progetto finalizzato a incentivare la presenza e la fruizione degli impollinatori in alcune delle aree reliquate. L'iniziativa prevede l'installazione di *beehotels*, la creazione di un apiario aziendale, contribuendo così alla conservazione degli insetti impollinatori, fondamentali per l'ecosistema e uno studio sui sottopassi faunistici esistenti da ripristinare. Completata la selezione del fornitore, nel 2025 verrà affidato il contratto e avviata l'implementazione del progetto.

TUTELA DELLA FAUNA SELVATICA

Infine, per rafforzare la gestione e la protezione della fauna selvatica lungo le infrastrutture, continua la collaborazione con enti specializzati nel soccorso degli animali feriti. Nel 2024 è stato organizzato un corso di formazione rivolto agli agenti del servizio viabilità, per fornire istruzioni operative sulla gestione degli animali selvatici e domestici coinvolti in incidenti stradali. Nel 2025, è prevista la stipula di una convenzione con *Ambulanze Veterinarie Italia*, finalizzata a garantire un servizio strutturato di primo soccorso per gli animali selvatici feriti, assicurandone il trasferimento ai Centri di Recupero territoriali per le cure necessarie.

Il coinvolgimento delle comunità locali nelle azioni e nei progetti legati alla biodiversità e agli ecosistemi è garantito attraverso tavoli di confronto e canali di comunicazione che garantiscono trasparenza durante le fasi di progettazione (per ulteriori informazioni fare riferimento alla sezione S3-2 – Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti presente documento).

VALUTAZIONE SUGLI IMPIANTI DEL SEGMENTO ENERGIA

Gli impianti facenti parte del segmento **Energia** per la produzione di energia da fonti rinnovabili dispongono di tutte le autorizzazioni necessarie per la costruzione, l'esercizio e la dismissione a fine vita. Tali autorizzazioni sono il risultato dell'espressione di tutti gli enti coinvolti nel procedimento autorizzativo, i quali hanno emesso pareri o richiesto adeguamenti ai progetti al fine di garantire il rispetto delle prescrizioni di tutela ambientale. Nell'ambito dello stesso processo, tutti gli impianti sono stati integrati con documenti, relazioni, studi e perizie tecniche elaborate da professionisti abilitati, volti a ridurre l'impatto ambientale dell'opera e a garantire la protezione degli ecosistemi nei quali tali impianti si inseriscono. Le autorizzazioni ambientali derivano dall'applicazione del DPR 380/01 in materia edilizia e del D. Lgs. 152/06 e s.m.i. in materia di VIA, oltre che dalle normative regionali, locali e da disposizioni secondarie o complementari.

Le attività di cantiere nell'ambito degli impianti fotovoltaici prevedono l'adozione di best practice operative, con scelte sui materiali orientate alla tutela della biodiversità e degli ecosistemi. Al fine di prevenire eventuali impatti sulla biodiversità, vengono effettuate analisi sulla presenza di diserbanti nel suolo e viene stabilito un periodo di esecuzione dei lavori che tenga conto della stagionalità migratoria degli uccelli, in modo da evitare interferenze con i cicli naturali delle specie presenti nelle aree di intervento. Gli impianti biogas che, si inseriscono in un contesto di produzione di energia elettrica da biomasse di origine agricola e da sottoprodotti derivanti dall'industria agro-industriale, operano nel rispetto delle prescrizioni autorizzative e delle best practice operative finalizzate a minimizzare l'impatto sulla biodiversità e sugli ecosistemi circostanti. Anche in questi impianti vengono adottate misure volte a prevenire effetti negativi sulla fauna e sulla flora locali, come i monitoraggi di acque superficiali, emissioni odorogene e bioaerosol prescritti dagli enti.

18.3.3 Metriche e Obiettivi

E4-4 — Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi

All'interno dei pilastri del **Piano Strategico 2024-2029** del Gruppo FNM si inserisce il **Progetto FILI** che, a partire dal 2023, rappresenta un esempio virtuoso di rigenerazione urbana e tutela della biodiversità, con l'obiettivo di generare esternalità positive su un'area di oltre 2 milioni di metri quadrati. Gli obiettivi del Progetto sono in linea con le politiche comunitarie, nell'ambito del recupero di aree dismesse. Il Progetto si inserisce all'interno delle reti ecologiche regionali e integra i parchi fruibili da parte della popolazione.

Il progetto rappresenta uno dei più grandi interventi di rigenerazione urbana ed extraurbana in Europa, con un focus sulla ricucitura urbana e la rigenerazione del territorio, FILI punta ad adottare soluzioni innovative nel disegno architettonico e nella sostenibilità ambientale, ridefinendo i principali centri di connessione gestiti dal settore **Infrastruttura Ferroviaria**. Il progetto si sviluppa lungo l'asse Milano-Malpensa, un corridoio strategico per le Olimpiadi di Milano Cortina 2026. Le stazioni di Milano Cadorna, Milano Bovisa, Saronno e Busto Arsizio, insieme alle aree circostanti, saranno protagoniste di un intervento che coprirà oltre 188.000 metri quadrati, con progetti che complessivamente interesseranno 2 milioni di metri quadrati nella Regione Lombardia.

I principali interventi sono riportati di seguito, i quali, pur con livelli differenti di impatto diretto, contribuiscono a rigenerare il territorio, integrare elementi di natura in contesti urbani e favorire l'adattamento e la resilienza degli ecosistemi locali, coerentemente con una visione integrata di sostenibilità e transizione ecologica:

- **Foresta Sintetica Pensile:** presso la stazione di Milano Cadorna, nel quadro di una proposta di Partenariato Pubblico Privato è prevista la copertura dei binari attraverso la realizzazione di una apposita piastra di ca. 53.000 mq, sulla quale troverà spazio una Foresta Sintetica Pensile, struttura innovativa che mira al miglioramento della qualità dell'aria per la città di Milano. Nel progetto di massima attualmente all'attenzione e al vaglio delle istituzioni pubbliche competenti riunite in un apposito Accordo di Programma, la Foresta Sintetica Pensile si inserirà, con i suoi 5.000 mq, in un contesto di previsto ampliamento di 33.000 mq di parco urbano. Questo intervento iconico rappresenta un'immaginaria fabbrica di ossigeno e testimonia l'impegno di FNM per la tutela dell'ambiente, contribuendo, seppur indirettamente, alla promozione della biodiversità.
- **Superstrada Ciclabile:** la già citata superstrada ciclabile di 54 km che collegherà la stazione di Milano Cadorna con l'aeroporto di Malpensa, garantendo un percorso senza interruzioni. Questo asse infrastrutturale, incentrato sulla mobilità sostenibile, favorirà il turismo, l'interscambio con i sistemi di trasporto pubblico e l'uso di spazi pubblici rigenerati, riducendo il traffico veicolare.
- **Interventi di riqualificazione urbana**
 - **Nodo Bovisa:** in collaborazione con il Comune di Milano e il bando *Reinventing Cities* del gruppo C40, il Nodo Bovisa diventerà un hub strategico. Con un'area di circa 91.000 mq, il progetto includerà una nuova sede per il Gruppo FNM e interventi per migliorare l'accessibilità e la vivibilità urbana.
 - **Stazione di Saronno:** è previsto un ridisegno completo della stazione e delle aree adiacenti, con percorsi ciclopeditoni, riorganizzazione del polo tecnologico e manutentivo, e miglioramenti dell'accessibilità.
- **Interventi di riforestazione (Piantalali):** FILI promuove un programma di riforestazione su vasta scala, con la piantumazione di migliaia di alberi nei comuni lombardi attraversati dalla rete ferroviaria del Gruppo. La prima fase interesserà un'area di circa 41.000 ettari distribuita su 24 comuni in due province, contribuendo alla resilienza ambientale e alla valorizzazione della rete ecologica regionale.

Gli interventi del Progetto FILI non solo miglioreranno la qualità della vita urbana, ma fungeranno anche da volano per lo sviluppo economico e sociale delle aree coinvolte, creando nuovi spazi pubblici, promuovendo la mobilità sostenibile e garantendo una maggiore integrazione tra infrastrutture e comunità.

18.4 ESRS E5 - Uso delle risorse ed economia circolare

18.4.1 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

IRO-1 — Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare

Il Gruppo FNM ha adottato un approccio strutturato per individuare, valutare e gestire gli impatti, i rischi e le opportunità legate all'uso delle risorse e all'economia circolare. Questo processo si basa, come per le altre tematiche, sull'analisi di Doppia Rilevanza svolta dal Gruppo, si rimanda, quindi, alla sezione generale ESRS 2 IRO-1, dove viene descritto il modello adottato dal Gruppo per l'individuazione degli IROs e l'analisi della loro rilevanza in relazione alle attività aziendali.

Dall'analisi, è stato identificato un **impatto** positivo significativo, rappresentato dal recupero di materie prime tramite iniziative di economia circolare, come il *revamping* dei convogli ferroviari e da progetti innovativi volti alla circolarità. Tra questi si annoverano l'introduzione di prodotti sostenibili per il miglioramento delle pavimentazioni, ad esempio il riutilizzo di asfalto fresato, e l'impiego di biometano per la produzione di idrogeno. Infine, non sono emersi rischi inerenti che superino la soglia di rilevanza, né identificate specifiche opportunità. In aggiunta è stato anche identificato un impatto negativo relativamente alla generazione di rifiuti dall'attività del Gruppo FNM, quali ad esempio l'ammodernamento delle infrastrutture e le attività da cantieri.

E5-1 — Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare

Il Gruppo FNM, sebbene non abbia ancora formalizzato una politica relativa all'uso delle risorse e all'economia circolare, pone particolare attenzione alla gestione sostenibile dei rifiuti impegnandosi per la riduzione degli sprechi, il recupero delle risorse e la valorizzazione dei materiali.

Le società del Gruppo operano secondo principi condivisi, promuovendo il riutilizzo, il riciclo e la riduzione dell'impatto ambientale dei rifiuti, sia nelle attività operative dirette che lungo la catena del valore, anche attraverso l'adozione dei Criteri Minimi Ambientali (CAM), volti ad individuare la soluzione progettuale, il prodotto o il servizio migliore sotto il profilo ambientale lungo il ciclo di vita, tenuto conto della disponibilità di mercato.

L'impegno si concretizza nel ricorso a materie in ingresso provenienti da processi di recupero, nell'ottimizzazione dei processi di gestione dei rifiuti, favorendo la raccolta differenziata e il recupero dei materiali valorizzabili, inclusi quelli prodotti o abbandonati da terzi lungo la rete.

L'adozione del **Sistema di Gestione Ambientale certificato ISO 14001²⁹** garantisce un monitoraggio costante e un miglioramento continuo nella gestione dei rifiuti, nella riduzione delle emissioni e nell'uso efficiente delle risorse.

E5-2 — Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare

Il Gruppo FNM intraprende diverse iniziative per migliorare la gestione dei rifiuti e promuovere pratiche di sostenibilità ambientale, le azioni attuate riflettono un approccio integrato, declinato nei diversi segmenti operativi del Gruppo.

Il settore **Autostrade** si inserisce in questo percorso, promuovendo la riduzione dell'uso di risorse vergini e la valorizzazione di materiali riciclati, integrando soluzioni sostenibili nei propri processi. Attraverso il recupero dei rifiuti e l'impiego di materiali a basso impatto ambientale, l'azienda punta a ottimizzare l'utilizzo delle risorse, minimizzando sprechi e inefficienze, come ad esempio attraverso l'adesione alla campagna di volontariato ambientale *"Puliamo il Mondo"* promossa da Legambiente, durante la quale è stato conferito un container da 30m³ di pneumatici fuori uso, raccolti lungo le tratte gestite, al consorzio EcoTyre per il loro recupero e valorizzazione. Nell'ambito del Sistema di gestione Ambientale del settore **Autostrade**, sono state riviste nel corso del 2024 le Istruzioni operative per la gestione dei rifiuti, condividendo queste nuove procedure attraverso momenti formativi specifici per il personale operativo. Particolare attenzione è dedicata alla gestione responsabile delle risorse naturali, con interventi mirati al recupero e al riuso. In aggiunta, è in fase di affidamento un contratto per la fornitura di una pesa a ponte da ubicare in un deposito temporaneo, che consentirà un monitoraggio

²⁹ Certificazione ottenuta dalle seguenti società: FERROVIENORD S.p.A., FNM Autoservizi S.p.A., Azienda Trasporti Verona S.p.A. e Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A..

più accurato del peso dei mezzi utilizzati per il trasporto dei rifiuti, migliorando il controllo e la tracciabilità.

Le iniziative messe in atto nei diversi segmenti aziendali sono finalizzate a minimizzare gli sprechi e a ottimizzare la gestione delle risorse, con azioni specifiche per ciascun ambito operativo.

Nel settore **Infrastruttura Ferroviaria**, la riorganizzazione degli interventi tecnici ha permesso di ridurre significativamente i rifiuti da manutenzione ordinaria e straordinaria nel 2024. La gestione è affidata ad aziende qualificate, selezionate tramite bandi di gara con controlli di qualità e certificazioni. Sebbene non sia possibile prevenire completamente la generazione di rifiuti in questo settore, in quanto strettamente legata alla sicurezza delle operazioni manutentive, tutte le attività sono monitorate con attenzione per favorire l'avvio dei rifiuti a processi di riciclo.

Nel 2024, il revamping dei convogli TAF ha rappresentato un'importante iniziativa di economia circolare, consentendo il riciclo di 14,15 tonnellate di materiali per la realizzazione di nuovi sedili.

Nel segmento **Trasporto Pubblico Locale**, sono state adottate misure per migliorare la gestione dei rifiuti nei depositi, tra cui:

- Centralizzazione della manutenzione presso l'officina di Saronno, con stoccaggio e smaltimento controllato di oli esausti, materiali filtranti e batterie.
- Applicazione della gerarchia dei rifiuti, privilegiando prevenzione, riutilizzo, riciclo e recupero, riducendo al minimo lo smaltimento.
- Formazione specifica per addetti e operatori di officina sulla corretta raccolta differenziata, stoccaggio in sicurezza e imballaggio per la spedizione.

Parallelamente, anche nell'ambito della fornitura di Servizi corporate e ICT, l'azienda adotta un approccio orientato alla sostenibilità ambientale, riducendo progressivamente l'utilizzo di risorse vergini a favore di materiali riciclati e rigenerati. Un'attenzione particolare è rivolta al settore hardware e alla gestione della carta.

Nello specifico sono state acquistate 23 scatole di carta di cui 16 di carta riciclata e 7 di carta universale, rispettando così la percentuale del 70% riciclata, prevista dalla nostra Procedura Acquisti Sostenibili. Per quanto riguarda l'hardware, il processo di smaltimento viene affidato ad aziende specializzate che garantiscono il recupero al 100% del materiale delle apparecchiature dismesse, assicurando una gestione responsabile e sostenibile dei dispositivi a fine vita.

Inoltre, è privilegiato l'acquisto di prodotti certificati a basso impatto ambientale, promuovendo la circolarità delle risorse e contribuendo alla riduzione degli sprechi e dell'impronta ecologica delle proprie attività. Allo stesso tempo, si impegna a garantire che l'approvvigionamento e l'uso delle risorse rinnovabili avvengano nel rispetto di criteri di sostenibilità, selezionando forniture certificate secondo standard riconosciuti, ove applicabile, come FSC per la carta e certificazioni ambientali per l'hardware.

In questo contesto, tutti i pc e i monitor ordinati nell'anno possiedono la certificazione ambientale ENERGY STAR, garantendo così un elevato livello di efficienza energetica e sostenibilità. Un esempio concreto di tale impegno è rappresentato dalla procedura di richiesta di offerta indetta nel 2024 per l'individuazione di un partner incaricato della gestione dei servizi di stampa, copiatura e scansione della documentazione presso le sedi di FNM Group per il biennio 2025-2026. Le apparecchiature richieste nell'ambito di questa fornitura rispettano tutti i requisiti di efficienza energetica previsti dalle linee guida ENERGY STAR e supportano l'utilizzo di carta riciclata al 100%, anche per stampe e copie in modalità fronte-retro.

Gli impianti biogas del segmento **Energia** si configurano a pieno titolo nell'ambito di utilizzo di sottoprodotti provenienti da attività alimentari ed agroindustriali in ottemperanza all'art. 12/bis del D.L. n. 17 del 01/03/2022. La ricetta di alimentazione prevede l'utilizzo prioritario di sottoprodotti, come ad esempio:

- effluenti derivanti dall'allevamento avicolo (polline broiler provenienti da allevamenti non intensivi);
- sottoprodotti della trasformazione delle olive (sanse di oliva, acque di vegetazione);
- sottoprodotti della trasformazione della frutta (derivanti da attività di condizionamento);
- sottoprodotti della lavorazione dei cereali (farinaccio);
- sottoprodotti della trasformazione di frutti e semi oleosi (terre decoloranti usate oleose).

Tali sottoprodotti permettono agli impianti biogas la generazione elettrica in piena conformità ai principi di economia circolare e senza l'uso di risorse. Inoltre, il digestato biologico prodotto dalla digestione anaerobica di sottoprodotti e colture dedicate, viene utilizzato per la concimazione dei terreni agricoli in alternativa all'uso dei concimi chimici restituendo ai terreni la sostanza organica necessaria a combattere la desertificazione (causata dall'eccessivo sfruttamento del suolo agricolo) ed il giusto tenore di azoto necessario alla crescita delle piante.

18.4.2 Metriche e Obiettivi

E5-3 — Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare

Pur non avendo adottato obiettivi specifici in merito alla gestione dei rifiuti, il Gruppo FNM si impegna a portare avanti gli impegni sopra descritti, rafforzando il monitoraggio e la gestione dei rifiuti prodotti. Questo include l'adeguamento continuo alle normative in evoluzione, l'aggiornamento dei documenti chiave e l'implementazione di misure volte a garantire una gestione responsabile e sostenibile dei rifiuti, promuovendo al contempo la riduzione degli sprechi e l'adozione di pratiche di economia circolare.

E5-4 — Flussi di risorse in entrata

Il Gruppo gestisce un ampio flusso di risorse in entrata per supportare le proprie attività operative nei settori in cui opera. L'approvvigionamento di tali risorse è fondamentale per garantire efficienza, sicurezza e sostenibilità delle operazioni aziendali.

Nel 2024, il peso complessivo dei prodotti e materiali impiegati nelle operazioni proprie ammonta a 34.631.332,49 kg. Di questi, 12.730,50 kg materiali tecnici impiegati principalmente nel settore **Autostrade**, mentre 27.000.000 kg sono materiali biologici utilizzati per la produzione di energia rinnovabile.

I materiali impiegati appartengono alle seguenti categorie:

- **materiali per il trasporto pubblico locale:** sono rappresentati prevalentemente dall'approvvigionamento di gasolio per autotrazione e l'acquisto di nuovi autobus;
- **materiali per infrastrutture ferroviarie e manutenzione dell'armamento ferroviario:** includono rotaie, scambi, traversine in legno trattato e sintetico, giunti isolati e componenti per l'armamento ferroviario, essenziali per garantire l'affidabilità e la sicurezza della rete;
- **materiali industriali e tecnici per l'infrastruttura autostradale:** comprendono ingenti quantità di acciaio, conglomerati bituminosi e paraffina, materiali essenziali per la manutenzione e l'ampliamento delle reti ferroviarie e stradali;
- **materiali per la produzione di energia rinnovabile:** sono rappresentati da moduli fotovoltaici per la produzione di energia solare e nell'utilizzo di materiali biologici, come orzo, mais, sorgo e terre decoloranti, per la generazione di biogas;
- **materiali tecnologici e digitalizzazione:** sono costituiti principalmente da monitor, desktop, laptop e stampanti, strumenti fondamentali per migliorare la digitalizzazione delle attività aziendali, ottimizzare i processi interni e ridurre il consumo di materiali cartacei.

E5-5 — Flussi di risorse in uscita

La composizione dei rifiuti generati dal Gruppo è strettamente legata alle attività nei vari settori in cui opera, in particolare, nei trasporti su gomma e ferro oltre che nella gestione delle infrastrutture.

Nel trasporto su gomma e ferro, i principali rifiuti derivano dalla manutenzione e dismissione dei veicoli, includendo pneumatici fuori uso (PFU), batterie esauste, oli motore, imballaggi chimici e pallet, con materiali predominanti come metalli, plastica, gomma e legno.

Nel segmento infrastrutturale, i rifiuti provengono da manutenzioni, operazioni stradali e ferroviarie, includendo rifiuti urbani, macerie, RAEE, pneumatici fuori uso e rifiuti ingombranti.

I rifiuti prodotti dalle attività di ufficio delle società del Gruppo FNM sono assimilabili ai rifiuti urbani, tra cui carta, plastica, cartone, toner, RAEE e neon. Altre tipologie di rifiuti derivano invece da specifiche

operazioni, come le batterie esauste di veicoli elettrici, i materiali generati dalla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e dei depositi, oltre ai residui prodotti durante la manutenzione e la pulizia dei veicoli su rotaia e su gomma. Questi rifiuti possono potenzialmente impattare non solo le matrici ambientali, come suolo, acqua e aria, ma anche le comunità locali.

Nel 2024 sono stati generati 7.589.931 Kg di rifiuti, una parte dei rifiuti prodotti dal Gruppo non è stata avviata direttamente allo smaltimento, ma è stata conferita a soggetti autorizzati per operazioni di recupero, trattamento o smaltimento, nel pieno rispetto della normativa ambientale vigente. Complessivamente, 833.871 Kg di rifiuti rientra in questa categoria suddivisi in:

- Rifiuti pericolosi non destinati allo smaltimento: 294.132 Kg
- Rifiuti non pericolosi non destinati allo smaltimento: 539.739 Kg

I rifiuti non destinati allo smaltimento sono stati gestiti attraverso specifiche operazioni di recupero, contribuendo alla riduzione dell'impatto ambientale e all'ottimizzazione dell'uso delle risorse.

Le principali tipologie di recupero adottate includono:

- Riciclaggio: 81.939 Kg relativi a rifiuti pericolosi destinati al riciclaggio
- Altre operazioni di recupero: 212.193 Kg relativi a rifiuti pericolosi destinati ad altre operazioni di recupero.

I rifiuti che non possono essere sottoposti a operazioni di recupero sono smaltiti nel rispetto della normativa vigente e secondo le migliori pratiche ambientali. Nel periodo di riferimento, la quantità totale di rifiuti smaltiti ammonta a 361.880 Kg, di cui 138.133 Kg classificati come rifiuti pericolosi e 223.747 Kg come rifiuti non pericolosi. Entrambe le categorie di rifiuti, pericolosi e non pericolosi, sono gestite attraverso diverse modalità di smaltimento:

- Discarica: 40.217 Kg di rifiuti pericolosi e 270 kg di rifiuti non pericolosi
- Incenerimento: 9.237 Kg di rifiuti non pericolosi
- Altri processi di trattamento: 33.300 Kg di rifiuti non pericolosi.

E5, E5-5, RA30, RA31, RA32 ³⁰	2024 (kg)
Totale rifiuti prodotti	7.589.931

18.5 TASSONOMIA EUROPEA

Informativa a norma dell'articolo 8 del Regolamento (UE) 202/852 (Regolamento Tassonomia)

Con l'obiettivo di aumentare la trasparenza tra le imprese e gli *stakeholder* e facilitare il flusso di capitali verso investimenti che supportino il raggiungimento degli obiettivi climatici europei, l'Unione Europea si impegna a promuovere una crescita economica equilibrata e a garantire un elevato livello di tutela e miglioramento dell'ambiente.

Per conseguire questa finalità, l'UE intende indirizzare gli investimenti verso imprese private ed altri enti le cui attività possano considerarsi ecosostenibili, al fine di adempiere agli obiettivi stabiliti dal *Green Deal* europeo. È in tale contesto che è istituito il sistema di classificazione o "tassonomia" delle attività ecosostenibili.

La Tassonomia Europea, introdotta dal Regolamento (UE) 852/2020 e in applicazione dal 1° gennaio 2022, definendo un sistema univoco e integrato a livello europeo, classifica le attività economiche che possono contribuire al raggiungimento di sei obiettivi ambientali e climatici:

- mitigazione del cambiamento climatico (CCM);
- adattamento al cambiamento climatico (CCA);

³⁰ Informazioni puntuali riguardo lo smaltimento, riutilizzo e riciclo dei rifiuti è disponibile relativamente alle seguenti società: Azienda Trasporti Verona S.p.A., FNM Autoservizi S.p.A., Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A., Viridis Energia S.p.A. e NordCom S.p.A.. Non è tuttavia disponibile il dettaglio relativo a FERROVIENORD S.p.A., i cui rifiuti corrispondono all'86% dei rifiuti prodotti dal Gruppo.

- uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine (WTR);
- transizione verso un'economia circolare (CE);
- prevenzione e controllo dell'inquinamento (PPC);
- protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi (BIO).

Per il conseguimento di tali obiettivi, l'Unione Europea ha identificato specifiche attività economiche e ne ha definito i criteri di eco-sostenibilità, tramite il Regolamento Delegato 2021/2139 e seguenti che copre i primi due obiettivi e il Regolamento Delegato 2023/2486, che copre i restanti quattro obiettivi (insieme, gli Atti Delegati).

Le società soggette all'obbligo di pubblicazione della Dichiarazione di Sostenibilità, come il Gruppo FNM, devono rendere pubblici i seguenti indicatori di performance (KPI): la quota di ricavi, spese in conto capitale (Capex) e spese operative (Opex).

In particolare, i KPI devono essere rendicontati sia per le attività ammissibili alla Tassonomia (c.d. *Taxonomy-Eligible*), le quali potenzialmente contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi ambientali, sia per le attività allineate alla Tassonomia (c.d. *Taxonomy-aligned*) che, si considerano tali qualora soddisfino i seguenti criteri:

- i **criteri di vaglio tecnico**, specifici per ogni attività tassonomica e descritti negli Atti Delegati, i quali consentono di determinare le condizioni per cui un'attività economica contribuisce in modo sostanziale ad un determinato obiettivo ambientale;
- i **criteri - Do No Significant Harm (DNSH)**, specifici per ogni attività tassonomica e descritti negli Atti Delegati, la cui finalità è verificare che l'attività economica non arrechi un danno significativo a nessuno degli altri obiettivi ambientali;
- le **Garanzie Minime di Salvaguardia (Social Minimum Safeguards)**, in questo caso, l'organizzazione deve dare prova, attraverso le procedure attuate, di garantire il rispetto dei principi nei seguenti ambiti di applicazione: diritti umani, ambiente, lotta alla corruzione, interessi dei consumatori, scienza tecnologica e innovazione, fiscalità e concorrenza.

A partire dall'anno di rendicontazione 2024, le imprese non finanziarie obbligate ai sensi della CSRD sono tenute a rendicontare le attività economiche, sia ammissibili sia allineate, alla Tassonomia Europea per tutti e sei gli obiettivi. Nella redazione del Bilancio Consolidato, il Gruppo FNM applica i principi internazionali d'informativa finanziaria (IFRS - *International Financial Reporting Standards*), adottati con il Regolamento (CE) n. 1126/2008. La quota del fatturato ritenuta ammissibile deriva dai ricavi netti ottenuti da prodotti o servizi associati ad attività economiche ammissibili alla Tassonomia. Le spese in conto capitale attribuite alle attività economiche ammissibili ed ecosostenibili comprendono i costi definiti nella sezione 1.1.2.2 dell'Allegato I al Regolamento Delegato (UE) 2021/2178, mentre la quota delle spese operative è calcolata secondo quanto definito al punto 1.1.3.2 dello stesso Regolamento.

Il Gruppo FNM e il contributo agli obiettivi ambientali europei

Alla base dell'identità ESG del Gruppo FNM vi è una solida leadership nella mobilità sostenibile, grazie a un modello integrato che unisce la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, la mobilità su gomma e la gestione dell'infrastruttura autostradale. Come principale Gruppo integrato della mobilità sostenibile in Lombardia e uno dei principali operatori italiani del settore, FNM si pone al centro della transizione verso un sistema di trasporto a basse emissioni di carbonio. Nel corso dell'esercizio 2024 inoltre, come già commentato in altre parti di questo Documento è stato acquisito il Gruppo Viridis, specializzato nella produzione di energia da fonti rinnovabili.

Il Gruppo considera la Tassonomia UE un *framework* strategico per definire i suoi impegni e obiettivi, nonché uno strumento essenziale per rispondere alle richieste di trasparenza di investitori e *stakeholder*. Anche per l'anno 2024, in linea con quanto svolto nell'anno precedente, è stata svolta un'approfondita analisi normativa e una contestualizzazione della Tassonomia rispetto ai diversi segmenti operativi in cui il Gruppo opera ed è stato strutturato un percorso lineare al fine di dare *disclosure* delle attività ammissibili e allineate alla Tassonomia Europea del Gruppo FNM.

Si riporta di seguito il processo seguito:

1. Definizione del perimetro di analisi e mappatura delle attività ammissibili ("*eligible*") relativamente alla Tassonomia Europea. In questa fase, a valle della definizione del perimetro di

- analisi, è stata svolta una mappatura di tutte le attività tassonomiche, relative ai 6 obiettivi definiti dal quadro normativo di riferimento della Tassonomia EU.
2. Condivisione della lista delle attività potenzialmente ammissibili con i referenti identificati per le singole società e svolgimento di interviste al fine di illustrare l'attività e coordinare il processo di raccolta dei dati.
 3. Verifica dei requisiti tecnici, DNSH per ciascuna attività ammissibile ("*eligible*"), al fine di identificare le attività allineate ("*aligned*"), per tutte le società del perimetro identificato. Inoltre, per le attività potenzialmente allineate, sono stati analizzati i requisiti per la verifica delle Garanzie Minime di Salvaguardia per l'entità che è coinvolta in quella attività.
 4. Raccolta delle informazioni e della documentazione a supporto, verifica della coerenza dei dati finanziari con quanto esposto in bilancio.
 5. Compilazione delle tabelle richieste dalla normativa e redazione del capitolo per la Rendicontazione di Sostenibilità.

Si specifica che, per quanto riguarda il DNSH relativo ai cambiamenti climatici, che fa riferimento all'Appendice A e le Garanzie Minime di Salvaguardia, le analisi sono state effettuate a livello di Gruppo FNM. I risultati di tali analisi sono illustrati sinteticamente nella tabella di seguito indicata e, in maniera esaustiva nelle tabelle alla fine di questo capitolo che, rispettano i *template* forniti dal Regolamento Delegato (UE) 2023/2486. Ai sensi del Regolamento (UE) 852/2020, al fine della rendicontazione tassonomica sono state incluse tutte le società consolidate, di conseguenza il perimetro analizzato è sovrapponibile a quello delle informazioni del bilancio consolidato.

Analisi dell'ammissibilità delle attività del Gruppo FNM

Il Gruppo FNM, conformemente alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2021/2178, ha determinato per l'esercizio di riferimento le quote dei Ricavi, di Capex e di Opex associate ad attività economiche ammissibili e allineate alla Tassonomia Europea, anche con riferimento ai codici NACE e riportate sinteticamente di seguito.

L'analisi è stata svolta in merito a tutti e sei gli obiettivi ambientali tassonomici, ponendo attenzione ad evitare il rischio di *double counting*. Questa valutazione ha inoltre permesso alla Società di riesaminare le considerazioni espresse nell'anno di rendicontazione precedente, approfondendole ulteriormente ove opportuno. Di seguito sono presentati in sintesi i risultati derivanti dal calcolo dei KPI finanziari.

Quota delle attività ammissibili e allineate ai sensi della tassonomia europea in termini di Ricavi, CapEx e OpEx - 2024

	RICAVI	CAPEX	OPEX
TOTALE (euro/migliaia)	885.325	193.552	90.931
Percentuale di attività economiche allineate alla Tassonomia EU	7,9 %	48,2 %	1,9 %
Percentuale di attività economiche ammissibili e non allineate alla Tassonomia EU	54,4 %	15,5 %	53,1 %
Percentuale di attività economiche non allineate e non ammissibili alla Tassonomia EU	37,7 %	36,3 %	45,0 %

*I dati si riferiscono a tutto il Gruppo FNM.

Il Gruppo FNM si riserva di riconsiderare le proprie valutazioni e interpretazioni nei prossimi esercizi di rendicontazione, per tenere conto di un eventuale mutato contesto normativo o di ulteriori chiarimenti che dovessero nel frattempo intervenire da parte delle autorità nazionali ed europee o delle associazioni di categoria. Inoltre, il Gruppo FNM, in attesa degli ulteriori sviluppi regolamentari, è impegnato in un continuo miglioramento delle attività necessarie a garantire una completa ed accurata rendicontazione in accordo.

Di seguito, è riportato il dettaglio delle attività ammissibili del Gruppo FNM:

Obiettivo	Attività economiche secondo la Tassonomia UE	Descrizione delle attività del Gruppo FNM
Mitigazione del cambiamento climatico (CCM)	<i>3.2 Fabbricazione di apparecchiature per la produzione e l'utilizzo di idrogeno</i>	Fabbricazione di apparecchiature per la produzione e l'utilizzo di idrogeno
	<i>4.1 Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica</i>	Costruzione o gestione di impianti per la produzione di energia elettrica utilizzando la tecnologia solare fotovoltaica
	<i>4.8. Produzione di energia elettrica a partire dalla bioenergia</i>	Costruzione e gestione di impianti per la produzione di energia elettrica esclusivamente a partire da biomassa, biogas o bioliquidi, esclusa la produzione di energia elettrica a partire da miscele di combustibili rinnovabili e biogas o bioliquidi
	<i>4.12. Stoccaggio di idrogeno</i>	Costruzione e gestione di impianti che immagazzinano idrogeno e lo restituiscono in un momento successivo
	<i>6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri</i>	Costruzione e gestione di impianti per la produzione di energia elettrica esclusivamente a partire da biomassa, biogas o bioliquidi, esclusa la produzione di energia elettrica a partire da miscele di combustibili rinnovabili e biogas o bioliquidi
	<i>6.2 Trasporto ferroviario di merci</i>	Acquisto, finanziamento, leasing, noleggio e gestione del trasporto di merci sulle reti ferroviarie di grande comunicazione nonché sulle linee ferroviarie per il trasporto merci a corto raggio
	<i>6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada</i>	Acquisto, finanziamento, leasing, noleggio e gestione di veicoli per il trasporto di passeggeri su strada in aree urbane e suburbane
	<i>6.4 Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclogistica</i>	Vendita, acquisto, finanziamento, leasing, noleggio e gestione di dispositivi di trasporto o mobilità personale la cui propulsione deriva dall'attività fisica dell'utilizzatore, da un motore a zero emissioni o da una combinazione di motore a zero emissioni e attività fisica. Ciò include la fornitura di servizi di trasporto di merci mediante biciclette (cargo)
	<i>6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario</i>	Costruzione, ammodernamento, gestione e manutenzione di ferrovie e metropolitane, nonché di ponti e gallerie, stazioni, terminali, impianti di servizio ferroviario e sistemi di gestione del traffico e della sicurezza, compresa la fornitura di servizi degli studi di architettura, di ingegneria, di stesura di progetti, di ispezione edile e i servizi di indagine e di mappatura e simili, nonché l'esecuzione di collaudi fisici, chimici o di prove analitiche di altro tipo di tutti i tipi di materiali e prodotti
Adattamento al cambiamento climatico (CCA)	<i>7.7 Acquisto e proprietà di edifici</i>	Acquisto di immobili ed esercizio della proprietà su tali immobili
	<i>8.2. Programmazione, consulenza informatica e attività connesse</i>	Fornitura di competenze nel campo delle tecnologie dell'informazione: scrittura, modifica, collaudo e assistenza software; pianificazione e progettazione di sistemi informatici che integrano hardware, software e tecnologie di comunicazione; gestione in situ dei sistemi informatici o degli impianti di elaborazione dati dei clienti; e altre attività tecniche e professionali collegate ai computer

Transizione verso un'economia circolare (CE)	2.2. Produzione di risorse idriche alternative per scopi diversi dal consumo umano	Costruzione, ampliamento, gestione e rinnovo di impianti per la produzione di acque affinate, di impianti per la raccolta di acqua piovana e meteorica e di impianti per la raccolta e il trattamento delle acque grigie
	2.3 Raccolta e trasporto di rifiuti non pericolosi e pericolosi	La raccolta differenziata e il trasporto di rifiuti non pericolosi e pericolosi finalizzati alla preparazione per il riutilizzo o al riciclaggio, compresi la costruzione, la gestione e l'ammodernamento delle strutture coinvolte nella raccolta e nel trasporto di tali rifiuti, quali le isole ecologiche e le stazioni di trasferimento dei rifiuti, come mezzo per il recupero di materiali
	3.1. Costruzione di nuovi edifici	Sviluppo di progetti per la costruzione di edifici residenziali e non residenziali, tramite reperimento di mezzi finanziari, tecnici e fisici, al fine di vendere l'unità immobiliare al momento della consegna o in un momento successivo, nonché la costruzione di edifici residenziali o non residenziali completi, in conto proprio per la vendita o a pagamento o su base contrattuale.
	3.2. Ristrutturazione di edifici esistenti	Opere edilizie e di ingegneria civile o loro preparazione
	3.4 Manutenzione di strade e autostrade	Manutenzione di strade, strade urbane e autostrade, altri passaggi per veicoli e pedoni, lavori di superficie su strade, strade urbane, autostrade, ponti, gallerie e piste, vie di rullaggio e piazzali degli aeroporti, definita come l'insieme delle operazioni intraprese per mantenere e ripristinare la funzionalità e il livello di servizio delle strade. Per i ponti e le gallerie, l'attività economica prevede solo la manutenzione della strada che passa sul ponte o attraverso la galleria. Non prevede la manutenzione del ponte o della galleria stessa
Prevenzione e controllo dell'inquinamento (PPC)	3.5 Uso del calcestruzzo nell'ingegneria civile	L'uso del calcestruzzo per la nuova costruzione, la ricostruzione o la manutenzione di opere di ingegneria civile, ad eccezione delle superfici in calcestruzzo sugli elementi seguenti: strade, autostrade e altri passaggi per veicoli e pedoni, ponti, gallerie e piste, vie di rullaggio e piazzali degli aeroporti, che rientrano nell'attività economica «Manutenzione di strade e autostrade»
	2.1 Raccolta e trasporto di rifiuti pericolosi	Raccolta differenziata e trasporto di rifiuti pericolosi prima del trattamento, del recupero o dello smaltimento dei materiali, compresi la costruzione, la gestione e l'ammodernamento degli impianti coinvolti nella raccolta e nel trasporto di questi rifiuti, come le stazioni di trasferimento dei rifiuti pericolosi, al fine di darvi un trattamento adeguato

Analisi dell'allineamento delle attività del Gruppo FNM

Nel 2024, l'analisi di allineamento ha rivelato come allineate le seguenti attività dell'obiettivo di mitigazione al cambiamento climatico: **"4.1. Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica", "4.12. Stoccaggio di idrogeno", "6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri" e "6.2. Trasporto ferroviario di merci"**.

Tali attività contribuiscono al raggiungimento dell'obiettivo di **Mitigazione del Cambiamento Climatico (CCM)** e rispettano i **criteri di vaglio tecnico** definiti dal Regolamento, i **criteri di Non Arrecare Danno Significativo (DNSH)** nonché le **Garanzie Minime di Salvaguardia (MS)**.

Di seguito si riportano le analisi svolte per le attività allineate all'obiettivo di Mitigazione del cambiamento climatico (CCM).

4.1 Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica

Il Gruppo Viridis detiene 23 impianti fotovoltaici di proprietà con una produzione media annua di circa 99 Gwh, contribuendo quindi all'attività 4.1 Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica.

Analisi del contributo sostanziale

L'attività contribuisce sostanzialmente alla mitigazione dei cambiamenti climatici attraverso il rispetto dei criteri di vaglio tecnico descritti dal Regolamento Delegato UE 2021/2139.

Analisi dei criteri di Non Arrecare Danno Significativo – DNSH

È stata effettuata l'analisi dei criteri DNSH per l'attività economica identificata come allineata, per ciascun obiettivo ambientale a cui non contribuisce direttamente.

Adattamento ai cambiamenti climatici

Ai fini dell'allineamento dell'attività 4.1, il criterio DNSH relativo all'Adattamento ai cambiamenti climatici richiede che le aziende dimostrino di aver condotto:

- i) una solida analisi dei rischi climatici fisici che possano influenzare l'andamento dell'attività economica;
- ii) un'analisi della vulnerabilità climatica;
- iii) un'analisi volta all'identificazione di soluzioni di adattamento per ridurre i rischi individuati.

Tale valutazione è stata svolta a livello di Gruppo, garantendo un approccio strutturato e conforme ai requisiti normativi.

Infatti, anche nel 2024 è stato implementato un percorso di analisi dei rischi climatici, che ha permesso di individuare i principali rischi fisici acuti e cronici relativi a temperatura, venti, acque e massa solida.

Per garantire un'analisi accurata degli impatti futuri, sono stati adottati gli orizzonti temporali e gli scenari climatici definiti dall'IPCC, strumenti essenziali per valutare come i cambiamenti climatici potranno evolvere e influenzare le attività economiche del Gruppo. Gli impatti climatici sono pertanto stati analizzati considerando tre orizzonti temporali – breve (2030), medio (2050) e lungo termine (2080) – con particolare attenzione all'orizzonte 2030, che permette di ottenere valutazioni più affidabili sui rischi climatici acuti, come inondazioni, tempeste e incendi boschivi.

L'analisi si è basata sugli scenari climatici dell'*Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)*, in particolare sui *Representative Concentration Pathways (RCPs)*. Gli RCPs sono traiettorie di concentrazione dei gas serra nell'atmosfera che descrivono possibili evoluzioni del cambiamento climatico in base a diversi livelli di emissioni future e alle politiche di mitigazione adottate. In questo contesto, sono stati considerati:

- RCP 2.6, che prevede un aumento di temperatura inferiore a 1,5°C entro il 2100, in linea con gli Accordi di Parigi/Kyoto;
- RCP 4.5, considerato il più probabile dato l'attuale impegno dei Paesi, con un aumento tra 2°C e 3°C entro il 2100;
- RCP 8.5, lo scenario più estremo, con un aumento superiore a 4°C, ipotizzato in assenza di politiche di mitigazione.

Per la rappresentazione dei *Business Interruption Days (BID)*, si è deciso di focalizzarsi sullo scenario climatico RCP 8.5. Questa scelta è motivata dal fatto che tale scenario rappresentano proiezioni più vicine alle condizioni attuali e alle traiettorie che potrebbero concretizzarsi in assenza di cambiamenti significativi nelle politiche climatiche.

L'identificazione e la valutazione dei rischi climatici fisici è stata effettuata attraverso un processo strutturato che ha permesso di quantificare l'esposizione degli asset del Gruppo FNM (stazioni ferroviarie, barriere autostradali, uffici, depositi, stazioni di ricarica autorimesse, impianti di produzione di energia etc.) a potenziali minacce. Questo è stato possibile grazie all'integrazione di banche dati climatiche globali (es. IPCC, Copernicus) e strumenti di valutazione avanzati. Per maggiori informazioni si rimanda al paragrafo 18.1.3 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità.

Attraverso l'analisi di indicatori climatici specifici (es. *Heat Stress, Water Stress, Sea Level Rise, Extreme Precipitation* ecc.), il metodo ha permesso di associare a ogni asset aziendale i rischi più rilevanti, garantendo una quantificazione mirata degli impatti potenziali.

Per garantire la resilienza degli asset e ridurre il rischio residuale a un livello accettabile, FNM ha adottato una serie di misure di adattamento. Tra queste, la copertura assicurativa "All Risks" per tutti gli asset del Gruppo. Inoltre, sono state installate barriere di contenimento per prevenire eventi franosi e garantire la sicurezza delle infrastrutture di trasporto, mentre l'implementazione di strumenti di monitoraggio consente di valutare in tempo reale il rischio di allagamenti o danni dovuti a precipitazioni intense, permettendo interventi preventivi tempestivi.

Queste misure di adattamento sono integrate nella strategia complessiva di gestione del rischio del Gruppo e garantiscono che, anche in presenza di eventi climatici estremi, l'impatto sulle attività economiche di FNM sia contenuto. L'adozione di una polizza assicurativa di ampia copertura, combinata con soluzioni infrastrutturali e sistemi di monitoraggio avanzati, riduce significativamente la vulnerabilità agli eventi climatici, limitando il rischio residuale.

L'approccio adottato consente di integrare i rischi climatici nella pianificazione strategica del Gruppo, assicurando la conformità ai requisiti DNSH e supportando lo sviluppo di misure di mitigazione e adattamento per ridurre l'esposizione e la vulnerabilità agli eventi climatici futuri.

Transizione verso un'economia circolare

L'attività soddisfa i criteri elencati al punto (4) del Regolamento Delegato UE 2021/2139, in quanto l'attività utilizza apparecchiature e componenti tali da garantire durata oltre trentennale installati in modo tale da permettere lo smantellamento ed assicurare il ripristino dei terreni per l'uso agricolo. Le forniture utilizzate per la costruzione dell'impianto sono tutte riciclabili.

Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi

E' stata eseguita l'analisi dei requisiti dell'appendice D del Regolamento Delegato UE 2021/2139 e si è concluso che l'attività 4.1. è conforme ai criteri definiti dal DNSH dell'appendice di riferimento, in quanto tutti gli impianti assoggettati alla VIA o screening VIA hanno superato la verifica con esito positivo durante il procedimento di autorizzazione; gli impianti che non dispongono di una VIA, si trovano al di fuori delle aree sensibili sotto il profilo della biodiversità.

I DNSH relativi all'uso pertinente delle risorse idriche e della prevenzione e riduzione dell'inquinamento sono ritenuti non pertinenti dal Regolamento, non si è quindi provveduto ad analizzarli.

4.12. Stoccaggio di idrogeno

Analisi del contributo sostanziale

L'attività contribuisce sostanzialmente alla mitigazione dei cambiamenti climatici attraverso il rispetto dei criteri di vaglio tecnico descritti dal Regolamento Delegato UE 2021/2139. L'attività allineata, nello specifico è inerente alla costruzione di impianti di stoccaggio dell'idrogeno.

Analisi dei criteri di Non Arrecare Danno Significativo - DNSH

Adattamento ai cambiamenti climatici

Il Gruppo ha eseguito la valutazione del rischio di esposizione dell'attività agli eventi meteorologici acuti e cronici previsti dall'appendice A del Regolamento Delegato UE 2021/2139 sulla base della metodologia di cui al punto "Adattamento ai cambiamenti climatici" relativo all'attività 4.1 e ha concluso che l'attività 4.12 è stata valutata conforme ai criteri definiti dal DNSH dell'appendice di riferimento. Per maggiori informazioni vedasi la descrizione nella attività 4.1 sopra esposta.

Transizione verso un'economia circolare

L'attività soddisfa il criterio del DNSH relativo all'obiettivo "Transizione verso un'economia circolare" che richiede specificatamente che sia posto in essere un piano di gestione dei rifiuti che garantisca il massimo riutilizzo o riciclaggio al termine del ciclo di vita conformemente alla gerarchia dei rifiuti, anche attraverso accordi contrattuali con i partner per la gestione dei rifiuti, la presa in considerazione nelle proiezioni finanziarie o la documentazione ufficiale di progetto. Infatti, all'interno del progetto esecutivo sono dettagliati, componente per componente, i relativi regimi applicativi CAM (Criteri Ambientali Minimi) che, disciplinano l'intero ciclo di vita del progetto.

Prevenzione e riduzione dell'inquinamento

I criteri previsti dal DNSH relativo all'obiettivo "Prevenzione e riduzione dell'inquinamento" non sono applicabili in quanto lo stoccaggio di idrogeno non è superiore alle cinque tonnellate.

Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi

A seguito dell'analisi dei requisiti dell'appendice D del Regolamento Delegato UE 2021/2139, si evince che l'attività 4.12. è conforme ai criteri definiti dal DNSH dell'appendice di riferimento, in quanto gli edifici e gli interventi non ricadono in aree sensibili, nella rete Natura 2000 né in aree naturali protette. Tuttavia, una delle cinque aree di intervento è lambita dal sito 'Gretto dello Scrivia', censito nel geoportale del MASE. Per questa area è stata predisposta un'idonea Valutazione di Assoggettività alla Procedura di Valutazione di Incidenza che è stata approvata nell'ambito del procedimento di Conferenza dei Servizi espletato.

Ulteriori DNSH non sono stati analizzati perché definiti non pertinenti dal Regolamento per questa attività.

6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri

Analisi del contributo sostanziale

L'attività contribuisce sostanzialmente alla mitigazione dei cambiamenti climatici attraverso il rispetto dei criteri di vaglio tecnico descritti dal Regolamento Delegato UE 2021/2139. L'attività allineata, nello specifico inerente all'acquisto, noleggio, leasing dei treni e locomotive (cosiddetti "rotabili") per il trasporto ferroviario sulle reti di grande comunicazione di passeggeri distribuito principalmente sull'area della Lombardia, ha soddisfatto il criterio tecnico "a) i treni e le vetture viaggiatori presentano emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ pari a zero" essendo elettrici.

Analisi dei criteri di Non Arrecare Danno Significativo - DNSH

Adattamento ai cambiamenti climatici

Il Gruppo ha eseguito la valutazione del rischio di esposizione dell'attività agli eventi meteorologici acuti e cronici previsti dall'appendice A del Regolamento Delegato UE 2021/2139 sulla base della metodologia di cui al punto "Adattamento ai cambiamenti climatici" relativo all'attività 4.1 e ha concluso che l'attività 6.1 è stata valutata conforme ai criteri definiti dal DNSH dell'appendice di riferimento. Per maggiori informazioni vedasi la descrizione nella attività 4.1 sopra esposta.

Transizione verso un'economia circolare

Ai fini dell'allineamento dell'attività "6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri", il criterio del DNSH relativo all'obiettivo "Transizione verso un'economia circolare" richiede specificatamente che l'attività introduca misure per la gestione dei rifiuti, secondo la gerarchia dei rifiuti, in particolar modo nelle fasi di manutenzione. La manutenzione dei rotabili in oggetto non è però considerata per la definizione delle attività allineate, in quanto non rientra nell'attività gestita da FNM.

Inoltre, si rileva che il Gruppo FNM ha implementato specifiche misure, quali il riutilizzo dei materiali costituenti i sedili esistenti, nell'ambito del processo di revamping dei propri convogli TAF, per un ammontare pari al 41%. In particolare, il processo di revamping, nei casi analizzati, permette un allungamento della vita utile del rotabile che varia dai 5 ai 12 anni a seconda della tipologia di rotabile, in un'ottica di economia circolare e quindi di riutilizzo dell'asset.

Prevenzione e riduzione dell'inquinamento

I criteri previsti dal DNSH relativo all'obiettivo "Prevenzione e riduzione dell'inquinamento" sono legati ai limiti emissivi esplicitati dall'allegato II del regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio, applicati ai motori per la propulsione delle locomotive (RLL) e i motori per la propulsione delle automotrici (RLR). Tali criteri non risultano applicabili nell'ambito delle attività "6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri" di Gruppo, in quanto i rotabili impiegati, considerati per l'allineamento, impiegano una propulsione esclusivamente elettrica e, dunque, non generano impatti in termini emissivi.

Ulteriori DNSH non sono stati analizzati perché definiti non pertinenti dal Regolamento per questa attività.

6.2 Trasporto ferroviario di merci

Analisi del contributo sostanziale

L'attività contribuisce sostanzialmente alla mitigazione dei cambiamenti climatici attraverso il rispetto dei criteri di vaglio tecnico descritti dal Regolamento Delegato UE 2021/2139.

L'attività allineata, nello specifico inerente all'acquisto, finanziamento, leasing, noleggio e gestione del trasporto di merci sulle reti ferroviarie di grande comunicazione nonché sulle linee ferroviarie per il trasporto merci a corto raggio, ha soddisfatto i criteri di vaglio tecnico:

- 1) a) i treni e i carri ferroviari presentano emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ pari a zero, essendo elettrici; b) i treni e i carri ferroviari presentano emissioni dirette (dallo scarico) di CO₂ pari a zero quando operano su binari dotati delle infrastrutture necessarie e che utilizzano un motore convenzionale quando tali infrastrutture non sono disponibili (bimodale) in quanto le locomotive considerate (E494) presentano le caratteristiche di funzionare con ultimo miglio diesel;
- 2) i treni e i carri ferroviari non sono adibiti al trasporto di combustibili fossili. Benché il cliente DB esercisca un traffico di olio combustibile (carburante per motori navali), l'utilizzo su detto traffico delle locomotive considerate (E494 ed E483) è quantificabile rispettivamente tra lo 0,6% e l'1,3% della percorrenza complessiva delle predette locomotive. È stato quindi inserito come valore relativo all'allineamento una riduzione pari alla percentuale di km relativi al traffico di olio.

Analisi dei criteri di Non Arrecare Danno Significativo - DNSH

Adattamento ai cambiamenti climatici

Il Gruppo ha eseguito la valutazione del rischio di esposizione dell'attività agli eventi meteorologici acuti e cronici previsti dall'appendice A del Regolamento Delegato UE 2021/2139 sulla base della metodologia di cui al punto "Adattamento ai cambiamenti climatici" relativo all'attività 4.1 e ha concluso che l'attività 6.2 è stata valutata conforme ai criteri definiti dal DNSH dell'appendice di riferimento.

Transizione verso un'economia circolare

Ai fini dell'allineamento dell'attività "6.2 Trasporto ferroviario di merci", il criterio del DNSH relativo all'obiettivo "Transizione verso un'economia circolare" richiede specificatamente che l'attività introduca misure per la gestione dei rifiuti, secondo la gerarchia dei rifiuti, non è applicabile in quanto la manutenzione dei rotabili non è in carico al Gruppo FNM.

Prevenzione e riduzione dell'inquinamento

I criteri previsti dal DNSH relativo all'obiettivo "Prevenzione e riduzione dell'inquinamento" sono legati ai limiti emissivi esplicitati dall'allegato II del regolamento (UE) 2016/1628 del Parlamento europeo e del Consiglio, applicati ai motori per la propulsione delle locomotive (RLL) e i motori per la propulsione delle automotrici (RLR). Tali criteri non risultano applicabili nell'ambito delle attività "6.2 Trasporto ferroviario di merci" di Gruppo, in quanto i rotabili impiegati, considerati per l'allineamento, impiegano una propulsione esclusivamente elettrica e, dunque, non generano impatti in termini emissivi.

Analisi dei Requisiti Minimi di Salvaguardia (MS - Minimum Safeguard)

L'articolo 18.1 del Regolamento UE sulla Tassonomia descrive le **garanzie minime di salvaguardia**, o "*social minimum safeguard*", come procedure implementate da un'azienda per garantire che le proprie attività economiche siano svolte nel rispetto dei principi riconosciuti a livello internazionale, enunciati all'interno delle Linee guida dell'OCSE per le imprese multinazionali e nei Principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani (UNGP). Sono state altresì considerate le linee guida individuate dalla *Platform on Sustainable Finance* nel "*Final Report on Minimum Safeguards*" pubblicato a ottobre 2022.

Le garanzie minime di salvaguardia si riferiscono a tematiche connesse ai diritti umani, alla tassazione, alla concorrenza leale e alla lotta contro la corruzione, oltre che ambiente, interessi dei consumatori, scienza tecnologica e innovazione ove applicabili.

Diritti umani, inclusi quelli dei lavoratori

Il Gruppo FNM svolge le proprie attività economiche in conformità con le Linee Guida OCSE destinate alle Imprese Multinazionali e nel rispetto dei Principi guida delle Nazioni Unite su imprese e diritti umani, inclusi i principi e i diritti stabiliti dalle otto convenzioni fondamentali individuate nella

Dichiarazione dell'Organizzazione internazionale del lavoro sui principi e i diritti fondamentali nel lavoro e dalla Carta internazionale dei Diritti dell'Uomo.

Il Gruppo si impegna e tutela i diritti umani tramite le sue politiche e il suo Codice Etico. In aggiunta, è firmatario del *Global Compact* e aderisce ai 10 Principi fondanti relativi a diritti umani, condizioni di lavoro, ambiente e lotta alla corruzione.

Nei rapporti esterni con fornitori e subfornitori, il Gruppo FNM applica i principi contenuti nel Codice Etico e di Comportamento e nella Politica Anticorruzione. Anche nel 2024 è continuata l'attività di "due diligence" rivolta alle terze parti: nello specifico, qualsiasi acquisto gestito per il tramite della Funzione Acquisti, qualora non soggetto alle verifiche e controlli di cui alla normativa Appalti, è validato dalla Funzione Compliance, tramite apposite due diligence del relativo fornitore, prima di proseguire con l'affidamento. Per garantire una maggiore trasparenza nella comunicazione, è stato approvato e adottato il Codice Internal Dealing, che disciplina gli obblighi informativi e di comportamento relativi alle operazioni finanziarie.

In particolare, FNM si è dotata di un Codice Etico e di Comportamento che richiama le norme derivanti dalla Convenzione OCSE sulla lotta alla corruzione di pubblici ufficiali stranieri nelle operazioni economiche internazionali nonché della relativa normativa interna recentemente aggiornata con la c.d. "Legge Anticorruzione" (Legge n. 190 del 6 novembre 2012) e successive modifiche e integrazioni, volta a perseguire fenomeni corruttivi commessi nel territorio nazionale.

Tassazione

FNM da sempre adotta un approccio prudentiale nella determinazione del carico fiscale dell'esercizio finalizzata a garantire il puntuale adempimento di tutti gli obblighi fiscali, tutelare la corretta tassazione del Gruppo, presidiare e attenuare il rischio fiscale.

Il CdA e il Top Management guidano la diffusione di una cultura aziendale improntata ai valori della onestà e integrità e al principio di legalità. A tal fine, si avvalgono del supporto delle funzioni di controllo interno e della Funzione Finanza, Fiscalità e Assicurazioni (Direzione Amministrazione, Finanza e Controllo) per garantire la compliance alla normativa tributaria, assicurando la tempestiva rilevazione e valutazione dei rischi fiscali e svolgendo un ruolo di indirizzo, coordinamento e controllo delle entità del Gruppo.

La politica fiscale del Gruppo è caratterizzata da un forte orientamento al controllo del rischio fiscale e alla compliance, coerentemente con quanto previsto dalla legislazione vigente e dalla migliore prassi nazionale e internazionale. La gestione della variabile fiscale è improntata ad un approccio di tipo proattivo, piuttosto che reattivo, in accordo con i principi etici del Gruppo. La finalità di tale approccio consiste nel delineare le modalità con cui il rischio fiscale deve essere rilevato, misurato, gestito e controllato in maniera efficace, allo scopo di:

1. preservare gli interessi primari del Gruppo;
2. massimizzare, se possibile, le opportunità di sviluppo;
3. mantenere la compliance fiscale.

Inoltre, è stata adottata la Procedura operativa Fiscalità con l'obiettivo di descrivere le modalità e i principi comportamentali a cui attenersi per assicurare la corretta gestione delle attività relative alla fiscalità.

Competizione leale

Il Gruppo FNM, come descritto nella sua Politica per la Sostenibilità si impegna ad operare in un contesto di concorrenza leale con onestà, integrità, correttezza e buona fede, nel rispetto dei legittimi interessi degli azionisti, dipendenti, clienti, partner commerciali e finanziari e delle collettività e comunità locali in cui è presente con le sue attività.

Il Gruppo all'interno del Codice Etico e di Comportamento riconosce l'importanza di una corretta concorrenza e per questo ritiene fondamentale il rispetto della normativa a tutela del mercato e del consumatore, in tutti i settori in cui opera.

Ad avvalorare tale impegno, il Gruppo ha implementato il *“Regolamento Gestione Dei Conflitti Di Interesse”*³¹ il quale definisce il quadro di riferimento per la prevenzione e gestione delle situazioni di conflitto di interessi, effettivo o potenziale, che possono coinvolgere i Destinatari della società del Gruppo FNM. Le regole di comportamento definite al suo interno devono essere osservate (i) dagli amministratori, (ii) dai componenti del Collegio Sindacale, dai componenti degli Organismi di Vigilanza e (iv) dai dipendenti. Per maggiori dettagli si faccia riferimento al capitolo G1-1 – Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese.

Anticorruzione e anticoncussione

L'impegno del Gruppo in materia di anticorruzione e anticoncussione è sancito ed integrato nella *Politica Anticorruzione* e nel *Codice Etico e di Comportamento*. È stato adottato un Sistema di gestione per la prevenzione della corruzione certificato **ISO 37001:2016** ed è presente un piano audit anticorruzione un sistema di *whistleblowing* per la comunicazione, anche anonima di potenziali problematiche e un programma di formazione con il quale coinvolge i dipendenti del Gruppo nei vari livelli. Infine, nel proprio Codice Etico il Gruppo FNM specifica che non eroga contributi a partiti, movimenti, comitati e organizzazioni politiche e sindacali.

Nel 2024 è proseguito il percorso formativo attraverso corsi dedicati alle diverse funzioni aziendali, con l'obiettivo di rafforzare la consapevolezza sul tema della corruzione e approfondire i principali elementi del sistema di gestione anticorruzione, i principi di controllo interno e le modalità di utilizzo del sistema di segnalazione *whistleblowing*.

Condanne

Non risultano nell'anno condanne in via definitiva a carico del Gruppo FNM relative a tematiche di concorrenza sleale, episodi di evasione fiscale, eventi di corruzione/concussione o episodi di violazione dei diritti umani e dei diritti dei lavoratori. A tal proposito, non risultano nemmeno incidenti o atti illeciti riconducibili a fenomeni di corruzione, né violazioni al *Codice Etico e di Comportamento*. Inoltre, non sono state presentate interrogazioni da parte del *Business and Human Rights Resource Center* (BHRRC) e non ci sono stati casi trattati dal *National Contact Point* (NCP) dell'OCSE.

Informazioni contestuali

Per il FY 2024, il Gruppo FNM ha inoltre rendicontato rispetto all'esercizio precedente anche le attività derivanti da produzione di energia da fonti rinnovabili riconducibili al business del Gruppo Viridis acquisito nel corso dell'esercizio.

I principali scostamenti rispetto all'anno precedente sono quindi riconducibili sia ai nuovi business di Gruppo sia all'andamento degli investimenti e dell'espansione dell'infrastruttura che varia di anno in anno.

Si riportano di seguito maggiori dettagli relativi ai tre KPI.

Informazioni contestuali sul KPI relativo al fatturato

I valori che concorrono al numeratore (e al denominatore) del KPI fatturato includono oltre che ricavi da vendita di beni, servizi e affitti attivi, anche ricavi collegati a IFRIC 12.

Il numeratore totale è pari a € 552 milioni ed è composto principalmente da:

- € 351 milioni relativi al business di costruzione, ammodernamento, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria;
- € 92 milioni relativi al business del trasporto di passeggeri su strada in aree urbane e suburbane;
- € 41 milioni relativi al business del trasporto ferroviario di passeggeri e merci;
- € 30 milioni relativi ad impianti di stoccaggio e produzione di idrogeno;
- € 11 milioni relativi al business della produzione di energia da fonti rinnovabili.

³¹ Il Regolamento Gestione Dei Conflitti Di Interesse si applica a FNM S.p.A., FERROVIENORD S.p.A., FNM Autoservizi S.p.A., NORD_ING S.r.l. E-Vai S.r.l. Malpensa Intermodale S.r.l. Malpensa Distripark S.r.l. FNMPAY S.p.A. FNM Power S.r.l. Inoltre, il presente documento trova applicazione, previa delibera da parte dei rispettivi Consigli di Amministrazione nelle società Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A, Milano Serravalle Engineering S.r.l e Azienda Trasporti Verona S.p.A..

L'aumento delle percentuali dei ricavi sia ammissibili che allineati è principalmente collegato all'andamento degli investimenti finanziati dell'infrastruttura ferroviaria e degli impianti di stoccaggio e produzione di idrogeno. Inoltre, le acquisizioni del Gruppo Viridis e Nordcom hanno ampliato le attività tassonomiche.

Non sono presenti importi connessi ad attività economiche allineate alla tassonomia condotte per il consumo interno della stessa impresa non finanziaria. Il totale ricavi del denominatore è coerente con quanto esposto nello schema di conto economico consolidato. Non sono presenti ricavi *intercompany* che possano singolarmente esser rendicontati al fine della tassonomia.

Informazioni contestuali sul KPI relativo alle spese in conto capitale

Il denominatore relativo alle spese in conto capitale è pari a € 194 milioni rappresentato da queste voci principali:

- € 104 milioni relativi ad investimenti effettuati nel corso dell'esercizio dalle società del Gruppo in attività materiali, immateriali e Diritti d'uso (IFRS 16)
- € 90 milioni dai valori netti degli attivi materiali, immateriali e diritti d'uso (IFRS 16) che sono entrati tramite operazioni di aggregazioni aziendali (nello specifico NordCom S.p.A. e Viridis Energia S.p.A.) avvenute nel corso dell'anno 2024. Tra questi sono inclusi anche i risultati delle contabilizzazioni secondo IFRS 3 che hanno impattato tali attivi (cosiddetto PPA), ma escluso il valore dell'avviamento derivante da tale operazione.

Il numeratore totale è pari a € 123 milioni ed è composto principalmente da:

- € 82 milioni relativi al business della produzione di energia da fonti rinnovabili, che includono gli investimenti dell'anno e il valore degli attivi derivanti dalle operazioni di aggregazione aziendale. In particolare i valori derivanti da aggregazioni sono pari a € 48 milioni;
- € 10 milioni relativi al business di costruzione, ammodernamento, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria;
- € 22 milioni relativi al business del trasporto ferroviario di passeggeri e merci;
- € 7 milioni relativi al business del trasporto di passeggeri su strada in aree urbane e suburbane.

Informazioni contestuali sul KPI relativo alle spese operative

Il denominatore è composto dalle spese operative relative a costi legati alla ricerca e sviluppo, misure di ristrutturazione di edifici, manutenzione e riparazione nonché a qualsiasi altra spesa diretta connessa alla manutenzione quotidiana di immobili, impianti e macchinari e delle infrastrutture a opera del Gruppo o di terzi cui sono esternalizzate tali mansioni. Tra queste sono inclusi anche gli affitti e i noleggi di durata inferiore ai 12 mesi, seguendo la contabilizzazione dell' IFRS 16.

Il numeratore totale è pari a € 50 milioni ed è composto principalmente dai costi di manutenzione :

- € 31 milioni relativi al business di costruzione, ammodernamento, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria;
- € 10 milioni relativi alla manutenzione strade e autostrade
- € 3 milioni relativi al business del trasporto di passeggeri su strada in aree urbane e suburbane;
- € 2 milioni relativi al business della produzione di energia da fonti rinnovabile;
- € 2 milioni relativi ad impianti di stoccaggio e produzione di idrogeno.

L'aumento delle percentuali degli Opex sia ammissibili che allineati è principalmente collegato all'andamento delle richieste di manutenzione della rete autostradale e ferroviaria.

Modello - Quota di fatturato derivante da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia - Informativa per l'anno 2024

Attività economiche (1)	Codice (a) (2)	Fatturato (3)	Quota Fatturato, anno N (4)	Criteri per il contributo sostanziale						Criteri DNSH («non arrecare danno significativo») (h)						Garanzie minime di salvaguardia (17)	Quota di Fatturato allineata (A.1.) o ammissibile (A.2.) alla tassonomia, anno N-1 (18)	Categoria attività abilitante (19)	Categoria attività di transizione (20)
				Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua (7)	Inquinamento (8)	Economia Circolare (9)	Biodiversità (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia Circolare (15)	Biodiversità (16)				
Testo		Valuta € migliaia	%	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	%	A	T
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
A.1. Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																			
CCM. 4.1 Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica	CCM. 4.1	6.854	0,8 %	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,0%		
CCM 6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	34.767	3,9 %	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	6,0 %		T
CCM 6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	3.994	0,5%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,0%		T
CCM 4.12 Stoccaggio di idrogeno	CCM 4,12	24.148	2,7 %	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,0%	A	
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		69.764	7,9 %	7,9 %	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	6,0 %		
Di cui abilitanti		24.148	2,7 %	2,7 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0%	A	
Di cui di transizione		38.761	4,4 %	4,4 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0 %		T
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (g)																			
		Valuta € migliaia	%	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)								%		
CE 2.2. Produzione di risorse idriche alternative per scopi diversi dal consumo umano	CE 2.2	-	0,0%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,0%		
CE 2.3 Raccolta e trasporto di rifiuti non pericolosi e pericolosi	CE 2.3	-	0,0%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,0%		
CE 3.1. Costruzione di nuovi edifici	CE 3.1	8.546	1,0 %	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,3%		
CE 3.2. Ristrutturazione di edifici esistenti	CE 3.2	1.531	0,2 %	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,0%		
CE 3.4 Manutenzione di strade e autostrade	CE 3.4	-	0,0%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,0%		
CE 3.5 Uso del calcestruzzo nell'ingegneria civile	CE 3.5	-	0,0%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,0%		
CCA 8.2 Programmazione, consulenza informatica e attività connesse	CCA 8.2	5.851	0,7 %	N/AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								0,0%		

CCM 3.2 Fabbricazione di apparecchiature per la produzione e l'utilizzo di idrogeno	CCM 3.2	5.729	0,6 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									0,0%		
CCM 4.1 Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica	CCM 4.1	19	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									0,0%		
CCM 4.8 Produzione di energia elettrica a partire dalla bioenergia	CCM 4.8	3.745	0,4 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									0,0%		
CCM 6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	1.080	0,1%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									0,2%		
CCM 6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	1.592	0,2%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									0,8%		
CCM 6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	91.808	10,4 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									12,1%		
CCM 6.4 Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclologistica	CCM 6.4	2.375	0,3%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									0,3%		
CCM 6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	351.402	39,7 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									24,8%		
CCM 7.7 Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	7.373	0,8 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									0,8%		
PPC 2.1 Raccolta e trasporto di rifiuti pericolosi	PPC 2.1	836	0,1 %	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM	N/AM									0,1%		
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		481.886	54,4 %	52,5 %	0,7 %	0,0%	0,1 %	1,1 %	0,0%									39,4%		
A. Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)		551.650	62,3 %	60,4 %	0,7 %	0,0%	0,1 %	1,1 %	0,0%									45,6 %		
B. ATTIVITA' NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia		333.674	37,7 %																	
Totale (A+B)		885.325	100,0 %																	

	Quota di Fatturato/fatturato totale	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	7,9 %	52,5 %
CCA	0,0%	0,7 %
WTR	0,0%	0,0%
CE	0,0%	1,1 %
PPC	0,0%	0,1 %
BIO	0,0%	0,0%

Modello – Quota delle spese in conto capitale (CapEx) derivanti da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia – Informativa per l'anno 2024

Modello – Quota delle spese in conto capitale (CapEx) derivanti da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia – Informativa per l'anno 2024

				Criteri per il contributo sostanziale						Criteri DNSH («non arrecare danno significativo») (h)									
Attività economiche (1)	Codice (a) (2)	Capex (3)	Quota Capex, anno N (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua (7)	Inquinamento (8)	Economia Circolare (9)	Biodiversità (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia Circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Quota di Capex allineata (A.1.) o ammissibile (A.2.) alla tassonomia, anno N-1 (18)		
Testo		Valuta € migliaia	%	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	%	A	T
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
A.1. Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																			
CCM. 4.1 Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica	CCM. 4.1	71.523	37 %	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,0%		
CCM 6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	21.210	11,0 %	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	17,6%		T
CCM 6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	636	0,3 %	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,0%		T
CCM 4.12 Stoccaggio di idrogeno	CCM 4,12	-	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,0%	A	
Capex delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		93.370	48,2 %	48,2 %	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	17,6%		
Di cui abilitanti		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0%	A	
Di cui di transizione		21.846	11,3 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,6%		T
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (g)																			
		Valuta € migliaia	%	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)								%		
CE 2.2. Produzione di risorse idriche alternative per scopi diversi dal consumo umano	CE 2.2	-	0,0%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,0%		
CE 2.3 Raccolta e trasporto di rifiuti non pericolosi e pericolosi	CE 2.3	-	0,0%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,0%		
CE 3.1. Costruzione di nuovi edifici	CE 3.1	-	0,0%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,0%		
CE 3.2. Ristrutturazione di edifici esistenti	CE 3.2	1.138	0,6 %	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								1,1%		
CE 3.4 Manutenzione di strade e autostrade	CE 3.4	-	0,0%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,0%		
CE 3.5 Uso del calcestruzzo nell'ingegneria civile	CE 3.5	-	0,0%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,0%		

CCA 8.2 Programmazione, consulenza informatica e attività connesse	CCA 8.2	471	0,2 %	N/AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									0,0%		
CCM 3.2 Fabbricazione di apparecchiature per la produzione e l'utilizzo di idrogeno	CCM 3.2	-	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									0,0%		
CCM 4.1 Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica	CCM 4.1	-	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									0,0%		
CCM 4.8 Produzione di energia elettrica a partire dalla bioenergia	CCM 4.8	10.460	5,4 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									0,0%		
CCM 6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	-	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									0,0%		
CCM 6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	510	0,3 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									2,1%		
CCM 6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	7.017	3,6 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									15,3%		
CCM 6.4 Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclologistica	CCM 6.4	-	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									0,0%		
CCM 6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	10.178	5,3 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									0,0%		
CCM 7.7 Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	217	0,1 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM									0,0%		
PPC 2.1 Raccolta e trasporto di rifiuti pericolosi	PPC 2.1	-	0,0%	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM	N/AM									0,0%		
Capex delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		29.990	15,5 %	14,7 %	0,2 %	0,0%	0,0%	0,6 %	0,0%									18,5%		
A. Capex delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)		123.360	63,7 %	62,9 %	0,2 %	0,0%	0,0%	0,6 %	0,0%									36,1 %		
B. ATTIVITA' NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
Capex delle attività non ammissibili alla tassonomia		70.192	36,3 %																	
Totale (A+B)		193.552	100,0 %																	

	Quota di CapEx/CapEx totali	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	48,2 %	14,7 %
CCA	0,0%	0,2 %
WTR	0,0%	0,0%
CE	0,0%	0,6 %
PPC	0,0%	0,0%
BIO	0,0%	0,0%

Modello - Quota delle spese operative (OpEx) derivanti da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia - Informativa per l'anno 2024

				Criteri per il contributo sostanziale						Criteri DNSH («non arrecare danno significativo») (h)									
Attività economiche (1)	Codice (a) (2)	Opex (3)	Quota Opex, anno N (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acqua (7)	Inquinamento (8)	Economia Circolare (9)	Biodiversità (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acqua (13)	Inquinamento (14)	Economia Circolare (15)	Biodiversità (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Quota di Opex allineata (A.1.) o ammissibile (A.2.) alla tassonomia, anno N-1 (18)	Categoria attività abilitante (19)	Categoria attività di transizione (20)
Testo		Valuta € migliaia	%	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	%	A	T
A. ATTIVITÀ AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
A.1. Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																			
CCM. 4.1 Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica	CCM. 4.1	1.465	1,6 %	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,0%		
CCM 6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	12	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,0%		T
CCM 6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	270	0,3 %	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,0%		T
CCM 4.12 Stoccaggio di idrogeno	CCM 4.12	-	0,0%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,0%	A	
Opex delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		1.747	1,9 %	1,9 %	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,0%		
Di cui abilitanti		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	%	A	
Di cui di transizione		282	0,3 %	0,3 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	%		T
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (g)																			
		Valuta € migliaia	%	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)								%		
CE 2.2. Produzione di risorse idriche alternative per scopi diversi dal consumo umano	CE 2.2	19	0,0%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,0%		
CE 2.3 Raccolta e trasporto di rifiuti non pericolosi e pericolosi	CE 2.3	26	0,0%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,4%		
CE 3.1. Costruzione di nuovi edifici	CE 3.1	383	0,4 %	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,5%		
CE 3.2. Ristrutturazione di edifici esistenti	CE 3.2	29	0,0%	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								0,1%		
CE 3.4 Manutenzione di strade e autostrade	CE 3.4	7.567	8,3 %	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM								7,3%		

CE 3.5 Uso del calcestruzzo nell'ingegneria civile	CE 3.5	2.896	3,2 %	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM											6,2%		
CCA 8.2 Programmazione, consulenza informatica e attività connesse	CCA 8.2	210	0,2 %	N/AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM											0,0%		
CCM 3.2 Fabbricazione di apparecchiature per la produzione e l'utilizzo di idrogeno	CCM 3.2	2.483	2,7 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM											0,9%		
CCM 4.1 Produzione di energia elettrica mediante tecnologia solare fotovoltaica	CCM 4.1	8	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM											0,0%		
CCM 4.8 Produzione di energia elettrica a partire dalla bioenergia	CCM 4.8	872	1,0 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM											0,0%		
CCM 6.1 Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	CCM 6.1	-	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM											0,0%		
CCM 6.2 Trasporto ferroviario di merci	CCM 6.2	1	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM											0,0%		
CCM 6.3 Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	3.242	3,6 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM											6,8%		
CCM 6.4 Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclologistica	CCM 6.4	-	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM											0,0%		
CCM 6.14 Infrastrutture per il trasporto ferroviario	CCM 6.14	30.524	33,6 %	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM											31,9%		
CCM 7.7 Acquisto e proprietà di edifici	CCM 7.7	-	0,0%	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM											0,0%		
PPC 2.1 Raccolta e trasporto di rifiuti pericolosi	PPC 2.1	66	0,1 %	N/AM	N/AM	N/AM	AM	N/AM	N/AM											0,2%		
Opex delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		48.288	53,1 %	40,8 %	0,2 %	0,0%	0,1 %	12,0 %	0,0%											54,3%		
A. Opex delle attività ammissibili alla tassonomia (A.1+A.2)		50.035	55,0 %	42,7 %	0,2 %	0,0%	0,1 %	12,0 %	0,0%											54,3%		
B. ATTIVITA' NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																						
Opex delle attività non ammissibili alla tassonomia		40.897	45,0 %																			
Totale (A+B)		90.931	100 %																			

	Quota di OpEx/OpEx totali	
	Allineata alla tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla tassonomia per obiettivo
CCM	1,9 %	40,8 %
CCA	0,0%	0,2 %
WTR	0,0%	0,0%
CE	0,0%	12,0 %
PPC	0,0%	0,1 %
BIO	0,0%	0,0%

ALLEGATO XII (settore energetico)

Il Regolamento UE del 2022/1214, che apporta modifiche al Regolamento delegato UE 2021/2139, introduce le modalità di comunicazione delle informazioni relative alle attività economiche connesse all'energia nucleare e al gas fossile. Nel caso specifico del Gruppo FNM, è stata effettuata una verifica al pari delle altre attività economiche al fine di attestare l'allineamento o l'ammissibilità di tali attività.

Modello 1 - Attività legate al nucleare e ai gas fossili.

Attività legate all'energia nucleare		
1.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la ricerca, lo sviluppo, la dimostrazione e la realizzazione di impianti innovativi per la generazione di energia elettrica che producono energia a partire da processi nucleari con una quantità minima di rifiuti del ciclo del combustibile.	NO
2.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione e l'esercizio sicuro di nuovi impianti nucleari per la generazione di energia elettrica o calore di processo, anche a fini di teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno, e miglioramenti della loro sicurezza, con l'ausilio delle migliori tecnologie disponibili.	NO
3.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso l'esercizio sicuro di impianti nucleari esistenti che generano energia elettrica o calore di processo, anche per il teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno a partire da energia nucleare, e miglioramenti della loro sicurezza.	NO
Attività legate ai gas fossili		
4.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione o la gestione di impianti per la produzione di energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	NO
5.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione combinata di calore/freddo ed energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	NO
6.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione di calore che producono calore/freddo utilizzando combustibili gassosi fossili.	NO

Modello 2 - Attività economiche allineate alla tassonomia (denominatore) per quanto riguarda i Ricavi

	Attività economiche	CCM + CCA		Mitigazione dei cambiamenti climatici (CCM)		Adattamento ai cambiamenti climatici (CCA)	
		Importo (mlioni di i€)	%	Importo (mlioni di i€)	%	Importo (mlioni di i€)	%
1.	Importo e quota dell'attività economica allineata alla tassonomia di cui alla sezione 4.26 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/ 2139 al denominatore dei Ricavi	-	0%	-	0%	-	0%
2.	Importo e quota dell'attività economica allineata alla tassonomia di cui alla sezione 4.27 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/ 2139 al denominatore dei Ricavi	-	0%	-	0%	-	0%
3.	Importo e quota dell'attività economica allineata alla tassonomia di cui alla sezione 4.28 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/ 2139 al denominatore dei Ricavi	-	0%	-	0%	-	0%
4.	Importo e quota dell'attività economica allineata alla tassonomia di cui alla sezione 4.29 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/ 2139 al denominatore dei Ricavi	-	0%	-	0%	-	0%
5.	Importo e quota dell'attività economica allineata alla tassonomia di cui alla sezione 4.30 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/ 2139 al denominatore dei Ricavi	-	0%	-	0%	-	0%
6.	Importo e quota dell'attività economica allineata alla tassonomia di cui alla sezione 4.31 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/ 2139 al denominatore dei Ricavi	-	0%	-	0%	-	0%
7.	Importo e quota di altre attività economiche allineate alla tassonomia non incluse nelle righe da 1 a 6 al denominatore dei Ricavi	-	0%	-	0%	-	0%
8.	Ricavi applicabili totali	-	0%	-	0%	-	0%

Modello 3 - Attività economiche allineate alla tassonomia (numeratore)

	Attività economiche	CCM + CCA		Mitigazione dei cambiamenti climatici (CCM)		Adattamento ai cambiamenti climatici (CCA)	
		Importo (mlioni di i€)	%	Importo (mlioni di i€)	%	Importo (mlioni di i€)	%
1.	Importo e quota dell'attività economica allineata alla tassonomia di cui alla sezione 4.26 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/ 2139 al numeratore dei Ricavi	-	0%	-	0%	-	0%
2.	Importo e quota dell'attività economica allineata alla tassonomia di cui alla sezione 4.27 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/ 2139 al numeratore dei Ricavi	-	0%	-	0%	-	0%
3.	Importo e quota dell'attività economica allineata alla tassonomia di cui alla sezione 4.28 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/ 2139 al numeratore dei Ricavi	-	0%	-	0%	-	0%
4.	Importo e quota dell'attività economica allineata alla tassonomia di cui alla sezione 4.29 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/ 2139 al numeratore dei Ricavi	-	0%	-	0%	-	0%
5.	Importo e quota dell'attività economica allineata alla tassonomia di cui alla sezione 4.30 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/ 2139 al numeratore dei Ricavi	-	0%	-	0%	-	0%
6.	Importo e quota dell'attività economica allineata alla tassonomia di cui alla sezione 4.31 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/ 2139 al numeratore dei Ricavi	-	0%	-	0%	-	0%
7.	Importo e quota di altre attività economiche allineate alla tassonomia non incluse nelle righe da 1 a 6 al numeratore dei Ricavi	-	0%	-	0%	-	0%
8.	Importo e quota totali delle attività economiche allineate alla tassonomia al numeratore dei Ricavi	-	0%	-	0%	-	0%

Modello 4 - Attività economiche ammissibili alla tassonomia ma non allineate alla tassonomia

	Attività economiche	CCM + CCA		Mitigazione dei cambiamenti climatici (CCM)		Adattamento ai cambiamenti climatici (CCA)	
		Importo (mlioni di i€)	%	Importo (mlioni di i€)	%	Importo (mlioni di i€)	%
1.	Importo e quota dell'attività economica ammissibile alla tassonomia ma non allineata alla tassonomia di cui alla sezione 4.26 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/2139 al denominatore dei Ricavi	-	0%	-	0%	-	0%
2.	Importo e quota dell'attività economica ammissibile alla tassonomia ma non allineata alla tassonomia di cui alla sezione 4.27 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/2139 al denominatore dei Ricavi	-	0%	-	0%	-	0%
3.	Importo e quota dell'attività economica ammissibile alla tassonomia ma non allineata alla tassonomia di cui alla sezione 4.28 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/2139 al denominatore dei Ricavi	-	0%	-	0%	-	0%
4.	Importo e quota dell'attività economica ammissibile alla tassonomia ma non allineata alla tassonomia di cui alla sezione 4.29 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/2139 al denominatore del KPI applicabile	-	0%	-	0%	-	0%
5.	Importo e quota dell'attività economica ammissibile alla tassonomia ma non allineata alla tassonomia di cui alla sezione 4.30 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/2139 al denominatore del KPI applicabile	-	0%	-	0%	-	0%

6.	Importo e quota dell'attività economica ammissibile alla tassonomia ma non allineata alla tassonomia di cui alla sezione 4.31 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/2139 al denominatore del KPI applicabile	-	0%	-	0%	-	0%
7.	Importo e quota di altre attività economiche ammissibili alla tassonomia ma non allineate alla tassonomia non incluse nelle righe da 1 a 6 al denominatore del KPI applicabile	-	0%	-	0%	-	0%
8.	Importo e quota totali delle attività economiche ammissibili alla tassonomia ma non allineate alla tassonomia al denominatore del KPI applicabile	-	0%	-	0%	-	0%

Modello 5 - Attività economiche non ammissibili alla tassonomia

	Attività economiche	Importo	Percentuale
1.	Importo e quota dell'attività economica di cui alla riga 1 del modello 1 che non è ammissibile alla tassonomia conformemente alla sezione 4.26 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/2139 al denominatore dei Ricavi	-	0%
2.	Importo e quota dell'attività economica di cui alla riga 2 del modello 1 che non è ammissibile alla tassonomia conformemente alla sezione 4.27 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/2139 al denominatore dei Ricavi	-	0%
3.	Importo e quota dell'attività economica di cui alla riga 3 del modello 1 che non è ammissibile alla tassonomia conformemente alla sezione 4.28 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/2139 al denominatore dei Ricavi	-	0%
4.	Importo e quota dell'attività economica di cui alla riga 4 del modello 1 che non è ammissibile alla tassonomia conformemente alla sezione 4.29 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/2139 al denominatore dei Ricavi	-	0%
5.	Importo e quota dell'attività economica di cui alla riga 5 del modello 1 che non è ammissibile alla tassonomia conformemente alla sezione 4.30 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/2139 al denominatore dei Ricavi	-	0%
6.	Importo e quota dell'attività economica di cui alla riga 6 del modello 1 che non è ammissibile alla tassonomia conformemente alla sezione 4.31 degli allegati I e II del regolamento delegato (UE) 2021/2139 al denominatore dei Ricavi	-	0%
7.	Importo e quota di altre attività economiche non ammissibili alla tassonomia non incluse nelle righe da 1 a 6 al denominatore dei Ricavi	-	0%
8.	Importo e quota totali delle attività economiche non ammissibili alla tassonomia al denominatore dei Ricavi	-	0%

19 RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITA' - INFORMAZIONI SOCIALI

19.1 ESRS S1 - Forza lavoro propria

19.1.1 Strategia

SBM-2 – Interessi e opinioni dei portatori d'interessi

L'informativa relativa agli interessi e alle opinioni dei portatori d'interesse è descritta nella sezione ESRS 2 SBM-2 del presente Documento.

SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Il Gruppo FNM considera il capitale umano composto dai propri dipendenti una risorsa fondamentale e riconosce che lo sviluppo dipende dalla valorizzazione, tutela e potenziamento delle competenze della forza lavoro. Nel Gruppo i dipendenti sono organizzati in direttori/dirigenti che rappresentano i livelli apicali delle funzioni aziendali, quadri dedicati alla gestione e implementazione di attività e processi operativi, impiegati i quali svolgono mansioni operative specializzate ed operai che svolgono mansioni tecniche e operative legate alla manutenzione, gestione e funzionamento delle infrastrutture e dei mezzi di trasporto. In aggiunta, al fine di supportare progetti infrastrutturali e di innovazione tecnologica, sono integrati alla forza lavoro propria anche lavoratori autonomi, dimostrando una gestione equilibrata tra risorse interne ed esterne, e assicurando al tempo stesso la diversificazione delle attività aziendali.

Il Gruppo riconosce l'importanza di identificare e gestire in modo efficace gli impatti, i rischi e le opportunità connessi alla forza lavoro, garantendo che le persone siano adeguatamente supportate e valorizzate. Gli **impatti** attuali positivi emersi come rilevanti dall'analisi di Doppia Rilevanza, rispecchiano l'approccio del Gruppo verso la promozione del benessere e realizzazione nonché valorizzazione delle competenze dei propri dipendenti, ponendo estrema attenzione nel creare un ambiente di lavoro inclusivo.

Attraverso un continuo dialogo con i dipendenti e iniziative di ascolto attivo, il Gruppo assicura che le esigenze e le aspettative della forza lavoro siano parte integrante dei processi decisionali aziendali. A tal proposito non sono emersi impatti negativi sopra la soglia di rilevanza. Le iniziative di *welfare* e i programmi dedicati, quali portali riservati ai dipendenti, sostegno alla genitorialità, supporto psicologico, salute e prevenzione, servizi di orientamento scolastico e professionale e percorsi di supporto allo studio, mirano non solo a rispondere alle esigenze attuali della forza lavoro, ma anche ad anticipare i cambiamenti futuri, garantendo una piena integrazione con i principi ESG e con il rispetto dei diritti umani.

Parallelamente, l'analisi ha evidenziato **rischi** inerenti tipici del settore legati alla salute e sicurezza sul lavoro lungo le infrastrutture gestite o presso le officine, aumento dell'assenteismo e difficoltà nel reperimento delle risorse specializzate e nella *retention* di personale. Il Gruppo adotta, quindi, un approccio strutturato basato sul monitoraggio delle performance di sicurezza, su iniziative di formazione specifica, programmi di sicurezza e salute sul lavoro, e interventi preventivi mirati alla riduzione dei fattori di rischio, garantendo un ambiente lavorativo sicuro e attento alle necessità dei propri lavoratori e di lavoratori terzi. Inoltre, per il personale interno, il Gruppo si è dotato di un solido *welfare* volto a creare un ambiente di lavoro stimolante e accogliente oltre a garantire un bilanciato equilibrio tra lavoro e vita privata.

19.1.2 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

S1-1 – Politiche relative alla forza lavoro propria

La gestione e la tutela del personale è garantita dall'adozione di un ampio e articolato insieme di **politiche**, procedure e regolamenti redatti in conformità alle normative vigenti e ai contratti collettivi di lavoro applicabili, assicurando una governance solida e inclusiva delle risorse umane.

L'impegno di FNM a contribuire positivamente al benessere dei dipendenti e promuovere un ambiente di lavoro inclusivo è sancito nel Codice Etico e di Comportamento del Gruppo FNM (Codice Etico³²). Il Codice sancisce principi fondamentali come il rispetto della dignità, la promozione della diversità e l'inclusione, e la tutela dei diritti umani, evidenziando il ruolo centrale delle persone nei processi aziendali e nel clima organizzativo. Le norme del Codice si applicano ai membri del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale, dell'Organismo di Vigilanza, al soggetto incaricato della revisione legale dei conti, ai dirigenti ed ai dipendenti delle società del Gruppo FNM, nonché a tutti coloro che, stabilmente o temporaneamente, vi instaurano, a qualsiasi titolo, rapporti e relazioni di collaborazione od operano nell'interesse o per conto del Gruppo. Il documento include obiettivi generali di sostenibilità e definisce il rispetto delle normative vigenti e la capacità di svolgere il proprio business con lealtà, integrità, correttezza, trasparenza, nel rispetto delle leggi e degli standard internazionali. Il documento è approvato dal CdA e applicato a tutte le società del Gruppo. Il processo di monitoraggio della sua applicazione è garantito dall'Organismo di Vigilanza che, ne supervisiona l'attuazione e ne verifica il rispetto a tutti i livelli.

In aggiunta, il Gruppo, nel suo Codice Etico, si impegna a non intrattenere rapporti con soggetti dediti allo sfruttamento minorile o organizzazioni criminali. Il Codice Etico è a disposizione di tutti i portatori di interesse attraverso la pubblicazione sul sito web del Gruppo, garantendo trasparenza e accessibilità per favorire un'ampia diffusione e adesione. Il Gruppo aderisce, inoltre, al Global Compact e ne rispetta i Dieci Principi, relativi a diritti umani, standard lavorativi, tutela dell'ambiente e lotta alla corruzione.

FNM ha adottato la Politica in materia di Diversità riguardante la composizione del CdA e³³ e del Collegio Sindacale. Questa politica promuove una governance eterogenea e qualificata, favorendo una rappresentanza equilibrata di genere e garantendo un processo decisionale arricchito da prospettive diverse. Ad esempio, viene incoraggiata la presenza di donne in ruoli direttivi, riflettendo una visione moderna e inclusiva dell'organizzazione aziendale. La gestione delle risorse umane avviene nel rispetto dei principi di trasparenza, della norma UNI:PdR 125/2022, delle normative vigenti e del CCNL di riferimento. Inoltre, si avvale i) di strategie integrate che mirano a valorizzare e tutelare la diversità, le pari opportunità sul luogo di lavoro e l'*empowerment* femminile, garantendo un'azione efficace contro ogni forma di discriminazioni e abusi, e ii) di ulteriori strumenti quali: inter alia, la formazione specialistica, la mobilità e lo sviluppo professionale, l'analisi del *turnover*; per garantire una gestione sostenibile e responsabile delle risorse umane.

A tal proposito, il settore **Autostrade** ha intrapreso un percorso importante per promuovere la diversità e l'inclusione, formalizzando e adottando la Politica per la Diversità e la Parità di Genere, con l'obiettivo di ottenere la Certificazione per la Parità di Genere, ai sensi della norma UNI:PdR 125/2022, con un traguardo fissato entro il primo semestre del 2025. Percorso simile è stato intrapreso anche da NordCom S.p.A. che ha ottenuto la certificazione nel 2024.

Il Gruppo rifiuta qualsiasi forma di discriminazione, vietando esplicitamente atti basati su razza, origine etnica, colore della pelle, genere, orientamento sessuale, identità di genere, disabilità, età, religione, opinioni politiche, ascendenza nazionale o estrazione sociale.

Il Gruppo³⁴ adotta una Politica di Salute e Sicurezza che, definisce misure e procedure per garantire elevate performance in materia di salute e sicurezza sul lavoro, sia all'interno sia all'esterno del contesto aziendale, per mitigare il rischio inerente di incidenti, garantendo un ambiente di lavoro sicuro. A supporto di questa politica, alcune società del Gruppo FNM³⁵ hanno adottato un Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza dei Lavoratori certificato ai sensi della norma **UNI ISO 45001**, assicurando un monitoraggio costante e un miglioramento continuo delle condizioni di sicurezza. La politica si traduce in una maggiore attenzione alla gestione dei rischi, alla pianificazione di piani di

³² Documento disponibile per consultazione al link https://www.fnmgroup.it/sistema_governance/

³³ In particolare, (i) in attuazione di quanto previsto dall'art. 123-bis, comma 2, lett. d-bis) del TUF, (ii) nel rispetto del Principio VII e della Raccomandazione 8 del Codice di Corporate Governance, la Società – con delibera in data 4 marzo 2024 – ha confermato e implementato i criteri di diversità previsti dalla Politica in materia di diversità già confermata dal Consiglio in data 6 marzo 2023. Tale Politica di Diversità si propone di individuare le caratteristiche ottimali della composizione quali-quantitativa del Consiglio di Amministrazione, affinché quest'ultimo possa esercitare nel modo più efficace i propri compiti, assumendo decisioni che possano concretamente beneficiare del contributo di una pluralità di qualificati ed eterogenei punti di vista, in grado di esaminare le tematiche in discussione da prospettive diverse. Inoltre, in attuazione di quanto previsto dall'art. 123-bis, comma 2, lett. d-bis) del TUF, il Collegio Sindacale, con decisione del 16 febbraio 2024, ha confermato la Politica in materia di diversità in relazione alla composizione dell'organo di controllo di FNM (la "Politica di Diversità del Collegio").

³⁴ FNM Autoservizi S.p.A., FERROVIENORD S.p.A., NORD ING S.r.l., Azienda Trasporti Verona S.p.A. e Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A..

³⁵ FNM Autoservizi S.p.A., FERROVIENORD S.p.A., NORD ING S.r.l., Azienda Trasporti Verona S.p.A. e Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A..

mitigazione, nonché alla continua implementazione di attività di sensibilizzazione e formazione dei lavoratori.

Parallelamente, il Gruppo ha adottato procedure mirate per assicurare l'efficace applicazione delle proprie politiche, tra cui l'implementazione di un sistema di segnalazione anonima, regolato dalla Procedura *Whistleblowing* che, consente di segnalare in modo anche anonimo, fatti o comportamenti, adeguatamente circostanziati, che possano arrecare danno o pregiudizio a FNM, alle società del Gruppo o ai soggetti terzi. Per ulteriori dettagli si rimanda alla sezione S1-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni.

Infine, con l'obiettivo di attrarre e valorizzare personale specializzato e in quanto società quotata, il Gruppo si è dotato di una Politica di Remunerazione³⁶, dove sono definite le linee guida che tutti gli organi societari devono osservare per determinare le remunerazioni dei componenti dell'organo di amministrazione, del Direttore Generale e dei Dirigenti con responsabilità strategiche. Queste includono la remunerazione variabile, correlata a obiettivi di performance di natura finanziaria e non finanziaria chiari e oggettivamente misurabili (MBO³⁷ e LTI³⁸).

S1-2 – Processi di coinvolgimento dei lavoratori propri e dei rappresentanti dei lavoratori in merito agli impatti

Il Gruppo FNM adotta un approccio strutturato e ben definito per il coinvolgimento dei lavoratori, garantendo un dialogo costante con i dipendenti e le rappresentanze sindacali. Questo processo si sviluppa attraverso incontri periodici, *survey* interne e comunicazioni mirate, con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita lavorativa e promuovere un ambiente inclusivo e collaborativo.

Il Gruppo FNM favorisce il confronto con i rappresentanti dei lavoratori mediante incontri regolari che affrontano tematiche chiave come retribuzione, orari di lavoro, *welfare* aziendale, conciliazione vita-lavoro, sicurezza sul lavoro, premi di produttività e inclusione. Questi momenti di dialogo si svolgono con una frequenza costante, garantendo un monitoraggio continuo delle esigenze dei dipendenti.

La Capogruppo FNM, inoltre, comunica in modo mirato informazioni relative a istituti contrattuali, pratiche organizzative e gestionali che ritiene rilevanti per la comunità aziendale, con un'attenzione particolare agli ambiti di *welfare* e *people caring*. Tra le iniziative si menziona il processo di coinvolgimento attraverso la *survey* interna *WIN - What I Need*. Il questionario, inviato a 2.052 dipendenti ha raccolto 1.240 risposte (61% di partecipazione) e i dati sono stati analizzati in forma aggregata e anonima con l'obiettivo di raccogliere le necessità e i bisogni della comunità aziendale, migliorare la qualità della vita lavorativa e ampliare l'offerta di iniziative di *welfare* aziendale.

Le relazioni e le negoziazioni con i sindacati del Gruppo FNM si fondano su principi di trasparenza, correttezza e rispetto delle leggi vigenti, garantendo la libertà di associazione a tutti i dipendenti e applicando la contrattazione collettiva all'intero personale.

S1-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni

Il Gruppo FNM³⁹ ha adottato, in via prudenziale, una serie di iniziative volte a garantire un approccio coerente e integrato nella gestione del dialogo con i propri lavoratori, assicurando al contempo canali efficaci per la segnalazione di eventuali criticità e la tutela di un trattamento equo.

A tal fine è stata formalizzata ed adottata la Procedura *Whistleblowing*, disponibile sulla intranet aziendale, che disciplina il sistema di *Whistleblowing*, mirato a segnalare in forma anonima violazioni del Codice Etico, comportamenti discriminatori o altre problematiche. Le segnalazioni possono riguardare una vasta gamma di condotte illecite o irregolari, tra cui, a titolo esemplificativo, falsificazione di documenti, irregolarità amministrative e contabili, ostacoli alle attività di controllo delle Autorità di Vigilanza, atti di corruzione, accordi fraudolenti con fornitori o consulenti, e diffusione di informazioni fuorvianti riguardanti il Gruppo FNM. Il canale di segnalazione viene comunicato attraverso l'invio della newsletter di compliance ed è esplicitamente richiamato nel Modello 231, nel Codice Etico e nella Politica Anticorruzione. Le segnalazioni possono essere inoltrate tramite tre canali: una piattaforma online dedicata (*WB Confidential*), l'invio di una comunicazione scritta in busta chiusa

³⁶ Esaminata e approvata nel CdA di FNM S.p.A. nella seduta del 4 marzo 2024.

³⁷ Management by Objectives: approccio manageriale che si basa sulla definizione di obiettivi specifici e misurabili che devono essere raggiunti entro un determinato periodo di tempo.

³⁸ Long-Term Incentive: componente della retribuzione per incentivare e premiare dirigenti e altri dipendenti chiave nel lungo periodo, spesso legata al raggiungimento di obiettivi di performance a lungo termine.

³⁹ Ad esclusione di Viridis Energia S.p.A..

con la dicitura “riservata/personale”, oppure via e-mail indirizzata all’Organismo di Vigilanza della società interessata.

Le segnalazioni ricevute sono gestite secondo quanto previsto dalla specifica Procedura che, prevede audit puntuali e un trattamento attento delle informazioni, in linea con le normative e le linee guida interne. La Piattaforma WB Confidential garantisce il massimo livello di riservatezza ed è gestita da un provider esterno indipendente. Essa consente di instaurare un dialogo anonimo tra il segnalante e gli organi preposti alla gestione delle segnalazioni, oltre a tracciare tutte le operazioni effettuate.

Inoltre, il Codice Etico prevede la tutela di chi utilizza i canali di segnalazione da eventuali ritorsioni, episodi di *mobbing*, demansionamenti, licenziamenti o altre azioni lesive dei diritti personali e professionali. Il Gruppo FNM vieta esplicitamente qualsiasi atto di ritorsione o discriminatorio nei confronti del segnalante e, in caso di sospetti atti di ritorsione, il dipendente può segnalare l'accaduto alla Direzione Internal Audit e all’OdV, che potranno avviare un procedimento disciplinare. Le segnalazioni ricevute sono analizzate dall’Organismo di Vigilanza, che opera in modo indipendente e imparziale.

Nel corso del 2024, le segnalazioni ricevute sono state analizzate e gestite con tempestività e trasparenza secondo quanto previsto dalla Procedura *Whistleblowing*. La promozione di questi strumenti è effettuata attraverso la pubblicazione della procedura predetta sulla intranet e sul sito internet aziendale, nonché attraverso la Newsletter Compliance.

Per garantire l’efficacia dei canali di comunicazione, il Gruppo monitora regolarmente le performance del sistema attraverso *audit* interni, raccolta di feedback e analisi di sondaggi tra i dipendenti. Questi risultati confermano l’impegno del Gruppo nel promuovere un ambiente lavorativo trasparente e sicuro, dove le preoccupazioni possano essere sollevate senza timore di ritorsioni. La gestione efficace delle segnalazioni rappresenta un pilastro fondamentale per consolidare la fiducia interna e garantire il benessere complessivo dei dipendenti.

In aggiunta ai consueti canali di segnalazione, il settore **Autostrade** ha predisposto la procedura “*Stop Work! Authority*” che, consente ai lavoratori di interrompere immediatamente le attività lavorative in caso di condizioni tali da mettere a rischio la propria incolumità, quella dei colleghi, del personale di terzi o da causare potenziali danni a persone, strutture, mezzi o attrezzature.

S1-4 – Interventi su impatti rilevanti per la forza lavoro propria e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il perseguimento di opportunità rilevanti in relazione alla forza lavoro propria, nonché efficacia di tali azioni

La gestione della forza lavoro rappresenta un pilastro fondamentale per il successo e la sostenibilità delle attività del Gruppo. Ogni azione e iniziativa intrapresa che coinvolga le persone del Gruppo considera le sfide del settore, con l’obiettivo di identificare, mitigare e gestire gli impatti e i rischi connessi alla forza lavoro.

SALUTE E SICUREZZA

Le società del Gruppo⁴⁰ che svolgono attività operative e, quindi, maggiormente esposte ad eventuali rischi inerenti legati alla salute e sicurezza dei lavoratori, hanno adottato un Sistema di gestione certificato **UNI ISO 45001 Sistemi di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro**. In linea con i requisiti del Sistema di Gestione, durante l’anno sono state valutate le prestazioni in tema di tutela di salute e sicurezza attraverso riunioni periodiche, *audit*, selezione di indicatori e, laddove opportuno, sono individuate azioni correttive e identificati obiettivi di miglioramento. Questi ultimi riguardano in particolare la formazione del personale, l’acquisizione di nuove macchine, impianti e attrezzature, nonché la realizzazione di interventi di miglioria agli ambienti di lavoro e di riallocazione delle risorse.

Le società del Gruppo promuovono attivamente corsi di formazione sulla salute e sicurezza per il miglioramento del sistema di gestione. L’approccio adottato va oltre il mero rispetto delle norme legali, puntando a sviluppare una cultura aziendale della sicurezza tramite corsi formativi annuali per tutti i dipendenti. Particolare enfasi viene data a un corso online sul SG SSL, arricchito dall’uso di avatar, per favorire comportamenti sicuri in situazioni di rischio.

Relativamente al settore **Autostrade** è stato sviluppato un corso sulla BBS (*Behavior Based Safety*), introducendo un approccio innovativo alla sicurezza e prevenzione, basato sull’osservazione e sul

⁴⁰ FNM Autoservizi S.p.A, FERROVIENORD S.p.A., NORD_ING S.r.l., Azienda Trasporti Verona S.p.A., Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.. In particolare, FERROVIENORD S.p.A. ha in capo le attività in ambito di salute e sicurezza dei lavoratori di FNM S.p.A., NORD_ING S.r.l., E-VAI S.r.l. e FNMPAY S.p.A..

feedback per influenzare i comportamenti delle persone. All'iniziativa partecipano il Servizio Prevenzione e Protezione, i preposti e i Coordinatori per la Sicurezza (CSE).

Infine, nel mese di maggio si sono svolti a Saronno i *Safety Day* per il settore Infrastruttura Ferroviaria, eventi dedicati alla sicurezza aziendale, con l'obiettivo di sensibilizzare i partecipanti sull'importanza di comportamenti virtuosi e procedure corrette. Attraverso una serie di *workshop* interattivi e immersivi, i partecipanti hanno approfondito tematiche come la cultura della sicurezza, l'uso dei dispositivi di protezione individuale, la percezione del rischio e la responsabilità sul lavoro. L'iniziativa ha combinato momenti di competizione e collaborazione per favorire l'apprendimento attivo, stimolando la consapevolezza e il rispetto delle regole di sicurezza nella vita lavorativa quotidiana.

FORMAZIONE E SVILUPPO

La formazione e lo sviluppo del capitale umano sono promossi dal Gruppo con il duplice obiettivo di rafforzare e consolidare le competenze tecnico-professionali e promuovere le *soft skills*. A tal proposito, l'unità Sviluppo Risorse Umane di FNM, in collaborazione con società esterne, ha sviluppato un catalogo formativo basato sui bisogni espressi dai dipendenti. Il catalogo è suddiviso in due aree principali:

- *Soft skills*, come comunicazione, *public speaking*, negoziazione, gestione del tempo e orientamento agli obiettivi.
- Formazione trasversale, relativa a competenze linguistiche e informatiche.

Con il mese di giugno si è conclusa la prima fase del progetto +Agorà, progetto trasversale e interfunzionale, che si propone di migliorare la comunicazione tra le diverse società e funzioni, favorire il confronto, l'integrazione e la condivisione, tramite percorsi orientati al potenziamento delle *soft skill* e delle relazioni all'interno dell'organizzazione. Il progetto prevede, inoltre, dei momenti di approfondimento, i cosiddetti "Talk" e gli "Special Guest": i primi sono interventi curati da colleghi interni, focalizzati su specifici progetti aziendali o, in alternativa, su tematiche riconducibili a sostenibilità, innovazione, benessere e condivisione. Gli *Special Guest*, invece, sono tenuti da esterni, con l'intento di offrire nuove suggestioni e di stimolare la riflessione sui propri schemi mentali e comportamentali.

Per il segmento **Mobilità e Servizi** è stata avviata nel 2024 la seconda edizione dell'*academy* interna, avviata nel 2023, finalizzata alla formazione di circa 30 partecipanti al ruolo di conducenti di autobus, combinando competenze tecniche (acquisizione patente D e CQC Persone) e moduli sulle *soft skills*.

FNM *Academy* è la *Corporate Academy* del Gruppo FNM, nata nel 2024 per valorizzare e diffondere le competenze aziendali sia all'interno dell'organizzazione sia verso l'esterno. Funziona come un campus aperto che, favorisce la crescita professionale dei dipendenti (neoassunti, dirigenti, tecnici), offrendo percorsi di aggiornamento per *stakeholder*, istituzioni e comunità professionali.

L'*Academy* ha l'obiettivo di:

- Consolidare e diffondere il know-how aziendale.
- Promuovere l'employer branding e rendere il Gruppo FNM un ambiente lavorativo attrattivo.
- Rafforzare il legame con il mondo accademico e professionale, attraverso collaborazioni strategiche.
- Offrire percorsi di *upskilling* e *reskilling* per affrontare le sfide del cambiamento.

Nel 2024, FNM *Academy* ha stretto accordi con l'Ordine degli Architetti e l'Ordine degli Ingegneri, realizzando tre eventi formativi di successo. Per il 2025, è in fase di definizione un nuovo programma formativo, con un'offerta strutturata e orientata all'innovazione.

Il Gruppo FNM sta puntando sempre di più ad una collaborazione con gli istituti tecnici del territorio in ottica di *employer branding* e di *talent attraction* con l'obiettivo di attrarre risorse specializzate e mantenere il personale chiave.

Nel 2024 sono state contattate alcune scuole tecniche e professionali con l'intento di promuovere iniziative finalizzate a suscitare l'interesse degli studenti verso il settore mobilità, all'interno del quale il Gruppo FNM rappresenta uno dei principali punti di riferimento.

E' stata anche avviata una collaborazione con il Politecnico di Milano e con il Consorzio Elis, nell'ambito del progetto Distretto Italia e Includere per Crescere. Il primo si propone di affrontare il problema dei "neet" e del *mismatch* di competenze (mancato incontro tra domanda e offerta). All'interno di tale

progetto, sono stati formati alcuni colleghi interni, definiti "Maestri di mestiere", che hanno avuto modo di interfacciarsi con gli studenti delle scuole proposte, attraverso un "Live Talk" (presentazione aziendale nella scuola) e un "Experience Lab" (laboratori esperienziali) in azienda. Il progetto "Includere per Crescere", si propone invece di rafforzare la cultura dell'inclusione attraverso l'integrazione in azienda di persone con esperienze professionali pregresse e che, a causa di un bisogno o di una fragilità, sono al momento escluse dal mondo del lavoro.

Al fine di promuovere un cambio di *mindset* nella cultura aziendale, nell'ambito del progetto è stato organizzato da Elis un percorso di formazione rivolto ai colleghi dell'area personale HR sulla cultura dell'inclusione, con particolare focus sulla gestione delle attività di selezione.

Inoltre, il settore **Autostrade** ha avviato partnership con università e attività di promozione della società attraverso diversi canali, con l'obiettivo di consolidare la propria attrattività come datore di lavoro. Un esempio significativo è il Progetto "Design Thinking", realizzato in collaborazione con l'Università Milano-Bicocca, un percorso biennale dedicato allo sviluppo professionale e focalizzato sul tema dell'*Employability* (grado di occupabilità all'interno del mercato del lavoro).

DIVERSITA' ED INCLUSIONE

Il Gruppo continua a rafforzare il proprio impegno per la valorizzazione della diversità e dell'inclusione, promuovendo iniziative concrete e adottando strumenti dedicati. In questa direzione, la società NordCom S.p.A. ha ottenuto la Certificazione per la Parità di Genere **UNI:PdR 125/2022** nel 2023, mentre il settore **Autostrade** ha avviato un percorso strutturato per l'ottenimento della stessa certificazione entro il primo semestre del 2025. A supporto di questo obiettivo, è stata formalizzata e adottata la *Politica per la Diversità e la Parità di Genere*, garantendo la gestione delle risorse umane nel rispetto dei principi di trasparenza, pari opportunità e tutela della diversità, in conformità (per ulteriori informazioni fare riferimento alla sezione S1-1 – Politiche relative alla forza lavoro propria).

Tutte queste azioni si inseriscono nel più ampio obiettivo previsto dal Piano Strategico 2024-2029, volto all'adozione di una politica per la Diversità, l'Uguaglianza e l'Inclusione, ispirata e coerente con l'accordo europeo CER ETF "Women in Rail".

BENESSERE DEI DIPENDENTI

Il Gruppo FNM si impegna per la promozione del benessere dei propri dipendenti e la conciliazione tra vita privata e professionale attraverso l'implementazione di un ampio panorama di iniziative relative al *welfare*⁴¹ per prevenire eventuali problematiche relative all'assenteismo del personale causate.

A supporto del benessere dei propri dipendenti, è stato creato FNM+⁴², uno spazio digitale che rappresenta l'evoluzione del programma di *welfare* aziendale, integrando tutte le iniziative e i servizi volti a migliorare la qualità della vita delle persone, sia nella sfera personale che professionale. Accessibile direttamente dalla intranet, FNM+ offre un unico punto di riferimento per promuovere il benessere allargato attraverso 5 dimensioni chiave:

- + Equilibrio: per supportare la conciliazione tra vita privata e professionale;
- + Crescita: per favorire lo sviluppo personale e professionale;
- + Cura: per garantire attenzione alla salute e al benessere fisico e mentale;
- + Coinvolgimento: per promuovere relazioni e interazioni positive;
- + Risorse: per offrire strumenti e supporti utili nella vita quotidiana.

Al fine di creare un modello di cultura aziendale orientato all'ascolto attivo verso le problematiche, le preoccupazioni e le sfide che le persone hanno all'interno dell'organizzazione, è fondamentale il forte supporto della leadership: sensibilizzare i manager, con opportune azioni formative e di *coaching*, ad avere un atteggiamento aperto nei confronti dei diversi messaggi che vengono inviati, risulta essenziale affinché in azienda si possa creare un'atmosfera di comprensione e di condivisione. Questo è lo spirito alla base del nuovo progetto "Il valore dell'ascolto: *People management & People caring*", lanciato il 9 gennaio 2024 con il fine di ascoltare la voce dei dipendenti e costruire relazioni di fiducia a tutti i livelli.

⁴¹ Fanno eccezione Azienda Trasporti Verona S.p.A., Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. e Viridis Energia S.p.A. che seguono politiche di *welfare* differenti.

⁴² Il progetto FNM+ si applica a tutte le società del Gruppo ad eccezione di Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A., Malpensa Intermodale S.r.l. e Viridis Energia S.p.A..

A sostegno della genitorialità, la Capogruppo FNM S.p.A garantisce il 100% della retribuzione per i cinque mesi di congedo obbligatorio e per le gravidanze a rischio, oltre a promuovere pari opportunità e sviluppo professionale tramite il modello "*people caring*".

Al fine di garantire maggiori tutele in caso di non autosufficienza, Cassa Integrativa di Mutuo Soccorso FNM continua a garantire una copertura assicurativa attraverso la polizza *Long Term Care*; è inoltre attivo il servizio Care Manager per garantire supporto ai dipendenti con un bisogno di cura e orientarli nella scelta degli interventi di assistenza più efficaci. Inoltre, l'adesione al Fondo Pensione FNM è stata estesa ai familiari a carico, con l'aggiunta di nuove linee di investimento.

È importante sottolineare che, ad aprile 2024, è stato firmato un accordo che prevede la ridefinizione delle governance del *Welfare* del Gruppo FNM e degli Enti Aziendali, attraverso diversi interventi che definiscono un nuovo assetto, mantenendo centrale il ruolo delle persone e la volontà di rispondere, in modo preciso e articolato, alle esigenze e ai bisogni mutevoli in materia di benessere. In questo contesto si inserisce il neocostituito Ente Aziendale ALMA – Il *welfare* FNM per le persone, che garantisce a tutti i dipendenti di beneficiare di prestazioni di welfare aziendale, come ad esempio sussidi matrimonio e alla natalità, bonus studio, rimborsi, premi studio, servizi di educazione, istruzione e orientamento, assistenza fiscale e molto altro.

Per promuovere una maggiore flessibilità e garantire un migliore equilibrio tra vita privata e professionale, il Gruppo ha reso lo smart working una modalità di lavoro strutturale per molte delle sue società⁴³. Questo approccio consente di ottimizzare l'organizzazione delle attività, garantendo continuità operativa ed efficienza, grazie anche al supporto delle tecnologie digitali. Il lavoro da remoto si integra con la gestione degli spazi aziendali, favorendo modelli operativi più agili e funzionali.

Coerentemente con quanto promosso a livello di Gruppo, il settore **Autostrade** ha sviluppato un proprio Piano di Welfare a favore dei propri dipendenti, tra cui si cita il Progetto Benessere Organizzativo Balance un programma triennale che prevede percorsi di *microcounseling* e supporto psicologico dedicati a tutti i dipendenti. L'iniziativa ha l'obiettivo di promuovere il benessere aziendale, rafforzando il *well-being* individuale e collettivo all'interno dell'organizzazione.

MOBILITÀ SOSTENIBILE TRA I DIPENDENTI

Il Gruppo FNM, secondo quanto previsto dalla normativa applicabile, nomina il Mobility Manager e provvede alla redazione di "Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro"(PSCL) per le sedi di Milano Cadorna e di Assago.

La redazione dei PSCL è volta alla riduzione del traffico veicolare privato e all'individuazione delle misure utili a orientare gli spostamenti casa-lavoro del personale aziendale verso forme di mobilità sostenibile alternative all'uso individuale del veicolo privato a motore. Per la loro redazione, il Mobility Manager ha previsto l'erogazione, per i dipendenti delle sedi interessati, di un questionario *ad hoc* per indagare non solo le modalità di spostamento, ma anche le necessità dei colleghi. Inoltre, le analisi hanno approfondito le condizioni strutturali dell'azienda e le caratteristiche della sede di riferimento, nonché effettuato un'analisi di accessibilità.

Il PSCL, comunicato ai dipendenti tramite la Intranet aziendale identifica una lista di azioni per la cui implementazione il Gruppo si impegna a:

- Ridurre la necessità degli spostamenti
- Ridurre necessità complementari (quegli spostamenti che sono "accessori" allo spostamento principale casa-lavoro, tipicamente: accompagnare i figli a scuola, passare al supermercato, andare in palestra dopo l'ufficio, ecc.)
- Aumentare la qualità del trasporto collettivo
- Aumentare l'appetibilità del trasporto collettivo
- Migliorare le infrastrutture per chi si sposta a piedi e/o in bici
- Rendere più appetibile l'uso della bicicletta
- Favorire l'uso condiviso dell'auto
- Ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti per lavoro

⁴³ FNM S.p.A., FERROVIENORD S.p.A., FNM Autoservizi S.p.A., NORD_ING S.r.l., E-Vai S.r.l., NordCom S.p.A. e Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A..

- Pianificare i posteggi e la tariffazione della sosta
- Aumentare l'efficienza energetica dei mezzi di trasporto

PRIVACY

I Consigli di Amministrazione delle società hanno delegato al Presidente o ad altro membro del CdA, il potere di curare gli adempimenti in materia di privacy di cui al Regolamento (UE) 2016/679 (GDPR) e al D. Lgs. n. 196/2003.

Il Gruppo FNM tutela la protezione dei dati personali, compresi i dati della propria forza lavoro, assicurando la compliance alla normativa privacy (GDPR, D. Lgs. 196 del 2003 e provvedimenti dei Garanti europei e del Garante nazionale). In particolare, i dati della forza lavoro sono trattati da personale autorizzato della Capogruppo FNM e con riferimento al trattamento tramite gli strumenti informatici, dalla società NordCom S.p.A. certificata **ISO 27001**, nominata Responsabile del trattamento ai sensi dell'art. 28 del GDPR. Nel 2023 FNM ha adottato un Regolamento Gestione dei dati personali (Privacy), la relativa Procedura Gestione dei dati personali Privacy in recepimento del Reg (UE) 2016/679 (GDPR), del D. Lgs. 196 del 2003 come modificato, e relativi provvedimenti dei Garanti Europei, documenti nei quali sono declinate le modalità attraverso le quali FNM adempie alle prescrizioni derivanti dalla normativa *privacy*, ivi compresa la gestione dei *Data Breach* e dei relativi impatti.

Inoltre, la Funzione Compliance di FNM fornisce consulenza in materia di privacy al Gruppo e alle sue controllate, inviando con cadenza trimestrale una newsletter Compliance che include aggiornamenti legislativi e sentenze rilevanti. La formazione *e-learning* sulla privacy è obbligatoria per tutti i dipendenti. Il *Privacy Officer* effettua un aggiornamento continuo attraverso corsi tematici, il sito del Garante della Privacy e iscrizioni a newsletter pertinenti. È stato istituito un canale specifico di segnalazione tramite il canale privacy@fnmgroup.it, come previsto dall'art. 13 del GDPR.

La maggior parte delle società del Gruppo hanno nominato un proprio *Data Protection Officer* (DPO) esterno, conferendo il relativo incarico ad un avvocato esperto in materia di privacy.

Tutte le azioni, anche in assenza di spese in conto capitale o costi operativi specificamente allocati, rientrano comunque nelle spese operative ricorrenti delle società del Gruppo.

19.1.3 Metriche e obiettivi

S1-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Il Gruppo, pur non avendo formalizzato specifici obiettivi collegati agli impatti e ai rischi in relazione alla propria forza lavoro, monitora l'efficacia delle proprie iniziative attraverso strumenti di analisi e reporting interni. L'attenzione è rivolta alla gestione e allo sviluppo del capitale umano, con iniziative mirate alla valorizzazione delle competenze, all'attrazione e alla *retention* del personale. A tal fine, vengono adottati strumenti di monitoraggio, tra cui indagini interne, per valutare l'andamento delle iniziative e identificare eventuali aree di miglioramento.

Tra le azioni individuate vi è l'adozione di una *policy* per la **Diversity, Equality & Inclusion**, ispirata e in linea con l'accordo europeo CER – ETF "*Women in Rail*". La stesura della *policy* sarà sviluppata con il coinvolgimento delle funzioni Strategia e Sviluppo, Risorse Umane e Welfare e CSR – Sostenibilità, garantendo un approccio integrato e multidisciplinare. Inoltre, sono coinvolte anche altre funzioni chiave del Gruppo, tra cui Internal Audit, Risk e Compliance, oltre a CSR – Sostenibilità, per assicurare una visione complessiva e coordinata.

S1-6 – Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa

Al 31 dicembre 2024, il numero totale dei dipendenti del Gruppo FNM è pari a 2.874, tutte impiegate in Italia. In termini di distribuzione di genere, la forza lavoro risulta composta da 619 donne e 2.255 uomini. Dal punto di vista contrattuale, la quasi totalità dei dipendenti (2.836) è assunta a tempo indeterminato, mentre i contratti a tempo determinato ammontano a 38. Non risultano lavoratori con contratti a orario variabile. Per quanto riguarda la modalità di impiego, la grande maggioranza dei dipendenti (2.675) lavora a tempo pieno, mentre 199 sono impiegati con contratto *part-time*. Questi numeri riflettono un processo di gestione equilibrata del personale del Gruppo, che tiene conto delle esigenze organizzative e delle dinamiche di mercato.

Le informazioni relative al costo del personale sono riportate nella Nota 39 del Bilancio Consolidato.

Nel 2024 il numero totale di dipendenti che hanno lasciato il Gruppo è pari a 159. Il tasso di avvicendamento per il 2024 è risultato pari a 6%, coerente con l'intento di mantenere un organico stabile e con una pianificazione delle risorse volta a garantire continuità operativa.

S1, S1-6, 50a Genere	2024
Donna	619
Uomo	2.255
Altro	0
Non comunicato	0
Totale	2.874

S1, S1-6, 50a Paese	2024
Italia	2.874

S1, S1-6, 50b, 50bi, 50bii, 50biii, 52 Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa - informazioni sui dipendenti per tipo di contratto e sesso	Donna	Uomo	Altro	Non comunicato	Totale
	2024	2024	2024	2024	2024
Numero totale di dipendenti	619	2.255	0	0	2.874
Numero di dipendenti a tempo indeterminato	608	2.228	0	0	2.836
Numero di dipendenti a tempo determinato	11	27	0	0	38
Numero di dipendenti a orario variabile	0	0	0	0	0
Numero di dipendenti a tempo pieno	508	2.167	0	0	2.675
Numero di dipendenti part-time	111	88	0	0	199

S1, S1-6, 51, 52 Caratteristiche dei dipendenti dell'impresa - informazioni sui dipendenti per tipo di contratto e regione	Italia	Paese 2	Totale
	2024	2024	2024
Numero totale di dipendenti	2.874	0	2.874
Numero di dipendenti a tempo indeterminato	2.836	0	2.836
Numero di dipendenti a tempo determinato	38	0	38
Numero di dipendenti a orario variabile	0	0	0
Numero di dipendenti a tempo pieno	2.675	0	2.675
Numero di dipendenti part-time	199	0	199

S1-8 - Copertura della contrattazione collettiva e dialogo sociale

In Italia il 100% dei dipendenti è coperto da contrattazione collettiva in virtù delle normative vigenti. I contratti collettivi applicati variano in base alla tipologia di business, assicurando una regolamentazione specifica e coerente con le caratteristiche e le esigenze di ciascun settore di attività.

S1, S1-8, RA70 Tasso di copertura	2024	
	Copertura della contrattazione collettiva	Dialogo sociale
	Lavoratori dipendenti – SEE (per i paesi con > 50 imp. che rappresentano > 10 % degli impiegati totali)	Rappresentanza sul luogo di lavoro (soltanto SEE) (per i paesi con > 50 imp. che rappresentano > 10 % degli impiegati totali)
0-19%		
20-39%		
40-59%		x
60-79%		
80-100%	x	

S1-9 – Metriche della diversità

Nel 2024, il Gruppo FNM ha registrato un totale di 2.874 dipendenti, suddivisi in diverse fasce d'età. I dipendenti con meno di 30 anni sono 231, rappresentando circa 8% del totale, evidenziando l'impegno del Gruppo nell'integrazione di giovani talenti per favorire il ricambio generazionale e rispondere alle sfide future. La fascia compresa tra i 30 e i 50 anni conta 1.390 dipendenti, pari al 48% del totale, riflettendo una forza lavoro consolidata e attivamente operativa. Infine, i dipendenti con oltre 50 anni sono 1.253, corrispondenti al 44%, sottolineando il valore dell'esperienza e della continuità aziendale, elementi fondamentali per garantire stabilità e competenza.

Il Gruppo FNM si impegna a garantire una rappresentanza diversificata nei ruoli di top management, promuovendo politiche che favoriscano l'equità e l'inclusione. Nel 2024, il numero totale di dirigenti è stato pari a 61, di cui 10 donne (16%) e 51 uomini (84%). Non risultano dirigenti appartenenti ad altri generi o non comunicati. Questi dati evidenziano il continuo lavoro del Gruppo FNM verso una maggiore parità di genere e diversità nei livelli decisionali più elevati, elemento chiave per creare un ambiente inclusivo e innovativo.

S1, S1-9 Numero di dipendenti	2024
Meno di 30 anni	231
Percentuale di dipendenti con meno di 30 anni	8 %
Tra i 30 e i 50 anni	1.390
Percentuale di dipendenti di età compresa tra 30 e 50 anni	48 %
Oltre i 50 anni	1.253
Percentuale di dipendenti con più di 50 anni	44 %

S1, S1-9 Numero di dipendenti a livello di top management (*)	2024
Donne	10
% del totale a livello di top management	16 %
Uomini	51
% del totale a livello di top management	84 %
Altro genere	0
% del totale a livello di top management	— %
Non comunicato	0
% del totale a livello di top management	— %
Totale	61

(*) La categoria include Direttori e Dirigenti.

S1-10 – Salari adeguati

Il Gruppo FNM assicura che tutti i propri dipendenti percepiscano una retribuzione adeguata, in linea con i riferimenti normativi indicati dai contratti collettivi nazionali e aziendali di secondo livello. Il sistema retributivo del Gruppo è progettato per garantire salari equi e competitivi, in grado di sostenere un tenore di vita dignitoso e sempre superiori ai minimi di legge o contrattuali vigenti.

S1-12 – Persone con disabilità

Nel 2024, nel Gruppo FNM sono presenti 83 persone con disabilità, pari al 3% della forza lavoro, includendo sia quelle rientranti nell'art. 1, sia le categorie protette ex art. 18 della Legge 68/99.

S1-14 – Metriche di salute e sicurezza

Nel 2024, il Gruppo FNM ha confermato il proprio impegno nella tutela della salute e sicurezza sul lavoro, ponendo particolare attenzione alla prevenzione degli infortuni e al benessere della forza lavoro. Complessivamente, sono stati registrati 78 infortuni tra i dipendenti e nessun infortunio tra i lavoratori non dipendenti, con un tasso di infortunio per la forza lavoro propria pari a 16,39. Per quanto riguarda gli eventi più gravi, non si segnalano decessi tra i dipendenti e non dipendenti dovuti a infortuni o malattie professionali. Tuttavia, si sono verificati due decessi e due infortuni tra i lavoratori della catena del valore. Infine, il numero totale di giorni persi a causa di infortuni, malattie professionali

e decessi è stato pari a 2.123 giorni per i dipendenti, evidenziando l'attenzione del Gruppo FNM alla gestione della sicurezza e alla riduzione dell'impatto degli incidenti sul lavoro.

S1, S1-14, 88	Dipendenti	Non dipendenti
	2024	2024
Percentuale di persone nella forza lavoro propria coperte dal sistema di gestione della salute e della sicurezza dell'impresa in base a prescrizioni giuridiche e/o norme od orientamenti riconosciuti	100 %	— %
Numero di decessi nella forza lavoro propria a seguito di lesioni e casi malattie registrabili connesse al lavoro	0	0
Numero di decessi nella forza lavoro propria a seguito di lesioni connesse al lavoro	0	0
Numero di decessi nella forza lavoro propria a seguito di casi di malattie registrabili connesse al lavoro	0	0
Numero di decessi a seguito di lesioni connesse al lavoro di lavoratori della catena del valore presso i siti dell'impresa	0	0
Numero di decessi a seguito di casi di malattie registrabili connesse al lavoro di lavoratori della catena del valore presso i siti dell'impresa	0	0
Numero di infortuni connesse al lavoro nella forza lavoro propria	78	0
Tasso di infortuni connesse al lavoro nella forza lavoro propria	16,39	0
Numero di casi di malattie registrabili connesse al lavoro nella forza lavoro propria	0	0
Numero di giorni persi a seguito di infortuni connesse al lavoro e decessi dovuti a infortuni connesse al lavoro, casi di malattie connesse al lavoro e decessi dovuti a casi di malattia connesse al lavoro	2.123	0

S1-16 – Metriche di retribuzione (divario retributivo e retribuzione totale)

Nel 2024, il rapporto di remunerazione totale è stato calcolato dividendo la retribuzione annua complessiva del dipendente con il salario più alto per la retribuzione mediana dei dipendenti del Gruppo. Per determinare quest'ultima, tutte le entità legali hanno fornito un *dataset* completo, includendo sia lo stipendio lordo che i compensi variabili. Il rapporto è risultato pari a 17. La metodologia di calcolo ha tenuto in considerazione l'imponibile previdenziale, ovvero il reddito su cui si basa il calcolo dei contributi previdenziali, di tutta la forza lavoro interna al 31.12.2024.

Il *Gender Pay Ratio*, indicatore che misura il rapporto tra la remunerazione media della popolazione femminile e quella maschile (inclusa la parte variabile), è calcolato per ciascuna categoria professionale e per la popolazione complessiva. Per garantire un confronto uniforme, la paga oraria è ottenuta dividendo le retribuzioni annuali di uomini e donne per l'orario medio annuo lavorato. Questo metodo assicura trasparenza e coerenza nell'analisi delle retribuzioni di genere. Nel 2024 il *Gender Pay Gap* del Gruppo risulta pari al 11,6%. Il dato è frutto di una media ponderata e si segnala che alcune società del Gruppo registrano una forte presenza maschile all'interno della categoria "operai" che ricopre ruoli e responsabilità più direttivi a cui corrisponde una retribuzione più elevata.

Il Gruppo riconosce che diversi fattori oggettivi possono influenzare il divario retributivo tra i sessi, tra cui il livello di ruolo ricoperto, l'anzianità di servizio, la fascia d'età e gli orari di lavoro, compresi turni e relative indennità. L'attenzione a tali aspetti consente al Gruppo FNM di monitorare e intervenire per promuovere una maggiore equità retributiva.

S1-17 – Incidenti, denunce e impatti gravi in materia di diritti umani

Nel corso del 2024 non si sono registrati:

- Episodi di discriminazione (comprese le molestie).
- Denunce presentate attraverso i canali predisposti affinché i lavoratori propri dell'impresa sollevino preoccupazioni.
- Reclami presentati ai punti di contatto nazionali per le imprese multinazionali dell'OCSE.

- Ammende, sanzioni o risarcimenti di danni risultanti da incidenti e denunce relative ai diritti umani.
- Gravi problemi di diritti umani o incidenti gravi in materia di diritti umani connessi alla forza lavoro dell'impresa.
- Casi di mancato rispetto dei Principi Guida delle Nazioni Unite e delle Linee Guida dell'OCSE da parte dell'impresa in relazione alla propria forza lavoro.
- Incidenti gravi in materia di diritti umani in cui l'impresa ha contribuito a porre rimedio.

19.2 ESRS S2 - Lavoratori nella catena del valore

19.2.1 Strategia

SBM-2 – Interessi e opinioni dei portatori d'interessi

L' informativa relativa agli interessi e opinione dei portatori d'interesse è descritta nella sezione ESRS 2 SBM-2 del presente Documento.

SBM-3 Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Nell'ambito del processo di Doppia Rilevanza, è stata svolta un'analisi approfondita della catena del valore, sia a monte che a valle, con l'obiettivo di identificare i settori e le aree operative maggiormente esposti a impatti, rischi e opportunità di natura ESG. Tale mappatura ha permesso di esaminare in modo sistematico l'intero ecosistema del Gruppo, includendo fornitori, partner e processi interni, al fine di valutare gli impatti, i rischi e le opportunità legati alla filiera e, in particolare, alle categorie di lavoratori maggiormente vulnerabili. Dall'analisi è emerso che i segmenti maggiormente coinvolti sono **Infrastrutture per la Mobilità** ed **Energia**, le quali implementano attività in appalto per opere di costruzione e manutenzione dell'infrastruttura stradale e ferroviaria e per l'installazione impiantistica.

In particolare, nel 2024, risultano attivi complessivamente 76 cantieri, con il coinvolgimento di 607 imprese affidatarie e subappaltatrici, operanti nel territorio italiano. Per maggiori dettagli relativi alla catena del valore del Gruppo FNM si rimanda al paragrafo SBM-1- Strategia, modello aziendale e catena del valore).

Per entrambi i segmenti, le tematiche relative alle condizioni di lavoro sicure, alla tutela dei diritti umani e alla gestione responsabile della catena di fornitura sono di particolare importanza alla luce del frequente utilizzo di personale esterno tramite appalto. A tal proposito, il Gruppo riconosce l'importanza di identificare e gestire in modo efficace gli impatti, i rischi e le opportunità connessi alla catena del valore, adottando un approccio strutturato per gestire le relazioni con i fornitori, caratterizzato da un'attenta attività di *due diligence*, dall'utilizzo di una piattaforma di *e-procurement* per garantire trasparenza e tracciabilità e dall'organizzazione di incontri periodici di coordinamento e cooperazione. Per il segmento **Energia**, che per ragioni intrinseche e di settorialità non utilizza la piattaforma di *e-procurement*, il risultato è egualmente ottenuto mediante processi di gara privati a cui sono invitati a partecipare i principali *player* del mercato delle energie rinnovabili.

Dall'analisi di rilevanza svolta non sono emersi impatti rilevanti, ma sono stati riscontrati rischi inerenti relativi alla sicurezza e ai diritti dei lavoratori appartenenti alla catena del valore. In particolare, da un lato, si evidenziano rischi inerenti legati a incidenti che potrebbero accadere durante le attività più operative, tipiche dei settori in questione, come la costruzione di impianti e l'esecuzione di lavori in cantiere e, dall'altro, la possibilità dell'insorgenza di problematiche relative alla tutela dei diritti fondamentali dei lavoratori nella catena di fornitura. Sebbene il segmento **Infrastrutture per la Mobilità** e quello dell'**Energia** siano per natura esposti ai rischi inerenti sopra menzionati, essi operano all'interno di un quadro normativo specifico, dovendo pertanto rispettare innanzitutto elevati standard di sicurezza e controlli costanti, in linea con la normativa italiana (*inter alia* D. Lgs. 81/08). Inoltre, a ulteriore beneficio di tutti, il Gruppo FNM implementa misure di prevenzione, monitoraggio e formazione per garantire ambienti di lavoro sicuri e conformi agli standard normativi, inoltre le procedure e i regolamenti interni fissano obiettivi e vincoli uguali o più stringenti di quanto previsto dalle norme come di seguito in dettaglio illustrato.

La quasi totalità dei fornitori del Gruppo FNM opera in Italia, rientrando così in un contesto normativo che garantisce elevati standard di sicurezza e tutela dei diritti dei lavoratori.

19.2.2 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

S2-1 – Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore

L'approccio del Gruppo FNM alla gestione responsabile della catena del valore non si basa su un'unica specifica politica, ma su un insieme di documenti interni che disciplinano in modo coerente e organico i rischi legati alla sicurezza, alla tutela del lavoro e alla sostenibilità lungo l'intera filiera.

I principi e le linee guida per una gestione responsabile della catena del valore sono inclusi nel Codice Etico e di Comportamento e nelle Linee Guida per Acquisti Sostenibili di FNM e adottati da tutte le società del Gruppo. Si riconosce pertanto l'importanza di mitigare i rischi inerenti connessi alle attività operative esprimendo l'impegno per il rispetto e la promozione dei diritti umani lungo la catena del valore. Inoltre, per alcune Società Committenti del Gruppo⁴⁴, i rapporti e gli obblighi con gli appaltatori sono regolati dal Codice Appalti e definiti in specifica documentazione interna, tra cui il Contratto e il Capitolato Generale d'Appalto, validati dalla Direzione Legale della Capogruppo. La normativa interna consente di gestire in modo solido e coerente i rischi legati alla sicurezza dei lavoratori e al rispetto delle condizioni contrattuali lungo l'intera catena del valore. In particolare, il Codice Etico e di Comportamento si applica ai lavoratori della catena del valore di tutte le società controllate e a tutti coloro che, stabilmente o temporaneamente, vi instaurano, a qualsiasi titolo, rapporti e relazioni di collaborazione od operano nell'interesse o per conto del Gruppo. L'amministratore Delegato è la funzione responsabile per la sua attuazione, assicurandone l'effettiva applicazione e diffusione. Al fine di mitigare il rischio inerente relativo alla mancata tutela dei diritti dei lavoratori nella catena di fornitura, il Codice Etico stabilisce che i rapporti commerciali debbano essere intrattenuti esclusivamente con fornitori che offrano le massime garanzie in termini di correttezza ed eticità (per ulteriori informazioni sulla gestione dei rapporti con i fornitori si rimanda alla sezione G1-2 Gestione dei rapporti con i fornitori). Il Gruppo si impegna a non intrattenere rapporti con soggetti dediti allo sfruttamento minorile o organizzazioni criminali. Inoltre, Il Gruppo aderisce al *Global Compact* e ne rispetta i Dieci Principi, relativi a diritti umani, standard lavorativi, tutela dell'ambiente e lotta alla corruzione. I destinatari del Codice sono tenuti a operare nel rispetto della normativa vigente e delle procedure interne. Il Codice sottolinea, inoltre, l'impegno del Gruppo FNM a garantire un ambiente di lavoro libero da ogni forma di discriminazione o abuso, instaurando rapporti di lavoro basati su correttezza, uguaglianza, non discriminazione, attenzione e rispetto della dignità della persona.

Il Capitolato Generale d'Appalto per i contratti di lavoro stabilisce le modalità di esecuzione degli appalti gestiti dal segmento **Infrastrutture per la Mobilità** includendo prescrizioni dettagliate per la gestione dei rischi inerenti legati alla sicurezza, alla tutela dell'ambiente e del lavoro. Per l'assunzione della manodopera necessaria all'esecuzione dei contratti d'appalto, gli appaltatori sono tenuti a garantire ai propri lavoratori dipendenti e, nel caso di cooperative, ai soci il trattamento economico e normativo previsto dai contratti collettivi nazionali e territoriali in vigore per il settore e per la zona di riferimento, nonché dalle leggi e dai regolamenti sulla tutela, sicurezza, salute, assicurazione, contribuzione e assistenza. Tali obblighi rimangono validi anche qualora l'appaltatore non sia aderente alle associazioni stipulanti o receda da esse. In caso di subappalto autorizzato, l'appaltatore è tenuto a garantire il rispetto delle stesse condizioni economiche e normative definite dai contratti collettivi nazionali e territoriali ed è responsabile con i subappaltatori e i sub-contraenti per il rispetto, da parte di questi ultimi, delle norme e dei diritti previsti per i lavoratori impiegati nelle prestazioni oggetto del subappalto. L'appaltatore si impegna ad inserire nei contratti con i propri sub-appaltatori e a far sì che questi ultimi inseriscano nei loro sub-contratti, specifiche clausole attraverso le quali i sub-appaltatori e i sub-contraenti dichiarano di aver preso visione e conoscere a titolo indicativo il Modello 231, il Codice Etico e di Comportamento e la Politica Anticorruzione del Gruppo FNM, disponibili sui siti web delle società del Gruppo e di obbligarsi al rispetto delle norme ivi contenute, anche ove gli stessi non siano allegati ai relativi contratti di sub-appalto e sub-contratti.

Per gli affidamenti dei contratti di concessione e di appalto di lavori e servizi diversi da quelli aventi natura intellettuale, con particolare riguardo a quelli relativi a contratti ad alta intensità di manodopera, come ad esempio il Contratto di Pulizie, è previsto l'inserimento di specifiche clausole sociali volte a promuovere la stabilità occupazionale del personale impiegato, prevedendo l'applicazione dei contratti collettivi nazionali e territoriali di settore al fine di contrastare le modalità di lavoro irregolari.

⁴⁴ FERROVIENORD S.p.A. e Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A..

Per il segmento **Energia** i principi e le linee guida per una gestione responsabile della catena del valore sono inclusi nel Codice Etico (inclusivo dei relativi allegati e protocolli) e nella Procedura Fornitori di Viridis Energia S.p.A. recepiti da tutte le società del Gruppo Viridis. Anche in questo caso si riconosce l'importanza di mitigare i rischi inerenti connessi alle attività operative esprimendo l'impegno per il rispetto e la promozione dei diritti umani lungo la catena del valore. I rapporti e gli obblighi con gli appaltatori sono definiti in *template* di contratti validati dalla Direzione Legale di Viridis Energia S.p.A., aggiornati con ciclicità periodica in ossequio alle evoluzioni normative e alle *best practice*. I contratti stabiliscono le modalità di esecuzione degli appalti gestiti dal segmento **Energia** includendo prescrizioni dettagliate per la gestione dei rischi legati alla sicurezza, alla tutela dell'ambiente e del lavoro.

Infine, la tutela della salute e della sicurezza sul lavoro di chi opera nei cantieri rappresenta un tema prioritario per il segmento **Infrastruttura per la Mobilità** e quello dell'**Energia**, inclusi i lavoratori impiegati da fornitori e subappaltatori lungo la catena del valore. A tale scopo, sono adottate specifiche procedure operative per garantire il rispetto degli standard di sicurezza. La pianificazione delle attività avviene considerando le aree oggetto di intervento, i flussi di traffico previsti e le condizioni meteorologiche attese, contribuendo a una gestione più efficace della sicurezza. Inoltre, il monitoraggio del rispetto delle normative in materia di sicurezza sul lavoro è integrato nei processi di gestione degli appalti, attraverso verifiche periodiche sui cantieri e audit sulle aziende appaltatrici, con l'obiettivo di ridurre il rischio di infortuni e garantire condizioni di lavoro sicure per tutti gli operatori coinvolti.

S2-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori nella catena del valore di esprimere preoccupazioni

Il Gruppo FNM adotta procedure aziendali e informative specifiche per assicurare che i lavoratori siano informati sui loro diritti e sulle modalità di utilizzo dei canali di comunicazione disponibili. In particolare, è implementato un canale di segnalazione accessibile a tutti i soggetti contrattualmente legati al Gruppo FNM, inclusi dipendenti, fornitori e soggetti collegati. Questo canale consente di segnalare presunte violazioni del Codice Etico e di Comportamento, dei diritti umani e delle normative in materia di sicurezza e salute (per ulteriori informazioni si faccia riferimento alla Procedura *Whistleblowing* di Gruppo nella sezione S1-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni). Il Codice prevede la tutela di chi utilizza i canali di segnalazione da eventuali ritorsioni, episodi di *mobbing*, demansionamenti, licenziamenti o altre azioni lesive dei diritti personali e professionali. Tutte le procedure e le istruzioni di lavoro sono disponibili a tutti i lavoratori sulla intranet aziendale. Le procedure delle singole società facenti parte del Gruppo sono invece allegate ai documenti contrattuali.

Inoltre, per il settore **Autostrade** sono previste una serie di procedure e istruzioni di lavoro come la *Stop Work! Authority* (per ulteriori informazioni fare riferimento alla sezione S1-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni). Ulteriore strumento messo a disposizione dei lavoratori propri e di quelli della catena del valore è l'applicativo utilizzato per la segnalazione delle non conformità e *near miss*, consultabile nel portale intranet aziendale. Le segnalazioni possono essere effettuate attraverso un referente interno.

S2-4 – Interventi su impatti rilevanti per i lavoratori nella catena del valore e approcci per la gestione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti per i lavoratori nella catena del valore, nonché efficacia di tali azioni

A fronte dei rischi inerenti identificati lungo la catena del valore connessi agli incidenti legati alla costruzione degli impianti e ai cantieri, il Gruppo FNM adotta un approccio rigoroso e sistematico per garantire la sicurezza e la tutela dei lavoratori, con particolare attenzione alle attività di appalto e subappalto. A tal proposito si rimanda al paragrafo S2-1 – Politiche connesse ai lavoratori nella catena del valore, nel quale si specifica che l'approccio del Gruppo FNM alla gestione responsabile della catena del valore si basa su un insieme di documenti interni che disciplinano in modo coerente e organico i rischi legati alla sicurezza, alla tutela del lavoro e alla sostenibilità lungo l'intera filiera e che al fine di mitigare il rischio potenziale legato alla mancata tutela dei diritti dei lavoratori nella catena di fornitura, i rapporti commerciali debbano essere intrattenuti esclusivamente con fornitori che garantiscano i più alti standard di correttezza ed eticità.

In questo contesto, il segmento **Infrastrutture per la mobilità** si è dotato della certificazione ISO 45001 che, prevede procedure interne per attuare, mantenere e migliorare continuamente i processi dedicati alla gestione degli incidenti e delle non conformità. Tali procedure includono attività di

identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi, *reporting* degli eventi, investigazione delle cause e definizione di azioni correttive e preventive. Inoltre, viene garantito il coinvolgimento delle parti interessate e la comunicazione delle informazioni rilevanti, al fine di monitorare l'efficacia delle misure adottate e assicurare un ambiente di lavoro più sicuro.

Il segmento **Energia**, adotta procedure interne per la gestione della sicurezza dei lavoratori nella catena del valore, finalizzate alla prevenzione, mitigazione e gestione degli impatti negativi. In caso di incidenti, vengono attivate indagini interne per analizzare le cause, valutare eventuali criticità e definire azioni correttive. Le informazioni vengono condivise con gli organi di vigilanza interni e le parti interessate attraverso un flusso comunicativo chiaro e continuo.

Sono previsti aggiornamenti delle procedure aziendali per rafforzare la gestione della sicurezza, in particolare per definire con maggiore chiarezza gli obblighi correlati alle attività operative. Le società monitorano l'efficacia delle misure adottate attraverso il coinvolgimento delle funzioni competenti e la revisione periodica delle prassi interne, garantendo un miglioramento continuo del sistema di gestione della sicurezza.

Le azioni implementate che consolidano un processo strutturato e ricorrente nel tempo in modo ciclico, si articolano in quattro macro-aree:

SALUTE E SICUREZZA

Per il segmento **Infrastrutture per la Mobilità**, in relazione alla natura degli appalti e alle condizioni ambientali in cui si svolgono i lavori, si prevede l'applicazione di norme specifiche, procedure di sicurezza e tutte le disposizioni impartite dalle società del Gruppo FNM, che operano in regime di Codice Appalti. Prima dell'avvio di ogni attività, la società Committente fornisce un Piano di Sicurezza e Coordinamento (PSC), integrato dal fascicolo dell'opera, mentre gli appaltatori sono tenuti a presentare un Piano Operativo di Sicurezza (POS) complementare, che include eventuali proposte autonome per l'organizzazione del cantiere e l'esecuzione dei lavori. La società Committente si riserva, durante l'intero svolgimento dei lavori, il diritto di effettuare, attraverso il Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione (CSE), tutti i controlli ritenuti necessari per garantire il rigoroso rispetto delle prescrizioni da parte dell'Appaltatore. In caso di non conformità, sono richieste azioni correttive con tempistiche definite, monitorando costantemente l'efficacia degli interventi. Per garantire il rispetto degli standard di sicurezza e qualità, sono inoltre condotte verifiche periodiche sugli appaltatori attraverso audit specifici che, includono la valutazione della loro organizzazione aziendale e dei loro Piani di Qualità, con particolare attenzione agli indicatori di sicurezza e qualità delle lavorazioni. Il monitoraggio continuo garantisce l'efficacia delle misure adottate e consente di identificare tempestivamente eventuali criticità. Il sistema di gestione della salute e sicurezza degli appaltatori è soggetto a verifiche annuali. Gli appaltatori sono inoltre soggetti a un sistema di revisione annuale, che include obiettivi di miglioramento continuo e analisi dei dati relativi a incidenti e infortuni. Al termine di ciascun audit, sono definiti obiettivi mirati al miglioramento continuo per affrontare eventuali criticità rilevate. In linea con quanto stabilito dalla normativa applicabile, elevati standard di trasparenza e responsabilità sono applicati nella gestione di infortuni, più o meno gravi che, coinvolgono gli appaltatori, per mezzo di sistemi di monitoraggio e strumenti di comunicazione efficaci.

Il settore **Autostrade** fissa obiettivi di miglioramento annuali in termini di sicurezza passiva delle sedi societarie e di formazione, definendoli in un documento che viene approvato negli incontri periodici con i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS) e successivamente trasmesso ai lavoratori della catena del valore interessati per la loro realizzazione. Nel corso dell'anno, il raggiungimento di tali obiettivi è oggetto di un monitoraggio continuo, con l'attuazione di eventuali interventi correttivi in caso di scostamenti rispetto agli standard previsti.

Per il segmento **Energia**, pur non operando in regime di Codice di Appalti, i contratti prevedono in senso ampio la stretta aderenza alle previsioni del D. Lgs. 81/2008. In particolare, è previsto che il Committente nomini un professionista incaricato di redigere e sottoscrivere il progetto dell'impianto quale Responsabile dei Lavori per la Fase di Progettazione. A questi fanno capo, durante la fase di progettazione, tutti gli obblighi e le responsabilità previsti, a carico del Committente, dalle leggi applicabili in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro. Il Committente affida al Direttore dei Lavori il ruolo di Responsabile dei Lavori per la Fase di Esecuzione. I soggetti incaricati delle funzioni e delle responsabilità attinenti alla sicurezza e la salute dei lavoratori ricevono da parte del Committente una delega esplicita per iscritto in conformità alle disposizioni del D. Lgs. 81/2008.

L'appaltatore è tenuto all'esecuzione delle opere e delle attività previste nel PSC. A tal fine l'appaltatore prima dell'inizio dei lavori effettua un'attenta valutazione dei rischi in materia di sicurezza e salute nei

luoghi di lavoro e redige, sottoscrive e invia il Piano di Sicurezza e Coordinamento (POS) al Committente, al Direttore dei Lavori e ai Coordinatori per la Sicurezza. Il Committente, per il tramite dei Responsabili dei Lavori, può verificare in ogni momento il rispetto delle condizioni di sicurezza e di sanità definite nel suddetto POS.

Ai sensi di quanto previsto dal D. Lgs. 81/2008 e sulla base delle informazioni fornitegli dall'appaltatore, il Committente ha il compito di incaricare un professionista per la redazione del PSC entro l'inizio dei lavori. È previsto inoltre che l'appaltatore, si impegni: (i) a segnalare al Responsabile dei Lavori per la Fase di Esecuzione l'insorgere di rischi derivanti da interferenze, ulteriori rispetto a quelli oggetto del PSC, che dovrà essere, in tal caso, opportunamente aggiornato; (ii) a collaborare, prontamente ed attivamente, con il Responsabile dei Lavori per la Fase di Esecuzione nella procedura aggiornamento del PSC e a fornire tutte le informazioni che gli saranno di volta in volta richieste; (iii) a collaborare con il committente affinché il modello di DUVRI sia correttamente predisposto entro la data di inizio dei lavori; (iv) ad applicare e rispettare il D. Lgs. 81/2008 ed ogni altra disposizione per la tutela degli addetti impiegati nel cantiere, ivi incluse tutte le misure antinfortunistiche necessarie a tutelarne l'incolumità e l'integrità fisica, previste dalla legge applicabile, dall'esperienza e dalla migliore tecnica; (v) adoperare ogni cautela al fine di garantire l'incolumità dei dipendenti, degli ausiliari e dei terzi, nonché al fine di impedire qualsiasi danno a cose appartenenti a terzi.

FORMAZIONE

Il Gruppo FNM riconosce che la corretta implementazione delle misure per la mitigazione dei rischi inerenti, a cui sono esposti i lavoratori della catena del valore, richiede non solo strumenti e procedure adeguate, ma anche la consapevolezza delle criticità da parte degli stessi lavoratori. Questo cambiamento, sebbene supportato da un continuo processo di formazione, necessita di tempi adeguati per radicarsi in modo efficace. Al fine di favorire questa evoluzione, sono programmati ed erogati con regolarità corsi di formazione rivolti a tutti i lavoratori della catena del valore. Questi percorsi hanno l'obiettivo di rafforzare la consapevolezza sui temi della sicurezza e accompagnare il graduale cambiamento di mentalità richiesto per una gestione responsabile dei rischi.

Tutte le azioni, anche in assenza di spese in conto capitale o costi operativi specificamente allocati, rientrano comunque nelle spese operative ricorrenti delle società del Gruppo.

19.2.3 Metriche e obiettivi

S2-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti negativi rilevanti, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Ad oggi Il Gruppo non ha formalizzato obiettivi specifici correlati alla salute e sicurezza dei lavoratori lungo la catena del valore. Tuttavia il rispetto dei diritti umani dei lavoratori nella catena del valore si inserisce all'interno del monitoraggio di obiettivi più ampi legati alla valutazione ESG dei fornitori e al loro coinvolgimento nell'ecosistema aziendale. Come previsto da Piano Strategico 2024-2029, il Gruppo si propone di implementare strumenti di monitoraggio e processi di selezione dei fornitori che includono *scoring ESG* e criteri premianti. Per maggiori dettagli su questi aspetti, si rimanda alla sezione G1-Condotte delle imprese.

19.3 ESRS S3 - Comunità interessate

19.3.1 Strategia

SBM-2 – Interessi e opinioni dei portatori d'interessi

L' informativa relativa agli interessi e all'opinione dei portatori d'interesse è descritta nella sezione ESRS 2 SBM-2 del presente Documento.

SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Il Gruppo FNM ha condotto l'analisi di Doppia Rilevanza per individuare, valutare e gestire gli IRO legati alle comunità coinvolte dalle proprie attività, con un'attenzione particolare a quelle situate lungo le principali infrastrutture ferroviarie e autostradali, nonché nelle aree urbane e periurbane. Per un approfondimento sul modello adottato per l'individuazione degli IRO e l'analisi della loro rilevanza in relazione alle attività aziendali, si rimanda alla sezione generale ESRS 2 IRO-1.

Dall'analisi è stato identificato un **impatto** rilevante positivo nei confronti delle comunità e, in particolare, è emerso come significativo il contributo del Gruppo FNM allo sviluppo sociale e relazionale del territorio e delle comunità locali tramite la promozione di specifici eventi e l'ascolto delle aspettative degli *stakeholder*, la partecipazione a gruppi e tavoli di lavoro promossi da associazioni di categoria, terzo settore e amministrazioni sui temi di trasporto e sostenibilità a livello nazionale e internazionale. Il Gruppo ha anche identificato un potenziale impatto negativo relativo all'inquinamento acustico nei confronti delle comunità interessate, gestito attraverso le misure poste in essere per la mitigazione del rischio inerente strettamente correlato.

Parallelamente, sono emersi due **rischi** inerenti sopra la soglia di rilevanza. Il primo è legato alla mancata implementazione di progetti di sviluppo del territorio. A questo proposito, il Gruppo FNM promuove iniziative concrete in ambito sociale, ambientale, culturale ed educativo, collaborando con governi e associazioni per sviluppare politiche che favoriscano coesione sociale, inclusione e sostenibilità. Un ulteriore potenziale rischio inerente è legato alla questione dell'inquinamento acustico generato dalle infrastrutture ferroviarie e autostradali. Il Gruppo, consapevole dell'importanza di tutelare le comunità locali da fenomeni di inquinamento acustico, attua misure di mitigazione e soluzioni tecnologiche volte a ridurre l'inquinamento acustico e sonoro delle proprie attività, anche grazie all'attivazione di un costante dialogo con gli *stakeholder*.

19.3.2 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

S3-1 - Politiche relative alle comunità interessate

Il Gruppo FNM svolge un ruolo fondamentale nella mobilità e nella connessione territoriale, mettendo al centro le comunità locali grazie a una rete fisica che unisce territori, città e persone. Attraverso servizi di trasporto ferroviario e su gomma, la gestione di infrastrutture autostradali e soluzioni integrate di mobilità sostenibile, il Gruppo contribuisce allo sviluppo economico, alla coesione sociale e al miglioramento della qualità della vita nelle aree servite.

Sebbene il Gruppo FNM riconosca l'importanza di un'unica politica strutturata per gestire in modo sistematico le relazioni e gli impatti con le comunità interessate, attualmente non dispone di una normativa interna dedicata esclusivamente a questo ambito.

Tuttavia, attraverso la *Politica per la Sostenibilità del Gruppo FNM*, il Gruppo si impegna a promuovere la crescita delle persone sia all'interno che all'esterno dell'organizzazione, sviluppando programmi ispirati ai principi di inclusività e diversità, nel rispetto dei diritti umani e con la consapevolezza del proprio ruolo nella gestione degli impatti ambientali e sociali legati al settore della mobilità. Questo impegno si traduce in iniziative sociali, ambientali, culturali ed educative, programmi di sviluppo per il territorio nonché nella collaborazione con governi e associazioni per l'adozione di politiche che contribuiscano a una società sana, inclusiva e resiliente. La responsabilità per l'attuazione e approvazione della Politica è affidata al CdA, coadiuvato dal Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica e dalla Funzione CSR-Sostenibilità. Tale Politica è disponibile per i dipendenti del Gruppo sulla intranet aziendale e accessibile su richiesta per gli *stakeholder* esterni.

Inoltre, il *Contratto di Programma* stipulato con Regione Lombardia prevede investimenti mirati a migliorare le infrastrutture ferroviarie, con l'obiettivo di apportare benefici concreti per le comunità locali. Gli interventi includono la riqualificazione delle stazioni, l'eliminazione dei passaggi a livello per aumentare la sicurezza stradale e la creazione di *hub* intermodali per favorire una mobilità sostenibile. Il *Contratto di Programma* prevede che le comunità locali siano coinvolte attivamente nei processi decisionali attraverso consultazioni preliminari con amministrazioni comunali, enti territoriali e associazioni.

In aggiunta, nel documento "*Mission Valori Politiche*", il segmento **Mobilità e Servizi** affronta gli impatti sulle comunità attraverso lo sviluppo di iniziative di trasporto intermodale e partnership con i principali poli attrattori del territorio, valorizzando il ruolo del trasporto pubblico locale nel favorire una mobilità sostenibile e inclusiva.

Il settore **Autostrade**, consapevole del rischio che l'inquinamento acustico collegato al transito veicolare potrebbe comportare verso i bersagli più sensibili, si impegna ad implementare progressivamente opere di mitigazione acustica, anche con l'utilizzo di tecnologie a basso impatto ambientale. Il suo impegno che è espresso all'interno della *Politica Ambientale del Sistema di Gestione Ambientale (SGA)*, consiste nell'attuare piani di monitoraggio dell'inquinamento acustico, volti ad individuare i bersagli sensibili e realizzare interventi di mitigazione, valutandone l'efficacia nel tempo.

Il Gruppo FNM ritiene che le politiche attuate e precedentemente descritte siano allineate con le norme internazionali e le linee guida delle Nazioni Unite sui diritti umani, Dichiarazione dell'OIL sui principi e diritti fondamentali nel lavoro e Linee guida dell'OCSE per le imprese multinazionali.

S3-2 – Processi di coinvolgimento delle comunità interessate in merito agli impatti

Le comunità locali rappresentano un attore chiave nello sviluppo sostenibile del territorio, poiché il loro coinvolgimento attivo consente di valorizzare le risorse, rispondere in modo efficace alle esigenze specifiche e promuovere una crescita equilibrata e inclusiva. Il Gruppo FNM si impegna costantemente a promuovere un rapporto costruttivo con le comunità interessate, coinvolgendole attivamente nello sviluppo degli interventi e progetti sul territorio. Nell'ambito del progetto **PiantalaLì** (per maggiori dettagli, si rimanda al paragrafo S3-4 – Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni), il Gruppo ha avviato un dialogo strutturato con le comunità interessate, collaborando con gli enti di governo locale, come comuni e consorzi di pubblica utilità, e garantendo il coinvolgimento dei principali *stakeholder* territoriali in tutte le fasi di sviluppo degli interventi. Per assicurare un coordinamento efficace e una gestione integrata delle iniziative, FNM ha istituito una funzione specifica dedicata alla supervisione del progetto, in particolare attraverso il ruolo del Coordinatore del Progetto FILI, che si occupa di garantire la coerenza strategica e operativa delle attività sul territorio.

Allo stesso modo, il settore **Infrastruttura Ferroviaria**, nello svolgimento delle proprie attività, promuove un dialogo aperto e inclusivo con le comunità locali attraverso consultazioni pubbliche, tavoli tecnici e Conferenze dei Servizi. A titolo di esempio e in particolare nel progetto H2iseO, la Conferenza dei Servizi ha previsto il coinvolgimento attivo e il dialogo con numerosi soggetti, tra cui l'Agenzia regionale per la protezione ambientale (ARPA) Dipartimento di Brescia e l'Agenzia di Tutela della Salute della Montagna che hanno inviato il proprio parere dando positivo riscontro alla conclusione del procedimento. Inoltre, il Gruppo coinvolge attivamente i cittadini durante tutte le fasi dei progetti – dalla pianificazione alla realizzazione fino al monitoraggio post-implementazione – garantendo aggiornamenti continui e incontri dedicati per raccogliere feedback e integrare le esigenze della comunità nei processi decisionali. Per assicurare l'efficacia dei processi di *engagement*, la responsabilità operativa è affidata a soggetti con elevate competenze di coordinamento, incaricati di valutare l'impatto delle iniziative e riferire ai vertici aziendali. L'efficacia del coinvolgimento è monitorata attraverso indicatori di performance, audit, sondaggi finalizzati alla valutazione di risultati concreti, con strumenti istituzionali chiari e trasparenti.

Inoltre, è prestata particolare attenzione alle comunità vulnerabili, come anziani e persone con mobilità ridotta, adottando misure specifiche per garantire accessibilità e inclusione. Sono organizzati incontri pubblici aperti a tutti, e implementate collaborazioni con enti del Terzo Settore e associazioni di categoria per facilitare il dialogo e comprendere meglio le loro necessità. Sono promossi programmi di sensibilizzazione per formare il personale e la comunità sull'importanza dell'inclusione e del rispetto dei diritti delle persone vulnerabili. Il settore **Infrastruttura Ferroviaria** monitora costantemente l'efficacia delle proprie azioni attraverso audit periodici, valutando l'accessibilità delle infrastrutture e la qualità dei servizi offerti. Il monitoraggio avviene tramite sondaggi e feedback raccolti nel corso delle consultazioni pubbliche. Per garantire un supporto adeguato sono offerti programmi di formazione specifici per il personale, assicurando che tutti i dipendenti siano preparati a rispondere alle esigenze delle persone più fragili.

Il settore **Autostrade**, opera nel rispetto della Convenzione di Concessione e della normativa di riferimento. In caso di progetti che comportino impatti significativi sulle comunità locali, è promossa la collaborazione attiva con gli enti territoriali per individuare e adottare le opportune misure di mitigazione.

S3-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono alle comunità interessate di esprimere preoccupazioni

Per monitorare il potenziale impatto dell'inquinamento acustico, il Gruppo ha implementato canali dedicati per raccogliere e gestire le segnalazioni delle comunità locali. In linea con i propri processi di ascolto e coinvolgimento, il Gruppo si impegna a valutare eventuali criticità segnalate, favorendo un dialogo trasparente e continuo con gli *stakeholder*.

Le segnalazioni possono essere effettuate in forma anonima, attraverso portali online e moduli di segnalazione sul sito ufficiale; tramite rappresentanti legittimi, come associazioni locali, comitati cittadini o enti terzi riconosciuti, amministrazioni locali, ONG e associazioni di categoria, che collaborano per garantire supporto alle comunità. Sono state adottate specifiche politiche anti-ritorsione, assicurando che tutte le segnalazioni siano trattate in modo riservato e che i segnalanti siano protetti da eventuali conseguenze negative, in linea con la normativa applicabile e, in particolare, il Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati per la gestione e la protezione delle informazioni personali (GDPR). Per garantire l'efficacia di tali meccanismi, sono condotti audit periodici da parte delle funzioni Compliance delle società volti a monitorare il funzionamento dei sistemi di segnalazione e a garantire che le preoccupazioni siano affrontate tempestivamente. Inoltre, sono incluse clausole contrattuali nei rapporti commerciali per garantire che i fornitori rispettino gli standard di sostenibilità e offrano canali di ascolto adeguati.

Allo stesso modo, il segmento **Mobilità e Servizi**⁴⁵ mette a disposizione un canale dedicato per esprimere le preoccupazioni delle comunità interessate e segnalare eventuali criticità e garantisce misure di protezione con riguardo al trattamento dei dati personali. È previsto un processo strutturato che parte dall'identificazione e dalla valutazione di eventuali segnalazioni. Questo avviene attivando le funzioni aziendali competenti, generalmente a seguito di una segnalazione ricevuta attraverso i canali ufficiali della società. Dopo una valutazione della fattibilità di un intervento correttivo, si procede con l'attuazione delle misure necessarie per mitigare o risolvere il problema. Gli strumenti attraverso i quali le comunità possono esprimere le proprie preoccupazioni sono l'Ufficio Relazioni con il Pubblico, contattabile via telefono o e-mail, il modulo ufficiale di segnalazione/reclamo accessibile dal sito internet aziendale e i social media. La presenza di questi canali è chiaramente segnalata nella *Home Page* del sito web e menzionata nella Carta della Mobilità. Tutte le segnalazioni ricevute sono gestite e monitorate attraverso il sistema gestionale Archiflow, garantendo un tracciamento efficace delle richieste e delle relative risposte. Nel rispetto della normativa sulla protezione dei dati, la privacy di tutti coloro che effettuano una segnalazione è tutelata con un'apposita informativa sul trattamento dei dati personali.

Infine, il settore **Infrastruttura Ferroviaria** si impegna a promuovere un rapporto costruttivo con le comunità locali, garantendo loro accesso alle informazioni e coinvolgendole attivamente nello sviluppo delle infrastrutture e dei servizi ferroviari. A tal fine, la comunicazione interna ed esterna è coordinata con enti di controllo e comunità locali. Inoltre, sono stati implementati diversi canali di comunicazione per garantire che le comunità locali possano facilmente accedere a informazioni relative agli impatti delle proprie attività: questi strumenti sono progettati per essere accessibili, trasparenti e inclusivi e comprendono piattaforme digitali, tra cui il sito web ufficiale, e-mail dedicate e canali social, sportelli fisici presso stazioni ferroviarie e uffici regionali, facilmente accessibili, incontri pubblici e consultazioni locali, per favorire il dialogo diretto con le comunità. In particolare, nelle aree più impattate, il materiale informativo è tradotto nelle lingue principali parlate nelle aree di intervento, per garantire una comunicazione inclusiva anche a persone con diverse origini linguistiche o con bisogni specifici, come anziani e persone con disabilità. Sono stati adottati processi di consultazione preventiva per progettare e ottimizzare questi canali, raccogliendo il *feedback* delle comunità attraverso incontri con rappresentanti locali, associazioni civiche e gruppi vulnerabili. Il monitoraggio continuo di tali *feedback* consente di migliorare costantemente i meccanismi di comunicazione e affrontare eventuali criticità.

S3-4 – Interventi su impatti rilevanti sulle comunità interessate e approcci per gestire i rischi rilevanti e conseguire opportunità rilevanti per le comunità interessate, nonché efficacia di tali azioni

Il Gruppo FNM contribuisce allo sviluppo sociale e relazionale del territorio e delle comunità locali attraverso la promozione di eventi specifici con l'obiettivo di mitigare il rischio inerente di mancata implementazione di progetti di sviluppo e quello relativo all'inquinamento acustico generato dalle

⁴⁵ In particolare si fa riferimento alla società Azienda Trasporti Verona S.p.A..

infrastrutture ferroviarie e autostradali, le cui azioni previste per la mitigazione del rischio di inquinamento acustico sono illustrate nel paragrafo dedicato al tema "Rumore e vibrazioni".

L'impegno del Gruppo relativo alla mitigazione del rischio di mancata implementazione di progetti di sviluppo, si concretizza anche nel progetto FILI, un intervento di rigenerazione urbana ed extraurbana che riveste un ruolo chiave non solo nella tutela della biodiversità e degli ecosistemi, ma anche nel miglioramento della qualità della vita delle comunità coinvolte (per ulteriori dettagli fare riferimento al paragrafo E4-4 - Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi). In linea con quanto previsto dal Contratto di Programma con Regione Lombardia, il Gruppo FNM ha realizzato e programmato interventi volti al potenziamento delle infrastrutture, alla sostenibilità ambientale e all'inclusione sociale, tematica approfondita al paragrafo "Iniziative per la cultura e il territorio" nel quale sono riportate dettagliatamente le iniziative di riferimento. Queste azioni riguardano le attività operative e la catena del valore, con particolare attenzione all'elettrificazione e all'uso di materiali sostenibili e coinvolgono le aree strategiche della Lombardia, in sinergia con *stakeholder* chiave quali comunità locali e istituzioni.

Le iniziative di seguito dettagliate fanno riferimento a piani di azione che consolidano nel tempo un processo strutturato e ciclico.

Prima dell'avvio di qualsiasi progetto, il settore **Infrastruttura Ferroviaria** conduce studi di impatto ambientale e sociale per valutare le potenziali conseguenze su territori, popolazione e biodiversità. Le comunità e le istituzioni locali sono coinvolte attraverso consultazioni pubbliche e tavoli di confronto, al fine di garantire trasparenza e raccogliere suggerimenti utili a minimizzare i potenziali impatti negativi. Inoltre, l'acquisizione dei terreni necessari ai progetti avviene tramite procedure trasparenti, con un dialogo costante con i proprietari e le comunità interessate per limitare conflitti e disagi. Per quanto riguarda le fasi di realizzazione delle opere infrastrutturali, sono adottate misure specifiche per la mitigazione degli impatti ambientali che a loro volta si ripercuotono sul benessere delle comunità circostanti, ad esempio l'installazione di barriere antirumore, sistemi di contenimento delle vibrazioni, monitoraggio delle emissioni, programmi di riforestazione e gestione dei lavori prestando attenzione agli orari e predisponendo una chiara segnalazione delle deviazioni stradali e pedonali. Inoltre, per migliorare le condizioni locali e aumentare la sicurezza della circolazione, sono stati sviluppati progetti per l'eliminazione dei passaggi a livello, la costruzione di sottopassi e ponti per ridurre il rischio di incidenti e agevolare la mobilità nelle aree circostanti.

Il settore **Infrastruttura Ferroviaria** include anche la gestione e lo sviluppo immobiliare delle aree adiacenti al Terminal di logistica di Sacconago. Tali aree sono funzionali al progetto di gestione dei collegamenti intermodali del settore cargo svolte da Malpensa Intermodale S.r.l. e alla valorizzazione del territorio attraverso interventi di riqualificazione urbana, spazi verdi con percorsi pedonali, aree relax, attrezzature per il fitness e un teatro naturale per eventi comunitari.

RUMORE E VIBRAZIONI

La gestione del rumore e delle vibrazioni è un tema rilevante per il Gruppo FNM, in particolare per il segmento **Infrastrutture per la Mobilità** in quanto rappresenta un potenziale fattore di incidenza sulla qualità della vita delle comunità locali e delle aree circostanti.

Il settore **Autostrade** è tenuto a redigere la mappatura acustica degli assi stradali, includendo informazioni su dimensioni, flussi di traffico e assetto territoriale. Oltre ai programmi di contenimento già attuati, viene rendicontato periodicamente il piano di riduzione dell'inquinamento acustico e dei relativi effetti. Per mitigare le emissioni sonore derivanti dalle infrastrutture, vengono adottate diverse misure che scaturiscono dalla preliminare analisi dell'impatto acustico nelle aree limitrofe, tra cui interventi diretti sulle sorgenti di rumore e soluzioni lungo le vie di propagazione, come l'installazione di barriere fonoassorbenti naturali o artificiali, o, se necessario, interventi diretti sui ricettori. Un esempio significativo è la nuova tratta autostradale A52, dotata della "Galleria Fonica", progettata per proteggere gli edifici dal rumore derivante da traffico veicolare. Inoltre, per progetti ad alto impatto sonoro, come ad esempio il progetto di riqualificazione della SP 46 Rho-Monza, viene adottato durante tutte le fasi realizzative, ante operam, corso d'opera e post operam, un monitoraggio del rumore e della qualità dell'aria attraverso un Piano di Monitoraggio Ambientale dedicato. Il settore **Autostrade**, nell'ambito del Piano Finanziario 2025-2028, prevede un investimento complessivo di 263 milioni di Euro per il miglioramento degli standard di qualità settoriale, di cui 1,5 milioni di Euro (CapEx) investiti nel 2024. Inoltre, prevede un investimento complessivo di 75 milioni di Euro su progetti di riduzione dell'impatto ambientale, di cui 0,9 milioni di Euro (CapEx) investiti nell'anno corrente.

Anche il settore **Infrastruttura Ferroviaria** adotta strategie specifiche per ridurre l'inquinamento acustico. In conformità con il D. Lgs. 194/05, ha predisposto piani di azione per la gestione del rumore

lungo gli assi ferroviari. Le soluzioni adottate riguardano l'ottimizzazione del materiale rotabile, l'implementazione di impianti lubrificanti per le rotaie e il potenziamento delle infrastrutture con tecnologie a migliori prestazioni acustiche. Inoltre, sono installate barriere fonoassorbenti lungo i binari e rivestimenti per ridurre l'impatto acustico nelle aree più sensibili.

Nel segmento della **Mobilità e Servizi**, il rumore e le vibrazioni sono gestiti attraverso un sistema integrato di monitoraggio e riduzione dei rischi che, comprende campagne di misurazione e il continuo rinnovo della flotta con autobus di nuova generazione. In particolare, la progressiva dismissione dei veicoli EURO 3 e l'introduzione di autobus a trazione elettrica garantiscono standard di silenziosità maggiori, contribuendo a ridurre l'inquinamento acustico nelle aree interessate. Sono, inoltre, in vigore raccomandazioni per il personale conducente al fine di limitare la sosta con motore acceso.

PROGETTO PIANTALALÌ

Piantalalì si colloca nel più ampio contesto di FILI (per ulteriori informazioni fare riferimento al paragrafo E4-4 - **Obiettivi relativi alla biodiversità e agli ecosistemi**), il progetto contribuisce allo sviluppo sociale e relazionale del territorio attraverso la creazione di spazi verdi fruibili dalle comunità locali, mitigando il rischio di mancato sviluppo di progetti territoriali.

Nel corso del 2024 sono state svolte attività di progettazione, realizzazione e manutenzione delle aree di intervento già esistenti, coinvolgendo complessivamente una superficie di 270.540 metri quadrati con la messa a dimora di 11.161 piante. Il progetto ha previsto lo sviluppo di studi di fattibilità per i comuni di Castano Primo, Garbagnate e Seveso, seguiti dalla realizzazione delle progettazioni di fattibilità tecnica ed economica e successivamente delle progettazioni esecutive nei comuni di Saronno, Caronno e Meda. La fase di realizzazione ha portato al completamento degli interventi nei comuni di Castellanza, Novate Milanese, Rescaldina, Gerenzano e Busto Arsizio. A Castellanza sono stati messi a dimora oltre 700 arbusti e alberi su un'area di circa 15.000 metri quadrati, suddivisa in due zone, mentre a Rescaldina il progetto ha assunto anche una valenza educativa, affiancando due delle tre aree di cantiere a scuole e istituti comprensivi su una superficie complessiva di 11.000 metri quadrati. Qui, per la prima volta, alcuni interventi hanno avuto il duplice obiettivo di migliorare il valore ecosistemico e offrire spunti per attività didattiche ed educative, coinvolgendo sette classi di bambini. A Novate Milanese, Piantalalì ha permesso la riqualificazione di due aree verdi, per un totale di 19.000 metri quadrati, con la messa a dimora di circa 1.400 piante. A Gerenzano gli interventi hanno interessato cinque aree, con un'estensione complessiva di oltre 63.000 metri quadrati, in cui sono stati messi a dimora circa 2.400 alberi e arbusti e realizzato un laghetto per favorire lo sviluppo e il ritorno di diverse specie faunistiche. Le azioni realizzate nel 2024 hanno comportato costi operativi specifici pari a 0,4 milioni di Euro (OpEx).

Il progetto proseguirà nel 2025 con nuovi e importanti cantieri, accompagnati da una strategia di comunicazione dedicata, finalizzata a valorizzare gli importanti risultati già raggiunti, in particolare in termini di biodiversità.

INIZIATIVE PER LA CULTURA E IL TERRITORIO

Le seguenti attività rafforzano la relazione con il territorio e la comunità locale, rispondendo alle aspettative degli *stakeholder*, contribuendo così allo sviluppo sociale e relazionale, mitigando il rischio di mancato sviluppo di progetti territoriali. Nel 2024, il segmento Mobilità e Servizi ha continuato a sostenere il mondo della cultura e del territorio attraverso la promozione di realtà locali e la collaborazione con istituzioni culturali come il Teatro Nuovo, la Fondazione Salieri e il Teatro Modus. Tra le iniziative più significative spicca la partecipazione alla fiera "Job&Orienta", dove è stato promosso il concetto di responsabilità alla guida e illustrate le opportunità di lavoro nel trasporto pubblico, anche grazie al supporto di un simulatore di guida all'avanguardia. Sempre nell'ambito della sicurezza stradale, è stato rinnovato l'impegno a fianco dell'associazione "Verona Strada Sicura", che opera su tutto il territorio provinciale sensibilizzando cittadini e giovani sull'importanza della sicurezza alla guida. È stato, inoltre, rinnovato il supporto al Festival della Dottrina Sociale della Chiesa, un evento nazionale che valorizza la collaborazione tra imprenditori, amministratori, lavoratori, artisti ed esponenti della Chiesa con l'obiettivo di promuovere uno sviluppo sostenibile e solidale. In particolare, Azienda Trasporti Verona S.p.A. è stato partner della mobilità per il Tocati – Festival Internazionale dei Giochi in Strada, garantendo la visibilità dell'evento attraverso i propri canali di comunicazione e distribuendo materiali informativi nelle biglietterie aziendali. Degno di nota è anche il sostegno a "La Grande Sfida", un'iniziativa di inclusione che coinvolge migliaia di persone con disabilità, insieme a realtà associative, sportive, culturali e scolastiche, favorendo l'integrazione e la partecipazione attiva della comunità.

Anche il tema della parità di genere è stato affrontato con il supporto al "TEDx Verona Women", evento dedicato alla lotta agli stereotipi, all'indipendenza finanziaria e all'imprenditorialità femminile. Oltre alla comunicazione tradizionale, è stato creato un biglietto urbano speciale con la locandina dell'evento, sottolineando ulteriormente la propria vicinanza alle tematiche di inclusione ed *empowerment*. Inoltre, nel corso dell'anno, è stato rinnovato il supporto al "Believe Film Festival", il primo concorso cinematografico italiano dedicato a giovani *under 24*, contribuendo alla valorizzazione dei nuovi talenti.

Oltre al settore culturale e sociale, il segmento **Mobilità e Servizi** ha portato avanti la propria azione di marketing territoriale attraverso la stipula di convenzioni con numerose realtà locali, con particolare attenzione al turismo e alla mobilità sostenibile. Le collaborazioni con Trenitalia, DB-ÖBB e Navigarda hanno reso possibile l'acquisto di soluzioni di viaggio integrate e agevolate, mentre le partnership con Gardaland, Parco Sigurtà e Parco Natura Viva hanno incentivato l'uso del trasporto pubblico attraverso sconti e biglietti combinati. Queste iniziative hanno contribuito a una maggiore diffusione della mobilità sostenibile, riducendo il traffico e migliorando la qualità della vita nelle comunità locali del Lago di Garda. Attraverso la collaborazione con *Planetary Health Festival* e la Settimana Europea della Mobilità Sostenibile, promossa dal Comune di Verona e dalla FIAB, è stata promossa una partecipazione attiva alle iniziative di sensibilizzazione sul cambiamento climatico e ambientale. Oltre al supporto economico, sono stati veicolati messaggi di sensibilizzazione sulla sostenibilità ambientale, sociale ed economica del trasporto pubblico. Infine, nel 2024 sono stati avviati i lavori per la creazione di un canale di dialogo stabile con l'Associazione Consumatori, con l'obiettivo di rafforzare il confronto e la trasparenza nei servizi offerti.

GALLERIA NATURALE

Il completamento dello scavo della galleria naturale tra il Terminal 2 di Malpensa e la linea ferroviaria del Sempione rappresenta un passo chiave verso il potenziamento dell'accessibilità ferroviaria all'aeroporto. Questo nuovo collegamento, lungo 4,6 km verso Gallarate e 1,1 km verso Casorate Sempione, ridurrà i tempi di percorrenza tra il T2 e Gallarate a soli 7 minuti, offrendo un'alternativa sostenibile al traffico stradale. Il progetto, sviluppato in un contesto di confronto con le amministrazioni locali e gli *stakeholder*, contribuisce allo sviluppo sociale e relazionale del territorio, rispondendo alle esigenze di mobilità sostenibile e mitigando il rischio di mancato sviluppo di progetti territoriali, oltre a ridurre l'inquinamento acustico grazie alla diminuzione del traffico stradale. L'infrastruttura avrà un impatto positivo sulle comunità locali, migliorando la mobilità e riducendo la congestione. Il progetto è parte del "Global Project" europeo per il potenziamento della rete ferroviaria.

19.3.3 Metriche e obiettivi

S3-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Ad oggi, il Gruppo non ha definito obiettivi specifici sugli impatti generati sulle comunità interessate. Tuttavia, il rispetto e il dialogo con il territorio rientrano in un più ampio approccio di gestione responsabile, volto a favorire uno sviluppo sostenibile e inclusivo.

Per questo, il Gruppo monitora le interazioni con le comunità locali attraverso strumenti come il Contratto dei Servizi e incontri con enti territoriali, associazioni e altri *stakeholder* di riferimento, al fine di individuare eventuali impatti e valutare azioni di miglioramento. Sebbene non sia attualmente in uso un sistema per la misurazione dei progressi in questo ambito, il Gruppo continua a esplorare metodologie e indicatori utili a rafforzare il proprio approccio nel tempo.

19.4 ESRS S4 - Consumatori e utilizzatori finali

19.4.1 Strategia

SBM-2 – Interessi e opinioni dei portatori d'interessi

L' informativa relativa agli interessi e opinione dei portatori d'interesse è descritta nella sezione ESRS 2 SBM-2 del presente Documento.

SBM-3 – Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

Il Gruppo FNM attraverso le proprie attività operative coinvolge diverse categorie di consumatori e utilizzatori finali. In particolare:

- Passeggeri del trasporto su gomma che possono usufruire di soluzioni di mobilità sicure, accessibili ed efficienti, con un'attenzione costante al miglioramento della qualità del servizio.
- Utenti dei servizi di mobilità condivisa che beneficiano di alternative sostenibili al trasporto privato, contribuendo alla riduzione del traffico urbano e all'adozione di soluzioni a basse emissioni.
- Comunità locali servite dalle infrastrutture di mobilità che includono cittadini e attività economiche in prossimità delle reti di trasporto ferroviario e stradale, per i quali vengono adottate misure volte a migliorare l'integrazione territoriale e la sostenibilità ambientale.

La sicurezza e la qualità del servizio offerto agli utenti rappresentano elementi centrali per il Gruppo FNM, che opera per garantire un'esperienza affidabile ed efficiente nel settore della mobilità.

L'analisi di Doppia Rilevanza ha evidenziato diversi **impatti** positivi derivanti dalle attività del Gruppo, con benefici significativi per gli utenti e per il sistema di mobilità nel suo complesso. Tra questi, la contribuzione all'implementazione di un accesso inclusivo alle strutture e ai servizi di mobilità, con particolare attenzione alle categorie vulnerabili e alle persone con disabilità. Questo avviene attraverso specifici sistemi di gestione per la qualità e la realizzazione di opere infrastrutturali finalizzate alla riduzione delle barriere architettoniche, nonché tramite canali di comunicazione e piattaforme digitalizzate e inclusive.

L'impegno del Gruppo si traduce anche in un aumento della sicurezza del servizio offerto, grazie al rinnovo dei mezzi, all'investimento in ricerca e sviluppo e all'implementazione di appositi presidi di vigilanza. A ciò si affianca una gestione adeguata della sicurezza nel servizio di trasporto pubblico locale, contribuendo a migliorare la tutela degli utenti.

Inoltre, le iniziative adottate dal Gruppo FNM nei settori del trasporto pubblico, dell'infrastruttura ferroviaria e autostradale e della mobilità sostenibile favoriscono un cambiamento nelle abitudini di viaggio, offrendo soluzioni intermodali efficienti e accessibili. Grazie a interventi in sicurezza, digitalizzazione e sostenibilità, il Gruppo promuove soluzioni integrate di mobilità, tra cui il trasporto pubblico ferroviario e su gomma, il car sharing e la rete autostradale. Il rinnovo della flotta con mezzi a basse emissioni, il potenziamento delle infrastrutture accessibili e lo sviluppo di servizi digitali per la pianificazione dei viaggi migliorano l'esperienza degli utenti, rendendo gli spostamenti più semplici, sostenibili e inclusivi.

Parallelamente agli impatti positivi, è stato individuato un **impatto** negativo legato alla sicurezza degli utenti, per i possibili infortuni e incidenti durante la circolazione sui mezzi di trasporto, anche per un'eventuale mancata manutenzione degli impianti e dei cantieri.

Allo stesso modo, l'analisi di Doppia Rilevanza ha messo in luce alcuni **rischi** inerenti connessi ai consumatori e agli utilizzatori finali che, possono influenzare le attività del Gruppo sia dal punto di vista operativo sia gestionale. Sul fronte dei rischi, il Gruppo potrebbe essere esposto a criticità legate alla percezione negativa della propria immagine da parte degli *stakeholder*; la possibilità di eventuali problematiche relative alla qualità del servizio e della sicurezza delle infrastrutture del Gruppo; il rischio inerente di salute e sicurezza per gli utilizzatori.

Dall'analisi emerge l'**opportunità** rilevante per il Gruppo relativa agli investimenti in sicurezza, regolarizzazione e digitalizzazione delle reti e delle flotte, che contribuiscono a migliorare l'affidabilità, l'efficienza e la qualità del servizio offerto agli utenti.

19.4.2 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

S4-1 – Politiche connesse ai consumatori e agli utilizzatori finali

Sebbene il Gruppo riconosca la rilevanza di un approccio strutturato alla gestione delle relazioni con i consumatori e gli utilizzatori finali, attualmente non dispone di una politica formalizzata a livello di Gruppo specificamente dedicata ai consumatori ed utilizzatori finali vista l'eterogeneità dei modelli di business ed i destinatari dei servizi delle società che lo compongono.

Il Gruppo è consapevole dell'importanza di una governance chiara su questi aspetti e intende strutturarsi progressivamente per definire un quadro di riferimento organico, con l'obiettivo di formalizzare delle linee guida specifiche per i diversi settori di business.

Diverse iniziative e misure vengono adottate per rispondere alle esigenze degli utenti, con l'obiettivo di garantire standard elevati di sicurezza, efficienza e soddisfazione del servizio. Il settore **Autostrade** ed il servizio di **Trasporto Pubblico Locale** sono certificati ISO 9001, lo standard internazionale per il Sistema di Gestione della Qualità. Questa certificazione attesta l'impegno della società nel garantire processi efficienti, il miglioramento continuo delle prestazioni e la soddisfazione degli utenti attraverso un sistema strutturato di monitoraggio e controllo della qualità dei servizi offerti.

Inoltre a supporto della ISO 9001 il Trasporto Pubblico Locale è anche certificato ISO 39001, ovvero, il Sistema di Gestione della Sicurezza del Traffico Stradale (*RTS - Road Traffic Safety Management System*) il cui obiettivo è quello di aiutare a ridurre il numero di incidenti stradali, migliorando la sicurezza del traffico attraverso una gestione strutturata e basata su dati concreti.

S4-2 - Processi di coinvolgimento dei consumatori e degli utilizzatori finali in merito agli impatti

Il Gruppo FNM adotta un approccio orientato al coinvolgimento e all'ascolto dei propri utenti e consumatori finali, ponendo attenzione alle esigenze dei soggetti più vulnerabili, attraverso strumenti di monitoraggio e iniziative di dialogo dedicate, che consente di gestire in modo efficace gli impatti rilevanti relativi alla salute e sicurezza dei consumatori.

Nel segmento della **Mobilità e Servizi**, il Gruppo FNM raccoglie il punto di vista dei consumatori e degli utilizzatori finali attraverso apposite procedure di dialogo con il cliente. Uno degli strumenti adottati è l'indagine annuale di *Customer Satisfaction* che, nell'ultima edizione ha raccolto 1.499 interviste, con un indice di giudizio complessivo pari a 7,36 in aumento rispetto al 7,24 dell'anno precedente. La gestione del coinvolgimento degli utenti è affidata alla Direzione Generale, al settore Movimento e al settore Comunicazione che, coordinano le attività di dialogo e interazione con i consumatori. Il personale coinvolto è specificamente formato per garantire un confronto efficace con gli *stakeholder*, assicurando un'interlocazione chiara e tempestiva nella gestione delle segnalazioni e delle richieste. In presenza di una segnalazione che comporta una possibile responsabilità aziendale, l'ufficio competente effettua le opportune verifiche e, se necessario, attua le relative azioni correttive. Nel corso del 2024, ad esempio, a seguito di segnalazioni ricevute sia dagli istituti sia dalle singole famiglie, sono state apportate modifiche agli orari delle corse dedicate agli studenti per rispondere in modo più efficace alle esigenze di trasporto emerse⁴⁶.

Nel settore **Autostrade** il monitoraggio della soddisfazione degli utenti è effettuato tramite un istituto di ricerca specializzato, attraverso un'indagine di *Customer Satisfaction* per valutare la qualità dei servizi offerti. L'indagine, condotta su un campione di almeno 1.000 intervistati con metodologia CATI (*Computer Assisted Telephone Interviewing*) e CAWI (*Computer Assisted Web Interviewing*), non si limita a raccogliere i giudizi dei clienti, ma analizza anche gli aspetti e le aree del servizio che influenzano maggiormente il livello di soddisfazione generale. I risultati della rilevazione sono utilizzati per la definizione degli obiettivi, contribuendo a un processo di miglioramento basato su dati concreti e sull'esperienza degli utenti. La gestione del coinvolgimento degli utenti è affidata all'Alta Direzione la quale è incaricata di coordinare le attività di dialogo e interazione con gli utenti così come indicato nella Carta dei Servizi.

Le società appartenenti al settore **Infrastruttura Ferroviaria** si impegnano costantemente a migliorare la sicurezza, la struttura e l'ambiente circostante delle stazioni, trasformandole in veri e propri "luoghi da vivere" per i clienti. La Direzione Generale è responsabile del coordinamento delle attività di dialogo e interazione con gli utenti, garantendo una gestione efficace del loro coinvolgimento. Il monitoraggio dei reclami rappresenta una fonte preziosa di informazioni sulle esigenze e preferenze del pubblico: le segnalazioni, ricevute tramite corrispondenza o l'applicazione "FERROVIENORD ti ascolta", sono analizzate e integrate con altre fonti di dati per definire piani di intervento volti alla risoluzione delle criticità e al miglioramento continuo dei servizi.

Nell'attività di **Car sharing**, il dialogo con gli utenti è costantemente mantenuto attraverso piattaforme digitali e strumenti di *customer care* tra i quali supporto telefonico diretto, e-mail e canali social, facilitando l'accesso alle informazioni e raccogliendo feedback per il miglioramento continuo del servizio. La gestione del coinvolgimento degli utenti è affidata alla Direzione Generale, che supervisiona

⁴⁶ Tale contributo è relativo ad Azienda Trasporti Verona S.p.A..

e coordina le iniziative di ascolto e interazione con i consumatori per garantire un servizio sempre più efficiente e in linea con le loro esigenze. Dai risultati della *survey* è emerso che l'84% degli utenti si dichiara soddisfatto del servizio, mentre la restante parte degli intervistati dichiara di aver riscontrato problemi con il funzionamento del servizio e con il processo di registrazione. Per rispondere a queste esigenze, la società ha aggiornato il *form* d'iscrizione per renderlo più intuitivo e ha completamente rinnovato il sito web. E' stata ridotta la durata minima del noleggio in risposta alla richiesta di una maggiore flessibilità, ritenendo eccessiva la soglia minima di tre ore. Per rispondere a questa richiesta, nei comuni in cui è sempre disponibile almeno un'auto (circa 50), il limite minimo è stato ridotto a un'ora, rendendo il servizio più accessibile e adattabile alle diverse esigenze degli utenti.

Queste iniziative sono strettamente connesse all'impatto positivo generato dal Gruppo, relativo al cambiamento nelle abitudini di viaggio del cliente che, è incentivato a scegliere modalità di spostamento più coerenti con le proprie esigenze, migliorando l'efficienza dei propri tragitti e ottimizzando l'impiego del tempo durante il viaggio.

S4-3 – Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai consumatori e agli utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni

Il Gruppo FNM si impegna a gestire e risolvere eventuali criticità che possono emergere nell'erogazione dei propri servizi attraverso procedure dedicate all'analisi, alla raccolta delle segnalazioni e all'attuazione di misure correttive. In riferimento ai canali che consentono ai consumatori e utilizzatori finali di esprimere preoccupazioni, le società del Gruppo adottano specifici strumenti per garantire un'interazione efficace con gli utenti e rispondere prontamente alle loro esigenze. A tal fine, il Gruppo si assicura che i consumatori e gli utilizzatori finali siano informati sull'esistenza dei canali di segnalazione e assistenza, incentivandone l'utilizzo attraverso comunicazioni mirate nei propri punti di contatto, nei siti web aziendali e nelle app dedicate (per ulteriori approfondimenti sul Sistema di *Whistleblowing* fare riferimento alla sezione S1-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni).

Al fine di gestire il potenziale impatto negativo relativo all'accadimento di infortuni e incidenti degli utenti durante la circolazione sui mezzi di trasporto, anche per un'eventuale mancata manutenzione degli impianti e dei cantieri, il Gruppo implementa una serie di attività tra cui la manutenzione regolare degli impianti e delle infrastrutture, il monitoraggio continuo delle condizioni operative ed interventi tempestivi su segnalazione.

Il segmento **Infrastrutture per la mobilità** adotta misure mirate a garantire sicurezza e assistenza agli utenti. In particolare, il settore **Autostrade** dispone della Carta dei Servizi, aggiornata annualmente in conformità alle disposizioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, fornisce informazioni su cantieri, progetti e interventi per il miglioramento della rete. A supporto di un'informazione tempestiva e trasparente, sul sito web aziendale è disponibile una mappa interattiva con aggiornamenti in tempo reale su traffico, restrizioni e lavori. A supporto della viabilità, operano Polizia Stradale, Ausiliari della Viabilità e organizzazioni di Soccorso Meccanico, con una convenzione attiva con la Croce Rossa Italiana per la gestione di emergenze dovute a eventi meteorologici critici. In riferimento ai canali di comunicazione, vengono adottate diverse modalità per garantire un dialogo costante con gli utilizzatori finali, offrendo canali dedicati per la gestione di segnalazioni, reclami e richieste di informazioni sui servizi erogati. Gli utenti possono inoltrare segnalazioni tramite *form online*, indirizzi e-mail dedicati e sezioni specifiche dei siti istituzionali. Nel 2024, attraverso questi canali, sono stati gestiti 172 reclami e 477 richieste di informazioni, mentre altre 370 segnalazioni/reclami sono state elaborate garantendo una risposta risolutiva per ciascuna richiesta.

Parallelamente, il settore **Infrastruttura Ferroviaria** mette a disposizione punti di contatto diretti, ad esempio le colonnine "*Help-Point*" installate nelle stazioni ferroviarie, che permettono di comunicare immediatamente con un operatore per ricevere assistenza.

Il monitoraggio della qualità del servizio rappresenta un elemento centrale, con un controllo costante sulle tempistiche e sulle modalità di gestione delle segnalazioni, sia per il miglioramento delle prestazioni interne che per la rendicontazione agli enti regolatori.

Per rafforzare il processo di ascolto e miglioramento continuo, gli utenti possono inviare comunicazioni anche tramite i servizi di *customer care* dedicati, come "FERROVIENORD ti ascolta", specificamente sviluppato per raccogliere feedback e ottimizzare la gestione dei servizi. L'adozione di questi strumenti consente di intercettare le esigenze della clientela e di implementare azioni correttive mirate, con l'obiettivo di migliorare l'esperienza degli utenti e garantire standard di servizio sempre più elevati.

L'attività di **Trasporto Pubblico Locale** gestisce le segnalazioni e i reclami attraverso sistemi dedicati, garantendo risposte tempestive agli utenti. In caso di responsabilità aziendale dovuta a inefficienze del servizio, sono previste specifiche forme di rimborso. Qualora le segnalazioni riguardino comportamenti inappropriati del personale di guida, vengono avviate indagini interne per verificare le responsabilità e adottare eventuali provvedimenti.

Gli utenti possono inviare reclami e richieste attraverso diversi canali, tra cui l'Ufficio Relazioni con il Pubblico, contattabile via telefono o e-mail, il modulo ufficiale disponibile sui siti aziendali e i profili social. Sebbene questi ultimi siano oggetto di campagne pubblicitarie, la loro funzione primaria rimane quella di interazione con il cliente.

Per garantire un costante miglioramento del servizio, vengono condotte campagne di *customer satisfaction*, che includono interviste a bordo autobus o presso le fermate. A partire dal 2024, è stata inoltre introdotta un'app dedicata che consente agli utenti di esprimere giudizi sulla qualità del servizio e formulare domande specifiche.

Tutte le segnalazioni sono gestite attraverso sistemi di gestione, che consentono un tracciamento puntuale delle richieste e un tempestivo riscontro agli utenti. Nel 2024, l'Ufficio Relazioni con il Pubblico ha ricevuto 4.557 reclami, evidenziando il costante dialogo con gli utenti e l'attenzione alla gestione delle loro segnalazioni.

Nel servizio di **Car sharing** sono garantiti elevati standard di servizio attraverso l'area organizzativa "*Customer Service*", responsabile del supporto ai clienti B2C e B2B e del monitoraggio delle performance del servizio. In caso di anomalie che possano influire sull'esperienza degli utenti, il team *Customer Service* interviene tempestivamente coinvolgendo l'area ICT per la risoluzione dei problemi tecnici. Una volta ripristinata la normale operatività, i clienti interessati vengono contattati tramite e-mail o chiamata telefonica per informarli sulla risoluzione e, se opportuno, offrire un omaggio a titolo di compensazione.

Per garantire un contatto diretto e immediato con gli utenti, nel 2024 è proseguito lo sviluppo della piattaforma di car sharing e dell'app mobile, con miglioramenti al centralino evoluto "EVA", dotato di intelligenza artificiale. L'ottimizzazione del sistema ha migliorato l'esperienza degli utenti, riducendo anomalie tecniche e aumentando l'efficienza del servizio, inclusa la gestione notturna. L'adozione di questa tecnologia ha portato a un aumento delle interazioni automatizzate dal 25% nel 2023 al 90% nel 2024, determinando un miglioramento significativo in termini di efficienza operativa e ottimizzazione dei costi nel reparto *Operations*.

Per il 2025, sono previsti ulteriori aggiornamenti al centralino EVA, con l'integrazione di nuove API (Application Programming Interface) e funzionalità avanzate per il *customer service*. Inoltre, ad aprile verrà rilasciata la nuova piattaforma gestionale del servizio di car sharing, progettata per potenziare le attività operative e logistiche, offrendo allo stesso tempo un'interfaccia rinnovata e più intuitiva per l'app mobile.

La società utilizza anche una piattaforma di *ticketing* per raccogliere, organizzare, monitorare e risolvere le anomalie tecniche, mentre per le questioni amministrative il team *Customer Service* si avvale di un software CRM, che consente di tracciare le segnalazioni e mantenere lo storico delle interazioni con gli utenti.

S4-4 - Interventi su impatti rilevanti per i consumatori e gli utilizzatori finali e approcci per la mitigazione dei rischi rilevanti e il conseguimento di opportunità rilevanti in relazione ai consumatori e agli utilizzatori finali, nonché efficacia di tali azioni

Il Gruppo FNM, al fine di rispondere in modo efficace alle esigenze dei consumatori e degli utilizzatori finali, adotta una serie di piani d'azione e destina risorse specifiche per la gestione degli impatti e dei rischi legati ai propri servizi. Le iniziative messe in atto mirano a garantire standard elevati di qualità, sicurezza e accessibilità, promuovendo al contempo il miglioramento continuo dell'esperienza degli utenti.

Il settore **Autostrade** investe risorse finanziarie, umane e tecnologiche per garantire la sicurezza stradale, promuovere la sostenibilità ambientale e migliorare l'esperienza degli utenti. Per la sicurezza, adotta sistemi avanzati di monitoraggio e segnalazione in tempo reale per rilevare situazioni di rischio, come condizioni meteo avverse o traffico intenso. A ciò si affiancano interventi di manutenzione programmata del manto stradale e l'installazione di barriere di sicurezza di ultima generazione, mentre le campagne di sensibilizzazione sono promosse per incentivare una guida responsabile.

L'implementazione di questi strumenti consente di mantenere elevati standard di sicurezza sulle tratte gestite, prevenendo situazioni che potrebbero compromettere l'integrità delle infrastrutture e la fluidità della circolazione. L'adozione di tecnologie avanzate e il monitoraggio costante delle infrastrutture rappresentano un'opportunità per investire in sicurezza e digitalizzazione, garantendo reti più efficienti e resilienti. Il monitoraggio costante e gli interventi programmati contribuiscono a preservare le condizioni strutturali delle opere, evitando deterioramenti imprevisti che potrebbero influire sulla continuità operativa e sulla qualità del servizio.

L'attenzione all'esperienza degli utenti si traduce nella continua evoluzione dei servizi, con l'implementazione di piattaforme digitali che facilitano l'assistenza in tempo reale, la segnalazione di eventuali problematiche, la pianificazione del viaggio e la gestione efficiente dei pedaggi.

Sul piano tecnologico, l'adozione di sistemi avanzati di gestione del traffico (ITS - *Intelligent Transport Systems*), insieme ai sensori e alle telecamere di monitoraggio delle condizioni stradali, consentono di ottimizzare la gestione della rete e di intervenire tempestivamente in caso di criticità. L'integrazione di tecnologie intelligenti rappresenta un'opportunità chiave per la digitalizzazione e per migliorare la qualità del servizio.

Oltre alle iniziative già attuate, il segmento ha programmato una serie di interventi mirati a potenziare ulteriormente la sicurezza e la qualità dei servizi. Tra le azioni previste vi è lo sviluppo di sistemi di gestione del traffico più avanzati e l'ampliamento della rete di stazioni di rifornimento per veicoli elettrici, con l'obiettivo di incentivare la mobilità sostenibile. Queste azioni si inseriscono nell'ampliamento dell'offerta multimodale, migliorando l'accessibilità ai trasporti e favorendo la transizione verso una mobilità più sostenibile.

Il monitoraggio costante delle iniziative consente di valutare l'efficacia delle azioni messe in atto. L'installazione di sensori lungo la rete autostradale permette di raccogliere dati su traffico, incidenti e condizioni ambientali, mentre i sistemi digitali integrati assicurano un controllo costante delle prestazioni. L'analisi dei dati consente di ottimizzare le operazioni e sviluppare strategie di mobilità più efficienti, contribuendo a un sistema di trasporto più sicuro e performante.

Per supportare queste attività nel 2024, il settore **Autostrade** ha sostenuto costi operativi di 42 milioni di Euro (OpEx) relativi alla manutenzione delle infrastrutture. Inoltre, nel Piano Finanziario 2025-2028, è previsto un investimento pari a 50 milioni di Euro in progetti di monitoraggio in tempo reale del traffico e dello stato della rete, al fine di intervenire tempestivamente e prevenire incidenti rilevanti o situazioni straordinarie. Gli investimenti riguardano l'implementazione di *smart roads*, il monitoraggio SCADA e la digitalizzazione delle rilevazioni, in conformità ai parametri stabiliti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Nel corso dell'esercizio del 2024 sono stati investiti 0,5 milioni di Euro (CapEx).

Il settore **Infrastruttura Ferroviaria** per mitigare il rischio inerente collegato alla sicurezza e alla salute dell'utenza adotta misure specifiche per assicurare l'affidabilità e la qualità dei materiali utilizzati nelle proprie attività. A tal fine, viene applicata la Procedura P 7.2-02, che disciplina i controlli sui materiali approvvigionati, garantendo il rispetto degli standard previsti. Inoltre, l'inaugurazione del nuovo presidio della Polizia Ferroviaria nella stazione di Milano Cadorna ha contribuito a migliorare il controllo e la sorveglianza in uno degli snodi ferroviari più importanti della Lombardia. Grazie alla sua posizione centrale e alle infrastrutture tecnologiche avanzate, il presidio garantisce una maggiore presenza delle forze dell'ordine, aumentando il livello di sicurezza per pendolari, viaggiatori e lavoratori delle attività commerciali presenti nella stazione.

ACCESSIBILITA' E INCLUSIONE

Il Gruppo FNM contribuisce attivamente all'implementazione di accesso inclusivo alle strutture e servizi del Gruppo.

In particolare, nel settore **Infrastruttura Ferroviaria** è garantita una gestione delle infrastrutture caratterizzata dall'attenzione verso l'accessibilità. Nel corso del 2024 sono proseguite le attività di innalzamento delle banchine; nello specifico sono state completate Cagno-Esine e Paderno Franciacorta. Le attività hanno visto un investimento di circa 0,3 milioni di Euro (CapEx) interamente finanziati. Al 31 dicembre 2024 sono 115 gli impianti accessibili (autonomamente o con assistenza) di cui 3 nuovi rispetto al 2023.

Nel 2025 si prevede di innalzare le banchine degli impianti di Pian di Borno, Provaglio Timoline, Borgonato, Bornato-Calino, Cedegolo, Malonno, Civate-Malegno, Piancamuno Gratacasolo, Pisogne, Sulzano, Pilzone.

Il settore **Autostrade** dedica un'attenzione particolare all'accessibilità e all'inclusività, infatti, è in programma la realizzazione di aree di servizio e parcheggi accessibili a persone con disabilità, oltre a un potenziamento delle informazioni sui servizi disponibili, per garantire un'esperienza di viaggio più agevole e inclusiva. Sul fronte dell'educazione alla sicurezza stradale e alla mobilità sostenibile, è prevista la collaborazione con le scuole e le autorità locali per sensibilizzare i giovani sui comportamenti responsabili alla guida.

Nell'attività di **Trasporto Pubblico Locale**, l'accessibilità al servizio è considerata un elemento centrale, con l'impegno costante di garantire un progressivo miglioramento del servizio tramite, ad esempio, la dotazione della totalità degli automezzi di pianale ribassato che facilita l'accesso ai passeggeri con difficoltà motorie, il perfezionamento dei sistemi informativi a disposizione della clientela e l'agevolazione del processo di acquisto dei titoli di viaggio, a tal proposito, è stato implementato il nuovo sistema di pagamento a bordo con carta di credito nelle aree di Verona e del Lago di Garda, per semplificare l'acquisto dei titoli di viaggio e favorirne l'utilizzo.

Parallelamente, è stata sviluppata una comunicazione mirata per promuovere l'utilizzo dell'app Ticket Bus Verona, facilitando l'accesso ai servizi digitali offerti da Azienda Trasporti Verona S.p.A. (ATV), integrando contenuti audiovisivi alla tradizionale comunicazione testuale.

A supporto di questo impegno è mantenuto un dialogo attivo con le associazioni che rappresentano persone con disabilità, raccogliendo segnalazioni e valutando possibili interventi migliorativi. Inoltre, per garantire l'accessibilità anche in ambito digitale, ogni anno viene commissionata un'analisi specifica dell'accessibilità del sito web a una società specializzata, al fine di individuare e implementare eventuali azioni correttive⁴⁷. Nel 2024, questa analisi è stata estesa anche all'app *Ticket Bus* Verona, mentre sono stati avviati i preparativi per includere nel 2025 la valutazione dell'app "Scipione il bus a prenotazione", con l'obiettivo di migliorare ulteriormente l'accessibilità digitale dei propri servizi.

Per garantire standard elevati di qualità e sicurezza, **FNM Autoservizi S.p.A.** ha certificato il proprio sistema di gestione integrato secondo la norma **UNI EN 13816:2022** (Sicurezza e qualità nei servizi di trasporto persone). La norma specifica i requisiti per definire, raggiungere e misurare la qualità del servizio nel trasporto pubblico di passeggeri (TPP) e fornisce delle guide per la scelta dei relativi metodi di misura.

Il servizio di **Car sharing** ha una copertura di oltre 80 comuni lombardi inclusi diversi centri con meno di 3.000 abitanti. Questa scelta mira a favorire la connessione e l'inclusione anche nelle aree più periferiche, migliorando la mobilità nelle aree meno servite. Per rendere l'offerta ancora più inclusiva, ha inoltre introdotto iniziative promozionali con tariffe agevolate per gli *under 24*, facilitando l'accesso alla mobilità per questa fascia di utenti.

Queste iniziative confermano l'impegno del Gruppo FNM nel rendere i propri servizi sempre più accessibili e inclusivi, migliorando la sicurezza, favorendo un cambiamento nelle abitudini di viaggio e garantendo soluzioni di trasporto integrate e multimodali, in grado di rispondere alle diverse esigenze della clientela.

19.4.3 Metriche e obiettivi

S4-5 – Obiettivi legati alla gestione degli impatti rilevanti negativi, al potenziamento degli impatti positivi e alla gestione dei rischi e delle opportunità rilevanti

Il Gruppo ha integrato nel Piano Strategico 2024-2029 una serie di obiettivi mirati a migliorare l'esperienza dei consumatori e degli utenti finali, con un focus su sicurezza, accessibilità e valorizzazione del territorio. In particolare, sono previsti investimenti significativi per il potenziamento della sicurezza e della protezione (*Security & Safety*) nelle stazioni e durante gli spostamenti, attraverso il miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria e autostradale e l'implementazione di soluzioni tecnologiche avanzate per il monitoraggio e la gestione della sicurezza.

Il processo di definizione degli obiettivi è stato condotto tenendo in considerazione le esigenze e le aspettative degli utenti, attraverso momenti di confronto con enti locali ed associazioni. Inoltre, il Gruppo monitora le prestazioni rispetto agli obiettivi prefissati attraverso sistemi di *reporting* interni e strumenti di analisi della *customer satisfaction*, che consentono di raccogliere feedback e individuare eventuali aree di miglioramento.

⁴⁷ Tale azione viene svolta da Azienda Trasporti Verona S.p.A.

Allo stesso tempo, il Gruppo si impegna a incrementare l'accessibilità delle infrastrutture, con l'espansione e il miglioramento della rete di trasporto, tra cui l'aggiunta di circa 25 km di binari nelle aree a maggiore concentrazione di traffico. Queste azioni si inseriscono in una più ampia strategia volta a migliorare la connettività territoriale e a favorire una mobilità più inclusiva, facilitando gli spostamenti dei consumatori e degli utenti finali.

Sebbene gli obiettivi stabiliti siano soggetti a un monitoraggio continuo, al momento non è stato adottato un sistema univoco di misurazione basato su parametri assoluti e indicatori scientifici, ma il Gruppo continua a valutare metodologie più avanzate per migliorare la rendicontazione e il monitoraggio delle proprie performance.

20 RENDICONTAZIONE DI SOSTENIBILITA' - INFORMAZIONI DI GOVERNANCE

20.1 ESRS G1 - Condotta delle imprese

20.1.1 Governance

GOV-1 – Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo

L' informativa relativa al ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo, anche in relazione alla condotta d'impresa, è descritta nella sezione GOV-1 — Ruolo degli organi di amministrazione, direzione e controllo.

20.1.2 Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti

Il Gruppo FNM ha adottato un approccio strutturato per individuare, valutare e gestire gli impatti, i rischi e le opportunità legate alla propria condotta, con particolare attenzione alla gestione responsabile delle attività aziendali. Questo processo si basa, come per le altre tematiche trattate nel presente documento, sull'analisi di Doppia Rilevanza svolta dal Gruppo e sul sistema normativo interno. Dall'analisi di Doppia Rilevanza è emerso un impatto positivo rappresentato dal rafforzamento della buona condotta dell'impresa nell'ambito dell'anticorruzione, della fiscalità e della gestione dei rischi, nonché il potenziamento della trasparenza all'interno della catena di fornitura, ottenuto attraverso una maggiore tracciabilità dei materiali e l'implementazione di linee guida e piattaforme dedicate alla gestione dell'albo fornitori. Il Gruppo opera in un contesto fortemente regolamentato, in particolare dal Codice Contratti pubblici (D. Lgs. 36/2023) e da rigorose procedure di buona governance, che impongono standard elevati in materia di trasparenza, anticorruzione e gestione dei rischi. Inoltre, è stato identificato anche un impatto negativo correlato alla gestione dei rapporti con i fornitori derivante da mancato rispetto dei requisiti di gara tra cui anche quelli di tipo ambientale e sociale, nonché dalla carente trasparenza per la durata del rapporto e lungo tutto il processo della catena di fornitura.

Sono inoltre emersi alcuni rischi inerenti, costantemente monitorati e mitigati attraverso un rigoroso processo di *Enterprise Risk Management* e di specifici *assessment* verticali volti all'individuazione e gestione di rischi specifici relativi alla gestione della catena di fornitura, a possibili errori o omissioni in ambito contabile e relative non conformità in ambito finanziario e fiscale, alla mancata compliance alla normativa applicabili e a *cyber attack*.

Infine, dall'analisi condotta non emergono opportunità per il Gruppo.

G1-1 – Politiche in materia di cultura d'impresa e condotta delle imprese

Nello svolgimento delle proprie attività operative, il Gruppo FNM attribuisce grande importanza a una condotta etica nel business. Nel corso degli anni, ha adottato e sviluppato una serie di politiche mirate a formalizzare, comunicare e promuovere sia internamente sia esternamente i propri impegni in materia di integrità aziendale, contrasto alla corruzione e trasparenza anche all'interno della propria catena di fornitura per mitigare i rischi inerenti in relazione alle tematiche di *Governance*.

Al fine di garantire una corretta rappresentazione del Gruppo e una coerente comunicazione delle tematiche in ambito ESG verso gli *stakeholder*, è stata formalizzata la Politica per la Sostenibilità del Gruppo FNM⁴⁸. La Politica rappresenta il contesto nel quale operano le società del Gruppo FNM ed è in linea con le tendenze del settore e il Piano Strategico. Inoltre, si pone l'obiettivo di rappresentare l'insieme degli impegni presi dal Gruppo FNM sulle tematiche ambientali, sociali e di governance,

⁴⁸ Si noti che la politica non è ancora stata aggiornata e quindi nel campo di applicazione non sono presenti le due nuove società che rientrano da quest'anno nel consolidato ovvero Viridis Energia S.p.A., e le sue controllate, e NordCom S.p.A..

presentando i valori e i principi che ispirano lo sviluppo sostenibile e responsabile del Gruppo e identificando azioni ad alto potenziale per il miglioramento della propria performance ESG.

Il rispetto del Codice Etico è fondamentale per mantenere un alto livello di affidabilità verso gli *stakeholder*, in piena coerenza con i principi di responsabilità, integrità, efficienza e merito. Inoltre, il Codice è alla base della gestione responsabile della catena di fornitura, in quanto il Gruppo FNM istituisce e mantiene rapporti commerciali esclusivamente con fornitori che offrano garanzie in termini di correttezza ed eticità (per ulteriori informazioni si rimanda alla sezione S1-1 Politiche relative alla forza lavoro propria).

Inoltre, per garantire piena conformità alle normative vigenti, il Gruppo FNM ha adottato un Sistema Normativo Interno strutturato comprendente il Modello 231 e la Politica Anticorruzione che declina i principi e le regole da seguire al fine di vietare e prevenire il compimento di qualsiasi condotta corruttiva, conformemente al principio di "tolleranza zero" della corruzione. In base a con quest'ultimo principio tutte le Direzioni e Funzioni del Gruppo⁴⁹ sono considerate a rischio corruzione.

In particolare, la Politica prevede regole di comportamento, misure di prevenzione del rischio di commissione di fatti di corruzione e controlli che consentono di presidiare in modo adeguato le attività, i processi aziendali e i rapporti con le terze parti identificate come a rischio inerente di corruzione nell'operatività del Gruppo FNM. La Politica Anticorruzione approvata dal CdA sancisce, inoltre, che non siano consentiti contributi a partiti, movimenti, comitati e organizzazioni politiche o sindacali, ONLUS, fondazioni o organizzazioni in qualsiasi modo riconducibili a partiti politici e a sindacati, a loro rappresentanti e/o candidati. Il Gruppo FNM⁵⁰ è stata la prima realtà del settore mobilità e trasporto in Italia ad aver ottenuto la certificazione **UNI ISO 37001:2016** "Anti bribery management system", da Accredia (Ente nazionale di accreditamento degli organismi di certificazione e ispezione).

Il Consiglio di Amministrazione, responsabile dell'attuazione delle politiche del Gruppo, ha istituito un apposito Sistema di Whistleblowing per sollevare, in forma anonima, violazioni del Codice Etico, comportamenti discriminatori o altre problematiche (per ulteriori approfondimenti fare riferimento alla sezione S1-3 Processi per porre rimedio agli impatti negativi e canali che consentono ai lavoratori propri di sollevare preoccupazioni).

Il quadro complessivo della *Corporate Governance* di FNM è stato definito in conformità alla disciplina vigente nazionale ed europea, nonché alle raccomandazioni contenute nel *Codice di Corporate Governance* delle società quotate approvato nel gennaio 2020 dal Comitato per la *Corporate Governance*. Il *Codice di Corporate Governance*, in linea con l'esperienza dei principali mercati internazionali, definisce gli obiettivi di una buona governance, nonché i comportamenti ritenuti adeguati al fine della loro realizzazione, raccomandati dal Comitato per la *Corporate Governance* alle società quotate in Italia, da applicarsi secondo il principio del "*comply or explain*" che richiede di spiegare nella relazione sul governo societario le ragioni dell'eventuale mancata applicazione di una o più delle *best practice* raccomandate. In questo contesto, il sistema di *Corporate Governance* consente di mitigare il rischio inerente di mancata *compliance* alla normativa applicabile, rafforzando il controllo e la trasparenza delle attività aziendali.

Per garantire la corretta gestione delle attività fiscali, contabili e finanziarie, la Procedura Operativa Fiscalità definisce le modalità e i principi comportamentali da seguire per assicurare una gestione efficace della fiscalità. Allo stesso modo, la Procedura Operativa Bilancio Consolidato stabilisce ruoli, responsabilità e principi da adottare per garantire la corretta redazione del bilancio consolidato. A supporto di questi processi, la Procedura Operativa di Redazione della Rendicontazione di Sostenibilità definisce il percorso per la redazione, approvazione e pubblicazione della Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità del Gruppo FNM. Attraverso controlli e processi di verifica, il Gruppo garantisce la corretta determinazione delle imposte, la gestione delle dichiarazioni fiscali e il *reporting* delle informazioni societarie, riducendo errori, omissioni e incongruenze.

G1-2 - Gestione dei rapporti con i fornitori

L'attività di approvvigionamento è considerata di rilevanza in quanto interviene a garantire la trasparenza all'interno della propria catena di fornitura e a garantire che i processi di gara, appalti e acquisizione di beni, servizi e forniture siano svolti in maniera trasparente e conforme ai più elevati

⁴⁹ A esclusione di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A., Viridis Energia S.p.A. e Azienda Trasporti Verona S.p.A. dotate di un processo autonomo.

⁵⁰ FNM S.p.A., NORD_ING S.r.l., FNM Autoservizi S.p.A., E-Vai S.r.l., Azienda Trasporti Verona S.p.A., Malpensa Distripark S.r.l., Malpensa Intermodale S.r.l., NordCom S.p.A. A queste si aggiungono FERROVIENORD S.p.A. e Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. dotate di autonomo sistema di gestione.

standard normativi ed etici. Il Gruppo FNM presta particolare attenzione alla selezione di prodotti certificati e fornitori qualificati, che prevede:

- requisiti di ammissione alle gare che individuino una capacità economica proporzionale al valore dell'affidamento;
- requisiti di capacità tecnica volti a comprovare la qualità dei beni (es. prodotti certificati RFI utili alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria), dei servizi e dei lavori (es. possesso di certificazioni relative a norme tecniche internazionali attinenti all'oggetto dell'affidamento);
- fornitori iscritti a sistemi di qualificazione che garantiscano il rispetto di requisiti tecnico-economici ancora prima di essere invitati a presentare offerta;
- capitolati tecnici che garantiscano la possibilità di muovere contestazioni ai fornitori in caso di mancato rispetto delle prescrizioni previste.

Il Gruppo adotta la “Procedura Operativa Ciclo Passivo⁵¹” nella quale sono esplicitate le modalità di gestione dei pagamenti. In particolare, la funzione Contabilità svolge le verifiche sullo scadenziario, analizzando le poste scadute, ed a cadenza mensile provvede, mediante elaborazione dello scaduto, alla predisposizione di pagamenti massivi elaborando in SAP strategie di pagamento (transazione F110) o pagamenti liberi (transazione F111). In entrambi i casi le strategie di rilascio dei pagamenti in SAP, consentono alla Tesoreria l'elaborazione del pagamento solo a seguito del completamento dei rilasci di tutti i procuratori previsti dal flusso approvativo.

Il Gruppo FNM è per sua natura tenuto, per la maggior parte degli affidamenti di appalti di lavori, servizi e forniture, all'osservanza di procedure ad evidenza pubblica nel rispetto di quanto previsto dal Codice Contratti pubblici (D. Lgs. 36/2023) (di seguito “Codice”)⁵². Il Codice disciplina il rispetto delle clausole sociali e ambientali attraverso specifici articoli e richiama le normative relative alla parità di genere (D. Lgs. 11 aprile 2006, n. 198) e i c.d. Criteri Ambientali Minimi (CAM) definiti dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. A monte del processo di approvvigionamento, il Gruppo seleziona con cura i fornitori che sono individuati tramite procedure aperte, sistemi di qualificazione, avvisi di indagine di mercato o ricorrendo all'Albo fornitori. Per i soggetti selezionati, viene assicurata una rotazione equa, basata sul numero di inviti ricevuti nelle precedenti procedure di affidamento. Nel caso di procedure di affidamento di lavori, servizi e forniture di particolare rilevanza possono essere introdotti anche criteri di prequalifica quali: referenze, esperienze professionali su appalti analoghi o possesso di certificazioni. In aggiunta ai criteri di aggiudicazione economici, sono applicati criteri di valutazione del “pregio tecnico dell'offerta” che sono connessi al prodotto/servizio oggetto della procedura di affidamento. Nelle gare sopra soglia comunitaria è richiesto come criterio premiante, ove applicabile, il possesso della certificazione del sistema di gestione ambientale ISO 14001 e della certificazione di responsabilità sociale SA 8000. Anche per gli appalti ad alta incidenza di manodopera è richiesta la certificazione SA 8000 e l'applicazione di clausole sociali volte a promuovere la continuità occupazionale in caso di nuovo aggiudicatario.

Dall'approvazione nel 2018 sono state adottate le Linee Guida per Acquisti Sostenibili che forniscono indicazioni operative per promuovere una sistematica adozione di criteri di sostenibilità ambientale e sociale nel processo di acquisto delle Società del Gruppo FNM. Inoltre, la Capogruppo FNM ha avviato un'attività di personalizzazione della piattaforma di *e-procurement* e ha completato l'integrazione con il gestionale SAP HANA. Lo sviluppo della piattaforma di *e-procurement* ha permesso a tutto il Gruppo la formalizzazione di KPI di misurazione, l'integrazione delle gare privatistiche e attive (di vendita), nonché l'implementazione della firma elettronica. Al 2024, l'80% del valore economico dei procedimenti di gara avviati da FNM⁵³ ha rispettato criteri di natura ambientale e sociale, per un valore economico totale di circa 670 milioni di Euro su un totale di circa 835 milioni di Euro.

In aggiunta, il gestionale SAP HANA contribuisce a garantire la corretta gestione dei pagamenti, grazie ai flussi approvativi definiti e monitorabili. FNM adotta un sistema strutturato volto a garantire efficienza e tempestività. Il processo acquisti e la gestione della fatturazione passiva sono gestiti integralmente nel gestionale e quindi, le condizioni contrattuali (relative anche a condizioni di pagamento, tracciabilità e importi) sono riportate automaticamente in fase di registrazione delle fatture, garantendo così

⁵¹ La procedura si applica a FNM S.p.A., FERROVIENORD S.p.A., FNM Autoservizi S.p.A., Nord_Ing S.r.l., NordCom S.p.A., E-VAI S.r.l., Malpensa Intermodale S.r.l. e Malpensa Distripark S.r.l.

⁵² Ad eccezione di Viridis Energia S.p.A. e delle sue controllate.

⁵³ Si fa riferimento al Gruppo ristretto ad eccezione di Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A., Azienda Trasporto Verona S.p.A. e Viridis Energia S.p.A..

l'ottimizzazione dell'operatività interna, contribuendo a minimizzare errori e il rischio inerente di ritardi nei pagamenti.

Per quanto riguarda il settore **Autostrade**, è previsto l'inserimento di clausole di natura ambientale e/o sociale nella documentazione tecnica e amministrativa delle procedure acquisitive che, a seconda dei casi, sono inserite come requisiti di partecipazione, requisiti premiali o condizioni imprescindibili definite ab origine. Nei bandi e negli inviti, viene indicato il contratto collettivo nazionale del lavoro (CCNL) al personale dipendente impiegato nell'appalto o nella concessione. Qualora il CCNL applicato dal soggetto aggiudicatario differisca da quello indicato nei documenti di gara, il Responsabile Unico del Procedimento (RUP) provvede a effettuare una verifica di congruità o di anomalia. Inoltre, vengono inserite nei contratti clausole finalizzate a garantire il rispetto delle modalità e delle tempistiche di pagamento previste dal D. Lgs. 36/2023, dai relativi allegati e dalla normativa vigente. Generalmente, i pagamenti vengono effettuati entro 30 giorni dalla data di ricevimento della fattura, salvo diverso termine espressamente concordato nel contratto, purché oggettivamente giustificato dalla natura specifica del contratto o da particolari sue caratteristiche. Il pagamento in favore dell'appaltatore avviene previa presentazione di regolare fattura e previa verifica della regolarità contributiva e retributiva, nonché dell'avvenuto adempimento nei confronti dei subappaltatori. Per evitare ritardi, viene adottato un processo interno di verifica delle prestazioni e approvazione delle fatture, garantendo un monitoraggio costante delle diverse fasi e inviando, quando necessario, solleciti alle funzioni competenti.

Il processo interno prevede infine ulteriori verifiche sull'adeguatezza della documentazione di supporto (ad es. validità del DURC) prima di procedere al pagamento.

Infine, il segmento **Mobilità e Servizi**⁵⁴ adotta la Procedura "Fatturazione Passiva" che definisce le attività e i controlli effettuati in fase di registrazione delle fatture provenienti dai fornitori, propedeutiche all'invio delle stesse all'ufficio preposto in contabilità generale per il pagamento. Questo approccio consente di rispettare, nella quasi totalità dei casi, le scadenze concordate con i fornitori. Eventuali ritardi nei pagamenti, derivanti da incongruità riscontrate, vengono tempestivamente comunicati al fornitore per garantire trasparenza e collaborazione.

Il Gruppo FNM, attraverso il Piano Strategico 2024-2029, si pone l'obiettivo di estendere l'approccio ESG alla selezione dei fornitori del Gruppo, attraverso la progettazione e l'introduzione di un meccanismo di *scoring* ESG. Tale meccanismo sarà accompagnato dalla formazione dei referenti interni e sarà applicato ai fornitori (in modo premiante), ad eccezione di quelli non fungibili. Lo *scoring* inizialmente si baserà su parametri semplificati, con una successiva evoluzione verso un sistema più strutturato, e sarà supportato da *survey* dedicate. L'obiettivo fissato per il 2029 è di raggiungere il 50% degli ordini verso fornitori fungibili con *scoring* ESG. Parallelamente, il Gruppo⁵⁵ avvierà delle *Business Impact Analysis* per identificare i processi critici delle singole società e valutare l'opportunità di dotarsi di Piani di Continuità Operativa.

G1-3 - Prevenzione e individuazione della corruzione attiva e passiva

Il Gruppo FNM ha adottato un Sistema Normativo Interno strutturato comprendente il Modello 231, il Codice Etico, la Politica Anticorruzione e il Regolamento n. 21 di Gruppo sulla Gestione del Conflitto di Interessi per prevenire casi di corruzione attiva e passiva. La gestione delle segnalazioni è affidata all'Organismo di Vigilanza (OdV) e al Comitato Segnalazioni, con il supporto della Direzione Internal Audit, Risk e Compliance, come indicato nella Procedura Compliance, Procedura Internal Audit, Procedura Whistleblowing. I risultati delle indagini sono formalizzati in audit report, che vengono inviati agli organi di amministrazione, gestione e controllo. La Procedura Whistleblowing prevede l'estromissione e l'escalation in caso di segnalazioni che riguardano membri dell'Organo Amministrativo, dell'Organo di Controllo Monocratico, dell'OdV o del Comitato Segnalazioni. Il Compliance Officer comunica, tramite l'informativa semestrale, all'Amministratore Unico, all'Organo di Controllo Monocratico e all'OdV l'eventuale ricezione di segnalazioni. Inoltre, la Procedura Whistleblowing stabilisce che l'OdV informi l'Amministratore Unico dell'esito delle valutazioni delle segnalazioni ricevute attraverso l'informativa periodica prevista dal Modello 231.

Il Gruppo FNM, nell'ambito del proprio impegno per la trasparenza e l'integrità aziendale, adotta un approccio volto alla prevenzione della corruzione e della concussione, garantendo il rispetto delle

⁵⁴ Si limita il perimetro alla società Azienda Trasporti Verona S.p.A.

⁵⁵ Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A., FERROVIENORD S.p.A., FNM Autoservizi S.p.A., Azienda Trasporti Verona S.p.A. e Viridis Energia S.p.A..

normative vigenti e dei propri principi etici. Sebbene non siano stati formalizzati specifici obiettivi misurabili, il Gruppo continua a rafforzare il proprio sistema di gestione della conformità attraverso l'adozione di strumenti e procedure volte al miglioramento continuo. In particolare, il monitoraggio dell'efficacia delle politiche anticorruzione viene garantito attraverso controlli sulle transazioni sensibili e verifiche periodiche sulle segnalazioni ricevute tramite i canali di *whistleblowing*. Inoltre, il Gruppo prosegue nell'analisi di possibili iniziative per potenziare la formazione sui temi di integrità e trasparenza, promuovendo una cultura aziendale orientata all'etica e alla responsabilità.

La Politica Anticorruzione, adottata dal CdA e approvata dai membri degli organi di amministrazione, direzione e controllo, è pubblicata sulla rete intranet del Gruppo FNM, sui siti internet di ciascuna *legal entity* e consegnata a ogni neoassunto. L'obbligo di conoscere e rispettare i principi della Politica Anticorruzione, del Codice Etico è espressamente richiamato nei contratti con terzi, e la loro violazione costituisce causa di risoluzione contrattuale.

Nel corso del 2024, sono state erogate complessivamente circa 590 ore di formazione su tematiche di compliance, con un focus particolare sul Modello 231, la Politica Anticorruzione e la Gestione dei rapporti con la Pubblica Amministrazione. In particolare, tutti i Dirigenti e Quadri del Gruppo FNM⁵⁶ sottoscrivono annualmente la dichiarazione 231/anticorruzione dove dichiarano di aderire alle regole di comportamento previste dal sistema normativo anticorruzione e, inoltre, ai dirigenti sono state erogate 14 ore di formazione, mentre 4 agli organi di amministrazione, direzione e controllo. Le ore di formazione dedicate risultano inferiori rispetto agli anni precedenti, poiché il Gruppo prevede la formazione al momento dell'ingresso in azienda, per garantire fin da subito la conoscenza dei principi e delle normative di riferimento, e in occasione di eventuali aggiornamenti normativi, assicurando un costante allineamento alle evoluzioni del contesto regolatorio. Nel triennio precedente, il Gruppo ha erogato un percorso formativo strutturato, fornendo ai dipendenti una solida base di conoscenze in materia di compliance, andando a coprire il 100% delle funzioni a rischio identificate. Questo ha consentito di consolidare le competenze interne, riducendo la necessità di ulteriori corsi e concentrando gli sforzi formativi su aggiornamenti mirati e specifici.

I percorsi formativi delle varie società del Gruppo sono erogati attraverso diverse modalità, tra cui sessioni in aula, corsi in modalità *e-learning* ed opportunità di approfondimento volontario. Le attività di formazione sono svolte attraverso corsi strutturati su diverse aree tematiche: analisi delle disposizioni della Politica Anticorruzione, regolamenti cogenti (gestione dei rapporti con la Pubblica Amministrazione, procedura conflitti di interesse, ecc.), studio di casi pratici e analisi dei punti di controllo previsti dal sistema normativo interno.

L'implementazione delle attività di formazione anticorruzione è affidata alla Funzione Compliance, in collaborazione con la Funzione Sviluppo Risorse Umane, che definisce percorsi formativi calibrati sulle diverse tipologie di destinatari e sulla loro esposizione al rischio di corruzione. Ogni neoassunto riceve di default una formazione specifica che include il D. Lgs. 231/2001 e le norme anticorruzione.

Nel settore **Autostrade** nel corso del 2024, per rafforzare ulteriormente il percorso formativo in materia di anticorruzione, è stato implementato un corso di formazione specifico in materia di anticorruzione, erogato in due sessioni, della durata di circa due ore. Tale corso, tenuto da un consulente legale esterno, prevedeva la compilazione obbligatoria di un test finale di verifica dell'apprendimento ed è stato indirizzato principalmente al personale non classificato come a basso rischio corruttivo. Ai neoassunti è stato distribuito un pacchetto di corsi formativi della capogruppo su tematiche quali il Modello 231, il Codice Etico e la gestione dei rapporti con la Pubblica Amministrazione (PA), comprensivi di test finale di apprendimento. I membri del CdA e del Consiglio Sindacale hanno ricevuto il materiale formativo predisposto dal consulente legale che ha erogato il corso. Le attività di formazione sono divise per settore di formazione, viceversa non vi è differenziazione di proposta formativa sulla base della categoria di lavoratori destinatari della formazione.

20.1.3 Metriche e obiettivi

G1-MDR-A - Azioni e risorse relative alla condotta aziendale

In linea con le politiche sviluppate dal Gruppo FNM e per perseguire gli obiettivi definiti nel Piano Strategico 2024-2029, sono state implementate una serie di azioni concrete volte a rafforzare la

⁵⁶ A esclusione di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A., Viridis Energia S.p.A. e Azienda Trasporti Verona S.p.A. dotate di un processo autonomo.

governance, promuovere l'integrità aziendale e garantire una gestione sostenibile del business e mitigare i rischi inerenti. Queste azioni contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi delle politiche in materia di trasparenza, anticorruzione e sostenibilità in quanto permettono di strutturare controlli più efficaci, assicurare una maggiore tracciabilità dei processi decisionali e rafforzare la capacità del Gruppo di prevenire comportamenti non etici o non conformi. Tali iniziative mirano a tradurre gli impegni assunti in materia di trasparenza, responsabilità e contrasto alla corruzione in strumenti operativi efficaci, contribuendo al consolidamento di una cultura aziendale basata sull'etica e sulla gestione responsabile dei rischi.

In particolare, per mitigare il rischio potenziale inerente di *cyber attack* il Gruppo⁵⁷ implementa misure volte a prevenire, monitorare e mitigare i rischi inerenti. Tra le principali azioni adottate rientrano il rafforzamento della sicurezza ICT attraverso sistemi di *firewall* e controlli sugli accessi, nonché l'esecuzione periodica di *penetration test* e *vulnerability scan* per identificare e risolvere eventuali vulnerabilità. Inoltre, per garantire la continuità operativa, il Gruppo⁵⁸ si avvale di soluzioni di *backup*, infrastrutture *cloud* e sistemi di continuità elettrica (UPS e generatori), assicurando resilienza anche in caso di emergenza. La gestione del *data center* è affidata a una società certificata ISO 27001, a garanzia di elevati standard di sicurezza e conformità.

Per evitare errori o omissioni in ambito contabile e relative non conformità in ambito finanziario e fiscale è previsto il coinvolgimento di *team* multidisciplinari nella predisposizione dei documenti di gara delle società del Gruppo e nella redazione dei capitolati tecnici, assicurando un elevato livello di accuratezza e aderenza alle normative vigenti. Per rafforzare ulteriormente il processo, il Gruppo partecipa a gruppi di lavoro ASSTRA dedicati agli appalti, favorendo lo scambio di esperienze e l'adozione delle migliori prassi del settore. Inoltre, sono previste sessioni di formazione del personale, volte a garantire la diffusione di competenze adeguate per gestire in modo corretto e conforme gli aspetti contabili, finanziari e fiscali.

Al fine di impostare una strategia di comunicazione efficace e coerente verso gli *stakeholder*, il Gruppo prevede il confronto costante con i CFO e le strutture interne, assicurando così un allineamento con gli obiettivi aziendali e le esigenze operative. Inoltre, il coordinamento con *advisor* esterni consente di integrare prospettive specialistiche e *best practice* di settore, garantendo una visione completa e un'azione mirata nella gestione della comunicazione.

FNM e le società controllate⁵⁹ confermano il loro impegno nella prevenzione della corruzione attraverso l'ottenimento e il mantenimento della certificazione **UNI ISO 37001:2016**, frutto di un rigoroso processo di verifica annuale indipendente condotto da IMQ, uno dei principali organismi di certificazione accreditati. L'adesione allo standard UNI ISO 37001:2016 attesta l'adozione di un sistema di gestione conforme alle *best practice* nazionali e internazionali in materia di prevenzione della corruzione, garantendo un approccio strutturato e sistematico nella valutazione e mitigazione dei rischi.

Il rafforzamento della buona condotta dell'impresa è un elemento chiave per garantire un modello di gestione trasparente, responsabile e allineato ai principi di sostenibilità. Al fine di integrare pienamente questi principi all'interno del sistema normativo aziendale e fotografare la situazione attuale di conformità della documentazione aziendale con quanto richiesto dal D. Lgs. 125/2024, il Gruppo ha proseguito il progetto "*Roadmap policy*" di Sostenibilità, finalizzato alla mappatura delle politiche a livello di Gruppo e all'individuazione dei *gap* esistenti, come testimoniato dalla formalizzazione della *Politica per la Sostenibilità Ambientale* e della *Politica per la Sostenibilità del Gruppo FNM*. Quest'ultima è stata adottata nel 2023 e stabilisce l'impegno per una gestione quanto più integrata degli impatti, rischi ed opportunità in ambito ESG e un connubio tra competitività, sostenibilità e responsabilità.

Tutte le azioni, anche in assenza di spese in conto capitale o costi operativi specificamente allocati, rientrano comunque nelle spese operative ricorrenti delle società del Gruppo.

G1-4 – Casi accertati di corruzione attiva o passiva

Non si sono verificate violazioni delle procedure e delle norme in materia di lotta alla corruzione attiva e passiva ed al momento non è stato necessario implementare azioni correttive o di mitigazione a livello di Gruppo.

⁵⁷ Si fa riferimento alle società del Gruppo FNM "ristretto" (FNM S.p.A., FERROVIENORD S.p.A., NORD_ING S.r.l., FNM Autoservizi S.p.A., E-VAI S.r.l., FNM Power S.r.l.).

⁵⁸ Ad eccezione di FERROVIENORD S.p.A. e Viridis Energia S.p.A. che sono gestite autonomamente.

⁵⁹ FNM S.p.A., NORD_ING S.r.l., FNM Autoservizi S.p.A., E-Vai S.r.l., Azienda Trasporti Verona S.p.A., Malpensa Distripark S.r.l., Malpensa Intermodale S.r.l., NordCom S.p.A. A queste si aggiungono FERROVIENORD S.p.A. e Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. dotate di autonomo sistema di gestione.

Inoltre, non è stato avviato alcun procedimento giudiziario pubblico per corruzione attiva o passiva nei confronti delle società del Gruppo o dei loro lavoratori.

G1-5 - Influenza politica e attività di lobbying

Il Codice Etico dichiara che il Gruppo FNM non eroga contributi a partiti, movimenti, comitati e organizzazioni politiche e sindacali, ONLUS, fondazioni o organizzazioni in qualsiasi modo riconducibili a partiti politici, a loro rappresentanti e/o candidati, in linea con la Legge 18 novembre 1981, n. 659, art.7 *"Sono vietati i finanziamenti o i contributi, sotto qualsiasi forma e in qualsiasi modo erogati, da parte di organi della pubblica amministrazione, di enti pubblici, di società con partecipazione di capitale pubblico superiore al 20 per cento o di società controllate da queste ultime, ferma restando la loro natura privatistica, ((nonché delle cooperative sociali e dei consorzi disciplinati dalla legge 8 novembre 1991, n. 381,)) a favore di partiti o loro articolazioni politico-organizzative e di gruppi parlamentari. Il divieto di cui al precedente periodo si applica anche alle società con partecipazione di capitale pubblico pari o inferiore al 20 per cento, nonché alle società controllate da queste ultime, ove tale partecipazione assicuri comunque al soggetto pubblico il controllo della società"*. Eventuali contributi rientrano nell'ambito dei contributi associativi non politici, come quelli indirizzati ad Associazione Trasporti-ASSTRA, Assolombarda, Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori-AISCAT un'associazione apolitica e apartitica.

G1-6 - Prassi di pagamento

Il Gruppo FNM⁶⁰ provvede alla liquidazione delle fatture legittimamente emesse entro la data di scadenza contrattuale prevista, generalmente 30 o 60 giorni fine mese data fattura. In rari casi, possono essere previsti termini fino a 90 giorni fine mese data fattura.

Attualmente, il tempo medio effettivo di pagamento, calcolato come numeri di giorni dalla data del documento di fatturazione o di ricezione della fattura (utilizzato come data in cui inizia ad essere calcolato il termine di pagamento contrattuale) alla data di pagamento si attesta a:

- per i contratti di investimento in materiale rotabile finanziato da Regione Lombardia a circa 60 giorni data fattura;
- per i contratti di investimento in infrastruttura finanziati da Regione Lombardia a circa 40 giorni fine mese data fattura;
- per i contratti relativi agli investimenti sull'infrastruttura autostradale a 37 giorni;
- per i restanti contratti il tempo medio è pari a 49 giorni.

Non vi sono allo stato attuale procedimenti giudiziari attualmente pendenti dovuti a ritardi di pagamento. I termini di pagamento riportati nei contratti sono pari 30 giorni. Si evidenzia in proposito che non ci sono procedimenti giudiziari attualmente pendenti dovuti a ritardi di pagamento.

Si procede ai pagamenti fornitori, tenendo conto dei termini di pagamento e sempre dopo avere valutato: (i) la corretta esecuzione del servizio/consegna del bene, attestata dalla funzione richiedente tramite elaborazione di "Entrata Merce" sul contratto SAP, (ii) la correttezza dei documenti contabili.

Il Gruppo monitora nel continuo l'efficienza e puntualità della gestione dei pagamenti e si è dotata di indicatori di performance nell'area del ciclo passivo, oggetto di misurazione periodica e che costituiscono la base per l'identificazione di azioni volte ad assicurare il continuo miglioramento del processo.

In conformità alla Procedura Acquisti del Gruppo FNM, i contratti d'appalto sono redatti secondo schemi validati dalla Direzione Legale. Sebbene non siano previste specifiche modalità di pagamento dedicate alle PMI, il Codice dei Contratti Pubblici prevede, per gli appalti pubblici, l'anticipazione di prezzo nella misura del 20% del valore del contratto, con possibilità di incremento fino al 30%, salvo per forniture a esecuzione immediata o non regolabili tramite cronoprogramma. Tale disposizione, che rappresenta un elemento di supporto per le PMI, è stata recepita negli schemi contrattuali del Gruppo. Le anticipazioni prevedono normalmente il pagamento entro 15 giorni data fattura.

⁶⁰ Non rientrano nell'ambito di applicazione di tale Procedura le seguenti società: Malpensa Intermodale S.r.l., Viridis Energia S.p.A., e Azienda Trasporti Verona S.p.A. Queste ultime prevedono 40 giorni come numero medio per la liquidazione delle fatture emesse.

21 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 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 ed integrato con le fattispecie di reato-presupposto e le modifiche organizzative *medio tempore* intervenute. 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.

22 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).

23 STRUMENTI FINANZIARI

Si precisa che nel corso dell'esercizio e alla data del 31 dicembre 2024 la Società non ha utilizzato strumenti finanziari derivati.

Tra le società controllate e partecipate alla data del 31 dicembre 2024 MISE e Viridis hanno 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.

24 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.

25 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NELL'ESERCIZIO

Perfezionata l'acquisizione dell'80% in Viridis Energia

23 febbraio 2024 - è stata perfezionata l'acquisizione dell'80% del capitale sociale di Viridis Energia S.p.A., produttore indipendente di energia elettrica, da Lagi Energia 2006 S.r.l. e HNF S.p.A., in esecuzione del contratto di compravendita sottoscritto e comunicato al mercato in data 19 febbraio 2024. Maggiori informazioni sono fornite al paragrafo 6.2 del presente documento. Trattandosi di un'operazione "significativa" di acquisizione in conformità alle previsioni dell'All. 3B Parte I punto B del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 ("Regolamento Emittenti"), ulteriori dettagli sono forniti nel documento informativo relativo all'operazione pubblicato in data 5 marzo 2024, redatto ai sensi dell'art. 71, comma 1 del Regolamento Emittenti stesso.

L'Assemblea degli Azionisti approva il bilancio 2023

22 aprile 2024: l'Assemblea degli Azionisti ha approvato la proposta di bilancio separato di FNM S.p.A., ha esaminato il bilancio consolidato del Gruppo FNM al 31 dicembre 2023 e ha deliberato di destinare l'utile di esercizio, pari ad Euro 14.237.463,53 come segue:

- quanto ad Euro 711.873,18 a riserva legale;
- quanto ad Euro 3.525.590,35 a riserva straordinaria;
- quanto ad Euro 10.000.000,00 a distribuzione del dividendo ordinario agli Azionisti, che assicura una remunerazione di Euro 0,023 per ciascuna azione ordinaria in circolazione.

Il dividendo è stato messo in pagamento a decorrere dal 5 giugno 2024, con stacco cedola n. 15 il 3 giugno 2024 e *record date* il 4 giugno 2024.

L'Assemblea ha inoltre:

- approvato la seconda sezione della Relazione sulla politica in materia di remunerazione e sui compensi corrisposti, redatta ai sensi dell'art. 123-ter del D. Lgs. n. 58 del 24 febbraio 1998;
- nominato il Consiglio di Amministrazione per il triennio 2024-2026, dopo aver determinato in sette il numero dei membri del nuovo CdA;
- nominato il Collegio Sindacale per il triennio 2024-2026;
- rinnovato l'autorizzazione all'acquisto e alla disposizione di azioni proprie, previa revoca dell'autorizzazione conferita dall'Assemblea del 21 aprile 2023.

Il neominato Consiglio di Amministrazione si è insediato in data 22 aprile 2024 e, in seguito alla valutazione dei requisiti di indipendenza degli Amministratori, ha proceduto alla costituzione dei Comitati endoconsiliari in data 24 aprile.

Acquisizione del 100% di Nordcom

15 luglio 2024: facendo seguito alla delibera del Consiglio di amministrazione di FNM del 25 giugno, è stato perfezionato l'acquisto dal Gruppo TIM di 2.100.000 azioni ordinarie di Nordcom, corrispondenti al 42% del capitale sociale. FNM diviene così l'azionista unico di Nordcom, incrementando la sua partecipazione al 100%. L'operazione consente a FNM di rafforzare e ottimizzare la gestione dei servizi tecnologici, garantendo maggiore efficienza e innovazione all'interno del Gruppo.

Il perfezionamento dell'acquisizione è avvenuto contestualmente al pagamento di 8,3 milioni di Euro a titolo di corrispettivo per la cessione della partecipazione del 42%, attingendo alle disponibilità correnti di cassa e senza far ricorso a finanziamenti esterni.

Approvazione del Piano Strategico 2024-2029

18 novembre 2024: il Consiglio di Amministrazione di FNM ha approvato il Piano Strategico 2024-2029 del Gruppo FNM, allineato alla nuova *Vision* e alla nuova *Mission*. Maggiori informazioni sono fornite dal paragrafo 1 al paragrafo 4.

26 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 55 al Bilancio consolidato e alla Nota 39 al Bilancio separato.

Ottenimento di un ESG rating di 6,3: FNM si conferma tra le prime entità top rated valutate da Morningstar Sustainalytics nel mondo

8 gennaio 2025 – Anche nel 2024 Morningstar Sustainalytics ha valutato come trascurabile (*"negligible"*) il profilo di rischio ESG a cui è esposto il Gruppo FNM, assegnando un punteggio di 6,3 (su una scala compresa tra 0 e > 40, dove 0 indica il miglior *rating* e >40 il peggiore), in miglioramento rispetto sia al 2023 (6,6), sia al 2022 (7,4).

FNM si conferma pertanto tra le prime 50 società top *rated* delle circa 15.000 entità valutate nel mondo da Morningstar Sustainalytics ed al 4° posto tra le 175 aziende attive nel settore delle infrastrutture di trasporto. L'agenzia di *rating* ha valutato la gestione del rischio riguardo la sostenibilità dei servizi, le relazioni con la comunità, la salute e la sicurezza sul lavoro ed ha ritenuto che il rischio residuo non gestito sia trascurabile. L'assegnazione del *rating* è stata richiesta volontariamente da parte di FNM.

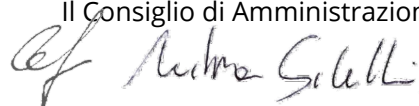
27 PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nel 2025 i risultati del settore autostradale saranno guidati dall'andamento del traffico, in assenza di incrementi tariffari, mentre quelli del settore Energia saranno determinati dallo sviluppo della capacità installata di impianti fotovoltaici.

Alla luce di tali riflessioni, le previsioni per il Gruppo FNM evidenziano per il 2025:

- EBITDA rettificato in aumento in un intervallo compreso tra 220 e 230 milioni di Euro;
- investimenti lordi stimati pari a 180-210 milioni di Euro;
- Posizione Finanziaria Netta Rettificata a fine anno compresa tra i 780 e gli 820 milioni di Euro;
- rapporto PFN Rettificata/EBITDA atteso nell'intervallo 3,4x - 3,6x.

Milano, 24 marzo 2025

Il Consiglio di Amministrazione


GLOSSARIO DEI TERMINI E DEGLI INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE UTILIZZATI

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

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

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

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

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

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

Con riferimento al margine operativo lordo rettificato del 2024 e del 2023 sono stati esclusi, rispetto al margine operativo lordo:

- il costo operativo non ricorrente, pari a 8,9 milioni di Euro, derivante dall'adeguamento del Debito per *Earn Out* relativo all'acquisizione della controllata Viridis, in relazione alla maggiore capacità in termini di MW, che si prevede sarà installata dalla controllata entro il 2029, come da ultimo piano approvato;
- gli oneri non ordinari derivanti da progetti di sviluppo rispettivamente pari a 1,0 milioni di Euro e 0,8 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.

Risultato ante imposte: rappresenta il risultato netto del periodo prima del risultato delle imposte sul reddito e del risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto.

Risultato netto rettificato: rappresenta il risultato netto del periodo prima del risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto e degli proventi/oneri derivanti dalla valutazione delle partecipazioni.

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 e non 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 del "Programma Materiale Rotabile 2017-2032", contabilizzati secondo quanto richiesto dall'IFRIC 12.

**Attestazione della rendicontazione di sostenibilità ai sensi dell'art. 81-ter,
comma 1, del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive
modifiche e integrazioni**

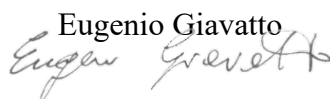
I sottoscritti Andrea Gibelli in qualità di “Presidente del Consiglio di Amministrazione” e Eugenio Giavatto in qualità di “Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari” della FNM S.p.A. attestano, ai sensi dell'art. 154-bis, comma 5-ter, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, che la rendicontazione di sostenibilità inclusa nella relazione sulla gestione è stata redatta:

a) conformemente agli *standard* di rendicontazione applicati ai sensi della direttiva 2013/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, e del decreto legislativo 6 settembre 2024, n. 125;

b) con le specifiche adottate a norma dell'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020.

Milano, 24 marzo 2025

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 della società di revisione indipendente sull'esame limitato della rendicontazione consolidata di sostenibilità ai sensi dell'art. 14-bis del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Agli azionisti di FNM SpA

Conclusioni

Ai sensi degli artt. 8 e 18, comma 1, del D.Lgs. 6 settembre 2024, n. 125 (di seguito anche il "Decreto"), siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato (*"limited assurance engagement"*) della rendicontazione consolidata di sostenibilità del gruppo FNM (di seguito anche il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, presentata nella specifica sezione della relazione consolidata sulla gestione.

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che:

- la rendicontazione consolidata di sostenibilità del gruppo FNM relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai principi di rendicontazione adottati dalla Commissione Europea ai sensi della Direttiva (UE) 2013/34/UE (*European Sustainability Reporting Standards*, nel seguito anche "ESRS");
- le informazioni contenute nel paragrafo "18.5 Tassonomia europea" della rendicontazione consolidata di sostenibilità non siano state redatte, in tutti gli aspetti significativi, in conformità all'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020 (nel seguito anche "Regolamento Tassonomia").

Elementi alla base delle conclusioni

Abbiamo svolto l'incarico di esame limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia). Le procedure svolte in tale tipologia di incarico variano per natura e tempistica rispetto a quelle necessarie per lo svolgimento di un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole e sono altresì meno estese. Conseguentemente, il livello di sicurezza ottenuto in un incarico di esame limitato è sostanzialmente inferiore rispetto al livello di sicurezza che sarebbe stato ottenuto se fosse stato svolto un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza ragionevole. Le nostre responsabilità ai sensi di tale Principio sono ulteriormente descritte nella sezione "Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità" della presente relazione.

Siamo indipendenti in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili all'incarico di attestazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità nell'ordinamento italiano.

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 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 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



La nostra società di revisione applica il Principio internazionale sulla gestione della qualità ISQM (Italia) 1 in base al quale è tenuta a configurare, mettere in atto e rendere operativo un sistema di gestione della qualità che includa direttive o procedure sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e regolamentari applicabili.

Riteniamo di aver acquisito evidenze sufficienti e appropriate su cui basare le nostre conclusioni.

Altri aspetti – Informazioni comparative

La rendicontazione consolidata di sostenibilità dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 contiene, nella specifica sezione "*18.5 Tassonomia europea*" le informazioni comparative di cui all'art. 8 del Regolamento Tassonomia riferite all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, che non sono state sottoposte a verifica.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale di FNM SpA per la rendicontazione consolidata di sostenibilità

Gli amministratori sono responsabili per lo sviluppo e l'implementazione delle procedure attuate per individuare le informazioni incluse nella rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dagli ESRS (nel seguito il "processo di valutazione della rilevanza") e per la descrizione di tali procedure nella sezione "*IRO-1 – Descrizione del processo per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti*" della rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Gli amministratori sono inoltre responsabili per la redazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità, che contiene le informazioni identificate mediante il processo di valutazione della rilevanza, in conformità a quanto richiesto dall'art. 4 del Decreto, inclusa:

- la conformità agli ESRS;
- la conformità all'art. 8 del Regolamento Tassonomia delle informazioni contenute nel paragrafo "*18.5 Tassonomia europea*". Tale responsabilità comporta la configurazione, la messa in atto e il mantenimento, nei termini previsti dalla legge, di quella parte del controllo interno ritenuta necessaria dagli amministratori al fine di consentire la redazione di una rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità a quanto richiesto dall'art. 4 del Decreto, che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Tale responsabilità comporta altresì la selezione e l'applicazione di metodi appropriati per elaborare le informazioni nonché l'elaborazione di ipotesi e stime in merito a specifiche informazioni di sostenibilità che siano ragionevoli nelle circostanze.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.



Limitazioni intrinseche nella redazione della rendicontazione consolidata di sostenibilità

Ai fini della rendicontazione delle informazioni prospettiche in conformità agli ESRS, agli Amministratori è richiesta l'elaborazione di tali informazioni sulla base di ipotesi, descritte nella rendicontazione di sostenibilità, in merito a eventi che potranno accadere in futuro e a possibili future azioni da parte del Gruppo. A causa dell'aleatorietà connessa alla realizzazione di qualsiasi evento futuro, sia per quanto concerne il concretizzarsi dell'accadimento sia per quanto riguarda la misura e la tempistica della sua manifestazione, gli scostamenti fra i valori consuntivi e le informazioni prospettiche potrebbero essere significativi.

L'informativa fornita dal Gruppo in merito alle emissioni di Scope 3 è soggetta a maggiori limitazioni intrinseche rispetto a quelle Scope 1 e 2, a causa della scarsa disponibilità e precisione delle informazioni, sia di natura quantitativa sia di natura qualitativa, relative alla catena del valore.

Responsabilità della società di revisione per l'attestazione sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità

I nostri obiettivi sono pianificare e svolgere procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la rendicontazione consolidata di sostenibilità non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, ed emettere una relazione contenente le nostre conclusioni. 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 degli utilizzatori prese sulla base della rendicontazione consolidata di sostenibilità.

Nell'ambito dell'incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato in conformità al Principio di Attestazione della Rendicontazione di Sostenibilità - SSAE (Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata dell'incarico.

Le nostre responsabilità includono:

- la considerazione dei rischi per identificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo, sia dovuto a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali;
- la definizione e lo svolgimento di procedure per verificare l'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo. 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;
- la direzione, la supervisione e lo svolgimento dell'esame limitato della rendicontazione consolidata di sostenibilità e l'assunzione della piena responsabilità delle conclusioni sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità.



Riepilogo del lavoro svolto

Un incarico finalizzato ad acquisire un livello di sicurezza limitato comporta lo svolgimento di procedure per ottenere evidenze quale base per la formulazione delle nostre conclusioni.

Le procedure svolte si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale di FNM SpA responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella rendicontazione consolidata di sostenibilità, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

Abbiamo svolto le seguenti principali procedure:

- comprensione del modello di *business*, delle strategie del Gruppo e del contesto in cui opera con riferimento alle questioni di sostenibilità;
- comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative incluse nella rendicontazione consolidata di sostenibilità;
- comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per l'identificazione e la valutazione degli impatti, rischi ed opportunità rilevanti, in base al principio di doppia rilevanza, in relazione alle questioni di sostenibilità e, sulla base delle informazioni ivi acquisite, svolgimento di considerazioni in merito ad eventuali elementi contraddittori emersi che possano evidenziare l'esistenza di questioni di sostenibilità non considerate dall'impresa nel processo di valutazione della rilevanza;
- identificazione dell'informativa nella quale è probabile che si verifichi un errore significativo;
- definizione e svolgimento delle procedure, basate sul nostro giudizio professionale, per rispondere ai rischi di errore significativi identificati;
- comprensione del processo posto in essere dal Gruppo per identificare le attività economiche ammissibili e determinarne la natura allineata in base alle previsioni del Regolamento Tassonomia, e verifica della relativa informativa inclusa nella rendicontazione consolidata di sostenibilità;
- riscontro delle informazioni riportate nella rendicontazione consolidata di sostenibilità con le informazioni contenute nel bilancio consolidato ai sensi del quadro sull'informativa finanziaria applicabile o con i dati contabili utilizzati per la redazione del bilancio stesso o con i dati gestionali di natura contabile;
- verifica della struttura e della presentazione dell'informativa inclusa nella rendicontazione consolidata di sostenibilità in conformità con gli ESRS;
- ottenimento della lettera di attestazione.

Milano, 8 aprile 2025

PricewaterhouseCoopers SpA



Riccardo Proietti
(Revisore legale)

Bilancio Consolidato

dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024

- **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 31.12.2024

Importi in migliaia di Euro	Note	31/12/2024	31/12/2023
ATTIVO			
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Immobili, impianti e macchinari	6	566.757	484.503
Attività immateriali	7	319.042	307.704
Avviamento	9	39.420	—
Diritto d'uso	8	22.317	16.283
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	10	173.496	162.289
Partecipazioni valutate al <i>fair value</i> a conto economico	10	14.537	11.450
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	11	69.192	67.172
di cui: verso Parti Correlate	11	68.192	66.172
Attività finanziarie valutate al <i>fair value</i> a conto economico	12	5.990	4.454
di cui: verso Parti Correlate	12	1.600	—
Attività contrattuali	14	38.247	77.904
Attività per imposte anticipate	15	34.156	36.646
Crediti per imposte	19	134	153
Altre attività	18	3.291	2.955
di cui: verso Parti Correlate	18	7	7
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		1.286.579	1.171.513
ATTIVITA' CORRENTI			
Rimanenze	16	15.719	13.117
Crediti commerciali	17	143.105	171.031
di cui: verso Parti Correlate	17	65.891	86.771
Altre attività	18	117.450	136.619
di cui: verso Parti Correlate	18	13.473	17.462
Crediti per imposte correnti	19	14.571	384
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	11	3.930	2.743
di cui: verso Parti Correlate	11	3.602	1.948
Attività finanziarie valutate al <i>fair value</i> a conto economico	12	783	562
di cui: verso Parti Correlate	12	29	—
Attività contrattuali	14	23.850	10.536
di cui: verso Parti Correlate	14	22.363	10.249
Crediti per investimenti su servizi in concessione	13	245.266	210.717
di cui: verso Parti Correlate	13	243.269	208.720
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	20	499.445	395.245
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		1.064.119	940.954
Attività destinate alla vendita		—	—
TOTALE ATTIVO		2.350.698	2.112.467

Importi in migliaia di Euro	Note	31/12/2024	31/12/2023
PASSIVO			
Capitale sociale		230.000	230.000
Altre riserve		12.561	12.052
Riserva di utili indivisi		77.332	37.796
Riserva di utili/(perdite) attuariali		(5.161)	(5.647)
Riserva di traduzione		256	278
Utile/(perdita) dell'esercizio		59.326	80.855
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO		374.314	355.334
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		36.187	20.826
PATRIMONIO NETTO TOTALE	21	410.501	376.160
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Debiti verso banche	22	52.214	91.758
Prestito obbligazionario	23	647.319	645.848
Debiti finanziari	24	56.743	89
Passività per <i>leasing</i>	24	17.913	12.968
di cui: verso Parti Correlate	24	—	15
Debiti per investimenti finanziati	25	19.913	16.413
di cui: verso Parti Correlate	25	4.786	10.565
Altre passività	27	38.005	36.657
di cui: verso Parti Correlate	27	10.568	10.824
Passività per imposte differite	15	2.952	—
Fondi rischi e oneri	28	65.923	69.827
Trattamento di fine rapporto	29	17.415	18.941
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		918.397	892.501
PASSIVITA' CORRENTI			
Debiti verso banche	22	181.209	56.785
Prestito obbligazionario	23	962	961
Debiti finanziari	24	19.401	30.071
di cui: verso Parti Correlate	24	16.944	27.035
Passività per <i>leasing</i>	24	6.938	7.963
di cui: verso Parti Correlate	24	—	79
Debiti per investimenti finanziati	25	111.944	82.200
di cui: verso Parti Correlate	25	109.455	75.327
Debiti verso fornitori	30	543.797	513.693
di cui: verso Parti Correlate	30	15.460	13.790
Debiti per imposte correnti	31	783	4.504
Debiti tributari	31	6.547	4.427
Altre passività	32	113.611	73.938
di cui: verso Parti Correlate	32	58.111	21.414
Fondi rischi e oneri	28	36.608	69.264
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		1.021.800	843.806
Passività connesse ad attività destinate alla vendita		—	—
TOT. PASSIVITA' e PATRIMONIO NETTO		2.350.698	2.112.467

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO DELL'ESERCIZIO 2024

Importi in migliaia di Euro	Note	2024	2023
Ricavi delle vendite e prestazioni	33	574.789	564.560
di cui: verso Parti Correlate	33	181.680	199.039
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12	35	309.258	164.760
di cui: verso Parti Correlate	35	278.316	141.569
TOTALE RICAVI		884.047	729.320
Contributi	34	29.636	15.030
di cui: verso Parti Correlate	34	8.121	7.688
Altri proventi	36	36.191	31.656
di cui: verso Parti Correlate	36	8.185	7.906
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI		949.874	776.006
Mat.prima, materiali di consumo e merci utilizzate	37	(34.289)	(31.370)
Costi per servizi	38	(174.173)	(154.551)
di cui: verso Parti Correlate	38	(9.188)	(11.641)
di cui: non ricorrenti	38	(976)	(761)
Costi per il personale	39	(183.039)	(163.959)
Ammortamenti e svalutazioni	40	(136.292)	(105.899)
Svalutazione di attività finanziarie e attività contrattuali	41	(1.589)	(890)
Altri costi operativi	42	(47.308)	(56.725)
di cui: verso Parti Correlate	42	(9)	(51)
di cui: non ricorrenti	42	(8.930)	—
Costi per servizi di costruzione - IFRIC 12	35	(298.914)	(157.930)
TOTALE COSTI		(875.604)	(671.324)
RISULTATO OPERATIVO		74.270	104.682
Proventi finanziari	43	16.581	14.344
di cui: verso Parti Correlate	43	6.224	8.350
di cui: non ricorrenti	43	—	4.493
Oneri finanziari	44	(30.894)	(19.869)
di cui: verso Parti Correlate	44	(1.993)	(840)
di cui: non ricorrenti	44	—	—
RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA		(14.313)	(5.525)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	45	13.276	6.358
Proventi derivanti dalla dismissione delle partecipazioni	45	59.527	—
Svalutazioni di partecipazioni	45	(49.758)	—
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		83.002	105.515
Imposte sul reddito	46	(23.399)	(23.517)
UTILE / (PERDITA) NETTO DELL'ESERCIZIO DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'		59.603	81.998
UTILE NETTO DA OPERAZIONI DISCONTINUE	47	—	—
UTILE / (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		59.603	81.998
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti di MINORANZA		277	1.143
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti della Controllante		59.326	80.855
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	0,14	0,19
Utile per azione diluito (unità di euro)	48	0,14	0,19
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 2024

Importi in migliaia di Euro	Note	2024	2023
UTILE / (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		59.603	81.998
Altre componenti delle società consolidate con il metodo integrale			
Utile/(Perdita) attuariale TFR	29	693	(601)
Effetto fiscale	15	(194)	168
Totale componenti che non saranno successivamente riclassificati nel risultato dell'esercizio		499	(433)
Valutazione <i>Fair value</i> strumenti derivati	24	(104)	71
Effetto fiscale	15	25	(17)
Totale componenti che saranno successivamente riclassificati nel risultato dell'esercizio		(79)	54
Totale società consolidate con il metodo integrale		420	(379)
Altre componenti delle società valutate con il metodo del patrimonio netto			
Utile/(Perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto		56	81
Totale componenti che non saranno successivamente riclassificati nel risultato dell'esercizio	10	56	81
Valutazione <i>Fair value</i> strumenti derivati		706	(1.337)
Utili/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere		(22)	78
Totale componenti che saranno successivamente riclassificati nel risultato dell'esercizio	10	684	(1.259)
Totale società valutate con il metodo del patrimonio netto		740	(1.178)
Totale altre componenti di conto economico complessivo	50	1.160	(1.557)
TOTALE UTILE / (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO		60.763	80.441
Utile/ (Perdita) complessivo attribuibile agli Azionisti di minoranza		324	1.081
Utile/ (Perdita) complessivo attribuibile agli Azionisti della Controllante		60.439	79.360

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 01.01.2023	230.000	13.335	(22.721)	(5.357)	200	68.476	283.933	22.980	306.913
Utile dell'esercizio						80.855	80.855	1.143	81.998
Altre variazioni di Conto economico		(1.283)		(290)	78		(1.495)	(62)	(1.557)
Totale Utile Complessivo	—	(1.283)	—	(290)	78	80.855	79.360	1.081	80.441
Destinazione utile 2022	—	—	40.875	—	—	(40.875)	—		—
Variazione perimetro di consolidamento	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Saldo 31.12.2023	230.000	12.052	37.796	(5.647)	278	80.855	355.334	20.826	376.160
Utile dell'esercizio						59.326	59.326	277	59.603
Altre variazioni di Conto economico		649		486	(22)		1.113	47	1.160
Totale Utile Complessivo	—	649	—	486	(22)	59.326	60.439	324	60.763
Destinazione utile 2023	—	—	80.855	—	—	(80.855)	—	—	—
Distribuzione dividendi	—	—	(10.000)	—	—	—	(10.000)	—	(10.000)
Variazione Put Option	—	—	(31.319)	—	—	—	(31.319)	—	(31.319)
Variazione perimetro di consolidamento	—	(140)	—	—	—	—	(140)	15.037	14.897
Saldo 31.12.2024	230.000	12.561	77.332	(5.161)	256	59.326	374.314	36.187	410.501
Note	21	21	21	50	50	21	21	21	21

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Importi in migliaia di Euro	Note	31/12/2024	31/12/2023
Flusso di cassa derivante da attività operative		Totale	Totale
Risultato dell'esercizio		59.603	81.998
Imposte sul reddito	46	23.399	23.517
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	45	(13.276)	(6.358)
Ammortamenti dell'esercizio delle attività immateriali	7	80.738	60.211
Ammortamenti dell'esercizio degli immobili, impianti e macchinari	6	42.814	37.695
Ammortamento dell'esercizio dei diritti d'uso	8	8.463	6.725
Impairment attività non finanziarie non correnti	7	4.277	1.268
Accantonamenti fondo rischi ed oneri	28	13.964	36.870
Rilasci fondo rischi ed oneri	28	(7.518)	(8.428)
Accantonamenti fondo svalutazione crediti	17	878	890
Proventi da cessione partecipazioni	45	(59.527)	—
Svalutazioni di partecipazioni	45	49.758	—
(Plusvalenze)/ Minusvalenze da cessione di attività non finanziarie non correnti	36	(24)	42
Svalutazione attività contrattuali	14	681	—
Rilasci fondo svalutazione crediti	17	(94)	(62)
Plusvalenze da cessione di attività destinate alla vendita	43	—	(443)
Contributi in conto capitale di competenza dell'esercizio	34	(4.547)	(4.131)
Oneri diversi non monetari	42	8.930	—
Proventi finanziari	43	(16.581)	(13.712)
Oneri finanziari	44	30.894	19.680
Flusso di cassa da attività reddituale		222.832	235.762
Variazione netta del fondo T.F.R.	29	(1.950)	(2.701)
Variazione netta del fondo rischi ed oneri	28	(11.109)	(25.457)
Incremento delle attività contrattuali		(144)	—
(Incremento)/Decremento dei crediti commerciali	17	29.674	(18.758)
Incremento delle rimanenze	16	(1.012)	(1.295)
Decremento degli altri crediti	18	9.976	15.441
Incremento/(Decremento) dei debiti commerciali	30	(14.600)	11.592
Decremento delle altre passività	32	(3.561)	(972)
Pagamento imposte		(34.108)	(30.919)
Totale flusso di cassa da attività operative		195.998	182.693
Flusso di cassa da/(per) per attività di investimento			
Investimenti in attività immateriali con fondi propri	7	(2.147)	(5.233)
Investimenti in immobili, impianti e macchinari con fondi propri	6	(86.692)	(42.938)
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori per investimenti con fondi propri	13	13.424	(16.304)
Incasso contributi su investimenti con fondi propri		10.630	4.579
Investimenti in beni devolvibili per infrastruttura autostradale lordo	14	(28.946)	(37.291)
Pagamento oneri finanziari capitalizzati su infrastruttura autostradale		(270)	(300)
Incasso corrispettivo per investimento infrastruttura autostradale	13	22.061	8.873
Investimenti in materiale rotabile finanziato lordo "Materiale Rotabile 2017 - 2032"		(295.699)	(274.196)
Incasso corrispettivo per investimento "Materiale Rotabile 2017 - 2032"	13	257.352	326.122
Investimenti in infrastruttura ferroviaria finanziati lordo ¹		(281.007)	(147.089)
Incasso corrispettivo per investimento infrastruttura ferroviaria ¹		364.941	221.293
Valore di cessione di immobili, impianti e macchinari	6	582	871
Altri investimenti in partecipazioni	10	(3.044)	(1.309)
Incasso da cessione altre partecipazioni	10	102	600

Dividendi distribuiti dalle partecipate valutate con il metodo del patrimonio netto	10	3.017	4.581
Altre variazioni nei crediti finanziari	11	844	148
Incasso interessi attivi		10.317	5.345
Incasso depositi vincolati	11	—	6.767
Erogazione prestito a società partecipate	11	(2.800)	(3.000)
Rimborso prestiti da partecipate	20	83	6.938
Acquisizione VIRIDIS al netto della cassa detenuta		(53.506)	—
Acquisizione Nordcom al netto della cassa detenuta		(8.299)	—
Acquisizioni altre partecipazioni al netto della cassa detenuta		(2.544)	—
Incasso da cessione delle attività destinate alla vendita		185	5.500
Totale flusso di cassa da attività di investimento		(81.416)	63.957
Flusso di cassa da/(per) attività di finanziamento			
Rimborso dei debiti per <i>leasing</i>	24	(14.762)	(7.619)
Accensione finanziamenti	22	120.000	4.740
Rimborso finanziamenti	22	(80.378)	(55.315)
Altri interessi passivi pagati		(17.293)	(9.804)
Decremento altre passività finanziarie	24	(2.761)	(5.533)
Dividendi erogati ad azionisti FNM	21	(10.000)	(10.003)
Interessi su prestito obbligazionario pagati	23	(4.875)	(4.875)
Apporto di terzi in capitale sociale delle controllate		541	
Totale flusso di cassa per attività di finanziamento		(9.528)	(88.409)
Liquidità generata (+) / assorbita (-)		105.054	158.241
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	20	395.245	236.928
Effetti IFRS 9 sulle disponibilità liquide	20	(854)	76
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	20	499.445	395.245
Liquidità generata (+) / assorbita (-)		105.054	158.241

¹I valori comprendono anche il materiale rotabile diverso dal "Materiale Rotabile 2017 - 2032".

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 31.12.2024

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 autostradale, nel settore del trasporto passeggeri su gomma (inclusa la mobilità sostenibile) nella gestione delle attività di Ro.S.Co e attività centrali svolte dalla società FNM (di seguito anche la "Capogruppo" o "FNM"), nonché nella gestione di impianti fotovoltaici; in particolare, nella Relazione sulla Gestione, al paragrafo 6 "Struttura e settori di attività del Gruppo al 31 dicembre 2024" e 9 "Andamento economico settori 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 in società a controllo congiunto e collegate operanti in particolare nel settore del trasporto passeggeri su rotaia, del trasporto autostradale e del trasporto merci su rotaia.

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 51 "Gestione dei rischi".

Il presente progetto di bilancio è stato autorizzato alla pubblicazione dal Consiglio di Amministrazione in occasione della riunione del 24 marzo 2025.

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 dell'esercizio
 - si tratta di disponibilità liquide o mezzi equivalenti (come definito nello IAS 7) a meno che non sia preclusa dall'essere scambiata o utilizzata per estinguere una passività per almeno 12 mesi dalla data di riferimento del bilancio.

In mancanza di tutte e quattro 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 delle Altre componenti di conto economico complessivo, 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 delle Altre componenti di conto economico complessivo consolidato 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 alle Altre componenti di conto economico complessivo consolidato 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 settori operativi "Ro.S.Co.", "Infrastruttura ferroviaria", "Autostrade", "Mobilità e servizi" (inclusivo della Mobilità Sostenibile) ed "Energia" (Nota 5 "Informativa di settore").

Rispetto al precedente esercizio si segnala che le partecipate *start-up* FNMPAY e FNM Power sono state riclassificate dal settore "Ro.S.Co." ai settori "Mobilità e servizi" ed "Energia". In considerazione della fase di avvio delle società e del loro ridotto apporto al consolidato, in particolare sull'esercizio 2023, non è stata riportata la riesposizione dei settori del precedente esercizio.

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 2024, integrati da quanto descritto al paragrafo “Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicati dal 1° gennaio 2023”.

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 2024

I seguenti principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS sono stati applicati per la prima volta dal Gruppo a partire dal 1° gennaio 2024:

- 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*”. Tali modifiche hanno l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività a breve o lungo termine. Inoltre, le modifiche migliorano altresì le informazioni che un'entità deve fornire quando il suo diritto di differire l'estinzione di una passività per almeno dodici mesi è soggetto al rispetto di determinati parametri (i.e. *covenants*). L'adozione di tali emendamenti non ha comportato effetti sul bilancio consolidato del Gruppo.
- 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. L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio consolidato del Gruppo.
- In data 25 maggio 2023 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 7 Statement of Cash Flows and IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures: Supplier Finance Arrangements*”. Il documento richiede ad un'entità di fornire informazioni aggiuntive sugli accordi di *reverse factoring* che permettano agli utilizzatori del bilancio di valutare in che modo gli accordi finanziari con i fornitori possano influenzare le passività e i flussi finanziari dell'entità e di comprendere l'effetto di tali accordi sull'esposizione dell'entità al rischio di liquidità. L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio consolidato del Gruppo.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS e IFRIC OMOLOGATI DALL'UNIONE EUROPEA, NON OBBLIGATORIAMENTE APPLICABILI E NON ADOTTATI IN VIA ANTICIPATA DAL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2024

- In data 15 agosto 2023 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability*”. Il documento richiede ad un'entità di applicare una metodologia da applicare in maniera coerente al fine di verificare se una valuta può essere convertita in un'altra e, quando ciò non è possibile, come determinare il tasso di cambio da utilizzare e l'informativa da fornire in nota integrativa. La modifica si applicherà dal 1° gennaio 2025, 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 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 30 maggio 2024 lo IASB ha pubblicato il documento “*Amendments to the Classification and Measurement of Financial Instruments—Amendments to IFRS 9 and IFRS 7*”. Il documento chiarisce

alcuni aspetti problematici emersi dalla *post-implementation review* dell'IFRS 9, tra cui il trattamento contabile delle attività finanziarie i cui rendimenti variano al raggiungimento di obiettivi ESG (i.e. *green bonds*). In particolare, le modifiche hanno l'obiettivo di:

- chiarire la classificazione delle attività finanziarie con rendimenti variabili e legati ad obiettivi ambientali, sociali e di *governance* aziendale (ESG) ed i criteri da utilizzare per l'*assessment* del *SPPI test*;
- determinare che la data di regolamento delle passività tramite sistemi di pagamento elettronici è quella in cui la passività risulta estinta. Tuttavia, è consentito ad un'entità di adottare una politica contabile per consentire di eliminare contabilmente una passività finanziaria prima di consegnare liquidità alla data di regolamento in presenza di determinate condizioni specifiche.

Con queste modifiche, lo IASB ha inoltre introdotto ulteriori requisiti di informativa riguardo in particolare ad investimenti in strumenti di capitale designati a FVOCI. Le modifiche si applicheranno a partire dai bilanci degli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2026. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tale emendamento.

- In data 18 luglio 2024 lo IASB ha pubblicato un documento denominato "*Annual Improvements Volume 11*". Il documento include chiarimenti, semplificazioni, correzioni e cambiamenti volti a migliorare la coerenza di diversi *IFRS Accounting Standards*. I principi modificati sono:
 - IFRS 1 *First-time Adoption of International Financial Reporting Standards*;
 - IFRS 7 *Financial Instruments: Disclosures* e le relative linee guida sull'implementazione dell'IFRS 7;
 - IFRS 9 *Financial Instruments*;
 - IFRS 10 *Consolidated Financial Statements*; e
 - IAS 7 *Statement of Cash Flows*.

Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2026, 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 18 dicembre 2024 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato "*Contracts Referencing Nature-dependent Electricity – Amendment to IFRS 9 and IFRS 7*". Il documento ha l'obiettivo di supportare le entità nel rendicontare gli effetti finanziari dei contratti di acquisto di elettricità prodotta da fonti rinnovabili (spesso strutturati come *Power Purchase Agreements*). Sulla base di tali contratti, la quantità di elettricità generata ed acquistata può variare in base a fattori incontrollabili quali le condizioni meteorologiche. Lo IASB ha apportato emendamenti mirati ai principi IFRS 9 e IFRS 7. Gli emendamenti includono:
 - un chiarimento riguardo all'applicazione dei requisiti di "*own use*" a questa tipologia di contratti;
 - dei criteri per consentire la contabilizzazione di tali contratti come strumenti di copertura; e,
 - dei nuovi requisiti di informativa per consentire agli utilizzatori del bilancio di comprendere l'effetto di questi contratti sulle *performance* finanziarie e sui flussi di cassa di un'entità.

La modifica si applicherà dal 1° gennaio 2026, ma è consentita un'applicazione anticipata. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo.

- In data 9 aprile 2024 lo IASB ha pubblicato un nuovo principio *IFRS 18 Presentation and Disclosure in Financial Statements* che sostituirà il principio IAS 1 *Presentation of Financial Statements*. Il nuovo principio si pone l'obiettivo di migliorare la presentazione degli schemi di bilancio, con particolare riferimento allo schema del conto economico. In particolare, il nuovo principio richiede di:
 - classificare i ricavi e i costi in tre nuove categorie (sezione operativa, sezione investimento e sezione finanziaria), oltre alle categorie imposte e attività cessate già presenti nello schema di conto economico;
 - presentare due nuovi sub-totali, il risultato operativo e il risultato prima degli interessi e tasse (i.e. EBIT).

Il nuovo principio inoltre:

- richiede maggiori informazioni sugli indicatori di *performance* definiti dal *management*;
- introduce nuovi criteri per l'aggregazione e la disaggregazione delle informazioni; e,
- introduce alcune modifiche allo schema del rendiconto finanziario, tra cui la richiesta di utilizzare il risultato operativo come punto di partenza per la presentazione del rendiconto finanziario predisposto con il metodo indiretto e l'eliminazione di alcune opzioni di classificazione di alcune voci attualmente esistenti (come ad esempio interessi pagati, interessi incassati, dividendi pagati e dividendi incassati).

Il nuovo principio entrerà in vigore dal 1° gennaio 2027, ma è consentita un'applicazione anticipata. Al momento gli Amministratori stanno valutando i possibili effetti dell'introduzione di questo nuovo principio sul bilancio consolidato del Gruppo.

- In data 9 maggio 2024 lo IASB ha pubblicato un nuovo principio *IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures*. Il nuovo principio introduce alcune semplificazioni con riferimento all'informativa richiesta dagli *IFRS Accounting Standard* nel bilancio di esercizio di una società controllata, che rispetta i seguenti requisiti:
 - non ha emesso strumenti di capitale o di debito quotati su un mercato regolamentato e non è in procinto di emetterli;
 - la propria società controllante predispone un bilancio consolidato in conformità con i principi IFRS.

Il nuovo principio entrerà in vigore dal 1° gennaio 2027, 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

Come riportato al paragrafo 6 della Relazione sulla Gestione, il perimetro del Gruppo è variato rispetto al 31 dicembre 2023 in quanto:

1. in data 23 febbraio 2024 è stata perfezionata l'acquisizione dell'80% del capitale sociale di Viridis Energia S.p.A. e delle società da essa interamente controllate (di seguito complessivamente "Viridis"). La quota restante del capitale sociale è detenuta per il 13,33% da Lagi Energia 2006 S.r.l. e per il 6,67% da HNF S.p.A.. Con tale acquisizione il Gruppo FNM opera anche nel settore della produzione di energia rinnovabile.

Le attività nette acquisite, pari ad Euro 62.918 migliaia di Euro sono state rilevate ai valori di libro, appositamente adeguati agli IAS/IFRS, che risultavano nel bilancio consolidato di Viridis alla data dell'operazione. La differenza di 43.629 migliaia di Euro con il prezzo pagato per acquisire l'80% di Viridis, pari a 93.963 migliaia di Euro (comprensiva dell'*Earn-out* futuro stimato pari a 13.937 migliaia di Euro) è stata contabilizzata a seguito delle attività di *purchase price allocation* finalizzate, come definito dal principio contabile IFRS 3.

Il corrispettivo per l'operazione può essere così dettagliato:

Importi in migliaia di Euro

Corrispettivo provvisorio valutato alla data di acquisizione	93.963
Corrispettivo variabile differito non ancora versato (Earn Out)	13.937
Corrispettivo pagato alla data di acquisizione	80.026
Cassa del Gruppo Viridis alla data di acquisizione	26.069
Flusso netto di liquidità assorbito dall'attività di investimento	53.957

Si precisa che il corrispettivo variabile stimato alla data di acquisizione risulta essere pari a 30.737 migliaia di Euro, di cui 16.800 migliaia di Euro già pagati alla data di acquisizione a titolo di acconto e 13.937 migliaia di Euro rilevati tra i debiti finanziari in sede di prima iscrizione quale corrispettivo variabile differito.

Di seguito si forniscono le informazioni attualmente disponibili a seguito della definizione della contabilizzazione della suddetta aggregazione aziendale con l'identificazione e valutazione delle attività e delle passività acquisite:

Importi in migliaia di Euro	Valore contabile alla data di acquisizione	Fair Value Adjustment	Fair Value definito alla data di acquisizione
Attività immateriali	119	37.310	37.429
Immobili, impianti e macchinari	79.985	(24.799)	55.186
Diritti d'uso	12.390	748	13.138
Altre attività non correnti	3.904	—	3.904
Attività correnti	13.400	—	13.400
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	26.069	—	26.069
Debiti verso banche	(45.819)		(45.819)
Debiti finanziari e passività per <i>leasing</i>	(16.544)		(16.544)
Altre passività correnti e non correnti (incluse imposte differite)	(10.586)	(3.699)	(14.285)
Valore netto degli assets identificabili	62.918	9.560	72.478
<i>di cui di spettanza del Gruppo</i>	<i>50.334</i>	<i>7.648</i>	<i>57.982</i>
<i>di cui di spettanza degli azionisti di minoranza</i>	<i>12.584</i>	<i>1.912</i>	<i>14.496</i>
Avviamento			35.981
Valore netto degli assets acquistati			108.459
<i>di cui di spettanza del Gruppo</i>			<i>93.963</i>
<i>di cui di spettanza degli azionisti di minoranza</i>			<i>14.496</i>

Le rettifiche apportate ai valori contabili in sede di valutazione delle attività e passività acquisite al *fair value* sono relative alle seguenti voci:

- attività immateriali: relative ad acquisizioni delle autorizzazioni;
- immobili, impianti e macchinari: relativi ad impianti fotovoltaici per -27.436 migliaia di Euro e impianti biogas per 2.637 migliaia di Euro;
- diritto d'uso: relativi ai diritti di superficie;
- altre passività: relativa alla fiscalità differita sui plusvalori identificati.

La rilevazione delle interessenze di minoranza del Gruppo Viridis sono state rilevate sulla base della pro-quota del valore delle attività nette riconosciute per l'impresa acquisita in linea con quanto previsto dal paragrafo 19b dell'IFRS3.

Il prezzo differito, pari a 13.937 migliaia di Euro, è stato determinato sulla base di MW in sviluppo che raggiungeranno la *Commercial Operating Date*⁶¹ ("COD") nel 2029, basato sulla valorizzazione di 200 migliaia di Euro/MW fino ad un massimo di 500 MW.

L'*Earn Out* complessivo al 100% sui progetti in sviluppo stimati alla data di acquisizione ammonta a 43.404 migliaia di Euro, non attualizzato, (pari a 217,1 MW*200 migliaia di Euro) e sarà pagabile da quando sarà maturato un importo pari all'acconto già pagato. Il *term sheet* prevede infatti 21.000 migliaia di Euro (quota al 100%) a titolo di acconto *Earn Out*, basato sull'ipotesi che almeno 105 MW di capacità dei progetti di sviluppo raggiungeranno la COD. L'acconto *Earn Out* pagato pro-quota (80%) ammonta quindi a 16.800 migliaia di Euro.

L'acconto ancora non corrisposto ammonta a 17.421 migliaia di Euro (attualizzato con un WACC pari al 5,9%) di cui 13.937 migliaia di Euro pari alla quota dell'80%, che sarà erogata a partire dall'esercizio 2026 alla fine dell'esercizio 2029 in relazione ai MW in esercizio.

Successivamente all'acquisizione Viridis ha effettuato le seguenti acquisizioni:

- in data 5 giugno 2024, 100% del capitale sociale di Tau Solar S.r.l. (successivamente fusa in VRD 28.1 S.r.l.), prezzo di acquisto pagato pari a 442 migliaia di Euro, che non configurandosi come aggregazione aziendale⁶², ha determinato la rilevazione di un lavoro in corso su impianti, per 434 migliaia di Euro;
 - in data 6 giugno 2024, 100% del capitale sociale di B&ER Energia S.r.l. (successivamente fusa in VRD 28.1 S.r.l.), prezzo di acquisto pagato pari a 1.430 migliaia di Euro, che ha determinato la rilevazione di un impianto per 737 migliaia di Euro;
 - nel mese di ottobre 2024, 100% del capitale sociale di Marina Green S.r.l. (successivamente fusa in VRD 28.1 S.r.l.) prezzo di acquisto pagato pari a 340 migliaia di Euro, che ha determinato la rilevazione di un lavoro in corso su impianti, per 330 migliaia di Euro;
 - nel mese di dicembre 2024, 100% del capitale sociale di ETA Solar S.r.l., prezzo di acquisto pagato pari a 640 migliaia di Euro, che ha determinato la rilevazione di un lavoro in corso su impianti, per 631 migliaia di Euro;
2. in data 15 luglio 2024, facendo seguito alla delibera del Consiglio di amministrazione di FNM del 25 giugno 2024, è stato perfezionato l'acquisto dal Gruppo TIM di 2.100.000 azioni ordinarie di Nordcom, corrispondenti al 42% del capitale sociale. FNM è divenuto così l'azionista unico di Nordcom, incrementando la sua partecipazione al 100%.

Il perfezionamento dell'acquisizione è avvenuto contestualmente al pagamento di 8.316 migliaia di Euro a titolo di corrispettivo per la cessione della partecipazione del 42%, attingendo alle disponibilità correnti di cassa e senza far ricorso a finanziamenti esterni.

Di seguito si forniscono le informazioni della definizione della contabilizzazione della suddetta aggregazione aziendale:

Nordcom (IAS)	
15/07/2025	
<i>Importi in migliaia di Euro</i>	
Patrimonio netto alla data di acquisizione	16.307
Valore di acquisto della partecipazione	8.316
Valutazione del 100% al <i>fair value</i> sulla base del prezzo di acquisto	19.746
Avviamento	3.439
Valore di iscrizione della partecipazione ante acquisto delle minoranze	9.285
Plusvalenza	2.178

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

⁶¹ La COD è la data di entrata in produzione e connessione alla rete per ciascun impianto di produzione di energia elettrica.

⁶² L'acquisizione del 100% della società Tau Solar S.r.l. non rientra nel perimetro IFRS 3 in quanto è una società non operativa.

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.), NORD ENERGIA S.p.A. in liquidazione, Omnibus Partecipazioni S.r.l. (e la sua partecipata ASF Autolinee S.r.l.) e Mbility 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 della partecipata NORD ENERGIA S.p.A. in liquidazione.

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.

IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI

Le attività incluse nella voce "Immobili, impianti e macchinari" sono principalmente composte da:

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

Le attività 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 IFRS 16 ha introdotto una nuova definizione di *leasing* basata sul controllo del bene sottostante, ossia 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*, 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 i 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 di 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 espone le attività sottostanti oggetto di *leasing* operativo nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria secondo la natura dell'attività sottostante.

Il Gruppo rileva i pagamenti dovuti per la concessione delle proprie attività attraverso contratto di *leasing* operativi come proventi con un criterio che riflette l'utilizzo dell'attività sottostante classificandoli alla voce "Ricavi delle vendite e prestazioni".

Il Gruppo rileva i costi, compreso l'ammortamento, sostenuti per realizzare i proventi del *leasing* nel conto economico.

Il Gruppo, inoltre, 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 e che il bene sia chiaramente identificabile e controllato dal Gruppo.

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 "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

Fatta eccezione per i crediti commerciali, di cui si dirà successivamente, al momento della rilevazione iniziale il Gruppo valuta l'attività finanziaria al suo *fair value* (valore equo) più o meno, nel caso di un'attività non valutata al *fair value* (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio, i costi dell'operazione direttamente attribuibili all'acquisizione.

Dopo la rilevazione iniziale il Gruppo valuta l'attività finanziaria al:

- a) costo ammortizzato;
- b) *fair value* (valore equo) rilevato nelle altre componenti di conto economico complessivo; o
- c) *fair value* (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio.

Il Gruppo classifica le attività finanziarie come successivamente valutate al costo ammortizzato, al *fair value* (valore equo) rilevato nelle altre componenti di conto economico complessivo o al *fair value* (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio sulla base di entrambi i seguenti elementi:

- a) il modello di *business* dell'entità per la gestione delle attività finanziarie e
- b) le caratteristiche relative ai flussi finanziari contrattuali dell'attività finanziaria.

Un'attività finanziaria è valutata al costo ammortizzato se sono soddisfatte entrambe le seguenti condizioni:

- a) l'attività finanziaria è posseduta nel quadro di un modello di *business* il cui obiettivo è il possesso di attività finanziarie finalizzato alla raccolta dei flussi finanziari contrattuali e
- b) i termini contrattuali dell'attività finanziaria prevedono a determinate date flussi finanziari rappresentati unicamente da pagamenti del capitale e dell'interesse sull'importo del capitale da restituire.

Un'attività finanziaria è valutata al *fair value* (valore equo) rilevato nelle altre componenti di conto economico complessivo se sono soddisfatte entrambe le seguenti condizioni:

- a) l'attività finanziaria è posseduta nel quadro di un modello di *business* il cui obiettivo è conseguito sia mediante la raccolta dei flussi finanziari contrattuali che mediante la vendita di attività finanziarie e
- b) i termini contrattuali dell'attività finanziaria prevedono a determinate date flussi finanziari rappresentati unicamente da pagamenti del capitale e dell'interesse sull'importo del capitale da restituire.

Ai fini delle valutazioni di cui sopra:

- a) il capitale è il *fair value* (valore equo) dell'attività finanziaria al momento della rilevazione iniziale;
- b) l'interesse costituisce il corrispettivo per il valore temporale del denaro, per il rischio di credito associato all'importo del capitale da restituire durante un dato periodo di tempo e per gli altri rischi e costi di base legati al prestito, nonché per il margine di profitto.

Se non è valutata al costo ammortizzato o al *fair value* (valore equo) rilevato nelle altre componenti di conto economico complessivo, un'attività finanziaria è valutata al *fair value* (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio.

La valutazione al costo ammortizzato è effettuata 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.

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 dodici 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

Nella determinazione della classificazione delle attività finanziarie si è tenuto conto del modello di business del Gruppo e delle caratteristiche dei flussi di cassa.

In particolare, i crediti commerciali sono classificati nella categoria dei crediti detenuti per l'incasso (cd. *Held-to-collect*); ciò corrisponde alla volontà di detenere gli strumenti fino a scadenza.

I crediti commerciali valutati quindi 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 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 cassa contanti e 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.

PASSIVITA' FINANZIARIE

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali il Gruppo abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando il Gruppo abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

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 2023.

BENEFICI AI DIPENDENTI

I benefici ai 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 RISCHI ED 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.

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. ricavi da cessione energia da impianti fotovoltaici e biogas;
- i. proventi immobiliari: si riferiscono alla locazione di immobili civili commerciali di proprietà del Gruppo;
- j. progettazione e direzione lavori: si riferiscono alle attività di progettazione e direzione lavori per le commesse di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria ed autostradale;
- k. sostitutive treno: corse sostitutive treno effettuate con bus.

Il Gruppo rileva i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi risulti espresso in un importo che riflette il corrispettivo a cui il Gruppo ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi stessi. La rilevazione dei ricavi si snoda attraverso il c.d. *five step model*, il quale prevede: i) l'identificazione del contratto, ii) l'identificazione delle *performance obligation*, iii) l'identificazione del corrispettivo, iv) l'allocazione del corrispettivo alle *performance obligation*, v) la rilevazione del ricavo. I ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del

corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il corrispettivo totale dei contratti per la prestazione di servizi viene ripartito tra tutti i servizi sulla base dei prezzi di vendita dei relativi servizi come se fossero stati venduti singolarmente. Nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (*performance obligation*). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, il Gruppo rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per le obbligazioni di fare adempiute nel corso del tempo, i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (*over the time*), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione.

Corrispettivi variabili

Se il corrispettivo contrattuale include un importo variabile (ad esempio a seguito di riduzioni, sconti, rimborsi, crediti, concessioni sul prezzo, incentivi, premi di rendimento, penalità oppure perché il corrispettivo stesso dipende dal verificarsi o meno di un evento futuro incerto), l'importo del corrispettivo cui si ritiene di avere diritto deve essere stimato. Le società del Gruppo stimano i corrispettivi variabili in maniera coerente per fattispecie simili, usando il metodo del valore atteso o del valore dell'importo maggiormente probabile; in seguito, includono l'importo stimato del corrispettivo variabile nel prezzo di transazione solo nella misura in cui tale importo risulta altamente probabile.

Presenza di una componente finanziaria significativa

I ricavi vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se le società risultano finanziate dal proprio cliente (incasso anticipato), sia se lo finanziano (incassi differiti). La presenza di una componente finanziaria significativa viene identificata alla stipula del contratto, comparando i ricavi attesi con i pagamenti da ricevere. Essa non viene rilevata se tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorre un periodo di tempo inferiore ai dodici mesi.

Costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto

Le società capitalizzano i costi sostenuti per l'ottenimento del contratto e che non avrebbero sostenuto se non lo avessero ottenuto (es. commissioni di vendita), quando prevedono di recuperarli. Mentre nel caso di mancato contratto, li capitalizzano solo se esplicitamente addebitabili al cliente. Le società capitalizzano i costi sostenuti per l'adempimento del contratto solo quando questi sono direttamente correlati al contratto, consentono di disporre di nuove e maggiori risorse per gli adempimenti futuri e si prevede che tali costi saranno recuperati.

Per quanto riguarda i Ricavi per servizi di costruzione si rimanda al paragrafo relativo.

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.

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.

I contributi ricevuti a fronte degli investimenti in infrastrutture autostradali sono contabilizzati quali ricavi dei servizi di costruzione, la cui metodologia di determinazione è illustrata nel criterio di valutazione "Ricavi per servizi di costruzione".

Qualora le condizioni per la rilevazione del contributo siano maturate successivamente al sostenimento dei costi per l'opera, la quota parte contribuita inizialmente rilevata sulla base del modello dell'attività immateriale è riclassificata tra le attività finanziarie nel momento in cui sono maturato il diritto attuale incondizionato a ricevere i flussi di cassa, che normalmente avviene al termine della fase di istruttoria.

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.

Con specifico riferimento alla gestione del programma di acquisto del Materiale Rotabile svolta dal Gruppo tramite FERROVIENORD S.p.A. per conto di Regione Lombardia nell'ambito del Contratto di Programma sottoscritto tra le parti, si evidenzia come la rappresentazione a conto economico dei ricavi per tale prestazione è esposta al netto dei relativi costi in quanto, in applicazione dei paragrafi B34 e seguenti dell'IFRS 15, gli Amministratori hanno concluso come il Gruppo agisca in qualità di "agent" nell'ambito di tale contratto.

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 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", 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.

La contropartita di tali ricavi per servizi di costruzione e/o miglioria è rappresentata dai diritti concessori delle attività immateriali ("beni gratuitamente devolvibili") o dalle attività finanziarie (diritti concessori e/o contributi su opere).

Per l'informativa in merito agli aspetti dell'accordo dei servizi dati in concessione si rinvia a quanto illustrato al paragrafo 9.1.1 "Autostrade" e 9.1.2 "Infrastruttura ferroviaria" della Relazione sulla Gestione.

PERDITE DI VALORE DI AVVIAMENTO, ATTIVITÀ MATERIALI, IMMATERIALI, DIRITTO D'USO E PARTECIPAZIONI

Le attività non correnti includono – tra le altre - l'avviamento, gli immobili, il materiale rotabile, le attività immateriali, i diritti d'uso 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 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 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.

Recuperabilità crediti

La stima della recuperabilità dei crediti si riflette nella determinazione del fondo svalutazione 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 della 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 2024 sono stati inoltre tenuti in considerazione i documenti emessi da ESMA e di seguito riepilogati:

- dall'ESMA nel Public Statement del 24 ottobre 2024 intitolato "European common enforcement priorities for 2024 annual financial reports";
- dall'ESMA nel Public Statement del 25 ottobre 2023 intitolato "European common enforcement priorities for 2023 annual financial reports";
- dall'ESMA, nel Public Statement del 28 ottobre 2022 intitolato "European common enforcement priorities for 2022 annual financial reports";
- dall'ESMA, nel Public Statement del 13 maggio 2022 intitolato "Implications of Russia's Invasion of Ukraine on half-yearly financial reports";
- da Consob, nel Richiamo di attenzione n. 3/22 del 19 maggio 2022, relativo a "Conflitto in Ucraina – Richiamo di attenzione degli emittenti vigilati sull'informativa finanziaria e sugli adempimenti connessi al rispetto delle misure restrittive adottate dall'Unione europea nei confronti della Russia";
- da Consob, nel Richiamo di attenzione n. 1/21 del 16 febbraio 2021, relativo a "Covid-19 - misure di sostegno all'economia - Richiamo di attenzione sull'informativa da fornire da parte degli emittenti vigilati (...) in relazione al bilancio 2020 redatto in conformità con i principi contabili internazionali (...)";
- dall'ESMA, nel Public Statement dell'ESMA del 28 ottobre 2020 intitolato "European common enforcement priorities for 2020 annual financial reports";
- da OIV, nel Discussion paper n. 1/2022 intitolato: "Impairment Test dei non financial assets (IAS 36) a seguito della guerra in Ucraina" del 29 giugno 2022 e nel Discussion Paper intitolato: "Linee guida per l'impairment test dopo gli effetti della pandemia da Covid-19" del 10 luglio 2020.

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* 2024 e Budget 2024, nonché la valutazione degli eventi rilevanti occorsi nell'esercizio hanno evidenziato la necessità di procedere all'*impairment test* delle società partecipate Busforfun e SportIT come meglio rappresentato alla Nota 10 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.

NOTA 5 INFORMATIVA DI SETTORE

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

- **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;
- **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 - 2027, il Contratto di Programma sottoscritto nel 2016, ha scadenza il 31 dicembre 2027. Dal 2019, il segmento include inoltre l'attività di gestione terminalistica;
- **energia:** si riferisce all'attività svolta dalla controllata Viridis nel settore delle energie rinnovabili, principalmente in ambito fotovoltaico, ma anche eolico e biogas, operante in Italia e in grado di supportare e gestire tutte le principali fasi della catena del valore industriale. L'attività di Viridis consiste infatti: (i) nello sviluppo di nuovi impianti (*greenfield*), comprensivo delle attività di ricerca

e ricognizione dei siti idonei, autorizzazione, costruzione e vendita dell'energia in regime di libero mercato o tramite *Power Purchase Agreement (PPA)*; (ii) nell'acquisizione di impianti in esercizio (*brownfield*), incluse le attività di ricerca delle opportunità, *due diligence*, finanza di progetto e possibili *revamping/repowering* degli impianti stessi; (iii) nella manutenzione e gestione (*Operations & Maintenance - O&M*), comprensive delle attività di messa in funzione, monitoraggio, predisposizione della reportistica e supervisione degli aspetti legati a salute, sicurezza e ambiente. Nell'ambito dello sviluppo delle energie rinnovabili, rientra anche l'attività svolta da FNM Power per la gestione degli impianti di produzione e distribuzione di idrogeno. Il servizio è funzionalmente collegato allo sviluppo dei progetti *H2iseO* e *serraH2valle* finalizzati a introdurre l'idrogeno come vettore energetico destinato al sistema ferroviario e al trasporto stradale;

- noleggioro di materiale rotabile (RO.S.CO.): 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;
- mobilità e servizi: 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 e all'erogazione di servizi di pagamento digitali. 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*.

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

2024	Autostrade	Infrastruttura ferroviaria	Energia	RO.S.CO.	Mobilità e Servizi	Elisioni	Totale da operazioni in continuità
Ricavi verso terzi	307.735	128.451	19.057	64.310	121.063	—	640.616
Vendite intersegmento	3.579	6.809	—	22.928	4.790	(38.106)	—
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12	30.945	277.999	—	314	—	—	309.258
Ricavi di settore	342.259	413.259	19.057	87.552	125.853	(38.106)	949.874
Costi verso terzi	(226.192)	(126.116)	(13.713)	(89.973)	(120.697)	—	(576.691)
Acquisti intersegmento	(7.944)	(16.685)	(941)	(5.690)	(6.846)	38.106	—
Costi per servizi di costruzione - IFRIC 12	(30.945)	(267.968)	—	—	—	—	(298.913)
Costi di settore	(265.081)	(410.769)	(14.654)	(95.663)	(127.543)	38.106	(875.604)
Risultato operativo	77.178	2.490	4.403	(8.111)	(1.690)	—	74.270
Risultato gestione finanziaria	(4.987)	38	(3.492)	(5.903)	31	—	(14.313)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	(132)		—	13.408			13.276
Proventi derivanti dalla dismissione delle partecipazioni	59.509	—	—	—	18	—	59.527
Svalutazioni di partecipazioni	(49.758)	—	—	—	—	—	(49.758)
Risultato prima delle imposte	81.810	2.528	911	(606)	(1.641)	—	83.002
Imposte	—	—	—	—	—	—	(23.399)
Risultato dell'esercizio da operazioni in continuità	—	—	—	—	—	—	59.603
Risultato da operazioni discontinue	—	—	—	—	—	—	
Risultato netto dell'esercizio	—	—	—	—	—	—	59.603

31/12/2024	Autostrade	Infrastruttura ferroviaria	Energia	RO.S.CO.	Mobilità e Servizi	Altri	Totale
Attività di settore	503.533	481.363	149.335	860.173	133.937	—	2.128.341
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	79.897	—	—	93.418	181	—	173.496
Attività destinate alla vendita	—	—	—	—	—	—	—
Attività per imposte sul reddito	—	—	—	—	—	51.812	51.812
Totale attività di gruppo non allocate	—	—	—	—	—	51.812	51.812
Totale attività	583.430	481.363	149.335	953.591	134.118	51.812	2.353.649
Passività di settore	223.108	664.990	36.717	935.978	75.668	—	1.936.461
Passività destinate alla vendita	—	—	—	—	—	—	—
Passività per imposte sul reddito	—	—	—	—	—	3.735	3.735
Altre passività non allocate	—	—	—	—	—	410.501	410.501
Totale passività di gruppo non allocate	—	—	—	—	—	417.188	417.188
Totale passività	223.108	664.990	36.717	935.978	75.668	417.188	2.353.649

2023	Autostrade	Infrastruttura ferroviaria	RO.S.CO.	Mobilità e Servizi	Elisioni	Totale da operazioni in continuità
Ricavi verso terzi	294.843	143.052	66.714	106.638	—	611.247
Vendite intersemento	2.369	7.041	16.484	924	(26.818)	—
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12	23.190	141.569	—	—	—	164.759
Ricavi di settore	320.402	291.662	83.198	107.562	(26.818)	776.006
Costi verso terzi	(198.842)	(136.755)	(71.924)	(105.874)	—	(513.395)
Acquisti intersemento	(6.646)	(16.548)	(1.089)	(2.535)	26.818	—
Costi per servizi di costruzione - IFRIC 12	(23.190)	(134.739)	—	—	—	(157.929)
Costi di settore	(228.678)	(288.042)	(73.013)	(108.409)	26.818	(671.324)
Risultato operativo	91.724	3.620	10.185	(847)		104.682
Risultato gestione finanziaria	(334)	2.502	(7.750)	57	—	(5.525)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	(5.022)		11.380		—	6.358
Risultato prima delle imposte	86.368	6.122	13.815	(790)		105.515
Imposte						(23.517)
Risultato dell'esercizio da operazioni in continuità						81.998
Risultato da operazioni discontinue						
Risultato netto dell'esercizio						81.998

31/12/2023	Autostrade	Infrastruttura ferroviaria	RO.S.CO.	Mobilità e Servizi	Altri	Totale
Attività di settore	563.521	509.763	714.239	125.472		1.912.995
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	69.609	—	92.414	266		162.289
Attività destinate alla vendita	—	—	—	—		—
Attività per imposte sul reddito	—	—	—	—	37.183	37.183
Totale attività di gruppo non allocate	—	—	—	—	37.183	37.183
Totale attività	633.130	509.763	806.653	125.738	37.183	2.112.467
Passività di settore	276.391	634.098	751.981	69.333		1.731.803
Passività destinate alla vendita	—	—	—	—		—
Passività per imposte sul reddito	—	—	—	—	4.504	4.504
Altre passività non allocate	—	—	—	—	376.160	376.160
Totale passività di gruppo non allocate	—	—	—	—	380.664	380.664
Totale passività	276.391	634.098	751.981	69.333	380.664	2.112.467

Si rileva che i ricavi verso Regione Lombardia incidono per il 40%, sono quindi superiori al 10% dei ricavi consolidati di Gruppo.

In particolare i ricavi verso Regione Lombardia, pari a 369.846 migliaia di Euro, sono così distribuiti nei diversi settori:

- Autostrade per 124 migliaia di Euro;
- Infrastruttura ferroviaria per 361.310 migliaia di Euro;
- RO.S.CO. per 459 migliaia di Euro;
- Mobilità e Servizi per 7.953 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 settori 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 2023 gli immobili, impianti e macchinari, al netto dei relativi fondi di ammortamento e dei fondi di finanziamento, risultavano costituiti come segue:

Descrizione	01/01/2023		
	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

La movimentazione avutasi nel corso del 2023 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 01.01.2023	29.752	41.510	2.298	355.220	51.721	480.501
Investimenti finanziati con mezzi propri	202	18.319	1.206	15.314	7.897	42.938
Trasferimenti valore lordo	113	2.717	34	6.045	(8.736)	173
Dismissioni: Alienazione Lorde	(34)	(12.765)	(14)	(174)	(16)	(13.003)
Dismissioni: Utilizzi Fondo Ammortamento	—	12.628	14	162	—	12.804
Quote di Ammortamento	(857)	(8.126)	(520)	(28.192)	—	(37.695)
Svalutazione delle attività materiali	—	—	—	(826)	(442)	(1.268)
Variazione perimetro di consolidamento	6	46	—	1	—	53
Valore netto al 31.12.2023	29.182	54.329	3.018	347.550	50.424	484.503

Al 31 dicembre 2023 gli immobili, impianti e macchinari, al netto dei relativi fondi di ammortamento e dei fondi di finanziamento, risultavano costituiti come segue:

Descrizione	31/12/2023		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Terreni e fabbricati	48.387	(19.205)	29.182
Impianti e macchinari	193.878	(139.549)	54.329
Attrezzature industriali e commerciali	14.961	(11.943)	3.018
Altri beni	713.140	(365.590)	347.550
Immobilizzazioni in corso e acconti	50.424	—	50.424
Totale Immobili, impianti e macchinari	1.020.790	(536.287)	484.503

La movimentazione avutasi nel corso del 2024 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 01.01.2024	29.182	54.329	3.018	347.550	50.424	484.503
Investimenti finanziati con mezzi propri	4.666	25.720	882	19.626	40.032	90.926
Trasferimenti valore lordo	7.671	12.593	1	2.926	(23.191)	—
Rettifiche ad altre voci di bilancio	—	—	—	—	(21.240)	(21.240)
Dismissioni: Alienazione Lorde	(571)	(4.367)	(163)	(7.926)	—	(13.027)
Dismissioni: Utilizzi Fondo Ammortamento	187	4.644	28	3.376	—	8.235
Quote di Ammortamento	(985)	(11.551)	(586)	(29.692)	—	(42.814)
Variazione perimetro di consolidamento: costo storico	5.938	48.883	260	33.573	15.936	104.590
Variazione perimetro di consolidamento: fondo ammortamento	(186)	(12.783)	(120)	(28.736)	—	(41.825)
Svalutazione delle attività materiali	(1.927)	—	—	(437)	(227)	(2.591)
Contributi c/investimenti	—	—	—	—	—	—
Valore netto al 31.12.2024	43.975	117.468	3.320	340.260	61.734	566.757

Al 31 dicembre 2024 gli immobili, impianti e macchinari, al netto dei relativi fondi di ammortamento e dei fondi di finanziamento, risultano costituiti come segue:

Descrizione	31/12/2024		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Terreni e fabbricati	64.164	(20.189)	43.975
Impianti e macchinari	276.707	(159.239)	117.468
Attrezzature industriali e commerciali	15.941	(12.621)	3.320
Altri beni	760.902	(420.642)	340.260
Immobilizzazioni in corso e acconti	82.974	—	82.974
Totale Immobili, impianti e macchinari	1.200.688	(612.691)	587.997

Terreni e fabbricati

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

- 9.071 migliaia di Euro per terreni relativi ad impianti fotovoltaici in fase di sviluppo;
- 7.501 migliaia di Euro per immobile relativo alla stazione di Milano Cadorna;
- 6.642 migliaia di Euro per terreni siti nel Comune di Saronno;
- 6.398 migliaia di Euro per il Terminal Sacconago e terreni limitrofi;
- 2.723 migliaia di Euro per immobili siti nel Comune di Saronno;
- 1.365 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;
- 654 migliaia di Euro per box auto siti nel Comune di Milano;
- 599 migliaia di Euro per immobili siti nel Comune d'Iseo;
- 368 migliaia di euro per impianti biogas in esercizio.

Gli incrementi dell'esercizio sono attribuibili agli investimenti effettuati per l'acquisizione di terreni utili alla realizzazione di impianti fotovoltaici, per 4.140 migliaia di Euro e per lo sviluppo del progetto di espansione del Terminal di Sacconago, per 174 migliaia di Euro; ai lavori di completamento del parcheggio adiacente alla stazione di Milano Affori gestito da FERROVIENORD, per 217 migliaia di Euro; al capannone mobile per la manutenzione dei treni storici presso l'impianto di Novate per 87 migliaia di Euro; al rifacimento del tetto di un immobile sito in Saronno, per 26 migliaia di Euro; nonché a prefabbricati e container per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria per 22 migliaia di Euro.

Oltre a quanto precedentemente commentato a seguito del completamento delle attività di realizzazione del parcheggio sopracitato e alla successiva apertura al pubblico, avvenuta in data 16

giugno 2024, sono stati trasferiti alla categoria in esame da "Immobilizzazioni in corso e acconti" gli investimenti sostenuti nei precedenti esercizi, pari a 7.070 migliaia di Euro. Sono stati trasferiti dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" inoltre i costi sostenuti nei precedenti esercizi relativi al capannone mobile per la manutenzione dei treni storici presso l'impianto di Novate, per 235 migliaia di Euro, e all'acquisizione di terreni per lo sviluppo del progetto di espansione del Terminal di Sacconago, per 365 migliaia di Euro.

La voce "Variazione perimetro di consolidamento" è interamente attribuibile all'acquisizione della controllata Viridis Energia S.p.A., e delle sue controllate, e della controllata NordCom S.p.A. (Nota 3).

Le svalutazioni dell'esercizio si riferiscono alla svalutazione effettuata sul parcheggio sito in Affori (MI), a seguito di esercizio di *impairment test* effettuato sulla base dell'aggiornamento del piano a seguito dell'andamento dei ricavi del primo semestre operativo.

Impianti e macchinari

La voce "Impianti e macchinari" include principalmente il valore netto residuo dei seguenti beni:

- 47.174 migliaia di Euro per impianti fotovoltaici;
- 51.173 migliaia di Euro per autobus;
- 9.466 migliaia di Euro per impianti biogas;
- 8.883 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" (25.720 migliaia di Euro) riguardano principalmente:

- la messa in produzione di n.3 impianti fotovoltaici "Brocanello", "Nocera" e "B&R" rispettivamente per 3.327 migliaia di Euro, 2.912 migliaia di Euro e 1.891 migliaia di Euro; a seguito del completamento dei lavori e la messa in esercizio, per i primi due impianti sopracitati, sono stati trasferiti alla voce in esame dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" i lavori effettuati nei precedenti esercizi, rispettivamente pari a 3.419 migliaia di Euro e 3.776 migliaia di Euro;
- n.13 autobus BYD elettrici urbani 12 metri, per 5.617 migliaia di Euro;
- le manutenzioni straordinarie di motori e cambi per autobus, per 629 migliaia di Euro;
- materiale rotabile per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria; in dettaglio: n.3 carrelli motore, per 616 migliaia di Euro, con l'entrata in esercizio sono stati trasferiti dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" i costi sostenuti nei precedenti esercizi per 3.077 migliaia di Euro; n. 6 carri tramoggia CT15, per 533 migliaia di Euro; n.6 carri pianale CP40, per 426 migliaia di Euro;
- n. 2 caricatori strada-rotaia per 237 migliaia di Euro, con l'entrata in esercizio sono stati trasferiti dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" i costi sostenuti nei precedenti esercizi per 713 migliaia di Euro.
- un impianto automatizzato per l'accesso dei veicoli al parcheggio adiacente alla stazione di Milano Affori, aperto al pubblico in data 16 giugno 2024, per 22 migliaia di Euro; a seguito dell'apertura sono stati trasferiti dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" i costi sostenuti nei precedenti esercizi per 601 migliaia di Euro;
- n. 7 autobus Mercedes Benz Evobus - modello Citaro usati, per 219 migliaia di Euro, a seguito dell'immatricolazione sono stati trasferiti dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" gli anticipi pagati negli esercizi precedenti per 333 migliaia di Euro;
- n.1 autobus Kent 12, per 130 migliaia di Euro;
- n.2 gru Reach Stacker F500 per la movimentazione delle merci presso il Terminal di Sacconago, per 457 migliaia di Euro; a seguito dell'immatricolazione sono stati trasferiti dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" gli anticipi pagati negli esercizi precedenti per 111 migliaia di Euro;
- impianti e macchinari per la manutenzione invernale dell'infrastruttura autostradale, per 1.075 migliaia di Euro.

A seguito dell'immatricolazione sono stati inoltre trasferiti dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" gli anticipi pagati negli esercizi precedenti per:

- 2 autobus MAN autosnodati a gasolio, per 724 migliaia di Euro;

- 1 autobus usato Mercedes Benz - EVOBUS modello Citaro O 530, per 173 migliaia di Euro.

Le dismissioni dell'esercizio sono principalmente attribuibili ad autobus, per 4.291 migliaia di Euro, non più utilizzabili e totalmente ammortizzati.

La variazione del perimetro di consolidamento è attribuibile ad impianti fotovoltaici, per un valore netto di 33.205 migliaia di Euro e ad impianti biogas, per 10.195 migliaia di Euro.

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 705 migliaia di Euro.

La voce "Variazione perimetro di consolidamento" è interamente attribuibile all'acquisizione della controllata Viridis Energia S.p.A., e delle sue controllate, e della controllata NordCom S.p.A. (Nota 3).

Altri beni

Gli Altri beni si riferiscono principalmente a materiale rotabile (per 328.211 migliaia di Euro), ad automezzi, arredi e beni concessi in locazione operativa.

L'investimento dell'esercizio, pari a 19.626 migliaia di Euro riguarda principalmente, per 13.356 migliaia di Euro investimenti sul materiale rotabile così dettagliati:

- per 5.976 migliaia di Euro, le attività di *revamping* e *refurbishment* di 7 rotabili TAF noleggiati 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 2.376 migliaia di Euro;
- per 2.882 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica effettuata su 12 rotabili CORADIA;
- per 2.575 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica effettuata su 2 rotabili TAF;
- per 776 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica effettuata su 1 rotabile TSR a 5 casse;
- per 645 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica di 3 locomotive TR E483 noleggiate a DB Cargo Italia;
- per 502 migliaia di Euro, l'ammodernamento di 2 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 197 migliaia di Euro.

Gli altri investimenti dell'esercizio sono principalmente attribuibili a:

- per 2.855 migliaia di Euro, mezzi di trasporto acquistati per la gestione dell'infrastruttura autostradale; in dettaglio sono stati acquistati 22 furgoni con relativo allestimento, 15 autovetture e 5 carrelli a messaggio variabile per il reparto della v; 5 furgoni per i laboratori tecnici; 1 furgone per il magazzino e 1 furgone in pool;
- per 1.955 migliaia di Euro, mobili e arredi e macchine d'ufficio delle società del Gruppo e per le stazioni dell'intera rete aziendale;
- per 850 migliaia di Euro, 9 trattori per semirimorchio di veicoli pesanti ed armamento per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria;
- per 598 migliaia di Euro, hardware per l'acquisto di biglietti a bordo bus urbani ed extraurbani; a seguito del completamento dell'installazione sono stati trasferiti alla categoria in esame da "Immobilizzazioni in corso e acconti", gli investimenti del precedente esercizio pari a 354 migliaia di Euro.

Le dismissioni dell'esercizio sono principalmente attribuibili all'applicazione di penali attive al fornitore dei rotabili TILO a seguito dei ritardi consuntivati sulla fornitura per 4.231 migliaia di Euro, alla rottamazione di n.16 furgoni e un carrello a messaggio variabile utilizzati per la gestione dell'infrastruttura autostradale per 214 migliaia di Euro e alla dismissione di hardware utilizzato per l'informatica distribuita per 15 migliaia di Euro.

La svalutazione dell'esercizio, pari a 436 migliaia di Euro, è relativa all'adeguamento al valore di presunto realizzo della locomotiva ES64 F4.

Per l'informativa richiesta dal paragrafo 97 del principio contabile IFRS16, relativamente ai canoni di locazione attivi, si rimanda alla Nota 33.

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli investimenti nella voce immobilizzazioni in corso e acconti, pari a 40.032 migliaia di Euro, sono principalmente attribuibili ai seguenti investimenti:

- acconti pagati per la realizzazione di impianti fotovoltaici, già in fase di costruzione, (13.081 migliaia di Euro), migliorie ad un impianto biogas (232 migliaia di Euro), e impianti fotovoltaici (2.383 migliaia di Euro);
- realizzazione della Fase 0 del piano di sviluppo del Terminal di Sacconago (9.990 migliaia di Euro);
- acconti pagati per la fornitura di 13 convogli Caravaggio (6.434 migliaia di Euro);
- attività di *revamping* dei rotabili TAF (2.566 migliaia di Euro) e attività di ciclica dei rotabili TSR (34 migliaia di Euro);
- attività di progettazione della sede aziendale sita nel comune di Milano in area Bovisa (1.370 migliaia di Euro) e nel comune di Saronno (460 migliaia di Euro);
- acconti pagati per l'acquisto di nuovi mezzi d'opera e una nuova rinalzatrice per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria (per 900 migliaia di Euro);
- acconti pagati per l'acquisizione di 8 autobus Mercedes Benz EVOBUS modello Citaro (493 migliaia di Euro), 2 autobus suburbani Otokar Kent C 12 (417 migliaia di Euro) e 1 autobus extraurbani autosnodato MAN (120 migliaia di Euro) non ancora entrati in esercizio alla data del 31 dicembre 2024 ;
- in hardware per l'allestimento di autobus (210 migliaia di Euro) e sviluppo della rete SBE (204 migliaia di Euro);
- realizzazione del nuovo impianto telefonico per la rete autostradale in sostituzione dell'impianto telefonico CISCO, non ancora installato, per 752 migliaia di Euro;
- acconti pagati per l'ammodernamento degli uffici siti in piazzale Cadorna (MI) (75 migliaia di Euro);

I trasferimenti si riferiscono a quanto commentato alle voci precedenti, oltre al trasferimento degli acconti pagati per l'acquisto di 8 elettrotreni alimentati ad idrogeno (21.240 migliaia di Euro) alla voce "Altre attività correnti". Nel 2024, a seguito di decreto ministeriale, l'investimento complessivo degli 8 elettrotreni alimentati ad idrogeno, pari a 184,8 milioni di Euro, è rientrato tra gli investimenti con fondi pubblici nelle disponibilità di Regione Lombardia, tra cui il PNRR. Gli anticipi pagati sono quindi stati trasferiti ad anticipi a fornitori dell'attivo corrente con conseguente riduzione della voce in esame.

L'avanzamento di tale commessa è stato quindi contabilizzato in applicazione dell'IFRS 15 sulla base della percentuale di completamento e esposta, per la quota non ancora incassata, nei crediti dell'attivo corrente verso Regione Lombardia.

Anche per tale *performance obligation* si evidenzia come la rappresentazione a conto economico dei ricavi per tale prestazione sia esposta al netto dei relativi costi in quanto, in applicazione dei paragrafi B34 e seguenti dell'IFRS 15, gli Amministratori hanno concluso come il Gruppo agisca in qualità di "agent" nell'ambito di tale contratto.

Ai fini del rendiconto finanziario, in applicazione del paragrafo 11 dello IAS 7, il Gruppo ha esposto tali flussi nell'attività di investimento in quanto tale rappresentazione è ritenuta più appropriata rispetto alle attività svolte dal Gruppo.

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 2024 sarebbe stato il seguente:

31/12/2024	Valore di bilancio	Contributo	Valore al netto del contributo
Terreni e fabbricati	43.975	(4.680)	39.295
Impianti e macchinario	117.468	(31.434)	86.034
Attrezzature industriali e commerciali	3.320		3.320
Altri beni	340.260	(207)	340.053
Immobilizzazioni in corso e acconti	82.974		82.974
Totale immobili, impianti e macchinari	587.997	(36.321)	551.676

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) oppure, per quanto riguarda le attività materiali relative al settore dell’energia rinnovabile, già iscritte nel corso dell’esercizio al *fair value* per effetto dell’acquisizione.

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.

Si evidenzia che la voce “Immobili, impianti e macchinari” comprende gli investimenti immobiliari per 2.252 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.

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.

Ai fini del rendiconto finanziario, in applicazione del paragrafo 11 dello IAS 7, il Gruppo ha esposto tali flussi nell’attività di investimento in quanto tale rappresentazione è ritenuta più appropriata rispetto alle attività svolte dal Gruppo.

NOTA 7 ATTIVITÀ IMMATERIALI

Al 1° gennaio 2023 le attività immateriali risultavano così costituite:

Descrizione	01/01/2023		
	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

La movimentazione dell’esercizio 2023 è stata la seguente:

Descrizione	Immobiliz. in corso e acconti	Altre	Beni devolvibili - Infr. Ferroviaria	Beni devolvibili - Corpo Autostradale	Totale
Valore netto al 01.01.2023	3.262	4.012	108	332.656	340.038
Acquisizioni	1.934	3.299	—	12.391	17.624
Trasferimenti	(1.987)	1.814	—	—	(173)
Trasferimenti da Attività contrattuali	—	—	—	11.140	11.140
Quote di Ammortamento	—	(2.167)	(2)	(58.042)	(60.211)
Dismissioni	—	(83)	—	(631)	(714)
Valore netto al 31.12.2023	3.209	6.875	106	297.514	307.704

Al 31 dicembre 2023 le attività immateriali risultavano pertanto costituite come segue:

Descrizione	31/12/2023		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Immobilizzazioni in corso e acconti	3.209	—	3.209
Altre	40.906	(34.031)	6.875
Beni devolvibili - Infr. Ferroviaria	46.140	(46.034)	106
Beni devolvibili - Corpo Autostradale	432.301	(134.787)	297.514
Totale attività immateriali	522.556	(214.852)	307.704

La movimentazione dell'esercizio 2024 è stata la seguente:

Descrizione	Immobiliz. in corso e acconti	Altre	Beni devolvibili - Infr. Ferroviaria	Beni devolvibili - Corpo Autostradale	Totale
Valore netto al 01.01.2024	3.209	6.875	106	297.514	307.704
Acquisizioni	361	1.786	—	4.090	6.237
Trasferimenti	(2.146)	2.146	—	—	—
Trasferimenti da Attività contrattuali	—	—	—	70.649	70.649
Trasferimenti da attività contrattuali - corrispettivo per servizio di costruzione	—	—	—	(4.530)	(4.530)
Incasso corrispettivo per servizio di costruzione	—	—	—	(15.637)	(15.637)
Quote di Ammortamento	—	(6.476)	(3)	(74.259)	(80.738)
Svalutazioni	(399)	—	—	—	(399)
Variazione perimetro di consolidamento	(72)	36.867	—	—	36.795
Dismissioni	—	—	—	(1.039)	(1.039)
Valore netto al 31.12.2024	953	41.198	103	276.788	319.042

Al 31 dicembre 2024 le attività immateriali risultano pertanto costituite come segue:

Descrizione	31/12/2024		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	953	—	953
Altre	81.705	(40.507)	41.198
Beni devolvibili - Infr. Ferroviaria	46.140	(46.037)	103
Beni devolvibili - Corpo Autostradale	501.471	(209.046)	292.425
Totale attività immateriali	630.269	(295.590)	334.679

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli incrementi della voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", pari a 361 migliaia di Euro, all'attività di *upgrade* dei moduli SAP e BPC, per 169 migliaia di Euro; ad attività di sviluppo della piattaforma per la gestione della contabilità lavori, per 32 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 2023 relativi all'attività di *upgrade* del *software* gestionale SAP, gestito da FNM ed utilizzato dalle società del Gruppo, per 1.748 migliaia di Euro.

Nell'esercizio inoltre sono state trasferite dalle immobilizzazioni in corso e acconti i costi sostenuti in ambito regolatorio, per 319 migliaia di Euro, e per lo sviluppo di un software (GSG) per la gestione delle autorizzazioni alle manovre e del controllo dei carri soccorso per l'infrastruttura autostradale, per 79 migliaia di Euro.

La svalutazione dell'esercizio è attribuibile, per 329 migliaia di Euro, ai costi sostenuti in precedenti esercizi per consulenze tecniche inerenti l'ambito regolatorio, la cui utilità è venuta meno a seguito dei recenti aggiornamenti normativi e, per 70 migliaia di Euro, ai costi sostenuti per lo sviluppo della piattaforma attualmente utilizzata per la gestione del *car sharing*, che sarà sostituita da una piattaforma più evoluta, in fase di sviluppo, nel primo semestre 2025.

La voce "Variazione perimetro di consolidamento" è interamente attribuibile all'acquisizione della controllata Viridis Energia S.p.A., e delle sue controllate, e della controllata NordCom S.p.A. (Nota 3).

La voce è al netto delle scritture di elisione dei margini intercompany sui progetti SAP sviluppati per il Gruppo dalla controllata Nordcom.

Altre

Gli incrementi dell'esercizio (1.786 migliaia di Euro) sono principalmente attribuibili ai moduli aggiuntivi del software gestionale SAP, gestito da FNM e utilizzato da Trenord S.r.l., per 445 migliaia di Euro, all'*upgrade* del software gestionale SAP, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 164 migliaia di Euro, a moduli aggiuntivi di SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo, per 142 migliaia di Euro, al progetto *cloud transformation*, per 121 migliaia di Euro, e all'*upgrade* di moduli SAP gestito da FNM ed utilizzato da MISE, per 58 migliaia di Euro.

La voce altre comprende inoltre i costi sostenuti per le personalizzazioni riguardanti il progetto "Salesforce" a supporto della viabilità (Euro 80 migliaia di Euro), *rebranding* e aggiornamento del sito della controllata Mise (173 migliaia di Euro), per lo sviluppo di un software (GSG) per la gestione delle autorizzazioni alle manovre e del controllo dei carri soccorso per l'infrastruttura autostradale (52 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 3 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.

Gli investimenti dell'esercizio, pari a 4.090 migliaia di Euro si riferiscono principalmente, per 3.151 migliaia di Euro, al completamento dei lavori di riqualifica della S.P. 46 Rho-Monza, per 363 migliaia di Euro ai lavori di completamento del monitoraggio dinamico dei manufatti, per 284 migliaia di Euro al completamento dei lavori di manutenzione straordinaria e riqualifica strutturale del viadotto Po, per 278 migliaia di Euro ai lavori di sostituzione barriere di sicurezza e realizzazione impianti di illuminazione della A50.

Gli incrementi più significativi della voce si riferiscono alla messa in esercizio degli investimenti in essere al 31 dicembre 2023, la cui fase di progettazione aveva già avuto l'assenso da parte dell'Ente Concedente, tenuto conto dell'ottenimento dell'aumento tariffario riconosciuto dal primo gennaio 2024. I trasferimenti più significativi dalla voce "Attività contrattuali" alle "Attività immateriali" per il corpo autostradale "in esercizio", pari a 66.119 migliaia di Euro, al netto del corrispettivo ricevuto, si riferiscono:

- al lotto di completamento della viabilità al Centro Intermodale di Segrate, la cui ultimazione dei lavori è intervenuta nel 2021 ma ad oggi non è ancora aperto al traffico in attesa della realizzazione dei lotti successivi dell'itinerario, in capo ad altri operatori (58.227 migliaia di Euro, al netto dei contributi ricevuti, pari a 3.630 migliaia di Euro);
- ai lavori di monitoraggio dinamico dei manufatti, al netto del corrispettivo ricevuto, la cui ultimazione dei lavori è intervenuta al 31 dicembre 2023 (4.035 migliaia di Euro, al netto dei contributi ricevuti, pari a 901 migliaia di Euro);
- all'intervento relativo alla realizzazione degli impianti di distribuzione idrogeno (3.508 migliaia di Euro).

La quota di ammortamento, pari a 74.259 migliaia di Euro, viene calcolata in funzione della durata della concessione sull'Infrastruttura in scadenza il 31 ottobre 2028.

I corrispettivi ricevuti si riferiscono:

- per 13.234 migliaia di Euro, al contributo erogato dall'Ente concedente per i lavori di riqualifica con caratteristiche autostradali della S.P. 46 Rho-Monza;
- per 2.403 migliaia di Euro, al contributo erogato dall'Ente concedente per il monitoraggio dinamico dei manufatti.

I decrementi dell'esercizio si riferiscono, per la maggior parte, ai conguagli, relativi alle interferenze per i lavori di riqualifica della S.P. 46 Rho-Monza, a seguito della liquidazione del saldo. L'importo era stato stanziato in base al preventivo ricevuto dall'Ente interessato.

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.

Al 31 dicembre 2024 non risultano attività immateriali a vita utile indefinita.

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

DIRITTO D'USO

Al 1° gennaio 2023 la voce “Diritto d’uso” rilevata a seguito dell’adozione del principio contabile IFRS 16 risultava così costituita:

Descrizione	01/01/2023		
	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 movimentazione dell’esercizio 2023 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 01.01.2023	134	13.612	722	5.765	20.233
Acquisizioni	41	805	174	1.788	2.808
Quote di Ammortamento	(92)	(3.766)	(328)	(2.539)	(6.725)
Chiusura contratti Costo Storico	(22)	(129)	—	(439)	(590)
Chiusura contratti Fondo	22	127	—	408	557
Valore netto al 31.12.2023	83	10.649	568	4.983	16.283

Al 31 dicembre 2023 la voce “Diritto d’uso” risultava pertanto costituita come segue:

Descrizione	31/12/2023		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	252	(169)	83
Diritto d'uso fabbricati	26.410	(15.761)	10.649
Diritto d'uso impianti e macchinari	7.377	(6.809)	568
Diritto d'uso altri beni	12.886	(7.903)	4.983
Totale diritto d'uso	46.925	(30.642)	16.283

La movimentazione dell’esercizio 2024 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 01.01.2024	83	10.649	568	4.983	16.283
Acquisizioni	—	4.467	4.807	1.316	10.590
Chiusura contratti Costo Storico	—	(6.919)	(9.503)	(10.573)	(26.995)
Chiusura contratti Fondo	—	6.917	2.065	8.319	17.301
Svalutazione diritti d'uso	—	—	(1.287)	—	(1.287)
Variazione perimetro di consolidamento: costo storico	(251)	3.851	14.530	188	18.318
Variazione perimetro di consolidamento: fondo ammortamento	214	(1.735)	(1.849)	(60)	(3.430)
Quote di Ammortamento	(46)	(4.336)	(1.647)	(2.434)	(8.463)
Valore netto al 31.12.2024	—	12.894	7.684	1.739	22.317

Al 31 dicembre 2024 la voce “Diritto d’uso” risulta pertanto costituita come segue:

Descrizione	31/12/2024		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	1	(1)	—
Diritto d'uso fabbricati	27.809	(14.915)	12.894
Diritto d'uso impianti e macchinari	17.211	(9.527)	7.684
Diritto d'uso altri beni	3.817	(2.078)	1.739
Totale diritto d'uso	48.838	(26.521)	22.317

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 all'esercizio di opzione dei rinnovi contrattuali, per i quali alla data di iscrizione del diritto d'uso non vi era la ragionevole certezza di esercitarli, di alcune sedi operative della società ATV, per 3.904 migliaia di Euro.

La voce “Diritto d’uso Impianti e Macchinari” aumenta nell'esercizio per effetto dell'acquisizione, a seguito del consolidamento di Viridis Energia e delle sue controllate (Nota 3), dei diritti d'uso relativi ad impianti fotovoltaici e relativi diritti di superficie, pari a 12.682 migliaia di Euro, alla data di acquisizione, ed aumentati nel periodo principalmente per 4.762 migliaia di Euro per effetto della sottoscrizione di un nuovo contratto relativo all'impianto fotovoltaico della società B&ER Energia (Nota 3) acquisita nel periodo.

L'incremento dell'esercizio è inoltre attribuibile alla sottoscrizione di nuovi contratti per le autovetture utilizzate dal Gruppo come auto operative o in *fringe benefit*.

Le dismissioni dell'esercizio sono attribuibili alla chiusura anticipata dei contratti di *leasing* e relativo riscatto, effettuata in sede di riorganizzazione aziendale del gruppo Viridis oltre che alla variazione della scadenza contrattuale delle 4 locomotive Bombardier E494 TRAXX DC, che sono state anticipate dalla scadenza prevista del 31 dicembre 2025, per 3 locomotive al 30 settembre 2024 e per 1 al 31 dicembre 2024.

La svalutazione dell'esercizio è attribuibile ai diritti d'uso della controllata E-vai non ritenuti recuperabili.

NOTA 9 AVVIAMENTO

L'avviamento iscritto ha subito la seguente movimentazione nel semestre di riferimento:

Descrizione	Valore Netto 01.01.2024	Incrementi	Variazioni 2024 Riclassifiche	(Svalutazioni)	Valore Netto 31.12.2024
Viridis Energia S.p.A.	—	35.981	—	—	35.981
NordCom S.p.A.	—	3.439	—	—	3.439
Totale Avviamento	—	39.420	—	—	39.420

La variazione della voce si riferisce al valore dell'avviamento iscritto per l'acquisizione della società Viridis Energia S.p.A. e delle sue controllate, avvenuta in data 23 febbraio 2024 e del 42% del capitale sociale della partecipata NordCom S.p.A. (Nota 3).

Viridis Energia S.p.A.

Per quanto riguarda l'avviamento iscritto, derivante dalla differenza tra il prezzo pagato e il *fair value* della partecipazione, si rimanda a quanto riportato nella precedente Nota 3.

Impairment Test

Il valore recuperabile di tale CGU, determinato nella configurazione del valore d'uso e ritenuto coincidente con il suo *fair value (income approach)*, è stato determinato sui flussi di cassa del piano pluriennale 2025-2029 («Piano 2024») approvato dal CdA di Viridis nel novembre 2024.

Le previsioni per gli anni espliciti di Piano prevedono:

- proiezioni economico-finanziarie sino al 2029, in coerenza con l'orizzonte temporale del Piano Strategico di Gruppo, parzialmente riviste nel mese di gennaio 2025 al fine di considerare le migliori stime disponibili;
- aggiornamento dello stato di avanzamento degli impianti *Ready to build* e *Under Construction*, al fine di rappresentare la realtà aziendale al momento dell'elaborazione del Piano 2024;
- aggiornamento dei progetti in sviluppo, al fine di rappresentare i fatti nel frattempo intervenuti, con particolare riferimento all'avanzamento dei processi autorizzativi e a nuove opportunità la cui realizzazione è prevista entro l'arco temporale esplicito del piano;
- aggiornamento della curva del prezzo dell'energia elettrica (basata sul PUN), per recepire proiezioni aggiornate, meglio rappresentative delle reali condizioni di mercato al momento dell'elaborazione del Piano 2024.

Il flusso di cassa nel *terminal value*, proiettato in *perpetuity* con tasso di crescita *g* pari all'1%, è stato normalizzato sulla base delle seguenti principali assunzioni:

- i ricavi e quindi l'ebitda escludono il beneficio delle tariffe incentivanti, in quanto limitate nel tempo. Tali benefici sono stati scorporati dal valore atteso in *perpetuity* e determinati in modo puntuale sulla base della scadenza prevista per ciascun incentivo;
- assorbimento di cassa del CCN in *perpetuity* determinata sulla base del prodotto tra CCN e tasso di crescita *g*;
- ammortamenti uguale agli investimenti. A tal fine, è stato stimato nel *terminal value* un investimento medio-annuo di rimpiazzo per la capacità di 350,9MW installata al 2029, sulla base di un investimento di *revamping* pari a 500 migliaia di Euro per MW e di una vita utile degli impianti di 30 anni, applicando un tasso di inflazione pari al 2%, prudenzialmente superiore al tasso di crescita *g*.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 7,21% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di comparabili del settore.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata non ha evidenziato perdite di valore e pertanto il valore di iscrizione dell'avviamento è stato ritenuto recuperabile.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value less cost of disposal* di tale CGU non si discosta significativamente dal valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione. Di seguito riportiamo la variazione del valore d'uso in milioni di Euro che si avrebbe al variare di tale parametro:

Sensitivity Analysis dell'headroom al WACC e al g rate dell'impairment dell'avviamento di VIRIDIS						
		WACC				
		6,21%	6,71%	7,21 %	7,71 %	8,21 %
g rate	-1,0 %	23,81	-3,39	-26,49	-46,49	-63,79
	-0,5 %	50,11	18,51	-8,09	-30,79	-50,29
	0,0 %	81,41	44,31	13,41	-12,69	-34,79
	0,5 %	119,41	75,01	38,61	8,41	-17,09
	1.0 %	166,41	112,11	68,61	33,11	3,51

Il WACC di *break even* che conduce ad un valore di *cover* pari a zero risulta pari a 7,46% e un *g* -0,69%.

NordCom S.p.A.

NordCom S.p.A. è una società di consulenza informatica interna del Gruppo FNM.

L'*impairment test* effettuato sull'avviamento generatosi dall'acquisizione da parte di FNM del 42% del capitale sociale detenuto da Tim S.p.A., si basa sul *business plan* 2025-2028, già utilizzato come base di informativa nel processo di acquisizione.

Il valore recuperabile dell'avviamento, considerato come valore d'uso è stato determinato proiettando il flusso di Ebitda medio del triennio 2026-2028. Inoltre, poiché il piano prevede investimenti nel triennio inferiori agli ammortamenti, prudentemente i *capex* sono stati assunti pari alla media degli ammortamenti 2026-2028.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 8,58% (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. Considerando la situazione di *Net-cash* in arco piano, il costo del capitale fa riferimento al *Coc Unlevered*.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata non ha evidenziato perdite di valore e pertanto il valore di iscrizione dell'avviamento è stato ritenuto recuperabile.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value less cost of disposal* di tale CGU non si discosta significativamente dal valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione. Di seguito riportiamo la variazione del valore d'uso in milioni di Euro che si avrebbe al variare di tale parametro:

Sensitivity Analysis al Coc Unlevered dell'<i>impairment</i> dell'avviamento di Nordcom						
		Coc Unlevered				
		7,58%	8,08%	8,58 %	9,08 %	9,58 %
g rate	-1,0 %	1,25	0,73	0,26	-0,16	-0,55
	-0,5 %	1,66	1,09	0,57	0,11	-0,30
	0,0 %	2,12	1,49	0,92	0,42	-0,03
	0,5 %	2,43	1,74	1,13	0,59	0,11
	1,0 %	2,79	2,03	1,37	0,79	0,27

Il *Coc Unlevered* di *break even* che conduce ad un valore di *cover* pari a zero risulta pari a 9,54% e un g -1,45%.

NOTA 10 PARTECIPAZIONI

Si riporta di seguito la movimentazione delle partecipazioni intervenuta negli esercizi 2024 e 2023:

Descrizione	01.01.2024 Valore a Bilancio	Variazioni				31.12.2024 Valore a Bilancio
		Incrementi Decrementi	Risultato dell'esercizio	Riserva di traduzione	Altre variazioni di conto economico complessivo	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto:						
Trenord S.r.l.	45.243	—	10.673	(22)	52	55.810
NordCom S.p.A.	9.065	(9.285)	220	—	—	—
Nord Energia S.p.A. in liquidazione	10.729	(2.067)	979	—	—	9.641
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	8.575	(950)	759	—	—	8.384
Mbility S.r.l.	1.000	—	(137)	—	—	863
Totale partecipazioni in imprese a controllo congiunto	74.612	(12.302)	12.494	(22)	52	74.698
Partecipazioni in imprese collegate:						
Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.	36.028	9.714	2.123	—	1.724	49.589
Tangenziali Esterne Milano S.p.A.	33.581	—	(2.255)	—	(1.018)	30.308
DB Cargo Italia S.r.l.	15.916	—	1.065	—	4	16.985
Sportit S.r.l.	1.886	—	(151)	—	—	1.735
Autotrasporti Pasqualini S.r.l.	181	—	—	—	—	181
Servizi Trasporti Interregionali S.p.A.	85	(85)	—	—	—	—
Totale partecipazioni in imprese collegate	87.677	9.629	782	—	710	98.798
Totale partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	162.289	(2.673)	13.276	(22)	762	173.496
Altre partecipazioni:						
Azienda Trasporti Veneto Orientale S.p.A.	5.272	1.804	—	—	—	7.076
S.A.Bro.M. S.p.A.	3.198	(273)	—	—	—	2.925
Tangenziale Esterna S.p.A.	1.797	311	—	—	—	2.108
CIV S.p.A.	673	—	—	—	—	673
CDP INFRATECH	309	1.240				1.549
Fondazione ATV	99	—	—	—	—	99
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca	50	—	—	—	—	50
Fap S.p.A.	39	—	—	—	—	39
Consorzio ELIO	4	—	—	—	—	4
Trasporti Brescia Nord	3	—	—	—	—	3
Cons.Autostr.Italiane Energia	2	—	—	—	—	2
Consorzio Tangenziale Engineering	2	—	—	—	—	2
ATAP	—	—	—	—	—	—
STECAV	2	—	—	—	—	2
Consorzio Energia Futura	—	5	—	—	—	5
Totale partecipazioni in altre imprese	11.450	3.087	—	—	—	14.537
Totale partecipazioni	173.739	414	13.276	(22)	762	188.033

Descrizione	01.01.2023 Valore a Bilancio	Variazioni				31.12.2023 Valore a Bilancio
		Incrementi Decrementi	Risultato dell'esercizio	Riserva di traduzione	Altre variazioni di conto economico complessivo	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto:						
Trenord S.r.l.	36.738	—	8.336	78	91	45.243
NordCom S.p.A.	8.490	—	580	—	(5)	9.065
Nord Energia S.p.A. in liquidazione	12.927	(2.761)	563	—	—	10.729
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	8.143	(900)	1.332	—	—	8.575
Mbility S.r.l.	—	1.000	—	—	—	1.000
Totale partecipazioni in imprese a controllo congiunto	66.298	(2.661)	10.811	78	86	74.612
Partecipazioni in imprese collegate:						
Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.	38.923	—	(2.895)	—	—	36.028
Tangenziali Esterne Milano S.p.A.	37.045	—	(2.127)	—	(1.337)	33.581
DB Cargo Italia S.r.l.	15.481	(920)	1.360	—	(5)	15.916
Sportit S.r.l.	2.229	—	(343)	—	—	1.886
Busforfun.com S.r.l.	448	—	(448)	—	—	—
Autotrasporti Pasqualini S.r.l.	181	—	—	—	—	181
Servizi Trasporti Interregionali S.p.A.	85	—	—	—	—	85
Totale partecipazioni in imprese collegate	94.392	(920)	(4.453)	—	(1.342)	87.677
Totale partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	160.690	(3.581)	6.358	78	(1.256)	162.289
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.	1.797	—	—	—	—	1.797
CIV S.p.A.	673	—	—	—	—	673
CDP INFRATECH	—	309	—	—	—	309
Fondazione ATV	99	—	—	—	—	99
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca	50	—	—	—	—	50
Fap S.p.A.	39	—	—	—	—	39
Consorzio ELIO	4	—	—	—	—	4
Trasporti Brescia Nord	3	—	—	—	—	3
Cons.Autostr.Italiane Energia	2	—	—	—	—	2
Consorzio Tangenziale Engineering	2	—	—	—	—	2
STECAV	2	—	—	—	—	2
Totale partecipazioni in altre imprese	11.141	309	—	—	—	11.450
Totale partecipazioni	171.831	(3.272)	6.358	78	(1.256)	173.739

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). La voce "incrementi / decrementi" accoglie gli importi relativi ad incrementi per acquisto di quote partecipative e/o eventuali versamenti per ricapitalizzazione ed i decrementi per dividendi distribuiti nell'esercizio.

Di seguito vengono commentate le principali valutazioni effettuate sulla recuperabilità dei valori e le principali variazioni intervenute nell'esercizio, esposte alla voce "incrementi / decrementi" e "riserva di

traduzione", diverse dalla rilevazione del contributo al Bilancio Consolidato determinato dalla realizzazione del risultato dell'esercizio e delle "Altre variazioni di Conto economico Complessivo":

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE A CONTROLLO CONGIUNTO

Trenord S.r.l.

La voce "Riserva di traduzione", negativa per 22 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 2024 (pari a 0,9526) e per le attività e passività il cambio a pronti alla data del 31 dicembre 2024 (0,9412).

In data 23 novembre 2023 Trenord ha firmato con Regione Lombardia il nuovo Contratto di Servizio per il trasporto ferroviario regionale lombardo per il periodo 1° dicembre 2023 - 30 novembre 2023.

NORD ENERGIA S.p.A. in liquidazione

In data 10 gennaio 2023 è avvenuta l'iscrizione presso il registro delle imprese della nomina dei liquidatori ed è quindi iniziato il periodo di liquidazione. In data 11 settembre 2023 è definitivamente cessata l'attività della partecipata CMC Mesta SA, con l'avvenuta cancellazione dal Registro di Commercio Svizzero. A seguito della radiazione è stato effettuato il riparto del capitale di liquidazione per un importo complessivo di Euro 8.215.570, rilevati per Euro 3.566.560 come dividendi e per Euro 4.649.010 a totale rimborso del valore della partecipazione.

Il decremento della partecipazione in Nord Energia S.p.A. in liquidazione, pari a 2.067 migliaia di Euro, è determinato dalla distribuzione del dividendo, effettuata nel 2024, come approvato dall'Assemblea della partecipata, a valere sul risultato dell'esercizio 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 950 migliaia di Euro, è determinato dalla distribuzione del dividendo, effettuata nel 2024, come approvato dall'Assemblea della partecipata, a valere sul risultato dell'esercizio 2023.

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE

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. In relazione all'approvazione del nuovo Piano 2024/2025 - 2028/2029 della partecipata gli Amministratori hanno ritenuto opportuno effettuare l'*impairment test*, come di seguito rappresentato.

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 dal CdA della partecipata in data 30 settembre 2024, per il periodo 23/24 - 28/29 ed è stato assunto tale in considerazione della capacità di reddito derivante da linee di business già operative con almeno due anni di storia di servizi/prodotti venduti, alle quali si aggiungono nuove iniziative di sviluppo, con applicazione di scenari in base all'attivazione di specifiche attività. Il *business plan* si basa su tre scenari con differenti probabilità di accadimento.

In considerazione della fase di *startup* della società è stato scelto un orizzonte temporale di 5 anni al fine di consentirne l'operatività a pieno regime con riferimento alle attività/offerta commerciale in essere in linea con le previsioni dello IAS 36.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 11,43% (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. Non è stato considerato nessun *execution premium*, in quanto il *business plan* esprime una capacità di reddito relativa a iniziative già avviate ed esclude qualsiasi potenzialità data dalle iniziative di sviluppo.

Considerando la situazione di *Net-cash* al 31 dicembre 2024 e in arco piano, il costo del capitale fa riferimento al *Coc Unlevered*.

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 e di un tasso di crescita *g-rate* nel calcolo del valore terminale. Di seguito riportiamo le svalutazioni in milioni di Euro che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis dell'headroom al tasso Coc Unlevered e al g rate dell'impairment di SportIT						
		WACC				
		10,43%	10,93%	11,43 %	11,93 %	12,43 %
g rate	-1,0 %	1,68	1,55	1,42	1,30	1,19
	-0,5 %	1,77	1,63	1,49	1,37	1,25
	0,0 %	1,87	1,71	1,57	1,44	1,32
	0,5 %	1,98	1,81	1,65	1,51	1,38
	1.0 %	2,10	1,91	1,75	1,60	1,46

Il *Coc Unlevered* di *break even* che conduce ad un valore di *cover* pari a zero risulta pari al 22,95% ed un *g-rate* negativo.

Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.

In merito alla partecipazione in Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (di seguito "APL"), oltre a recepire la quota di competenza del risultato dell'esercizio, la valorizzazione ha recepito anche l'effetto positivo connesso alla parziale dismissione della quota di partecipazione detenuta in APL, passata da 36,66% a 25,85%, a seguito della mancata sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale deliberato dall'Assemblea dei Soci il 27 novembre 2024, interamente sottoscritto da parte di Regione Lombardia e resosi necessario a seguito dell'incremento dei costi previsti per la realizzazione dell'opera.

L'operazione del recepimento del risultato dell'esercizio e degli effetti relativi alla modifica della quota hanno comportato un adeguamento al rialzo del valore della partecipazione di 61,3 milioni di Euro, di cui 59,5 milioni di Euro riferibili al provento da dismissione parziale della partecipazione e rilevati a conto economico sulla base delle previsioni dello IAS 28.

Inoltre, a seguito del sopracitato aumento di capitale, a seguito dell'avveramento tardivo di tutte le condizioni sospensive relative alla possibilità, da parte della partecipata, di utilizzare il finanziamento *Senior 1*, nonché l'avvio, ulteriormente rinviato alla seconda parte dell'esercizio 2024, dei lavori relativi alle tratte B2 e C, si è provveduto, come sopra descritto, ad una verifica del valore individuato attraverso la predisposizione, con il supporto di un esperto indipendente, di un *impairment test*.

Il valore recuperabile della partecipazione, considerato nella configurazione del valore d'uso, è stato determinato attualizzando i flussi di cassa derivanti dall'aggiornamento delle proiezioni economiche del PEF allegato all'Atto Aggiuntivo IV, trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 6 dicembre 2023, e aggiornato per i seguenti aspetti:

- sostituzione degli anni di piano con il consuntivo 2023, preconsuntivo 2024 e budget 2025;
- aggiornamento dei tassi di interesse alla luce di quanto definito dalla DGR 5 agosto 2024 e dalla Documentazione Finanziaria complessiva firmata tra il 2 e il 6 dicembre 2024;
- l'aggiornamento dell'importo dell'aumento di capitale alla DGR a 422 milioni di Euro;
- l'estensione dell'ammontare della linea di finanziamento già esistente sottoscritta dalla Regione Lombardia per ulteriori 175 milioni di Euro;
- la postergazione di due anni dell'inizio del rimborso dei prestiti soci verso MiSe e Regione Lombardia, entrambi dal 2047 al 2049;
- La postergazione di due anni dell'inizio della distribuzione di dividendi dal 2040 al 2042;

- l'aggiornamento delle quote di partecipazione di MISE in APL al 25,85%, seguito dalla sottoscrizione dell'aumento di capitale di Regione Lombardia, ad oggi deliberato da APL ed escludendo l'effetto di eventuali futuri aumenti di capitale.

Il tasso di attualizzazione utilizzato è pari al tasso del 6,54% (netto imposta) e riflette un beta *unlevered* pari al valore riportato nella Delibera ART 124/2024, al fine di mantenere il medesimo rischio sistemico operativo stimato dall'*Authority* per le concessioni autostradali ed un premio di *execution* pari allo 0,26%. Tale premio per il rischio è stato introdotto anche a seguito degli eventi intercorsi nel 2024 che hanno comportato un peggioramento rispetto ai precedenti dati previsionali.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata ha evidenziato un *impairment loss* del valore della partecipazione pari a 54.287 migliaia di Euro.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value* non sia superiore al valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata l'analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC. Di seguito si riportano l'*impairment losses*, in milioni di Euro, che si avrebbero al variare di tale parametro:

Sensitivity Analysis al WACC dell' <i>impairment</i> di APL				
WACC				
5,30 %	5,80 %	6,30 %	6,80 %	7,30 %
57,50	0,44	-49,50	-93,22	-131,57

PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE

Azienda Trasporti Veneto Orientale S.p.A. (ATVO)

In data 27 giugno 2024 La Linea 80 S.c. a r.l. ha acquistato da ATAP S.p.A. n. 4.000 azioni ordinarie (pari al 4,46% del capitale sociale) della società ATVO. A seguito di tale acquisto la partecipazione in ATVO passa dal 15,22% al 19,67%.

S.A.Bro.M. S.p.A.

In attesa di determinazioni da parte della Concedente connesse alla sentenza del Consiglio di Stato, e quindi, considerati gli scenari futuri della partecipata, è stato ritenuto opportuno procedere ad una analisi del valore di carico della stessa. In assenza di visibilità, in merito al valore recuperabile della progettazione e in mancanza di una pronuncia della Concedente ARIA S.p.A., si è proceduto a valutare la partecipazione, iscritta al *fair value*, portandola al valore della quota di patrimonio netto detenuta, ritenendo ragionevole che tale valore possa rappresentare la miglior stima del valore recuperabile in assenza di un valore di mercato (Nota 45).

Tangenziale Esterne S.p.A.

La voce si riferisce alla rivalutazione della partecipazione, iscritta al *fair value*, effettuata a seguito degli esiti delle transazioni intervenute nel corso dell'esercizio (Nota 45).

CDP INFRA TECH

In data 31 agosto 2023 FNM S.p.A. e CDP Venture Capital Sgr hanno siglato un'intesa per lo sviluppo di *startup* e PMI innovative mediante l'ingresso nel Fondo *Corporate Partners I* (fondo multi-comparto che coinvolge i principali attori industriali e finanziari al fine di stimolare la crescita dell'ecosistema dell'innovazione in Italia nei settori strategici dell'energia, della manifattura, dei servizi e delle infrastrutture).

La partecipazione al fondo prevede investimenti cumulati nel periodo di 5 anni pari a 10 milioni di Euro in progetti riguardanti l'innovazione tecnologica e il *data management*. Nell'esercizio sono stati effettuati versamenti al fondo per 1.240 migliaia di Euro.

NOTA 11

ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE VALUTATE AL COSTO AMMORTIZZATO CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione di tale posta può rappresentarsi come segue:

Descrizione	31/12/2024		
	Non correnti	Correnti	Totale
Obbligazioni	1.000	—	1.000
Incassi pedaggi in transito	—	231	231
Altri	—	97	97
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	1.000	328	1.328
Finanziamento Fruttifero APL	62.698	—	62.698
Finanziamento Fruttifero Busforfun	3.496	—	3.496
Finanziamento Fruttifero Sabrom	—	2.915	2.915
Finanziamento fruttifero SportIT	1.554	173	1.727
Finanziamento Fruttifero TE	444	510	954
Crediti finanziari per interessi verso parti correlate	—	50	50
(MENO) Fondo <i>Impairment</i> IFRS 9	—	(46)	(46)
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato verso parti correlate (Nota 49)	68.192	3.602	71.794
Totale	69.192	3.930	73.122

Descrizione	31/12/2023		
	Non correnti	Correnti	Totale
Obbligazioni	1.000	—	1.000
Incassi pedaggi in transito	—	561	561
Altri	—	234	234
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	1.000	795	1.795
Finanziamento Fruttifero APL	59.118	—	59.118
Finanziamento Fruttifero Sabrom	2.835	—	2.835
Finanziamento Fruttifero TE	894	—	894
Finanziamento Fruttifero Busforfun	2.400	1.849	4.249
Finanziamento Fruttifero SportIT	925	98	1.023
Crediti finanziari per interessi verso parti correlate	—	47	47
(MENO) Fondo <i>Impairment</i> IFRS 9	—	(46)	(46)
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato verso parti correlate (Nota 49)	66.172	1.948	68.120
Totale	67.172	2.743	69.915

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 "Altri" è interamente attribuibile al credito di FNMPAY verso il *principal acquirer* in relazione alle somme transate in attesa di essere bonificate sul conto corrente vincolato della partecipata.

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 della perdita di controllo e 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.

Successivamente, ad ogni chiusura di bilancio, per effetto delle variazioni del piano di rimborso dello stesso, è stato ricalcolato il valore contabile lordo dell'attività finanziaria come il valore attuale dei futuri flussi finanziari contrattuali stimati, attualizzati al tasso d'interesse effettivo originario dello strumento finanziario e con la rilevazione della differenza rispetto al precedente valore di carico a conto economico tra gli oneri/proventi finanziari del periodo. E' pertanto stato determinato il valore attuale dei flussi finanziari, attualizzati al tasso di interesse effettivo originario dell'attività finanziaria pari al 6,89%. L'onere di competenza del periodo è pari a 498 migliaia di Euro.

La variazione rispetto al 31 dicembre 2023 è inoltre attribuibile agli interessi attivi di competenza dell'esercizio pari a 4.078 migliaia di Euro.

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 cinque rinnovi annuali, attualmente rinnovato fino al 31 ottobre 2025; un secondo di 156 migliaia di Euro, avente scadenza 31 dicembre 2021 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 dicembre 2025. L'importo complessivo di 2.915 migliaia di Euro comprende anche gli interessi maturati al 31 dicembre 2024 (80 migliaia di Euro), calcolati a un tasso d'interesse pari al 2,75%, come previsto contrattualmente. Il credito è stato riclassificato entro l'esercizio successivo in considerazione della scadenza contrattuale vigente alla data del 31 dicembre 2024.

In data 30 gennaio 2024, il CdA di FNM, preso atto del Piano Industriale 2023-2026 approvato dal CdA di Busforfun in data 29 gennaio 2024, ha deliberato di estinguere anticipatamente i due finanziamenti precedentemente concessi a Busforfun, pari a complessivamente 4.000 migliaia di Euro e di approvare un nuovo finanziamento di 6.000 migliaia di Euro, con un residuo erogabile di 2.000 migliaia di Euro in considerazione delle erogazioni già avvenute con i due finanziamenti estinti pari a 4.000 migliaia di Euro. Con due versamenti pari a 1.000 migliaia di Euro, avvenuti in data 14 febbraio 2024 e 26 agosto 2024, è stato erogato il residuo erogabile.

Il finanziamento, potenzialmente convertibile, con scadenza al 31 dicembre 2033, prevede un tasso di interesse pari a Euribor 6 mesi rilevato alla data del 31 gennaio 2024 pari a 3,835% più un margine pari all' 1,5%, un preammortamento di 4 anni con prima rata di rimborso al 31 dicembre 2028 e scadenze successive al 31.12 di ogni anno. Gli interessi passivi maturati sui due finanziamenti estinti dovranno essere regolati entro il 31 dicembre 2026.

In data 28 ottobre 2024, su delibera del CdA del 26 settembre 2024, sono stati convertiti al fine di supportare la capitalizzazione della partecipata, 3.000 migliaia di Euro del finanziamento precedentemente erogato in "Strumento finanziario partecipativo" (Nota 12).

La voce **"Finanziamento Fruttifero Busforfun"** include gli interessi maturati cumulati e non ancora incassati pari a 496 migliaia di Euro di cui 276 migliaia di Euro maturati nel corso dell'esercizio 2024.

In data 11 maggio 2023 il CdA di FNM ha deliberato un finanziamento alla collegata SportIT per supportarne il piano di sviluppo.

Il finanziamento, di complessivi 3.000 migliaia di Euro, ha una durata di 10 anni dalla data di sottoscrizione. La linea di credito è fruttifera di interessi ad un tasso variabile Euribor 1 mese + 75bps annui. Il contratto sottoscritto prevede 4 *tranches* e un rimborso in rate trimestrali con scadenza della prima rata decorso un anno dalla data di erogazione di ciascuna *tranche*.

Il finanziamento è stato sottoscritto in data 26 maggio 2023 ed erogato per 1.000 migliaia di Euro in data 12 giugno 2023. In data 9 settembre 2024 è stata erogata la seconda tranche per 800 migliaia di Euro.

La voce "**Finanziamento Fruttifero SportIT**" include gli interessi maturati e non ancora incassati pari a 11 migliaia di Euro.

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.

Nell'ambito delle operazioni di rifinanziamento dei debiti in scadenza al 31 dicembre 2025 e dell'opportunità di ridisegnare una struttura finanziaria e patrimoniale della società partecipata, il Consiglio di Amministrazione di Tangenziale Esterna S.p.A. proporrà alla prossima Assemblea degli Azionisti anche l'aumento di capitale, scindibile in denaro fino ad un massimo di 115 milioni di Euro, da offrire in opzione a tutti i soci pro-quota, anche attraverso la conversione della quota capitale del finanziamento soci subordinato. La nuova struttura finanziaria ipotizzata prevede la liquidazione degli interessi maturati, calcolati a un tasso d'interesse pari al 12,06%. L'importo complessivo di 954 migliaia di Euro comprende anche gli interessi maturati e non ancora incassati pari a 444 migliaia di Euro, di cui 60 migliaia di Euro maturati nell'esercizio corrente.

Il finanziamento, in attesa di valutare un eventuale conversione in aumento di capitale sociale, per il medesimo importo, è rimasto iscritto nelle attività finanziarie non correnti mentre gli interessi maturati sono stati riclassificati nelle attività finanziarie correnti.

NOTA 12

ATTIVITA' FINANZIARIE VALUTATE AL FAIR VALUE A CONTO ECONOMICO CORRENTI E NON CORRENTI

Descrizione	31/12/2024		
	Non correnti	Correnti	Totale
Polizze accantonamento TFR	4.369	754	5.123
Strumenti derivati	21	—	21
Attività finanziarie valutate al fair value a conto economico	4.390	754	5.144
Strumenti finanziari partecipativi	1.600	29	1.629
Attività finanziarie valutate al fair value a conto economico verso parti correlate (Nota 49)	1.600	29	1.629
Totale	5.990	783	6.773

Descrizione	31/12/2023		
	Non correnti	Correnti	Totale
Polizze accantonamento TFR	4.454	562	5.016
Attività finanziarie valutate al fair value a conto economico	4.454	562	5.016

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, valutato al *fair value*, vantato al 31 dicembre 2024 nei confronti delle compagnie assicurative Allianz (ex Ras) e Assicurazioni Generali (ex Ina Assitalia). La quota riferita ai dipendenti cessati è iscritta nelle attività correnti.

Gli strumenti derivati attivi sono sottoscritti dalla controllata Viridis.

La voce "Strumenti finanziari partecipativi" è interamente attribuibile allo "Strumento Finanziario Partecipativo BUSFORFUN convertibile in Quote 2024" (di seguito anche "SFP") sottoscritto dalla Società in data 28 ottobre 2024.

Il valore di conversione sarà determinato come il valore *post-money* della partecipata riveniente dall'ultimo aumento di capitale effettuato dalla partecipata stessa ovvero, in assenza di questo, il valore determinato sulla base una valutazione stabilita da un terzo indipendente nominato da Busforfun, fermo restando che nel caso in cui l'ultimo aumento di capitale effettuato dalla partecipata sia quello derivante dalla ricostituzione del capitale sociale per perdite, in tale ultimo caso il valore di conversione sarà pari al maggior valore tra (i) il valore *post-money* della partecipata riveniente dall'ultimo aumento di capitale della medesima partecipata immediatamente antecedente a quello derivante dalla ricostituzione del capitale sociale per perdite e (ii) il valore determinato sulla base di una valutazione stabilita da un terzo indipendente nominato dalla partecipata.

Lo strumento, esclusivamente convertibile in Partecipazione, prevede un periodo di conversione discrezionale tra il 1° gennaio 2035 ed il 31 dicembre 2039, e, in caso di mancato esercizio della facoltà di conversione discrezionale, una conversione automatica in data 31 dicembre 2039.

L'SFP è fruttifero di interessi calcolati e maturati fino al momento della conversione degli SFP stessi, ad un tasso Euribor 6 mesi 360 rilevato alla data del 31 gennaio 2024, pari a 3,835% + un margine di 150 *bps* annui. Gli interessi sono liquidati annualmente.

Alla data del 31 dicembre 2024 la voce comprende interessi maturati e non pagati per 29 migliaia di Euro.

Il *fair value* dello strumento al 31 dicembre 2024 è pari a 1.600 migliaia di Euro. Tale valutazione ha comportato la rilevazione a conto economico di oneri per adeguamento al *fair value* per 1.400 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 sono 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 sull'infrastruttura ferroviaria misurati secondo la percentuale di completamento, non ancora incassata alla data di bilancio.

La voce risulta così composta al 31 dicembre 2024 e 2023:

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Credito per costi sostenuti nell'esercizio e non incassati Investimenti finanziati	109.845	49.081
Credito per costi sostenuti nell'esercizio e non incassati Materiale Rotabile Idrogeno	7.417	—
Credito per costi sostenuti nell'esercizio e non incassati Materiale Rotabile "Programma 2017 - 2032"	128.004	161.636
Crediti per investimenti su servizi in concessione	245.266	210.717

La voce "Credito per costi sostenuti nell'esercizio 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" gestite dalla controllata Ferrovienord. Tale importo accoglie il corrispettivo per il servizio di costruzione rientrante nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 non ancora incassato alla data di chiusura del bilancio d'esercizio.

Come già esposto in precedenza, per tale *performance obligation* si evidenzia come la rappresentazione a conto economico dei ricavi per tale prestazione sia esposta al netto dei relativi costi in quanto, in applicazione dei paragrafi B34 e seguenti dell'IFRS 15, gli Amministratori hanno concluso come il Gruppo agisca in qualità di "agent" nell'ambito di tale contratto.

La voce "Credito per costi sostenuti nell'esercizio e non incassati Investimenti finanziati" è relativa alle commesse gestite dalla controllata FERROVIENORD e relative alla manutenzione dell'Infrastruttura

ferroviaria in Concessione, oltre che all'approvvigionamento del materiale rotabile, non incluso nel "Programma di acquisto 2017-2032".

Tale importo accoglie il corrispettivo per il servizio di costruzione rientrante nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12 non ancora incassato alla data di chiusura del bilancio d'esercizio.

La voce "Credito per costi sostenuti nell'esercizio e non incassati Materiale Rotabile Idrogeno" è interamente attribuibile ai costi relativi alla commessa di acquisto del materiale rotabile a Idrogeno interamente finanziato, anche con fondi PNRR, gestita da FNM. Tale importo accoglie il ricavo contabilizzato in applicazione dell'IFRS 15 non ancora incassato alla data di chiusura del bilancio d'esercizio.

Come già esposto in precedenza, anche per tale *performance obligation* si evidenzia come la rappresentazione a conto economico dei ricavi per tale prestazione sia esposta al netto dei relativi costi in quanto, in applicazione dei paragrafi B34 e seguenti dell'IFRS 15, gli Amministratori hanno concluso come il Gruppo agisca in qualità di "agent" nell'ambito di tale contratto.

Nella tabella seguente si fornisce la movimentazione di tale posta nell'esercizio in esame:

Descrizione	Investimenti finanziati	Materiale Rotabile Idrogeno	Materiale Rotabile Programma 2017 - 2032"	Totale
Crediti per investimenti su servizi in concessione 01.01.2024	49.081	—	161.636	210.717
Crediti incassati nell'esercizio	(274.707)	(23.971)	(257.353)	(556.031)
Utilizzo anticipi	(39.941)	—	3.290	(36.651)
Svalutazioni effettuate	—	—	—	—
Credito per costi sostenuti nell'esercizio e non incassati (Nota 35)	385.498	31.388	220.800	637.686
Riclassifiche Attività contrattuali	(12.114)	—	—	(12.114)
Credito per spese generali	2.028	—	(369)	1.659
Crediti per investimenti su servizi in concessione 31.12.2024	109.845	7.417	128.004	245.266

La voce "Utilizzo anticipi" si riferisce, agli utilizzi effettuati nell'esercizio, a seguito dell'avanzamento dei SAL, delle disponibilità incassate in precedenti esercizi.

La voce "Riclassifiche Attività contrattuali" è attribuibile ai costi non ancora rendicontati a Regione Lombardia per i quali non è stata raggiunta la relativa *milestone* e non vi è quindi il diritto incondizionato ad incassare. La riclassifica è stata effettuata a seguito della modifica apportata dall'aggiornamento del Contratto di Programma (Delibera RL 1098 del 09 ottobre 2023) in merito alla metodologia di rimborso dei costi sostenuti, da rendicontazione a SAL a rendicontazione a *milestones*.

NOTA 14

ATTIVITA' CONTRATTUALI CORRENTI E NON CORRENTI

La voce "Attività contrattuali non correnti", pari a 38.247 migliaia di Euro, accoglie il saldo degli investimenti effettuati fino alla data del 31 dicembre 2024 dalla controllata MISE nell'ambito del rapporto concessorio in essere con ANAS S.p.A. (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in seguito "MIT"). 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 2024 e 2023:

Descrizione	01/01/2024	Variazioni 2024			31/12/2024
		Incrementi	Riclassifiche	Svalutazioni	
Costo storico	80.077	28.384	(68.573)	(681)	39.207
Oneri finanziari	2.358	270	(2.076)	—	552
Corrispettivi Ente concedente	(4.531)	(1.511)	4.530	—	(1.512)
Totale Attività contrattuali	77.904	27.143	(66.119)	(681)	38.247

Descrizione	01/01/2023	Variazioni 2023			31/12/2023
		Incrementi	Riclassifiche	Decrementi	
Costo storico	79.196	11.539	(10.655)	(3)	80.077
Oneri finanziari	2.543	300	(485)	—	2.358
Corrispettivi Ente concedente	(4.531)	—	—	—	(4.531)
Totale Attività contrattuali	77.208	11.839	(11.140)	(3)	77.904

L'incremento dell'esercizio per investimenti effettuati è stato pari a 28.384 migliaia di Euro, principalmente relativo:

- all'intervento relativo alla realizzazione degli impianti di distribuzione idrogeno per 24.419 migliaia di Euro;
- alla progettazione delle barriere antirumore di Cologno Monzese per 599 migliaia di Euro;
- alla progettazione di riqualifica dell'area "Green Door" presso il quartiere Cantalupa di Milano per 611 migliaia di Euro;
- alla progettazione dei lavori "sostituzione barriere di sicurezza e realizzazione impianti di illuminazione A51" per 585 migliaia di Euro;
- ai costi sostenuti per la progettazione della "Smart road" per 443 migliaia di Euro;
- alla progettazione relativa ai lavori di potenziamento svincolo Forlanini-Mecenate CAMM per 419 migliaia di Euro, opera connessa alle "Olimpiadi invernali 2026";
- alla progettazione relativa ai lavori di potenziamento interconnessione A52-A4-SS36 per 233 migliaia di Euro, opera connessa alle "Olimpiadi invernali 2026".

Gli oneri finanziari, pari a 270 migliaia di Euro, si riferiscono agli interessi passivi maturati sui finanziamenti destinati alla realizzazione degli impianti di distribuzione di idrogeno.

Il contributo di 4.000 migliaia di Euro, erogato da Regione Lombardia per i lavori relativi al potenziamento interconnessione A52-A4-SS36_svincolo Monza-Sant'Alessandro, è stato contabilizzato in riduzione dell'investimento per la quota già eseguito e quindi per 1.511 migliaia di Euro; la restante parte è iscritta alla voce "Debiti per Investimenti finanziati Correnti".

Le riclassifiche sono interamente attribuibili al trasferimento al corpo autostradale "in esercizio" degli investimenti correlati all'ottenimento dell'aumento tariffario dal 1° gennaio 2024 (Nota 7).

Le svalutazioni si riferiscono ai costi sostenuti per studi di fattibilità e fasi di progettazioni per investimenti non più attuabili.

La voce "Attività Contrattuali correnti" risulta così composta al 31 dicembre 2024 e 2023:

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Commesse in corso su infrastruttura autostradale	397	287	110
Commesse in corso su progetti informatici	1.090	—	1.090
Attività contrattuali correnti	1.487	287	1.200
Commesse in corso su infrastruttura ferroviaria	22.363	10.249	12.114
Attività contrattuali correnti correlate (Nota 49)	22.363	10.249	12.114
Totale Attività contrattuali correnti	23.850	10.536	13.314

La voce "Commesse in corso su infrastruttura ferroviaria" è interamente attribuibile agli investimenti finanziati effettuati sull'infrastruttura ferroviaria. Nell'esercizio, a seguito della modifica apportata

dall'aggiornamento del Contratto di Programma (Delibera RL 1098 del 09 ottobre 2023) in merito alla metodologia di rimborso dei costi sostenuti, da rendicontazione a SAL a rendicontazione a *milestones*, sono stati riclassificati in questa voce i costi non ancora rendicontati a Regione Lombardia per i quali non è stata raggiunta la relativa *milestone* e non vi è quindi il diritto incondizionato ad incassare.

NOTA 15

IMPOSTE ANTICIPATE NETTE E PASSIVITA' PER IMPOSTE DIFFERITE

Si riporta di seguito la variazione delle **imposte anticipate nette**.

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Imposte anticipate	39.943	46.673	(6.730)
Imposte differite	(5.787)	(10.027)	4.240
Saldo di bilancio	34.156	36.646	(2.490)

Il movimento delle imposte anticipate nette è di seguito dettagliato:

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Saldo inizio anno	36.646	32.658	3.988
Imputate a conto economico	(5.539)	3.837	(9.376)
Imputate a patrimonio	(203)	151	(354)
Variazione perimetro di consolidamento	3.252	—	3.252
Saldo fine anno	34.156	36.646	(2.490)

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 2023	Saldo 01.01.2023	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Variazione perimetro di consolidamento	Riclassifiche	Saldo 31.12.2023
Plusvalenze patrimoniali	375	—	—	—	—	375
Ammortamenti ed accantonamenti indeducibili temporanei	30.486	(14)	—	—	—	30.472
Immobilizzazioni Immateriali	394	563	—	—	—	957
TFR	(231)	67	168	—	—	4
Svalutazioni Crediti	836	42	—	—	—	878
Immobilizzazioni - Materiali - Svalutazione e Ammortamenti	9.013	1.274	—	—	—	10.287
Leasing	1.563	(184)	—	—	—	1.379
Perdite fiscali	2.288	—	—	—	—	2.288
Strumenti finanziari derivati	50	—	(17)	—	—	33
Totale	44.774	1.748	151	—	—	46.673

Imposte anticipate 2024	Saldo 01.01.2024	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Variazione perimetro di consolidamento	Riclassifiche	Saldo 31.12.2024
Plusvalenze patrimoniali	375	(17)	—	—	—	358
Ammortamenti ed accantonamenti indeducibili temporanei	30.472	(10.279)	—	435	—	20.628
Immobilizzazioni Immateriali	957	351	—	194	—	1.502
TFR	4	189	(193)	—	—	—
Svalutazioni Crediti	878	36	—	72	—	986
Immobilizzazioni - Materiali - Svalutazione e Ammortamenti	10.287	761	—	3.598	(70)	14.576
<i>Leasing</i>	1.379	288	—	—	—	1.667
Perdite fiscali	2.288	(2.288)	—	—	—	—
Strumenti finanziari derivati	33	—	(10)	—	—	23
Totale	46.673	(10.756)	(203)	4.299	(70)	39.943

Imposte differite 2023	Saldo 01.01.2023	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Variazione perimetro di consolidamento	Riclassifiche	Saldo 31.12.2023
Plusvalenze patrimoniali	2	—	—	—	—	2
Immobilizzazioni	1.196	(33)	—	—	—	1.163
Beni in concessione infrastruttura autostradale	10.918	(2.056)	—	—	—	8.862
Totale	12.116	(2.089)	—	—	—	10.027

Imposte differite 2024	Saldo 01.01.2024	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Variazione perimetro di consolidamento	Riclassifiche	Saldo 31.12.2024
Plusvalenze patrimoniali	2	—	—	—	—	2
Immobilizzazioni	1.163	(31)	—	1.047	(70)	2.109
Beni in concessione infrastruttura autostradale	8.862	(5.186)	—	—	—	3.676
Totale	10.027	(5.217)	—	1.047	(70)	5.787

L'iscrizione delle imposte anticipate al patrimonio netto è connessa alla rilevazione degli utili e perdite attuariali in apposita riserva di patrimonio netto con riferimento al trattamento di fine rapporto delle società consolidate integralmente (Nota 10).

Non risultano perdite fiscali non utilizzate alla data di bilancio sulle quali non risultano stanziati imposte differite.

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 2024.

Si riporta di seguito la variazione della voce **passività per imposte differite** che non sono esposte al netto nella situazione patrimoniale-finanziaria.

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Imposte differite	2.952	—	2.952
Saldo di bilancio	2.952	—	2.952

Imposte differite 2024	Saldo 01.01.2024	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Variazione perimetro di consolidamento	Riclassifiche	Saldo 31.12.2024
PPA Allocation Partecipazioni	—	(747)	—	3.699	—	2.952
Totale	—	(747)	—	3.699	—	2.952

NOTA 16 RIMANENZE

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame:

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Materiale d'armamento	6.653	7.350
Ricambi Autobus	3.577	3.165
Materiale manutenzione infrastruttura autostradale	2.497	1.912
Ricambi per linee di contatto, apparati, centrali e telefoni	2.501	2.359
Ricambi manutenzione impianti fotovoltaici	1.584	—
Gasolio e lubrificanti	267	527
Altri materiali ausiliari	591	604
(MENO) Fondo svalutazione magazzino	(1.951)	(2.800)
Totale	15.719	13.117

La voce in esame aumenta di 2.602 migliaia di Euro rispetto al precedente esercizio, principalmente per effetto dell'apporto di Viridis, pari a 1.584 migliaia di Euro, oltre che per l'incremento dei materiali utilizzati per effettuare gli interventi manutentivi sull'infrastruttura autostradale, per 585 migliaia di Euro, e su gli autobus per 412 migliaia di Euro.

A seguito delle rottamazioni effettuate nell'esercizio è stato utilizzato il fondo svalutazione magazzino relativo al materiale obsoleto per 436 migliaia di Euro.

A seguito di un'analisi puntuale degli indici di rotazione dei materiali, è stato rilasciato il medesimo fondo per 413 migliaia di Euro.

NOTA 17

CREDITI COMMERCIALI

Descrizione	Correnti	
	31/12/2024	31/12/2023
Crediti verso clienti - lordi	82.091	88.435
(MENO) Fondo svalutazione crediti	(4.877)	(4.175)
Crediti commerciali verso terzi	77.214	84.260
Crediti verso parti correlate - lordi	66.070	86.950
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	(179)	(179)
Crediti commerciali verso parti correlate (Nota 49)	65.891	86.771
Totale	143.105	171.031

Crediti commerciali verso terzi

La variazione della voce crediti commerciali, pari a 7.046 migliaia di Euro, è principalmente attribuibile:

- ai crediti per rapporti di interconnessione intrattenuti con le società autostradali interconnesse, pari a 49.771 migliaia di Euro (58.394 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023), tra cui la principale è Autostrade per l'Italia S.p.A. Tale importo rappresenta il credito verso l'utenza per pedaggi a pagamento differito. Il decremento rispetto all'esercizio precedente è giustificato dai minori acconti riconosciuti da Autostrade per l'Italia S.p.A. nel corso del 2023;
- ai crediti vantati nei confronti delle società petrolifere per *royalties*, per 1.291 migliaia di Euro in quanto il credito nel 2023 comprendeva anche il saldo della transazione per i lavori di "riqualifica della SP 46 Rho-Monza";
- ai minori crediti per servizi di traffico intermodale, in diminuzione di 572 migliaia di Euro.

Tali variazioni risultano parzialmente compensate da:

- l'apporto al consolidato di Viridis e delle sue controllate, pari a 2.172 migliaia di Euro, derivante dai crediti per cessione di energia elettrica;
- l'apporto al consolidato di Nordcom, pari a 1.808 migliaia di Euro.

Il *fair value* dei crediti approssima il valore di iscrizione degli stessi al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023.

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 spese di progettazione, direzione lavori e sicurezza cantieri, oltre che verso la partecipata Trenord.

Il decremento dei crediti commerciali verso parti correlate lordi, pari a 20.880 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2023, è determinato principalmente dai minori crediti per canoni fatturati a Trenord per noleggio locomotori e *service* amministrativo (per a 24.226 migliaia di Euro), parzialmente compensati dai maggiori crediti relativi a prestazioni di servizi di progettazione (per 5.025 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2023), per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria da riaddebitare a Regione Lombardia.

NOTA 18

ALTRE ATTIVITA' CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione di tale posta può rappresentarsi come segue:

Descrizione	31/12/2024		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti per acconti a fornitori su SAL Investimenti finanziati infrastruttura ferroviaria	—	34.917	34.917
Crediti per acconti a fornitori su SAL Altro Materiale Rotabile (Idrogeno e aeroportuale)	—	30.760	30.760
Crediti tributari	—	10.913	10.913
Crediti per contributi	—	8.885	8.885
Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati (Programma 2017-2032)	—	4.511	4.511
Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura autostradale	—	2.243	2.243
Crediti verso GSE	—	2.124	2.124
Crediti verso lo Stato per contributi	—	1.480	1.480
Crediti verso Inps oneri malattia	—	90	90
Attività diverse	3.284	8.277	11.561
(MENO) Fondo svalutazione crediti	—	(223)	(223)
Altre attività verso terzi	3.284	103.977	107.261
Crediti verso parti correlate	7	13.510	13.517
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	—	(37)	(37)
Altre attività verso parti correlate (Nota 49)	7	13.473	13.480
Totale	3.291	117.450	120.741

Descrizione	31/12/2023		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti per acconti a fornitori su SAL Investimenti finanziati infrastruttura ferroviaria	—	42.216	42.216
Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati (Programma 2017-2032)	—	41.195	41.195
Crediti per contributi verso altri enti pubblici	—	12.198	12.198
Crediti per acconti a fornitori su SAL Altro Materiale Rotabile (Aeroportuale)	—	6.531	6.531
Crediti tributari	—	6.185	6.185
Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura autostradale	—	3.752	3.752
Crediti verso lo Stato per contributi	—	893	893
Crediti verso Inps oneri malattia	—	230	230
Attività diverse	2.948	6.180	9.128
(MENO) Fondo svalutazione crediti	—	(223)	(223)
Altre attività verso terzi	2.948	119.157	122.105
Crediti verso parti correlate	7	17.499	17.506
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	—	(37)	(37)
Altre attività verso parti correlate (Nota 49)	7	17.462	17.469
Totale	2.955	136.619	139.574

Altre attività – terzi

La voce “Crediti per acconti a fornitori su SAL Investimenti finanziati infrastruttura ferroviaria”, pari a 34.917 migliaia di Euro, è interamente attribuibile alla quota di anticipo sui SAL delle commesse relative alla manutenzione dell’Infrastruttura ferroviaria in Concessione.

La voce "Crediti per acconti a fornitori su SAL Altro Materiale Rotabile (Idrogeno e aeroportuale)" è attribuibile alle quote di anticipo sui SAL di approvvigionamento del materiale rotabile, diverso da quello incluso nel "Programma di acquisto 2017-2032". La voce è in aumento di 24.229 migliaia di Euro, in relazione al riconoscimento di un secondo anticipo contrattuale sulle commesse, pari a 18.275 migliaia di Euro, in parte compensato dall'utilizzo dell'esercizio a seguito dell'avanzamento delle commesse. La quota di avanzamento delle commesse maturata in relazione alla percentuale di completamento dell'esercizio è pari a 113.305 migliaia di Euro.

La voce comprende inoltre gli anticipi erogati per la fornitura di materiale rotabile alimentato ad idrogeno, riclassificati dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" (Nota 6), pari a 21.240 migliaia di Euro, a seguito dell'inclusione della stessa tra gli investimenti finanziati con fondi pubblici nelle disponibilità di Regione Lombardia, tra cui il PNRR. Nell'esercizio è stato inoltre riconosciuto un secondo anticipo, pari a 5.461 migliaia di Euro. Gli anticipi sono stati utilizzati a seguito dell'avanzamento della commessa per 9.416 migliaia di Euro. La quota di avanzamento della commessa maturata in relazione alla percentuale di completamento dell'esercizio è pari a 31.388 migliaia di Euro.

I crediti tributari correnti si riferiscono principalmente a crediti IVA derivanti dalla liquidazione annuale per 5.401 migliaia di Euro (4.630 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023), a crediti IVA già richiesta a rimborso per 4.189 migliaia di Euro (513 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023), ai crediti vantati verso l'amministrazione finanziaria per il rimborso dell'accisa sui carburanti per autotrazione per 687 migliaia di Euro (770 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023), ai crediti vantati verso l'amministrazione finanziaria per i crediti d'imposta, derivanti da investimenti 4.0, per 192 migliaia di Euro (378 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023), e dal "bonus facciate", per 161 migliaia di Euro (238 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023).

Per quanto riguarda il credito IVA già richiesto a rimborso si precisa che lo stesso si riferisce ai crediti iscritti:

- dalla controllata Viridis, per 3.675 migliaia di Euro, per le istanze di rimborso su crediti IVA 2023;
- dalla controllata MISE, per 513 migliaia di Euro, 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.

I Crediti per contributi verso altri enti pubblici diversi dallo Stato e da Regione Lombardia, pari a 8.885 migliaia di Euro, in diminuzione di 3.313 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 132 migliaia di Euro (175 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023);
- 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 2.192 migliaia di Euro (600 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023);
- verso la Provincia ed il Comune di Verona per i contributi da ricevere sugli acquisti di nuovi autobus effettuati sempre da ATV, per 6.561 migliaia di Euro (9.723 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023).

Al 31 dicembre 2023 era inoltre iscritto il credito verso l'Ente Concedente del Contratto di Servizio della 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 hanno beneficiato le aziende del trasporto pubblico locale, valevole per il II e III quadrimestre 2022, per 1.700 migliaia di Euro e totalmente incassato nel secondo semestre 2024.

La voce "Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati (Programma 2017-2032)", pari a 4.511 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".

Il decremento dell'esercizio, pari a 36.684 migliaia di Euro, è relativo agli utilizzi dell'esercizio a seguito dell'avanzamento delle commesse.

La quota di avanzamento delle commesse maturata in relazione alla percentuale di completamento dell'esercizio è pari a 220.780 migliaia di Euro (rispetto al valore totale di 1.637 milioni di Euro).

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.

I crediti verso lo Stato per contributi riguardano per 1.479 migliaia di Euro (791 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023), il credito verso lo Stato per la quota di contributi relative "all'incremento delle materie prime", stabilite dal Decreto Aiuti, riconosciute dal MIT ma non ancora incassate, la quota iscritta al 31 dicembre 2023 si riferisce al secondo semestre 2022 e secondo trimestre 2024. Al 31 dicembre 2023 il credito era relativo al terzo trimestre 2023, totalmente incassato nell'esercizio corrente.

Attività diverse

La voce "Attività diverse correnti" include principalmente 2.271 migliaia di Euro (2.070 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) quali anticipi a fornitori e 3.791 migliaia di Euro (2.263 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) 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 166 migliaia di Euro (511 migliaia di Euro 31 dicembre 2023);
- 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* e collegate, che diminuiscono, per 3.664 migliaia di Euro, in relazione ai maggiori importi incassati relativi a crediti per contributi in conto capitale da Regione Lombardia e per il riaddebito dell'energia elettrica di trazione a Trenord.

Il *fair value* dei crediti approssima il valore di iscrizione degli stessi al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023.

NOTA 19 CREDITI PER IMPOSTE CORRENTI E NON CORRENTI

Descrizione	31/12/2024		
	Non correnti	Correnti	Totale
IRES	134	12.722	12.856
IRAP	—	1.849	1.849
Crediti per imposte	134	14.571	14.705

Descrizione	31/12/2023		
	Non correnti	Correnti	Totale
IRES	153	37	190
IRAP	—	347	347
Crediti per imposte	153	384	537

La voce comprende i crediti verso l'Erario per IRES e IRAP, in aumento rispetto al precedente esercizio in relazione ai maggiori acconti IRES e IRAP versati rispetto alle imposte di competenza dell'esercizio, pari a 19.217 migliaia di Euro.

NOTA 20

DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame.

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Depositi bancari e postali	419.697	394.271
(MENO) Impairment IFRS 9	(1.472)	(617)
Denaro e valori in cassa	1.220	1.591
Totale disponibilità liquide	419.445	395.245
<i>Time deposit</i>	80.000	—
Totale Mezzi equivalenti alle disponibilità liquide	80.000	—
Totale disponibilità liquide e mezzi equivalenti	499.445	395.245

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

Depositi bancari e postali (inclusivi del <i>Time Deposit</i>)	31/12/2024	31/12/2023	Variazioni
Depositi bancari e postali in <i>cash pooling</i>	393.509	270.392	123.117
ATV (e la sua controllata La Linea 80)	21.211	13.630	7.581
MISE (e la sua controllata Milano Serravalle Engineering)	26.646	17.259	9.387
Viridis (e le sue controllate)	1.646	—	1.646
Ferrovienord (conti dedicati ad investimenti RL)	56.685	92.990	(36.305)
Totale	499.697	394.271	105.426

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 2024 le società del Gruppo che non avevano aderito al *cash pooling* erano ATV e la sua controllata La Linea 80.

MISE e la sua controllata Milano Serravalle Engineering aderiscono al contratto per la gestione accentrata della tesoreria di gruppo per i soli conti correnti accesi presso Unicredit e BPER, non interessati da fondi dedicati al pagamento degli investimenti previsti nella concessione.

In data 18 giugno 2024 il CdA di Viridis ha deliberato di aderire al contratto per la gestione accentrata della tesoreria di Gruppo. Il primo trasferimento dei saldi di Viridis sui conti correnti della Capogruppo è avvenuto in data 24 luglio 2024.

Per quanto sopra, a fronte di disponibilità su depositi bancari pari a 419.697 migliaia di Euro, di debiti verso banche correnti per a 181.209 migliaia di Euro e non correnti per 52.214 migliaia di Euro (Nota 22), il Gruppo ha debiti in c/c di corrispondenza – comprensivi di interessi – per 19.210 migliaia di Euro (30.024 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023), come di seguito rappresentati:

Debiti in conto corrente di corrispondenza	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Nord Energia	16.189	19.378	(3.189)
Nordcom		7.155	(7.155)
Enti aziendali	3.021	3.491	(470)
Totale (Nota 24)	19.210	30.024	(10.814)

Su tali conti correnti di corrispondenza vengono riconosciuti interessi attivi e passivi a tassi di mercato (Nota 24).

La voce "FERROVIENORD (conti dedicati ad investimenti RL)" include il saldo del conto dedicato "Programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale 2017-2032". Il saldo di tale conto corrente al 31 dicembre 2024 ammonta a 56.685 migliaia di Euro (92.990 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023).

La voce *Time deposit* è interamente attribuibile ai somme depositate su conti correnti vincolati a 3 mesi.

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 seguito dell'aggiornamento delle valutazioni effettuate nell'esercizio è stato integrato il fondo per 854 migliaia di Euro.

NOTA 21 PATRIMONIO NETTO

Descrizione	Patrimonio Netto attribuibile agli Azionisti di Maggioranza							Totale Patrimonio netto di Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto
	Capitale sociale	Altre riserve	Riserva var. Fair value Strumenti derivati	Utili/Perdite Indivisi	Riserva utili/ perdite attuariali	Riserva di traduzione	Utili/Perdite dell'esercizio			
Saldo 01.01.2023	230.000	7.788	5.547	(22.721)	(5.357)	200	68.476	283.933	22.980	306.913
Totale Utile Complessivo			(1.283)	—	(290)	78	80.855	79.360	1.081	80.441
Destinazione utile 2022				68.476			(68.476)	—		—
Distribuzione dividendi				(10.003)				(10.003)		(10.003)
Variazione <i>Put Option</i>				2.430				2.430	—	2.430
Variazione perimetro di consolidamento			—	(386)	—			(386)	(3.235)	(3.621)
Saldo 31.12.2023	230.000	7.788	4.264	37.796	(5.647)	278	80.855	355.334	20.826	376.160
Totale Utile Complessivo			649	—	486	(22)	59.326	60.439	324	60.763
Destinazione utile 2023				80.855			(80.855)	—		—
Distribuzione dividendi				(10.000)				(10.000)		(10.000)
Variazione <i>Put Option</i>				(31.319)				(31.319)		(31.319)
Variazione perimetro di consolidamento			(140)	—	—			(140)	15.037	14.897
Saldo 31.12.2024	230.000	7.788	4.773	77.332	(5.161)	256	59.326	374.314	36.187	410.501

Il capitale sociale al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023 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 22 aprile 2024, ha approvato il bilancio d'esercizio della controllante per l'esercizio 2023 e ha deliberato di destinare l'utile di esercizio della Capogruppo come segue:

- Euro 712 migliaia di Euro a riserva legale;
- Euro 3.526 migliaia di Euro a riserva straordinaria;
- Euro 10.000 migliaia di Euro a distribuzione del dividendo ordinario agli Azionisti.

La voce "Variazione perimetro di consolidamento" dell'esercizio 2024 è attribuibile:

1. all' acquisizione dell'80% del capitale sociale della società Viridis Energia S.p.A., per 12.584 migliaia di Euro (Nota 3);
2. all'aumento di capitale della controllata La Linea 80, pari a 1.804 migliaia di Euro, effettuato in proporzione anche dai terzi che detengono il 30% del capitale sociale della controllata.

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

	ATV	La Linea 80	Viridis	Totale
<i>Quota detenuta dagli azionisti di minoranza</i>	50,00 %	35,00 %	20 %	
Saldo al 01.01.2024	19.246	1.580	—	20.826
Variazione perimetro di consolidamento		541	14.496	15.037
Risultato dell'esercizio	178	34	65	277
Riserva Utili/(Perdite) Attuariali	69	—	(22)	47
Saldo al 31.12.2024	19.493	2.155	14.539	36.187

A completamento dell'informativa relativa agli interessi di minoranze si riportano di seguito l'interessenza che le partecipazioni di minoranza hanno nelle attività e nei flussi finanziari del Gruppo, relativi alla partecipazione in ATV e in Viridis:

Interessenze Minoritarie ATV	ATV	Viridis
Totale Attività non Correnti	24.732	26.631
Totale Attività Correnti	21.465	3.214
di cui Disponibilità liquide	10.430	329
Totale Passività non Correnti	(13.256)	(4.636)
Totale Passività Correnti	(13.448)	(10.670)
Ricavi	43.428	3.811
Risultato dell'esercizio	178	65

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:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	Patrimonio netto 01.01.24	Risultato 2024	Altre componenti di risultato trasitate direttamente a PN	Variazione perimetro di consolidamento	Altre variazioni	Patrimonio netto 31.12.24
Bilancio della Capogruppo FNM S.p.A.	417.345	(376)	19	—	(10.000)	406.988
Eliminazione partecipazioni	(655.425)			(30.135)	(140)	(685.700)
Patrimonio netto apportato dalle società consolidate	593.414	59.702	1.094	(9.285)	—	644.925
Rettifiche di consolidamento	—	—	—	39.420	—	39.420
Rilevazione <i>put option</i>	—	—	—	(31.319)	—	(31.319)
Patrimonio netto del Gruppo FNM	355.334	59.326	1.113	(31.319)	(10.140)	374.314

Le ragioni sottostanti il differenziale esistente tra capitalizzazione di mercato (pari a 189,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2024) e il patrimonio netto di Gruppo (pari a 371,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2024) 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*) è limitato essendo il suo azionariato rappresentato da azionisti stabili per il 72,3%: la Regione Lombardia detiene il 57,6% del capitale e Ferrovie dello Stato possiede il restante 14,74%. Il *free float* è pertanto inferiore al 30% e 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 non distribuiscono dividendi e quindi rappresentano *surplus assets* che non offrono remunerazione agli azionisti di minoranza.

Alla luce degli approfondimenti effettuati, 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 22

DEBITI VERSO BANCHE CORRENTI E NON CORRENTI

I debiti verso banche sono così dettagliati al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023:

Descrizione	31/12/2024		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Finanziamento <i>Bridge</i> - Intesa 2024		85.435	85.435
Intesa-BancoBPM-BNL-Ubibanca-Unicredit 2019	24.957	24.905	49.862
Linea credito RCF	—	35.293	35.293
BPER BANCA c/finanz. Fotovoltaico	14.807	2.185	16.992
Finanziamento BEI	8.415	8.412	16.827
Banca Nazionale del Lavoro/Monte Paschi di Siena 2010		12.482	12.482
Intesa-Banco BPM 2010		7.493	7.493
BPM c/finanziamento - Fotovoltaico	2.457	1.400	3.857
Intesa 2023 - Finanziamento Idrogeno	1.578	1.576	3.154
Banca BPER (Intermediazione BEI) 2012		1.983	1.983
BPER BANCA c/finanz. LINEA IVA - Fotovoltaico	—	31	31
Altri debiti verso banche per finanziamenti	—	14	14
Debiti verso banche	52.214	181.209	233.423

Descrizione	31/12/2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Intesa-BancoBPM-BNL-Ubibanca-Unicredit 2019	49.855	24.878	74.733
Banca Nazionale del Lavoro/Monte Paschi di Siena 2010	12.480	12.466	24.946
Finanziamento BEI	16.793	8.388	25.181
Intesa-Banco BPM 2010	7.493	7.490	14.983
Banca BPER (Intermediazione BEI) 2012	1.983	1.961	3.944
Intesa 2023 - Finanziamento Idrogeno	3.154	1.573	4.727
Altri debiti verso banche per finanziamenti	—	29	29
Debiti verso banche	91.758	56.785	148.543

La voce "**Finanziamento *Bridge* - Intesa 2024**" è interamente attribuibile al finanziamento a breve termine, sottoscritto in data 19 febbraio 2024 con Intesa Sanpaolo S.p.A., per 85.000 migliaia di Euro, per il pagamento del corrispettivo di acquisto di Viridis.

Il contratto di finanziamento scadeva al 19 febbraio 2025, con la facoltà di FNM di estenderne la durata fino al 19 agosto 2025. L'opzione di estensione del termine di rimborso è stata effettuata in data 20 gennaio 2025.

Il finanziamento prevede i seguenti *covenants*:

(i) rapporto tra Indebitamento Finanziario Netto e Patrimonio Netto del Gruppo, calcolato a livello del bilancio consolidato e della relazione semestrale consolidata, uguale o inferiore: a) al 30 giugno 2024 $x \leq 3,00$ e b) dal 31 dicembre 2024 $x \leq 2,50$;

(ii) rapporto tra Indebitamento Finanziario Netto e EBITDA del Gruppo, calcolato a livello del bilancio consolidato e della relazione semestrale consolidata, sia uguale o inferiore a 5,85x; e

(iii) rapporto tra EBITDA e Oneri Finanziari Netti, calcolato a livello del bilancio consolidato e della relazione semestrale consolidata, sia uguale o superiore a 5,77x.

Alla data di chiusura del 31 dicembre 2024, sulla base dei dati disponibili, tali *covenants* risultano rispettati.

Il contratto di finanziamento prevede inoltre alcune clausole di rimborso obbligatorio al verificarsi di determinati eventi (declassamento del *rating* a *sub-investment grade*, cambio di controllo, etc...).

Le voci "**Intesa-BancoBPM-BNL-Ubibanca-Unicredit 2019**", "**Banca Nazionale del Lavoro/Monte Paschi di Siena 2010**", "**Intesa-Banco BPM 2010**", "**Banca BPER (Intermediazione BEI) 2012**" e "**Intesa 2023 - Finanziamento Idrogeno**" rappresentano l'indebitamento bancario della controllata MISE, già presente al 31 dicembre 2023, iscritto al costo ammortizzato. Tutte le rate in scadenza nell'esercizio sono state regolarmente rimborsate, per un ammontare complessivo di 48.580 migliaia di Euro.

In data 2 dicembre 2022 è stato sottoscritto dalla controllata MISE un finanziamento bilaterale con Intesa Sanpaolo pari a 4.740 migliaia di Euro, finalizzato a supportare il progetto di realizzazione di 5 stazioni di rifornimento ad idrogeno sulle tratte autostradali in concessione.

La sottoscrizione di 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 cofinanziato 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 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 interamente utilizzato in data 20 novembre 2023 e prevede un tasso d'interesse composto dall'Euribor 6 mesi (senza *floor*) più un margine del 2,35%. Entrambe le rate in scadenza nell'esercizio, pari a 1.580 migliaia di Euro, sono state rimborsate. Non sono previsti *covenants* finanziari.

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-Banco BPM 2010	7.500	31/12/2025	Euribor 6 mesi (senza <i>floor</i>) + margine 2%	PFN/EBITDA < 5 PFN/PN < 2 (Bilancio separato MISE)
Banca Nazionale del Lavoro/Monte Paschi di Siena 2010	12.500	31/12/2025	Euribor 6 mesi (senza <i>floor</i>) + margine 2,25%	PFN/EBITDA < 5 PFN/PN < 2 (Bilancio separato MISE)
Banca BPER (Intermediazione BEI) 2012	2.000	31/12/2025	Tasso fisso 3,617%	N/A
Intesa 2023 - Finanziamento Idrogeno	3.160	31/12/2026	Euribor 6 mesi (senza <i>floor</i>) + margine 2,35%	N/A
Intesa-BancoBPM-BNL-Ubibanca-Unicredit 2019	50.000	31/12/2026	Euribor 6 mesi (senza <i>floor</i>) + margine 1,80%	PFN/EBITDA < 4 PFN/PN < 2 (Bilancio separato MISE)

Alla data di chiusura del 31 dicembre 2024, sulla base dei dati disponibili, tali *covenants* risultano rispettati.

Nell'ambito delle attività di finanziamento dell'operazione di acquisto delle quote della società Viridis Energia S.p.A., FNM ha sottoscritto in data 25 luglio 2024 con Banca Intesa Sanpaolo S.p.A. una linea **Revolving Credit Facility ("RCF")** per un importo massimo di 40.000 migliaia di Euro con durata di 24 mesi dalla data di sottoscrizione. La linea, iscritta alla voce "**Linea credito RCF**", è stata utilizzata in tre *tranches* con scadenza 6 mesi rispettivamente in data 03 ottobre 2024 per 20.000 migliaia di Euro; in data 22 ottobre 2024 per 7.000 migliaia di Euro; in data 15 novembre 2024 per 8.000 migliaia di Euro. Il tasso di interesse variabile applicato è pari all' Euribor 6 mesi con uno spread dello 0,90% annuo.

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 8.351 migliaia di Euro, sono state rimborsate.

Il contratto prevede dei *covenants* finanziari, calcolati sul bilancio consolidato del Gruppo (annuale e semestrale):

- PFN/Patrimonio netto $\leq 3,0$ 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 2024, sulla base dei dati disponibili, tali *covenants* risultano rispettati.

I finanziamenti "**Fotovoltaico**" rappresentano l'indebitamento bancario delle società del gruppo Viridis Energia iscritti al costo ammortizzato. Tutte le rate in scadenza nell'esercizio sono state regolarmente rimborsate, per un ammontare complessivo di 2.323 migliaia di Euro. Nell'esercizio inoltre sono stati parzialmente rimborsati i debiti bancari presenti al momento dell'acquisizione per un importo complessivo di 20.200 migliaia di Euro.

Nella tabella seguente sono riassunti i tassi di interesse e i parametri finanziari ("*covenants*") previsti da ciascun contratto di finanziamento delle società del gruppo Viridis Energia:

Finanziamento	Linea	Importo Nominale Residuo	Scadenza	Tasso di interesse	Covenants
BPM c/finanziamento - Fotovoltaico VBIO1 S.r.l.	Base	3.100	30/06/2027	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 2,15%	Covenant di distribuzione: DSCR: 1,20 x LLCR: 1,20 x D/E: 80/20
	Working Capital	200	31/12/2026	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 1,85%	Covenant di default: DSCR: 1,05 x LLCR: 1,10 x D/E: 80/20
	DSR	400	30/06/2027	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 2,15%	
BPM c/finanziamento - Fotovoltaico VBIO2 S.r.l.	Base	2.650	30/06/2027	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 2,15%	Covenant di distribuzione: DSCR: 1,20 x LLCR: 1,20 x D/E: 80/20
	Working Capital	200	31/12/2026	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 1,85%	Covenant di default: DSCR: 1,05 x LLCR: 1,10 x D/E: 80/20
	DSR	400	30/06/2027	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 2,15%	
BPER BANCA c/finanz. Fotovoltaico	Base	17.230	31/12/2031	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 1,90%	Covenant di distribuzione: DSCR: 1,15 x D/E: 85/15
	Costruzione	1.220	31/12/2031	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 1,90%	Covenant di default: DSCR storico: 1,05 x DSCR prospettico: 1,10 x D/E: 85/15
	DSR	1.500	31/12/2031	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 2,15%	
BPER BANCA c/finanz. Fotovoltaico	Base	6.200	30/06/2038	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 2,30%	Covenant di distribuzione: DSCR: 1,15 x D/E: 85/15
	IVA	850	31/12/2025	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 1,50%	Covenant di default: DSCR storico: 1,05 x DSCR prospettico: 1,10 x D/E: 85/15
	DSR	320	30/06/2038	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 2,40%	

Alla data di chiusura del 31 dicembre 2024, i *covenants* (DSCR storico e D/E per i due finanziamenti) risultano rispettati.

Si ricorda peraltro che, oltre alla sopracitata operazione di rifinanziamento, la Capogruppo dispone di un *liquidity headroom* pari a circa 140 milioni di Euro di linee *uncommitted*, che assicurano un adeguato margine di flessibilità finanziaria.

NOTA 23

PRESTITO OBBLIGAZIONARIO

Descrizione	31/12/2024		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso obbligazionisti	647.319	962	648.281
Prestito Obbligazionario	647.319	962	648.281

Descrizione	31/12/2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso obbligazionisti	645.848	961	646.809
Prestito Obbligazionario	645.848	961	646.809

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 630,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2024.

La Capogruppo è impegnata nelle operazioni di rifinanziamento del *bond*, in scadenza a ottobre 2026, anche al fine di garantire la copertura finanziaria per i futuri investimenti previsti dal Piano Industriale 2025-2029. Le attività ad oggi svolte hanno l'obiettivo di allungare la scadenza media del debito al fine di rafforzare la struttura finanziaria del Gruppo e consolidare il *rating investment grade*. Ad oggi è stato ottenuto il supporto formale di tre primari istituti di credito per la definizione della nuova strategia finanziaria a medio e lungo termine. Sono in corso le attività volte alla definizione del *Term sheet* con i finanziatori.

NOTA 24

DEBITI FINANZIARI E PASSIVITA' PER LEASING CORRENTI E NON CORRENTI

Le Passività finanziarie sono di seguito dettagliate:

Descrizione	31/12/2024		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debito Finanziario <i>Put Option</i> Viridis	33.477	—	33.477
Debito Finanziario <i>Earn Out</i> Viridis	22.867	—	22.867
Conto corrente di corrispondenza	—	2.266	2.266
Strumenti derivati passivi	399	94	493
Altri debiti finanziari	—	97	97
Debiti finanziari	56.743	2.457	59.200
Conto corrente di corrispondenza	—	16.944	16.944
Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 49)	—	16.944	16.944
Totale	56.743	19.401	76.144

Descrizione	31/12/2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Conto corrente di corrispondenza	—	2.989	2.989
Strumenti derivati passivi	89	47	136
Debiti finanziari	89	3.036	3.125
Conto corrente di corrispondenza	—	27.035	27.035
Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 49)	—	27.035	27.035
Totale	89	30.071	30.160

Con riferimento alla voce "Debito finanziario *Put Option* Viridis" si evidenzia che, secondo quanto stabilito nel contesto del Contratto di Compravendita, alla data di esecuzione FNM e i Venditori hanno sottoscritto il contratto di opzione volto a disciplinare i termini ai quali si intende prevedere le modalità di attribuzione in capo a (i) Lagi Energia e a HNF del diritto di opzione di vendita a FNM delle azioni di Viridis di cui Lagi Energia e HNF sono titolari ("Opzione Put"); e a (ii) FNM del diritto di opzione di acquisto, da Lagi Energia e da HNF, delle medesime azioni di Viridis. Le opzioni saranno esercitabili nel periodo di dodici mesi successivi al quinto anniversario decorrente dalla Data di Esecuzione (o successivo al sesto anniversario, se richiesto dai Venditori). Il Contratto di Opzione potrà essere esercitato sulla base del *fair market value* del Gruppo Viridis alla data di esercizio dell'opzione stessa.

In accordo con il paragrafo 23 dello IAS 32, l'Opzione Put è stata contabilizzata tra le passività finanziarie, al valore attualizzato della stima del *fair market value* al 30 giugno 2030. Tale valore in particolare è stato stimato con il metodo del *discounted cash flow*, sulla base delle medesime assunzioni e dei medesimi flussi di cassa previsti dal piano industriale che ha costituito base per la *Fairness Opinion* rilasciata da Kpmg Advisory S.p.A.. Il tasso di attualizzazione utilizzato per attualizzare detto debito è pari all' Euribor a 3 mesi alla data di riferimento, incrementato di uno *spread* di 200 bps.

Considerando che il sottostante dell'Opzione Put è rappresentato dalle quote di minoranza della partecipata, la relativa passività finanziaria è stata contabilizzata con contropartita nel patrimonio netto di pertinenza del Gruppo, optando per l'approccio derivante dall'IFRS 10. Tale approccio prevede che venga svolta un'analisi circa l'eventuale permanenza di rischi e benefici, in capo agli azionisti di minoranza, derivante dall'emissione ed eventuale esercizio dell'Opzione Put. Nello specifico, considerando che il prezzo d'esercizio dell'Opzione Put concordato dalle parti è pari al *fair value* delle azioni sottostanti, si ritiene confermata la permanenza dei rischi e benefici in capo agli azionisti di minoranza; pertanto, la passività finanziaria relativa all'Opzione Put è stata riconosciuta rilevando in contropartita una riduzione del patrimonio netto della controllante, in applicazione del "*present-access*

method". Il valore della passività è stato aggiornato alla data del 31 dicembre 2024, sulla base del *fair market value* rideterminato considerando l'aggiornamento delle previsioni di Viridis, per l'attualizzazione utilizzando un tasso pari al *Kd*, rilevando un onere finanziario pari a 2.158 migliaia di Euro e per la variazione del *fair value* a patrimonio netto per 6.516 migliaia di Euro.

La voce "Debito finanziario *Earn Out* Viridis" è riferibile al debito di FNM sorto nel contesto del contratto di compravendita per un'ulteriore componente di corrispettivo condizionale calcolato per ciascun impianto che entri in produzione e venga connesso alla rete entro sei anni dalla data di esecuzione. Il corrispettivo pagato per Euro 80.026 migliaia include un acconto di *Earn-Out* pari a 16.800 migliaia di Euro da utilizzare in compensazione per i primi impianti che entreranno in produzione fino a concorrenza di tale importo. In aggiunta a quanto sopra descritto, la componente di corrispettivo condizionale eccedente l'acconto già versato, è stata stimata in via preliminare, in 13.937 migliaia di Euro, sulla base del piano di entrata in esercizio degli impianti, così come previsto dal piano industriale che è stato alla base della *Fairness Opinion* rilasciata da Kpmg Advisory S.p.A., inerente il corrispettivo per l'acquisizione. L'*Earn Out* verrà versato da FNM ai Venditori con cadenza trimestrale, in relazione ai progetti per i quali le condizioni per la maturazione del relativo *Earn-Out* si siano realizzate, fermo restando che sarà pagabile solamente una volta che sia maturato per un importo sufficiente a compensare l'acconto.

Per effetto delle modifiche apportate al piano della partecipata, in fase di elaborazione del Piano Industriale, che prevedere maggiori MW installati entro il 2029, è stato determinato il valore aggiornato del debito, pari a 22.867 migliaia di Euro, rilevando l'onere alla voce "Altri costi operativi non ricorrenti" di 8.930 migliaia di Euro (Nota 44).

La voce "Conto corrente di corrispondenza" verso terzi si riferisce al *cash pooling* con i vari Enti aziendali: Cassa Integrativa FNM per 2.112 migliaia di Euro (2.900 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) ed il Circolo Ricreativo Aziendale FNM per 154 migliaia di Euro (89 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023).

La voce "Strumenti derivati passivi" rappresenta i derivati in essere al 31 dicembre 2024 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 per 94 migliaia di Euro. 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.

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 16.189 migliaia di Euro (19.377 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) e verso il fondo pensione FNM per 3.021 migliaia di Euro (503 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023). L'anno precedente comprendeva inoltre il saldo verso Nordcom per 7.155 migliaia di Euro.

Le Passività per *leasing* sono relative all'applicazione dell'IFRS 16 e sono così composte:

Descrizione	31/12/2024		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Passività per <i>leasing</i>	17.913	6.938	24.851
Passività per <i>leasing</i>	17.913	6.938	24.851
Totale	17.913	6.938	24.851

Descrizione	31/12/2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Passività per <i>leasing</i>	12.953	7.884	20.837
Passività per <i>leasing</i>	12.953	7.884	20.837
Passività per <i>leasing</i>	15	79	94
Passività per <i>leasing</i> verso parti correlate (Nota 49)	15	79	94
Totale	12.968	7.963	20.931

Il valore dei canoni contabilizzati a conto economico per contratti *low value* e *short term* è rispettivamente pari a 1.984 migliaia di Euro e 368 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 <i>leasing</i>	31.12.2024	31.12.2023
Meno di 1 anno	8.651	8.637
2 - 5 anni	17.696	13.653
Più di 5 anni	707	162
Totale	27.054	22.452
Interessi passivi futuri	(2.203)	(1.521)
Valore attuale dei debiti relativi ai <i>leasing</i> finanziari	24.851	20.931

Il valore attuale delle passività relative ai *leasing* finanziari è così scadenzo:

Valore attuale dei debiti relativi ai <i>leasing</i> finanziari	31/12/2024	31.12.2023
Meno di 1 anno	6.938	7.963
2 - 5 anni	17.251	12.835
Più di 5 anni	662	133
Totale	24.851	20.931

La scadenza della porzione non corrente delle passività finanziarie, incluso il prestito obbligazionario, è di seguito riportata:

Descrizione	31/12/2024	31.12.2023
Tra 1 e 2 anni	6.938	7.963
Tra 2 e 5 anni	714.242	650.842
Più di 5 anni	795	100
Totale	721.975	658.905

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

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Debito verso Obbligazionisti	0,982 %	0,982 %
Debiti per <i>leasing</i> IFRS 16	5,00% - 4,48%	0,982% - 5,23%
Debiti per <i>cash pooling</i>	2,754 %	1,391 %

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 7.553 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 2.808 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:

	2024
Variazioni derivanti dai flussi finanziari da attività di finanziamento	(9.528)
Variazioni di <i>fair value</i>	104
Altre variazioni	10.590
Totale	(9.517.306)

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	31/12/2024	31/12/2023
Debiti verso il Ministero dei Trasporti	2.489	6.873
Debiti per investimenti finanziati	2.489	6.873
Debiti verso Regione Lombardia - Contratto di Programma	88.143	72.161
Debiti verso Regione Lombardia - Manutenzione ciclica	10.775	—
Debiti verso Regione Lombardia - Altro materiale rotabile	10.537	3.166
Debiti per investimenti finanziati verso parti correlate (Nota 49)	109.455	75.327
Totale Debiti per investimenti finanziati	111.944	82.200

La voce si riferisce principalmente all'eccedenza degli incassi ottenuti da Regione Lombardia e altri enti finanziatori, 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 2023 è principalmente connesso ai maggiori incassi dell'esercizio rispetto agli utilizzi effettuati per l'avanzamento delle commesse relative al Contratto di Programma, al materiale rotabile e alla manutenzione ciclica.

E' stato invece utilizzato quota parte dell'anticipo incassato nell'ambito degli investimenti sul corpo autostradale.

In particolare, la voce "Debito verso Regione Lombardia - Manutenzione ciclica", si riferisce ai corrispettivi incassati relativi agli investimenti per manutenzione ciclica finanziati da Regione Lombardia, dal 1° gennaio 2024, a seguito della modifica della gestione della manutenzione ciclica prevista dal Contratto di Servizio 2023 - 2027 di FERROVIENORD (Nota 28).

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

Debiti per investimenti finanziati	31/12/2024	31/12/2023
Debiti verso il Ministero dei Trasporti - Infrastruttura ferroviaria	5.913	5.848
Debiti verso il Ministero dei Trasporti - Infrastruttura autostradale	9.214	—
Debiti per investimenti finanziati	15.127	5.848
Debiti verso Regione Lombardia	4.786	10.565
Debiti per investimenti finanziati verso parti correlate (Nota 49)	4.786	10.565
Totale Debiti per investimenti finanziati	19.913	16.413

Le voci “Debiti verso il Ministero dei Trasporti - infrastruttura ferroviaria” 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.

Nell'esercizio è stato riclassificato tra i debiti correnti quota parte del debito nei confronti di Regione Lombardia in considerazione dell'indicazione ricevuta riguardo all'utilizzo delle somme recuperate nel 2023 e messe a disposizione dell'ente finanziatore, relative a rimborsi assicurativi su due sinistri occorsi su materiale rotabile finanziato (pari a 1.456 migliaia di Euro) e al ricavato della vendita di due locomotori PESA finanziati (pari a 2.286 migliaia di Euro).

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	31/12/2024	di cui parti correlate	31/12/2023	di cui parti correlate	Note
A. Disponibilità Liquide	419.445	—	395.245	—	20
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	80.000	—	—	—	
C. Altre attività finanziarie correnti	—	—	—	—	
D. Liquidità (A+B+C)	499.445	—	395.245	—	
E. Debito finanziario corrente	(274.076)	(126.399)	(112.332)	(102.362)	22 - 23 - 24
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	(46.378)	—	(65.648)	(79)	22 - 23 - 24
G. Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(320.454)	(126.399)	(177.980)	(102.441)	
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	178.991	(126.399)	217.265	(102.441)	
I. Debiti finanziari non corrente	(146.783)	(4.786)	(121.228)	(10.580)	22 - 23 - 24
J. Strumenti di debito	(647.319)	—	(645.848)	—	22 - 23 - 24
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	—	—	—	—	
L. Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	(794.102)	(4.786)	(767.076)	(10.580)	
M. Totale Indebitamento finanziario (H+L)	(615.111)	(131.185)	(549.811)	(113.021)	

Poiché la Posizione Finanziaria Netta non è una misura la cui determinazione è regolamentata dai principi contabili di riferimento del Gruppo, il criterio di determinazione della stessa applicato dal Gruppo potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi, ed è pertanto non comparabile.

Il debito finanziario corrente include i debiti verso banche, per 181.209 migliaia di Euro (56.785 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) (Nota 22), e verso altri finanziatori correnti. Più in dettaglio: i debiti derivanti dalle anticipazioni corrisposti da Regione Lombardia per gli investimenti finanziati relativi all'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, pari a 111.944 migliaia di Euro (82.200 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) (Nota 24), il saldo dei conti di corrispondenza in *cash pooling* verso le società in *joint ventures* e verso gli Enti aziendali per un totale di 19.210 migliaia di Euro (30.024 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023), nonché le passività per *leasing* per 6.938 migliaia di Euro (7.963 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) (Nota 24), nonché la quota di interessi passivi maturata sul prestito obbligazionario da liquidare entro i 12 mesi dalla data del presente bilancio (Nota 23).

Il debito finanziario non corrente include principalmente il debito per il prestito obbligazionario emesso in data 20 ottobre 2021, pari a 647.319 migliaia di Euro (645.848 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) (Nota 23), i debiti verso banche non correnti, pari a 52.214 migliaia di Euro (91.758 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) (Nota 22), il debito *Earn Out* Viridis per 22.867 migliaia di Euro, il debito per *Put Option* Viridis per 33.477 migliaia di Euro (non presenti al 31 dicembre 2023) e le passività per *leasing* per 17.913 migliaia di Euro (12.968 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) (Nota 24).

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

Descrizione	31/12/2024	di cui parti correlate	31/12/2023	di cui parti correlate	Note
A. Disponibilità Liquide	362.760		302.255		20
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	80.000		—		
C. Altre attività finanziarie correnti	—		—		
D. Liquidità (A+B+C)	442.760	—	302.255	—	
E. Debito finanziario corrente	(270.786)	(123.109)	(112.332)	(102.362)	22 - 23 - 24
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	(46.378)	—	(65.648)	(79)	22 - 23 - 24
G. Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(317.164)	(123.109)	(177.980)	(102.441)	
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	125.596	(123.109)	124.275	(102.441)	
I. Debiti finanziario non corrente	(146.783)	(4.786)	(121.228)	(10.580)	22 - 23 - 24
J. Strumenti di debito	(647.319)	—	(645.848)	—	22 - 23 - 24
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	—	—	—	—	
L. Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	(794.102)	(4.786)	(767.076)	(10.580)	
M. Totale Indebitamento finanziario (H+L) rettificato	(668.506)	(127.895)	(642.801)	(113.021)	
Impatti IFRIC 12					
di cui - D. Liquidità	56.685	—	92.990		20
di cui - E. Debito finanziario corrente - Debiti per investimenti finanziati	(3.290)	(3.290)	—	—	25
N. Totale Indebitamento finanziario IFRIC 12	53.395	(3.290)	92.990	—	
Indebitamento finanziario netto (M + N)	(615.111)	(131.185)	(549.811)	(113.021)	

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 corrispettivi ricevuti di Regione Lombardia unicamente per il programma regionale di acquisto treni (Nota 20) e il relativo debito per investimenti finanziati.

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 2024 e al 31 dicembre 2023 che obbligano il Gruppo ad acquisire o a costruire un'attività nei prossimi 12 mesi:

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Investimenti in materiale rotabile finanziato da Regione Lombardia	134.171	262.493
Investimenti infrastruttura ferroviaria finanziata da Regione Lombardia	252.046	176.096
Investimenti infrastruttura autostradale	47.849	47.303
Investimenti in materiale rotabile con fondi propri	41.614	96.874
Investimenti in autobus	14.476	16.969
Investimenti in impianti energia rinnovabile	19.043	—
Altri investimenti	9.674	20.622
Totale	518.873	620.357

NOTA 27 ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI

Le altre passività non correnti sono così composte:

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Contributi in conto capitale	22.360	19.778
Altre passività	5.077	6.055
Passività non correnti	27.437	25.833
Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia	10.568	10.824
Passività non correnti verso parti correlate (Nota 49)	10.568	10.824
Totale	38.005	36.657

La voce "Contributi in conto capitale" concerne principalmente la quota non corrente dei contributi pubblici ricevuti dalla controllata ATV dalla Regione Veneto e dalla controllata FNMA dal Ministero dell'Ambiente, per l'acquisto di nuovi autobus urbani ed extraurbani, pari rispettivamente a 21.121 migliaia di Euro e a 94 migliaia di Euro, dei finanziamenti ricevuti nell'anno 2001 ai sensi della Legge 270/97 dal Ministero dei Lavori Pubblici per la ristrutturazione della Stazione di Milano Cadorna per 942 migliaia di Euro e dei contributi pubblici ricevuti per acquisto dei TILO per 198 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 "Incasso contributi su investimenti con fondi propri", sono pari a 10.630 migliaia di Euro.

La voce "Altre passività" include principalmente la quota non corrente, pari a 2.827 migliaia di Euro (3.806 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) 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 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 1.088 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 3.495 migliaia di Euro e per l'acquisto di autobus per 6.390 migliaia di Euro.

Le variazioni dell'esercizio sono connesse ai contributi riconosciuti a sostegno degli investimenti in autobus, al netto del riconoscimento al Conto Economico Consolidato del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile.

NOTA 28

FONDI RISCHI E ONERI CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione della voce è dettagliata come segue:

Descrizione	Manutenzione ciclica	Fondo di Rinnovo Infrastruttura Autostradale	Fondo Impegni beni devolvibili non remunerati	Personale	Oneri accessori PII Affori	Altri rischi	Totale
Saldo 01.01.2024	66.708	44.435	9.141	484	1.313	17.010	139.091
Incrementi		8.288		4.511	—	1.165	13.964
Utilizzi	(35.135)	(9.921)	(366)	(234)	—	(1.145)	(46.801)
Rilasci	—		(191)	—	—	(7.327)	(7.518)
Altre variazioni	1.075	1.318	270	—	—	—	2.663
Variazioni Perimetro di consolidamento	—	—	—	—	—	1.132	1.132
Saldo 31.12.2024	32.648	44.120	8.854	4.761	1.313	10.835	102.531

I fondi per rischi e oneri sono così scadenziati:

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Corrente	36.608	69.264
Non corrente	65.923	69.827
Totale	102.531	139.091

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 fino al 31 dicembre 2023 di 66.708 migliaia di Euro.

A seguito dell'aggiornamento del Contratto di Servizio, in vigore per il periodo 1° gennaio 2023 - 31 dicembre 2027, tra FERROVIENORD e Regione Lombardia avvenuto in data 28 dicembre 2023, dal 1° gennaio 2024 la manutenzione ciclica dei rotabili verrà finanziata direttamente da Regione Lombardia che erogherà a FERROVIENORD l'importo annualmente previsto sulla base della pianificazione pluriennale dei costi di manutenzione definita da Trenord.

Pertanto, dal 2024 FERROVIENORD utilizza le disponibilità accantonate con il fondo di manutenzione ciclica, che verrà quindi progressivamente utilizzato "per flotta" fino ad esaurimento.

In particolare nel 2024 il fondo è stato utilizzato per 35.135 migliaia di Euro.

Ad integrazione per il finanziamento degli interventi di manutenzione ciclica programmati, tenendo conto delle risorse già del fondo manutenzione ciclica, sono stati stanziati, con la Legge Regionale n. 34/2022, gli importi pari rispettivamente a 15 milioni di Euro annui nel 2024 e 2025, 47 milioni di Euro annui dal 2026 al 2032 e 20 milioni di Euro nel 2033, che saranno erogati in dodicesimi, contestualmente con le rate mensili del corrispettivo.

Le quote incassate in anticipo rispetto al loro utilizzo sono classificate alla voce "Debiti per investimenti finanziati correnti".

In relazione agli utilizzi dell'esercizio e sulla base delle future previsioni di utilizzo è stato adeguato l'ammontare dell'attualizzazione, esposto alla voce "Altre variazioni", rilevando un onere di 1.075 migliaia di Euro.

Fondo di rinnovo infrastruttura autostradale

Il valore del fondo di rinnovo, pari a 44.120 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). Nel corso dell'esercizio si è provveduto ad aggiornare la consistenza del fondo tenuto conto della nuova programmazione degli interventi, della variazione prezzi e dell'aggiornamento del tasso di attualizzazione applicato.

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 8.854 migliaia di Euro, è stato stimato sulla base delle informazioni rivenienti dal Piano Economico Finanziario di MISE disponibile alla data della redazione del presente bilancio consolidato. Il fondo rischi ed oneri sarà utilizzato per compensare gli esborsi di cassa che il Gruppo sosterrà per finanziare gli stessi investimenti. Nel corso dell'esercizio si è provveduto ad aggiornare la consistenza del fondo tenuto conto della nuova programmazione degli interventi, della variazione prezzi e dell'aggiornamento del tasso di attualizzazione applicato.

Personale

Con riferimento al rinnovo CCNL Autoferrotranvieri scaduto al 31 dicembre 2023, nel corso del presente esercizio il Gruppo, 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 2.376 migliaia di Euro.

Il contratto collettivo nazionale autoferrotranvieri ha trovato una prima intesa di rinnovo nel mese di dicembre 2024. L'intesa raggiunta a livello nazionale prevede un incremento retributivo di 200 Euro da riconoscere nel biennio 2025/2026 ed un contributo *una tantum*, che sarà erogato nell'esercizio 2025.

Il fondo iscritto è relativo anche alla copertura della contrattazione aziendale sul periodo di vacanza contrattuale che verrà definita nell'esercizio 2025.

In relazione all'andamento della contrattazione nazionale è stato inoltre accantonato un fondo per il riconoscimento economico di alcune variabili pregresse, per un importo pari a 1.900 migliaia di Euro.

Nel mese di marzo 2024 è stato inoltre sottoscritto dalla controllata FNMA un accordo di secondo livello che ha previsto l'erogazione di un contributo *una tantum* a compensazione dei risultati conseguiti nell'anno 2023. È stata inoltre disciplinata, all'interno dello stesso verbale, la ridefinizione di alcuni temi di *welfare*, in particolare riguardanti la previdenza integrativa, i buoni pasto e la medicina preventiva.

A fronte di tale accordo è stato effettuato un utilizzo del fondo per gli importi riferiti all'importo *una tantum* per 234 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 precedente esercizio erano infine 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 2024 comprende:

- 239 migliaia di Euro, quale stima del rischio derivante da contenziosi in materia espropriativa, nel corso dell'esercizio è stato rilasciato il fondo accantonato nei precedenti esercizi per 700 migliaia di Euro in reazione alla sentenza favorevole per il Gruppo;
- 142 migliaia di Euro, quale stima del rischio derivante dal contenzioso con l'Agenzia delle Dogane descritto nella Relazione sulla Gestione, paragrafo 13 "Contenziosi più rilevanti e altre informazioni";
- 10.454 migliaia di Euro, di cui 1.165 migliaia accantonati nell'esercizio, quale stima del rischio di soccombenza in contenziosi instaurati da terzi; tale fondo è stato utilizzato nell'esercizio per 1.145 migliaia di Euro e rilasciato a fronte di contenziosi conclusi per 6.627 migliaia di Euro. Il rilascio dell'esercizio è riferito, per 6.315 migliaia di Euro, al fondo stanziato nei precedenti esercizi derivante dal differenziale tra le spese per manutenzioni eseguite rispetto alle corrispondenti previsioni del vigente Piano Economico Finanziario di MISE; il rilascio è avvenuto a seguito del totale recupero delle ritardate manutenzioni come indicato dalla nota ricevuta dal Ministero in data 10 maggio 2024.

L'incremento della voce "Variazioni perimetro di consolidamento" è attribuibile ai fondi rischi, pari a 1.132 migliaia di Euro, iscritti da Viridis Energia, e dalle sue controllate, e da Nordcom al momento dell'acquisizione. Tali fondi sono relativi a contenziosi instaurati da terzi.

Si rimanda alla Nota 4 "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	31/12/2024	31/12/2023
Valore attuale della passività TFR, calcolato sulla base di ipotesi demografiche e finanziarie	17.415	18.941
Totale	17.415	18.941

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

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Costi per servizio	17	11
Interessi (Nota 44)	554	638
Totale	571	649

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	31/12/2024	31/12/2023
Debito di inizio anno	18.941	20.410
Costo per servizi	17	11
Perdita/(Utile) attuariale	(693)	601
Costo per interessi	554	638
Utilizzi	(1.967)	(2.739)
Trasferimenti	—	20
Variazioni perimetro di consolidamento	563	—
Debito di fine anno	17.415	18.941

Le principali assunzioni attuariali sono state:

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Tasso di sconto	3,20	3,10
Tasso annuo incremento retribuzioni	1,00	1,00
Tasso annuo inflazione	2,00	2,50
Tasso annuo incremento del TFR	3,00	3,38

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	1,00 %	-1,00 %
Trattamento di fine rapporto	15.683	17.902

NOTA 30

DEBITI VERSO FORNITORI

I debiti verso fornitori sono così composti:

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Debiti per fatture ricevute	176.331	199.222
Debiti per fatture da ricevere	352.006	300.681
Debiti verso fornitori	528.337	499.903
Debiti verso fornitori parti correlate	15.460	13.790
Debiti verso fornitori parti correlate (Nota 49)	15.460	13.790
Totale	543.797	513.693

I debiti verso fornitori aumentano per 30.104 migliaia di Euro principalmente per il combinato effetto di quanto di seguito riportato:

- apporto al consolidato di Viridis per 6.530 migliaia di Euro;
- il debito verso fornitori per investimenti di rinnovo del materiale rotabile e di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria finanziata aumenta per 133.597 migliaia di Euro;
- il debito verso fornitori per investimenti con fondi propri, comprensivo degli investimenti in manutenzione ciclica, aumenta per 14.955 migliaia di Euro;
- il debito verso fornitori per gli investimenti sul corpo autostradale aumenta per 1.855 migliaia di Euro;
- il debito verso fornitori per commesse di rinnovo del materiale rotabile finanziato diminuisce per 111.952 migliaia di Euro.

In particolare, in merito al rinnovo del materiale rotabile finanziato, il saldo include debiti per fatture ricevute per 53.407 migliaia di Euro (112.905 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) e debiti per fatture da ricevere per Euro 128.878 migliaia di Euro (181.332 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023). Per quanto riguarda le commesse di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria e di materiale rotabile, diverso dal "Programma 2017-2032", il saldo include debiti per fatture ricevute per 71.973 migliaia di Euro (41.038 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) e debiti per fatture da ricevere per Euro 141.117 migliaia di Euro (60.454 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023).

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	31/12/2024	31/12/2023
IRES	339	3.539
IRAP	444	965
Debiti per imposte	783	4.504
IRPEF e ritenute	5.478	4.376
IVA	1.063	51
Altre	6	0
Debiti tributari	6.547	4.427

Il decremento della voce "IRES" è attribuibile al saldo a credito per il Consolidato fiscale di Gruppo.

NOTA 32

ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

Le altre passività correnti sono così composte:

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Debiti verso il personale	20.524	18.376
Risconti passivi	7.223	6.302
Debiti verso istituti di previdenza	10.945	9.888
Debito per canone di concessione	6.213	5.950
Contributi in conto capitale	3.351	2.861
Acconti da clienti	260	285
Enti	160	129
Debiti verso Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture	—	—
Altre passività	6.824	8.733
Passività correnti	55.500	52.524
Debiti verso <i>joint ventures</i> /Collegate	48.189	8.532
Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia	871	1.021
Debito verso il Fondo Pensione	1.120	965
Altre passività Giroconto IVA di Gruppo	24	21
Debiti verso Regione Lombardia	7.907	10.875
Passività correnti verso parti correlate (Nota 49)	58.111	21.414
Totale	113.611	73.938

La voce "Debiti verso il personale" si riferisce alle competenze di dicembre 2024 liquidate in gennaio 2025, 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*/Collegate" è relativa a debiti per prestazioni erogate al Gruppo e per acconti IRES versati alla Capogruppo da partecipate in *joint ventures* (Nord Energia e Omnibus).

L'incremento della voce è principalmente attribuibile alla manutenzione ciclica effettuata da Trenord, che ha comportato l'utilizzo del fondo manutenzione ciclica, non ancora fatturata e pagata.

La voce "Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia" si riferisce ai contributi erogati da Regione Lombardia per la ristrutturazione dell'immobile sito in piazza Cadorna in Milano (204 migliaia di Euro), nonché per l'acquisto di autobus (667 migliaia di Euro).

La voce "Debiti verso Regione Lombardia" si riferisce principalmente agli importi anticipati da Regione Lombardia per le attività di direzione lavori, sicurezza cantiere, progettazione e spese generali, inerenti

le commesse di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, rispetto all'esecuzione delle relative attività.

CONTO ECONOMICO

NOTA 33

RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI

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

Descrizione	2024	2023
Proventi pedaggi autostradali	282.509	270.971
Ricavi da contratto di servizio per settore automobilistico	40.218	41.572
Prodotti del traffico automobilistico	38.803	36.206
Ricavi vendita energia rinnovabile	10.556	—
Proventi da concessioni Aree di Servizio	10.286	9.957
Prestazioni fatturate	3.501	601
Prestazioni fatturate manutenzione Autostrade	3.160	2.328
Ricavi <i>Car sharing</i>	1.934	2.149
Ricavi Movimentazione Terminal	1.740	1.342
Proventi immobiliari	402	395
Ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi	393.109	365.521
Contratto di servizio gestione infrastruttura ferroviaria	67.887	62.538
Locazione materiale rotabile	46.361	76.567
Ricavi accesso rete	26.701	25.777
Prestazioni fatturate	13.350	9.016
Sostitutive treno	13.331	9.848
Prestazioni progettazione e direzione lavori infrastruttura ferroviaria	13.088	14.167
Prestazioni fatturate manutenzione Autostrade	—	216
Ricavi <i>Car sharing</i>	441	379
Proventi immobiliari	521	531
Ricavi delle vendite e delle prestazioni verso parti correlate (Nota 49)	181.680	199.039
Totale	574.789	564.560

Ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi – terzi

I ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi verso terzi aumentano di 27.588 migliaia di Euro 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, evidenziano un incremento del 4,26% dovuto all'adeguamento tariffario del 2,3% intervenuto dall' 1 gennaio 2024 e all'andamento del traffico (+2,31% rispetto al 2023), in termini di veicoli/km. Si segnala che la variazione dei pedaggi risente anche della composizione del traffico tra veicoli leggeri e veicoli pesanti.

Gli sconti applicati all'utenza sono stati pari a 655 migliaia di Euro (869 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) corrispondenti a:

- 564 migliaia di Euro (776 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) per sconti commerciali;
- 92 migliaia di Euro (93 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) per sconti moto su iniziativa dell'Ente concedente.

Ricavi da contratto di servizio per settore automobilistico

I ricavi hanno evidenziato un decremento netto di 1.354 migliaia di Euro (-3,26%) attribuibile alla riduzione delle percorrenze, soprattutto relative al servizio urbano nella città di Verona, oltre che dalle mancate risorse aggiuntive da parte della Regione Veneto, stanziata nell'esercizio 2023. Con DGR 1487/24, la Regione Veneto ha di fatto adeguato il contributo alla sola quota definita dal Fondo

Nazionale Trasporti con risorse dello Stato (circa 100 milioni di Euro/anno per il settore TPL dal 2022 al 2025), pari a circa 2.100 migliaia di Euro.

Rimane allineato al precedente esercizio il corrispettivo del contratto di servizio in provincia di Como.

Prodotti del traffico automobilistico

I ricavi dei servizi di trasporto pubblico su gomma aumentano di 2.597 migliaia di Euro, pari al 7,57%.

L'incremento è dovuto principalmente alla manovra tariffaria che ha interessato i titoli di viaggio da luglio 2023 e gli abbonamenti da gennaio 2024, oltre che al diverso mix di vendita.

Ricavi vendita energia rinnovabile

I proventi derivanti dall'acquisizione di Viridis, avvenuta il 23 febbraio 2024 (Nota 3), derivano da una produzione di energia elettrica pari a 81.727 MWh, di cui 64.433 MWh da impianti fotovoltaici e 17.294 MWh da biogas.

Proventi da concessioni Aree di Servizio

I proventi da concessioni aree di servizio risultano in aumento del 3,3% rispetto all'esercizio 2023, recuperando la flessione delle vendite registrate nel primo semestre, conseguente alla parzializzazione di alcuni locali per i lavori di ammodernamento di alcune aree. L'incremento delle vendite è legato alle attività di ristoro in quanto le *royalties* derivanti dalle vendite *oil* sono rimaste stabili.

Prestazioni fatturate

Le prestazioni aumentano di 2.900 migliaia di Euro in relazione principalmente alla variazione del perimetro di consolidamento, in quanto include i ricavi per servizi effettuati dalla controllata Nordcom, consolidata dal 15 luglio 2024, pari a 2.867 migliaia di Euro.

Ricavi Movimentazione Terminal

I ricavi da movimentazione Terminal aumentano per 701 migliaia di Euro in relazione ai servizi di MTO attivati a partire dal mese di ottobre 2023. Tale effetto è parzialmente compensato dalla diminuzione dei ricavi per la movimentazione del Terminal, in riduzione di 303 migliaia di Euro.

Ricavi Car sharing

I ricavi derivanti dal servizio di *sharing mobility* hanno registrato un decremento di 215 migliaia di Euro, principalmente in relazione al decremento del servizio B2C.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni – parti correlate

I ricavi delle vendite verso parti correlate si riducono di 17.359 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente; le variazioni più significative sono di seguito evidenziate.

Contratto di Servizio gestione infrastruttura ferroviaria

Il corrispettivo del Contratto di Servizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria con Regione Lombardia aumenta di 5.349 migliaia di Euro per l'incremento della produzione, per l'adeguamento all'inflazione, per l'aumento dei convogli della flotta gestita, nonché per i maggiori ricavi legati al patrimonio storico. Nell'esercizio inoltre sono stati rilevati i conguagli positivi della chiusura delle annualità 2022 e 2023, rispettivamente per 1.780 migliaia di Euro e 271 migliaia di Euro.

Locazione materiale rotabile

I ricavi per la locazione di materiale rotabile diminuiscono di 30.206 migliaia di Euro principalmente per le variazioni di seguito commentate:

- risultano azzerati i ricavi per noleggio materiale rotabile dei treni finanziati da Regione Lombardia, pari a 21.399 migliaia di Euro nell'esercizio 2023, in quanto dal 1° gennaio 2024, a seguito delle modifiche del Contratto di Servizio 2023 - 2027 di FERROVIENORD, i convogli sono affidati a Trenord in comodato d'uso gratuito;

- la sottoscrizione dei nuovi contratti per i convogli TSR, CSA, CORADIA e TILO noleggiati da FNM a Trenord, ha previsto una riduzione del canone annuo per 8.115 migliaia di Euro;
- a seguito del rinnovo contrattuale sono stati contabilizzati minori ricavi per noleggio delle locomotive BR 189, E494 e E483, rispettivamente per 354 migliaia di Euro, 281 migliaia di Euro e 135 migliaia di Euro.

Ricavi accesso rete

L'importo si riferisce al contratto con Trenord per l'accesso alla rete ferroviaria gestita da FERROVIENORD. A seguito della DGR n. X/56356 del 30 novembre 2021 infatti il Contratto di Servizio è stato adeguato 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 è percepito direttamente dalle imprese ferroviarie e non più come corrispettivo del Contratto di Servizio dal gestore dell'infrastruttura. L'incremento dei ricavi da accesso rete dell'esercizio deriva dall'aumento della produzione km del Ramo Milano e dall'adeguamento delle tariffe di pedaggio con l'inflazione programmata 2024.

Prestazioni fatturate

La voce include ricavi per prestazioni di *service* erogate a società partecipate dalla Capogruppo e di servizio informatico erogato da Nordcom ed aumentano per effetto della variazione del consolidamento di Nordcom, consolidata dal 15 luglio 2024, pari a 3.283 migliaia di Euro.

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 13.331 migliaia di Euro rispetto ai 9.848 migliaia di Euro dell'esercizio 2023, per la maggiore effettuazione di corse straordinarie.

Prestazioni progettazione e direzione lavori infrastruttura ferroviaria

La voce comprende i riaddebiti a Regione Lombardia relativi alla progettazione e direzione lavori per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria. Il decremento dell'esercizio è relativo alle minori attività di progettazione per gli interventi sulla rete ferroviaria, per 1.754 migliaia di Euro, parzialmente compensato dalle maggiori attività di sicurezza cantiere, per 930 migliaia di Euro, in relazione all'avanzamento del commessa "Collegamento ferroviario T2 Malpensa Sempione".

Ricavi car sharing

La voce "Ricavi *car sharing*" è interamente attribuibile ai servizi erogati dalla controllata E-vai alle società partecipate.

Prestazioni fatturate manutenzione Autostrade

La voce era relativa alle attività di progettazione e direzione lavori relativi alla manutenzione dell'infrastruttura autostradale effettuata in favore della collegata APL.

I servizi resi che hanno generato ricavi sono tutti effettuati in Italia.

Di seguito viene fornito il dettaglio per scadenza dei canoni attivi minimi futuri delle locazioni operative relative al materiale rotabile:

Descrizione	2024	2023
Entro 1 anno	41.846	46.546
Tra 2 e 5 anni	154.848	158.313
Più di 5 anni	140.818	179.199
Totale	337.512	384.058

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	2024	2023
Contributi Gestore dei Servizi Energetici (GSE)	7.717	—
Misure compensative mancati ricavi da traffico	6.030	9
Contributi copertura rincaro materie prime	3.729	3.764
Contributi in conto esercizio	541	684
Contributi rinnovo CCNL altre Regioni	—	48
Altri contributi	3.498	2.837
Contributi	21.515	7.342
Contributi in conto esercizio Regione Lombardia	5.079	5.216
Contributi rinnovo CCNL Regione Lombardia	1.178	1.178
Misure compensative mancati ricavi da traffico	655	—
Contributi copertura rincaro materie prime	160	—
Altri contributi Regione Lombardia	1.049	1.294
Contributi verso parti correlate (Nota 49)	8.121	7.688
Totale	29.636	15.030

Contributi Gestore dei Servizi Energetici (GSE)

La voce accoglie i contributi per la produzione di energia elettrica da impianti fotovoltaici connessi alla rete, per il periodo successivo al consolidamento di Viridis avvenuto in data 23 febbraio 2024, per 7.717 migliaia di Euro.

Misure compensative mancati ricavi da traffico

La voce, non presente nel precedente esercizio, è relativa al riconoscimento del conguaglio dei contributi derivanti dalle misure compensative introdotte per l'integrazione dei minori ricavi da traffico contabilizzati per il contenimento delle diffusione del virus Covid-19, definite 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").

Contributi copertura rincaro materie prime

La voce comprende:

- i contributi derivanti dal DL Aiuti per il sostegno all'incremento delle materie prime per 2.758 migliaia di Euro riconosciuti nel presente esercizio e relativi al secondo semestre 2022, quarto trimestre 2023, primo e secondo trimestre 2024, nel 2023 i contributi pari a 2.704 migliaia di Euro erano relativi al secondo semestre 2021, primo, secondo e terzo trimestre 2023;
- nell'esercizio è stato riconosciuto, per 971 migliaia di Euro (non presente nel 2023), il conguaglio per 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.

Altri contributi

Tale voce si riferisce principalmente ai contributi ricevuti per l'acquisto di autobus dalla Regione Veneto per 3.370 migliaia di Euro (2.778 migliaia di Euro nel 2023) e dal Ministero dell'Ambiente per 25 migliaia di Euro (invariati rispetto al precedente esercizio). La voce comprende inoltre i contributi ricevuti su investimenti effettuati con il Bonus 4.0 per 75 migliaia di Euro.

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 2024.

Altri contributi Regione Lombardia

Tale voce si riferisce ai contributi ricevuti per l'acquisto di autobus, per 782 migliaia di Euro (737 migliaia di Euro nel 2023), per la ristrutturazione della stazione di Milano Cadorna, per 146 migliaia di Euro (invariato rispetto al precedente esercizio), per il contributo di cui alla L. R. 12/88 per la realizzazione di parcheggi in diverse stazioni sulla tratta Bovisà - Saronno, per 121 migliaia di Euro (invariato rispetto al precedente esercizio).

Nel precedente esercizio erano inclusi anche i contributi per l'acquisto di treni ad alta frequentazione, per 227 migliaia di Euro, nonché per la realizzazione del museo "La Civiltà di Golasecca", per 63 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 2024 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 2024	Importo Competenza a 2024
FNM	Ministero dell'Economia e delle Finanze	Bonus Facciata		60
FERROVIENORD	Regione Lombardia	L.R. 12/88 Contributo Parcheggi	—	121
FERROVIENORD	Regione Lombardia	Contratto di Servizio	66.485	66.485
FERROVIENORD	Regione Lombardia	Contratto di Servizio - Materiale Rotabile Finanziato	344.918	153.420
FERROVIENORD	Regione Lombardia	Contratto di Servizio - Manutenzione Ciclica	15.000	15.000
FERROVIENORD	Regione Lombardia	Contratto di Programma	171.441	146.104
FERROVIENORD	Altri	Contratto di Programma	82.922	68.436
FERROVIENORD	Ministero Economia e Finanze	Parcheggio Affori	150	5
FERROVIENORD	Ministero Economia e Finanze	Bonus Facciate	8	9
FNMA	Regione Lombardia	Finanziamenti Rinnovo Parco Mezzi	1.150	777
FNMA	Regione Lombardia	Finanziamento Sistema Bigliettazione Elettronica	74	—
ATV	Comune di Verona	COMUNE VR: ant.10% contrib.PNRR (mims 530 /2021)	951	—
ATV	Provincia di Verona	Provincia VR: intr.80% contrib.c/inv DGR 1651/21	3.534	—

ATV	Provincia di Verona	Provincia VR saldo contr/cinv DGR1123	313	—
ATV	Provincia di Verona	Provincia VR saldo contr.c/inv DGR 826/20	4.315	—
ATV	Provincia di Verona	Provincia VR liquid. Contr. Carburante DGR 1493/23	2.484	—
Malpensa Intermodale	Ministero Sviluppo Economico	Investimenti INDUSTRIA 4.0	35	35
Malpensa Intermodale	Ministero Sviluppo Economico	Investimenti acquisto mezzi di movimentazione	—	3
Malpensa Intermodale	Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibile	Fondo Complementare PNRR	24	13
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	10.657
MISE	Ente concedente PNRR	Riqualificazione con caratteristiche autostradali della S.P. 46 Rho-Monza - lotto 2: Variante di attraversamento ferroviario in sotterraneo della linea Milano-Saronno	55.000	—
MISE	Ente concedente PNRR	Sistema di monitoraggio dinamico per il controllo di manufatti	3.304	2.102
MISE	Commissione Europea - C.I.N.E.A.	CEF Transport 2021 for Alternative Fuels Infrastructure - Facility - Distributori idrogeno autotrazione	6.873	5.397
MISE	Ente concedente PNRR	Realizzazione stazioni di rifornimento idrogeno rinnovabile per il trasporto stradale - finanziamento nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza	—	15.000
MISE	Commissione Europea - C.I.N.E.A.	23-IT-TM-MIRA A7 - Manutenzione Straordinaria Viadotto di Binasco	2.424	2.424
MISE	Regione Lombardia	Potenziamento interconnessione A52-A4-SS36_svincolo Monza-Sant'Alessandro	4.000	36.000

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 2024, è stato pari a 309.258 migliaia di Euro, rispetto ai 164.760 migliaia di Euro dell'esercizio precedente e si riferisce ad interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria per 267.972 migliaia di Euro (134.739 migliaia di Euro nel 2023) e interventi per infrastruttura autostradale per 30.942 migliaia di Euro (23.191 migliaia di Euro nel 2023).

La voce comprende inoltre i proventi derivanti dal recupero delle spese generali per le commesse dell'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, per 6.550 migliaia di Euro (3.483 migliaia di Euro nel 2023), del rinnovo del materiale rotabile del "Programma 2017 - 2032", per 2.348 migliaia di Euro (2.737 migliaia di Euro nel 2023), e del rinnovo di Altro materiale rotabile, per 1.446 migliaia di Euro (610 migliaia di Euro nel 2023).

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), per un importo pari a 220.800 migliaia di Euro (287.248 migliaia di Euro nel 2023) per il materiale rotabile del "Programma 2017 - 2032" e per un importo pari a 145.208 migliaia di Euro (60.574 migliaia di Euro nel 2023) per altre tipologie di materiale rotabile.

NOTA 36

ALTRI PROVENTI

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

Descrizione	2024	2023
Proventi gestione infrastruttura autostradale	6.686	6.508
Prestazione di servizi	5.205	3.872
Canoni attivi di locazione	3.562	3.066
Indennizzi assicurativi	3.416	1.080
Recupero accisa gasolio	1.114	1.220
Vendita materiali magazzino	1.560	622
Multe e penalità	1.539	1.074
Recupero costi	3.206	2.865
Sopravvenienze	957	474
Plusvalenza su attività materiali	305	154
Capitalizzazioni incrementi lavori interni	296	2.664
Rilascio fondo svalutazione crediti	94	—
Rilascio fondi rischi ed oneri	—	77
Altri proventi	66	74
Altri Proventi	28.006	23.750
Proventi diversi con parti correlate	8.185	7.906
Altri proventi verso parti correlate (Nota 49)	8.185	7.906
Totale	36.191	31.656

Gli Altri proventi aumentano di 4.535 migliaia di Euro rispetto all'esercizio comparativo 2023 per le seguenti variazioni:

Proventi gestione infrastruttura autostradale

La voce è riferita ai recuperi costi di gestione delle barriere Agrate e Terrazzano e ai proventi di gestione della rete interconnessa. La variazione dell'esercizio è principalmente attribuibile ai recuperi costi delle barriere Agrate e Terrazzano, che passano da 3.496 migliaia di Euro a 3.681 migliaia di Euro, per effetto dell'aumento dei costi sostenuti nell'ambito del costo del lavoro (principalmente per il rinnovo CCNL) e per alcuni interventi non ricorrenti riferiti principalmente all'impiantistica, eseguiti presso le suddette barriere.

Indennizzi assicurativi

Nell'esercizio sono stati rilevati maggiori recuperi assicurativi principalmente attribuibili al recupero danni causati all'infrastruttura ferroviaria, per 1.649 migliaia di Euro, e al corpo autostradale, per 645 migliaia di Euro.

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 938 migliaia di Euro.

Capitalizzazioni incrementi lavori interni

La voce è attribuibile alla capitalizzazione di incrementi per lavori interni e per capitalizzazione di interessi passivi.

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 svolte tramite finanziamento di Regione Lombardia sostenute per interventi di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria e di rinnovo del materiale rotabile.

NOTA 37

MATERIE PRIME, MATERIALI DI CONSUMO E MERCI UTILIZZATE

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

Descrizione	2024	2023
Carburante, di cui:		
ATV S.r.l.	10.346	10.969
FNM Autoservizi S.p.A.	3.052	3.322
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.r.l.	299	238
Malpensa Intermodale S.r.l.	121	94
Martini Bus S.p.A.	—	7
La Linea S.p.A.	—	24
Totale Carburante	13.818	14.654
Altri Costi per materiali, di cui:		
FERROVIENORD S.p.A.	12.441	10.243
ATV S.r.l.	3.984	3.921
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.r.l.	2.046	1.891
Viridis Energia S.p.A.	1.055	—
FNM Autoservizi S.p.A.	945	657
La Linea S.p.A.	—	1
Malpensa Intermodale S.r.l.	—	3
Totale Altri costi per materiali	20.471	16.716
Totale	34.289	31.370

La variazione netta dell'esercizio, pari ad un incremento netto di 2.919 migliaia di Euro, è attribuibile:

- all'apporto al consolidato di Viridis Energia e delle sue controllate, per 1.055 migliaia di Euro;
- ai maggiori costi per materiali utili ai lavori di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, per 2.198 migliaia di Euro;
- ai maggiori costi per la manutenzione dell'infrastruttura autostradale, per 155 migliaia di Euro, con particolare riferimento al progetto *Spoke 7*;
- alla riduzione del costo dei consumi di carburante di trazione per le società operanti nel segmento del trasporto su gomma, per effetto della diminuzione del costo del metano e del carburante per 893 migliaia di Euro.

In particolare, per quanto concerne i costi di ATV si evidenzia che:

- i costi per gasolio da trazione, pari a 6.223 migliaia di Euro, sono in diminuzione di 505 migliaia di Euro rispetto a quelli dell'esercizio 2023 (6.707 migliaia di Euro) del minor costo medio (pari a 1,288 Euro/litro rispetto a 1,395 Euro/litro del 2023) parzialmente compensato dai maggiori consumi (da 4.823 migliaia di litri a 4.820 migliaia di litri);
- i costi per metano di trazione, pari a 3.846 migliaia di Euro, sono in diminuzione per 424 migliaia di Euro rispetto a quelli dell'esercizio 2023 (4.270 migliaia di Euro), per effetto del minor costo medio (pari a 0,624 Euro/m³ rispetto a 0,689 Euro/m³ del 2023), e dei minori consumi (da 6.166 m³ a 6.181 m³).

Per quanto concerne i costi di FNM Autoservizi, i costi per gasolio di trazione, pari a 3.052 migliaia di Euro, diminuiscono per 270 migliaia di Euro rispetto a quelli dell'esercizio 2023 (3.322 migliaia di Euro) per effetto dei minori volumi di produzione (da 5,805 milioni bus km a 5,748 milioni bus km), oltre che per il decremento dei consumi medi per bus/km (0,53 Euro/Km rispetto a 0,57 Euro/km del 2023), come conseguenza della diminuzione del costo medio (pari a 1,388 Euro/litro rispetto a 1,465 Euro/litro del 2023).

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	2024	2023
Manutenzione infrastruttura autostradale	27.297	25.109
Prestazioni varie di terzi	21.518	14.439
Costi per sub affidi di servizi TPL gomma	17.665	11.691
Prestazioni di terzi - Manutenzioni	17.015	15.635
Utenze	11.789	12.084
Gestione Infrastruttura autostradale	9.779	9.019
Spese per i dipendenti	9.016	7.541
Assicurazioni	7.028	6.512
Consulenze	5.603	4.225
Costi di informatica	5.213	2.530
Spese commerciali	4.972	3.636
Spese di pulizia	4.726	5.061
Spese di vigilanza	3.871	3.104
Gestione immobili	2.018	1.822
Gestione automezzi	1.870	1.495
Spese legali, notarili e giudiziarie	1.855	1.741
Prestazioni di terzi - Manutenzioni autobus	1.644	1.966
Collaborazioni coordinate e continuative	1.258	1.287
Prestazioni di terzi - Manutenzioni materiale rotabile	1.253	889
Canoni di manutenzione hardware e software	883	—
Costi per consulenze non ordinarie	976	761
Costi manutenzione energia rinnovabile	907	—
Accantonamento fondo rischi ed oneri	270	5.681
Costi gestione energia rinnovabile	58	—
Altri oneri	6.501	6.682
Costi per servizi	164.985	142.910
Costi per servizi parti correlate	9.188	11.641
Costi per servizi verso parti correlate (Nota 49)	9.188	11.641
Totale	174.173	154.551

Costi per servizi - terzi

I costi per servizi verso terzi evidenziano un incremento di 22.075 migliaia di Euro per quanto di seguito descritto:

- apporto al consolidato di Nordcom pari a 4.710 migliaia di Euro, principalmente attribuibile costi di informatica per 1.895 migliaia di Euro, a consulenze, spese legali e prestazione di servizi di terzi per 1.217 migliaia di Euro, a canoni di manutenzione hardware e software per 882 migliaia di Euro, a utenze per 317 migliaia di Euro e a spese per i dipendenti per 232 migliaia di Euro;
- apporto al consolidato di Viridis pari a 2.895 migliaia di Euro, principalmente attribuibile a consulenze, spese legali e prestazione di servizi di terzi per 797 migliaia di Euro, a costi di manutenzione degli impianti fotovoltaici per 964 migliaia di Euro, a costi assicurativi per 221 migliaia di Euro e a costi di trasporto per 200 migliaia di Euro;
- le spese di subaffido di autoservizi a terzi, registrano un incremento per i maggiori servizi aggiuntivi effettuati nell'esercizio, pari a 5.974 migliaia di Euro;
- le prestazioni varie di terzi aumentano di 5.802 migliaia di Euro principalmente per effetto dei maggiori oneri di progettazione, prestazioni tecniche, coordinamento sicurezza e direzione lavori affidate a terzi per l'esecuzione dei progetti nell'ambito degli appalti integrati di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, in aumento di 5.460 migliaia di Euro;

- maggiori spese per dipendenti, per 1.188 migliaia di Euro, principalmente relative al *welfare* aziendale, alla ricerca e selezione di figure manageriali e alla formazione del personale;
- incremento di 1.363 migliaia di Euro per interventi di manutenzione all'infrastruttura ferroviaria;
- incremento delle spese commerciali e di provvigioni a terzi per 1.302 migliaia di Euro, in relazione alle maggiori spese pubblicitarie effettuate nell'esercizio;
- maggiori spese per consulenze e prestazioni professionali, per 1.143 migliaia di Euro;
- incremento, per 760 migliaia di Euro, degli oneri di gestione dell'infrastruttura autostradale tra cui gli oneri di esazione relativi all'incremento del traffico;
- incremento, pari a 732 migliaia di Euro, dei costi di informatica;
- incremento, pari a 2.188 migliaia di Euro, per spese di manutenzioni dell'infrastruttura autostradale principalmente dovuto a:
 - maggiori interventi riferiti sia a quelli invernali (per il rinnovo dei contratti a prezzi più elevati) sia alle attività di mitigazione ambientale in Tangenziale Nord per una nuova convezione con l'Ente Parco Nord di Milano per 870 migliaia di Euro;
 - minore utilizzo al fondo di rinnovo relativi agli interventi di ripristino ricompresi nella voce sopra dettagliata per 13.854 migliaia di Euro;
 - minori manutenzioni e ripristini per interventi sui manufatti e alla sicurezza rispettivamente per la conclusione delle lavorazioni al manufatto sul fiume Po e alla barriera integrata di Zerbolò; compensati da maggiori interventi nell'ambito della pavimentazione per maggiori ripristini resi necessari in conseguenza a danni da maltempo, complessivamente per 11.162 migliaia di Euro; minori accantonamenti al fondo di rinnovo per l'adeguamento dello stesso in linea con i ripristini programmati per 74 migliaia di Euro;
 - maggior rilascio del fondo ritardate manutenzioni, come autorizzato dall'Ente concedente (-6.315 migliaia di Euro nel 2023), a fronte di rilasci dell'esercizio precedente per 5.603 migliaia di Euro;
 - maggiori accantonamenti a fondi rischi ed oneri per 3.789 migliaia di Euro, per oneri connessi alla manutenzione dell'infrastruttura autostradale;
- decremento, pari a 796 migliaia di Euro, dei costi per utenze;
- minori accantonamenti a fondi rischi ed oneri per 5.411 migliaia di Euro, per oneri connessi alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.

La voce "Manutenzione infrastruttura autostradale" comprende accantonamenti al fondo di rinnovo per 4.961 migliaia di Euro e utilizzi del fondo di rinnovo per 9.921 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 la quota di 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.

L'onere non ricorrente pari a 976 migliaia di Euro è da attribuirsi agli oneri relativi a consulenze per progetti di sviluppo.

Costi per servizi – parti correlate

I "Costi per servizi verso parti correlate" includono i costi per servizi informatici addebitati da Nordcom come partecipata in *joint venture*, quindi fino alla variazione dell'area di consolidamento avvenuta in data 15 luglio 2024, nonché ai compensi agli organi sociali.

La suddetta variazione dell'area di consolidamento che ha comportato il consolidamento integrale della partecipata, prima consolidata con il metodo del patrimonio netto. I costi per servizi informatici da parti correlate passano quindi da 7.957 migliaia di Euro del 2023 a 4.777 migliaia di Euro dell'esercizio corrente.

NOTA 39

COSTI PER IL PERSONALE

La composizione del costo del personale è così rappresentata:

Descrizione	2024	2023
Salari e stipendi	128.809	118.220
Contributi previdenziali	38.131	35.117
Accantonamento al fondo previdenza integrativa	8.768	8.011
Accantonamento al fondo CCNL	2.376	—
Trattamento di quiescenza	3.918	897
Accantonamento debito per TFR	17	11
Altri costi	3.608	3.282
Recupero costi del personale	(2.588)	(1.579)
Totale	183.039	163.959

I costi del personale evidenziano un incremento netto complessivo di 19.080 migliaia di Euro per il combinato effetto delle maggiori unità medie dell'esercizio, che passano da 2.565 a 2.768, di cui 40 FTE apportate dal consolidamento di Viridis e 125 FTE dal consolidamento di Nordcom, dall'applicazione delle maggiori politiche retributive applicate nell'ambito del rinnovo del CCNL Società e Consorzi Autostrade e Trafori avvenuto nel secondo semestre dell'esercizio 2023, nonché degli accantonamenti effettuati per la vacanza contrattuale del CCNL Autoferrotranvieri, scaduto il 31 dicembre 2023, pari a 2.376 migliaia di Euro.

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 si applica il CCNL Commercio; ai dipendenti di Viridis si applica il CCNL lavoratori addetti al settore elettrico ed infine 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	2024	2023
Dirigenti	61	56
Quadri	221	179
Impiegati	746	600
Operai	1.740	1.730
Totale	2.768	2.565

NOTA 40

AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI

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

Descrizione	2024	2023
Ammortamenti immobili, impianti e macchinari	42.814	37.695
Ammortamenti immateriali	80.738	60.211
Ammortamento diritto d'uso	8.463	6.725
Svalutazione immobili, impianti e macchinari	2.591	1.268
Svalutazione attività immateriali	399	—
Svalutazione diritto d'uso	1.287	—
Ammortamenti e svalutazioni	136.292	105.899

Si rimanda alla Nota 4 in merito alla natura dei processi estimativi connessi a tale voce.

Ammortamenti immobili, impianti e macchinari

L'aumento della voce, pari a 5.119 migliaia di Euro, deriva principalmente dall'ammortamento degli impianti fotovoltaici, pari a 2.355 migliaia di Euro, e dell'hardware, pari a 954 migliaia di Euro, iscritti nel bilancio consolidato del Gruppo a seguito del consolidamento di Viridis e Nordcom (Nota 3). L'incremento risente inoltre dei maggiori ammortamenti, per 920 migliaia di Euro, dei nuovi bus immessi progressivamente in esercizio nel corso dell'esercizio 2023.

Ammortamenti immateriali

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali risente dell'ammortamento del corpo autostradale, che evidenzia un incremento di 16.217 migliaia di Euro, a seguito della messa in esercizio degli investimenti, meglio dettagliati alla Nota 7, principalmente attribuibili al lotto della viabilità al Centro Intermodale di Segrate. La voce comprende inoltre l'ammortamento dell'*intangibles*, pari a 4.017 migliaia di Euro, attribuibili alle autorizzazioni connesse agli impianti fotovoltaici iscritti nel 2024 in sede di PPA dell'acquisizione di Viridis e delle sue controllate (Nota 3).

Ammortamento diritto d'uso

L'ammortamento del diritto d'uso aumenta per effetto dell'apporto al consolidato di Viridis e Nordcom, rispettivamente pari a 1.360 migliaia di Euro e 306 migliaia di Euro.

Svalutazione immobili, impianti e macchinari

La svalutazione è attribuibile all'adeguamento del valore recuperabile di iscrizione per il parcheggio di Affori, pari a 1.927 migliaia di Euro, alla svalutazione di una locomotiva a seguito di perizia, per 437 migliaia di Euro, alla differenza tra il valore di iscrizione di un immobile e il valore di perizia per 182 migliaia di Euro, nonché a costi sostenuti nel precedente esercizio e per cui non è si ritiene più in essere il requisito dell'utilità futura per 45 migliaia di Euro.

Svalutazione attività immateriali

La svalutazione è principalmente attribuibile a costi sostenuti sul corpo autostradale negli anni pregressi, il cui valore recuperabile è stato ritenuto pari a zero.

Svalutazione diritti d'uso

La svalutazione è interamente attribuibile ai diritti d'uso della controllata E-Vai.

NOTA 41

SVALUTAZIONI DI ATTIVITA' FINANZIARIE E ATTIVITA' CONTRATTUALI

La voce accoglie gli importi relativi agli accantonamenti a fondo svalutazione crediti, per 878 migliaia di Euro (890 migliaia di Euro nel 2023), le svalutazioni effettuate sulle attività contrattuali per 681 migliaia di Euro (non presenti nel 2023) e le perdite su crediti di 31 migliaia di Euro.

NOTA 42

ALTRI COSTI OPERATIVI

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

Descrizione	2024	2023
Canone di concessione	30.424	29.598
Accantonamento fondo rischi e oneri	906	22.212
Imposte e tasse	2.271	1.751
Sopravvenienze passive	461	384
Multe, penalità e transazioni	484	215
Minusvalenze su attività materiali	281	207
Perdite su crediti	168	33
Rilascio fondi rischi e oneri	(27)	(814)
Oneri da adeguamento <i>Earn Out</i> Viridis (non ricorrente)	8.930	—
Altri oneri	3.401	3.088
Altri costi operativi	47.299	56.674
Altri costi operativi	9	51
Altri costi operativi verso parti correlate (Nota 49)	9	51
Totale	47.308	56.725

La variazione negli altri costi operativi evidenzia un decremento netto rispetto all'esercizio 2023 di 9.375 migliaia di Euro, per effetto del consolidamento di Viridis e Nordcom, rispettivamente per 1.035 migliaia di Euro e 186 migliaia di Euro, ed è di seguito analizzata.

Canone di concessione

La voce è riferita ai canoni di concessione autostradale. La variazione dell'esercizio, pari a 826 migliaia di Euro, è interamente attribuibile alla variazione dei ricavi da pedaggio e dall'andamento del traffico.

Accantonamento fondo rischi e oneri

Tale voce includeva gli accantonamenti effettuati al fondo manutenzione ciclica dei rotabili, pari a 21.638 migliaia di Euro, non più rilevati a partire dal primo gennaio 2024 per effetto dell'applicazione delle modifiche del Contratto di Servizio 2023 - 2027 di FERROVIENORD (Nota 28).

Oneri da adeguamento *Earn Out* Viridis (non ricorrente)

La voce accoglie l'onere non ricorrente derivante dall'adeguamento del Debito per *Earn Out* relativo all'acquisizione della controllata Viridis, in relazione alla maggiore capacità in termini di MW, che si prevede sarà installata, come da ultimo piano approvato, dalla controllata entro il 2029, data di riferimento per la misurazione di tale passività. Trattandosi di *fair value adjustment* per effetto delle variazioni della capacità in termini di MW, che si prevede che sarà installata dalla controllata Viridis

entro il 2029, e che quindi inciderà nella *performance* di Viridis, è stato classificato nel risultato operativo.

Altri oneri

La voce include principalmente contributi associativi per 1.947 migliaia di Euro (1.764 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023).

NOTA 43 PROVENTI FINANZIARI

I proventi finanziari sono maturati come riportato nella seguente tabella:

Descrizione	2024	2023
Conti correnti bancari e depositi	9.756	4.388
Plusvalenza da cessione	—	632
Provento da attualizzazione fondi	123	—
Altri proventi finanziari	478	974
Proventi finanziari	10.357	5.994
Interessi attivi su finanziamenti	4.046	3.829
Variazione del <i>fair value</i> delle partecipazioni	2.178	—
Provento riscadenziamento finanziamento APL	—	4.493
Altri proventi finanziari	—	28
Proventi finanziari verso parti correlate (Nota 49)	6.224	8.350
Totale	16.581	14.344

Conti correnti bancari e depositi

I proventi finanziari su conti correnti bancari e depositi sono aumentati di 5.368 migliaia di Euro in relazione alla maggior disponibilità media ed al maggior tasso medio di remunerazione che è passato dall' 1,449% al 2,424% del 2023.

Plusvalenza da cessione

La plusvalenza da cessione verso terzi dell'esercizio 2023 era relativa per 600 migliaia di Euro, al conguaglio derivante dallo "Sconto K2" riguardante la cessione della partecipazione, avvenuta nell'esercizio 2010, detenuta in DB Cargo, oltre alla cessione della partecipazione in NTT, per 32 migliaia di Euro.

Provento da attualizzazione fondi

Il provento è interamente attribuibile alla modifica del tasso di attualizzazione del fondo di rinnovo dell'infrastruttura autostradale, che era un onere nell'esercizio precedente (Nota 44).

Provento riscadenziamento finanziamento APL

La voce, nell'esercizio precedente, era interamente attribuibile al provento per la rimisurazione al costo ammortizzato del prestito soci concesso ad Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. a seguito della modifica della data prevista di restituzione del finanziamento, posticipata rispetto alla scadenza prevista precedentemente, sulla base dei flussi finanziari previsti nel nuovo piano economico finanziario presentato dalla partecipata.

Variazione del *fair value* delle partecipazioni

La voce si riferisce alla rivalutazione della quota di partecipazione in NordCom S.p.A. già detenuta al 31 dicembre 2023 per allinearla al valore di acquisto della quota residua, a seguito dell'acquisto del 42% del capitale sociale avvenuto in data 15 luglio 2024, per 2.178 migliaia di Euro, e della partecipazione

detenuta in Tangenziale Esterna S.p.A., iscritta al *fair value*, effettuata a seguito degli esiti delle recenti transazioni intervenute nell'esercizio.

Interessi attivi su finanziamenti

La voce è relativa ai proventi finanziari derivanti dai contratti di finanziamento tra FNM e le partecipate Busforfun (276 migliaia di Euro) e SportIT (50 migliaia di Euro) e tra MISE e le società partecipate APL (3.580 migliaia di Euro, comprensivo del provento da riscadenziamento del debito), S.A.Bro.M. (80 migliaia di Euro) e Tangenziale Esterna (60 migliaia di Euro) (Nota 11).

NOTA 44 ONERI FINANZIARI

Gli oneri finanziari sono maturati su:

Descrizione	2024	2023
Oneri finanziari su finanziamenti	13.447	8.734
Oneri finanziari su prestito obbligazionario	6.346	6.325
Attualizzazione fondo rinnovo	2.703	2.386
Attualizzazione <i>Put Option</i> Viridis	2.158	—
Contratti passivi di leasing	1.451	714
Oneri finanziari da valutazione IFRS 9	854	—
<i>Interest Cost</i> TFR (Nota 29)	554	638
Altri oneri finanziari	1.388	232
Oneri finanziari	28.901	19.029
Svalutazioni Partecipazioni	—	189
Oneri finanziari verso parti correlate	—	336
Oneri finanziari adeguamento <i>fair value</i> strumento finanziario partecipativo	1.400	—
Oneri finanziari c/c di corrispondenza	592	314
Contratti passivi di <i>leasing</i>	1	1
Oneri finanziari verso parti correlate (Nota 49)	1.993	840
Totale	30.894	19.869

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 106 migliaia di Euro (145 migliaia di Euro nel 2023);
- finanziamento sottoscritto tra la Capogruppo e Banca Intesa, in data 19 febbraio 2024, per un importo di 85.000 migliaia di Euro, e calcolati al tasso di interesse effettivo del 5,2701%, per 3.821 migliaia di Euro;
- linea di credito RCF (Nota 22) calcolati al tasso di interesse effettivo del 4,2047%, per 368 migliaia di Euro;
- finanziamenti sottoscritti da MISE, per un importo totale di 6.633 migliaia di Euro (8.589 migliaia di Euro nel 2023), la voce comprende gli interessi di competenza maturati sui finanziamenti a lungo sia a breve termine, comprensiva del differenziale positivo IRS relativo ai contratti di copertura finanziaria pari a 21 migliaia di Euro;

- finanziamenti sottoscritti da VIRIDIS, per un importo totale di 2.519 migliaia di Euro, la voce comprende gli interessi di competenza maturati sui finanziamenti a lungo sia a breve termine.

Oneri finanziari su prestito obbligazionario

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

Attualizzazione Put Option

La voce è interamente attribuibile all'onere finanziario rilevato al 31 dicembre 2024 sulla *Put Option* rilasciata ai soci venditori di Viridis (Nota 24) per effetto dell'aggiornamento del tasso e del periodo di attualizzazione rispetto alla prima iscrizione rilevata in data 23 febbraio 2024.

Contratti passivi di leasing

I contratti passivi di *leasing* sono attribuibili all'applicazione dell'IFRS 16.

Altri oneri finanziari

La voce comprende l'onere finanziario sostenuto a seguito della transazione con un appaltatore per 605 migliaia di Euro.

NOTA 45

RISULTATO NETTO DELLE SOCIETÀ VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO E ALTRI PROVENTI ED ONERI DERIVANTI DALLA VALUTAZIONE DELLE SOCIETÀ PARTECIPATE

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 2024 ed al 31 dicembre 2023 è così composta:

Descrizione	2024	2023	Variazione
Trenord S.r.l. *	10.673	8.336	2.337
Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.	2.123	(2.895)	5.018
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. **	(2.255)	(2.127)	(128)
Nord Energia S.p.A. in liquidazione	979	563	416
DB Cargo Italia S.r.l.	1.065	1.360	(295)
Omnibus Partecipazioni S.r.l. ***	759	1.332	(573)
NordCom S.p.A. ****	220	579	(359)
Busforfun.Com S.r.l.	—	(447)	447
Mbility S.r.l.	(137)	—	(137)
Sportit S.r.l.	(151)	(343)	192
Risultato società valutate a Patrimonio Netto	13.276	6.358	6.918

* include il risultato di TILO SA

** include il risultato di Tangenziale Esterna S.p.A.

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

**** include il risultato di Nordcom fino al 14 luglio 2024. A seguito dell'acquisto del 42% del capitale sociale, FNM detiene il controllo e la società è quindi consolidata integralmente dal 15 luglio 2024.

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per i dati economici, 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 delle partecipate Trenord e APL (paragrafo 9.5).

PROVENTI DERIVANTI DALLA DISMISSIONE DELLE PARTECIPAZIONI

La voce in oggetto, pari a 59.527 migliaia di Euro, si riferisce:

- per 59.198 migliaia di Euro, alla variazione della percentuale di possesso nella partecipata APL, passata da 36,66% a 25,85%, a seguito della mancata sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale deliberato dall'Assemblea dei Soci il 27 novembre 2024;
- per 311 migliaia di Euro, all'adeguamento della partecipazione detenuta in Tangenziale Esterna S.p.A., iscritta al *fair value*, in linea con le valutazioni della partecipata nelle recenti transazioni (Nota 10);
- per 18 migliaia di Euro, alla plusvalenza determinata dalla cessione della partecipazione detenuta in Servizi Trasporti Interregionali S.p.A..

SVALUTAZIONI DI PARTECIPAZIONI

La voce in oggetto, pari a 49.758 migliaia di Euro, si riferisce:

- per 49.485 migliaia di Euro, alla collegata Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., a seguito di allineamento al valore della partecipazione definito dall'*Impairment test* (Nota 10);
- per 273 migliaia di Euro, alla partecipazione detenuta in S.A.Bro.M S.p.A. in presenza di perdite ritenute durevoli.

NOTA 46 IMPOSTE SUL REDDITO

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in esame.

Descrizione	2024			2023		
	Totale	IRES	IRAP	Totale	IRES	IRAP
Correnti	(19.217)	(15.140)	(4.077)	(30.702)	(25.147)	(5.555)
Imposte esercizi precedenti	610	610		3.348	1.377	1.971
Anticipate/Differite	(4.792)	(3.800)	(992)	5.654	4.779	875
Svalutazione anticipate	—			(1.817)		(1.817)
Totale	(23.399)	(18.330)	(5.069)	(23.517)	(18.991)	(4.526)

Le imposte correnti diminuiscono di 11.485 migliaia di Euro principalmente in relazione ai minori imponibili fiscali di FNM e FERROVIENORD.

Riconciliazione tra aliquota IRES ordinaria e aliquota effettiva:

Descrizione	2024	2023
Aliquota IRES applicabile	24,00 %	24,00 %
Contributi di esercizio non tassati	-1,19 %	-0,98 %
Altre variazioni	-5,88 %	1,43 %
Deduzione ACE	0,00 %	-1,76 %
IRAP deducibile	-0,12 %	-0,16 %
Imposte differite	4,40 %	-4,53 %
Aliquota effettiva	21,20 %	18,00 %

NOTA 47 RISULTATO DA OPERAZIONI DISCONTINUE

Non si sono rilevate operazioni discontinue, come nell'esercizio 2023.

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	2024	2023
Utile attribuibile agli azionisti della controllante in unità di euro	59.326.000	80.855.000
Numero medio ponderato delle azioni	434.902.568	434.902.568
Utile per azione base in centesimi di euro	0,14	0,19

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	31/12/2024			31/12/2023		
		Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
			Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
STATO PATRIMONIALE							
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato non correnti	11	69.192	68.192	98,6 %	67.172	66.172	98,5 %
Attività finanziarie valutate al <i>fair value</i> a conto economico non correnti	12	5.990	1.600	26,7 %	4.454	0	0,0 %
Altre attività non correnti	18	3.291	7	0,2 %	2.955	7	0,2 %
Crediti commerciali	17	143.105	65.891	46,0 %	171.031	86.771	50,7 %
Altre attività correnti	18	117.450	13.473	11,5 %	136.619	17.462	12,8 %
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato correnti	11	3.930	3.602	91,7 %	2.743	1.948	71,0 %
Crediti Finanziari valutati al FV correnti	12	783	29	3,7 %	562	0	0,0 %
Attività contrattuali correnti	14	23.850	22.363	93,8 %	10.536	10.249	—
Crediti per investimenti su servizi in concessione	13	245.266	243.269	99,2 %	210.717	208.720	99,1 %
Debiti per investimenti finanziati non correnti	25	19.913	4.786	24,0 %	16.413	10.565	64,4 %
Passività per <i>leasing</i> non correnti	24	17.913	0	0,0 %	12.968	15	0,1 %
Altre passività non correnti	27	38.005	10.568	27,8 %	36.657	10.824	29,5 %
Debiti finanziari correnti	24	19.401	16.944	87,3 %	30.071	27.035	89,9 %
Debiti per investimenti finanziati correnti	25	111.944	109.455	97,8 %	82.200	75.327	91,6 %
Passività per <i>leasing</i> correnti	24	6.938	0	0,0 %	7.963	79	1,0 %
Debiti verso fornitori	30	543.797	15.460	2,8 %	513.693	13.790	2,7 %
Altre passività correnti	32	113.611	58.111	51,1 %	73.938	21.414	29,0 %

Descrizione	Note	2024			2023		
		Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
			Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
CONTO ECONOMICO							
Ricavi delle vendite e della prestazioni	33	574.789	181.680	31,6 %	564.560	199.039	35,3 %
Contributi	34	29.636	8.121	27,4 %	15.030	7.688	51,2 %
Ricavi per servizi di costruzione	35	309.258	278.316	90,0 %	164.760	141.569	85,9 %
Altri proventi	36	36.191	8.185	22,6 %	31.656	7.906	25,0 %
Costi per servizi	38	(174.173)	(9.188)	5,3 %	(154.551)	(11.641)	7,5 %
Altri costi operativi	42	(47.308)	(9)	0,0 %	(56.725)	(51)	0,1 %
Proventi finanziari	43	16.581	6.224	37,5 %	14.344	8.350	58,2 %
Oneri finanziari	44	(30.894)	(1.993)	6,5 %	(19.869)	(840)	4,2 %

Descrizione	2024			2023		
	Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
		Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
FLUSSI FINANZIARI						
Flusso di cassa dell'attività caratteristica	195.998	501.577	255,9 %	182.693	346.053	189,4 %
Flusso di cassa dell'attività di investimento	(81.416)	(39.651)	48,7 %	63.957	60.929	95,3 %
Flusso di cassa dell'attività di finanziamento	(9.528)	(10.324)	108,4 %	(88.409)	(4.296)	4,9 %

La voce "Crediti commerciali verso parti correlate" 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, principalmente per i canoni di noleggio e il canone di accesso rete.

Gli Altri crediti correnti verso parti correlate si riferiscono a crediti verso la Regione Lombardia per contributi in conto investimenti, a crediti per prestazioni erogate a partecipate in *joint ventures*, nonché ai crediti derivanti dall'IVA di Gruppo e dal consolidato fiscale (Nota 18).

Nei Crediti per investimenti su servizi in concessione 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 e non correnti verso parti correlate" 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:

Attività che hanno prodotto ricavi	Trenord	Nordcom	NORD ENERGIA	DBCI	APL
Service Amministrativo	X	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	
Pedaggi sulle tratte autostradali in concessione					X

Attività che hanno prodotto costi	Trenord	Nordcom	NORD ENERGIA	DBCI	APL
Servizi informatici		X			
Pedaggi sulle tratte autostradali in concessione					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 2024:

<i>in migliaia di Euro</i>	2024
Amministratori	761
Altri dirigenti con cariche strategiche	1.274
Totale	2.035

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.

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 2024 ed al 31 dicembre 2023:

Descrizione	2024			2023		
	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore netto	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore netto
Utile/(perdita) attuariale TFR	693	(194)	499	(601)	168	(433)
Rivalutazione <i>fair value</i> strumenti derivati	(104)	25	(79)	71	(17)	54
Utile/(perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto	56	—	56	81		81
Rivalutazione <i>fair value</i> strumenti derivati delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto	706		706	(1.337)		(1.337)
Utili/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere	(22)		(22)	78		78
Totale	1.329	(169)	1.160	(1.708)	151	(1.557)

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	31/12/2024	31/12/2023
Crediti verso banche (nota 20)	419.697	394.271
Crediti commerciali verso terzi (nota 17)	77.214	84.260
Altre attività verso terzi (nota 18)	96.348	115.920
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato (nota 11)	1.328	1.795
Attività finanziarie valutate al <i>Fair Value</i> a conto economico (nota 12)	5.144	5.016
Totale	599.731	601.262

Le Altre attività incluse 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	2024			2023		
	Lordo	Svalutazione	Netto	Lordo	Svalutazione	Netto
Non ancora scaduti	138.986	(99)	138.887	167.302	(99)	167.203
Scaduti da 31-60 giorni	1.364	(72)	1.292	1.408	(67)	1.341
Scaduti da 61-90 giorni	2.198	(62)	2.136	147	(55)	92
Scaduti da 91-120 giorni	1.344	(110)	1.234	1.922	(49)	1.873
Scaduti da 121-360 giorni	998	(295)	703	845	(646)	199
Oltre 361 giorni	3.315	(4.462)	(1.147)	3.808	(3.485)	323
Totale	148.205	(5.100)	143.105	175.432	(4.401)	171.031

I movimenti del fondo svalutazione crediti commerciali nel corso dell'esercizio sono stati i seguenti:

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Saldo al 1° gennaio	4.401	4.217
Variazione area di consolidamento	538	—
Accantonamento di periodo	827	890
Rilasci di periodo	(94)	(62)
Utilizzi di periodo	(572)	(644)
Saldo al 31 dicembre	5.100	4.401

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.

Il sopracitato rischio di liquidità risulta mitigato dall'ottenimento da parte di due primarie agenzie di *rating*, di *rating* pari a BBB con *outlook* stabile da parte di Fitch e Baa3 con *outlook* negativo da parte di Moody's, entrambi aggiornati rispettivamente in data 23 maggio e 5 aprile 2024.

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
2024					
Passività per <i>leasing</i>	—				—
Debiti verso la Regione Lombardia			4.786		4.786
Conto corrente	16.944				16.944
Totale parti correlate	16.944	—	4.786	—	21.730
Debiti verso banche	181.209	38.266	13.948	—	233.423
Prestito Obbligazionario	4.876	653.914	—	—	658.790
Passività per <i>leasing</i>	6.938	10.858	6.393	662	24.851
Conto corrente	2.266		—		2.266
Debito finanziario <i>Put Option</i> Viridis	—	—	—	33.477	33.477
Debito finanziario <i>Earn Out</i> Viridis	—	—	28.195	—	28.195
Altri debiti finanziari	97				97
Totale terzi	195.386	703.038	48.536	34.139	981.099
Totale	212.330	703.038	53.322	34.139	1.002.829

Descrizione	< 1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	> 5 anni	Totale
2023					
Passività per <i>leasing</i>	79	20	3	—	102
Debiti verso la Regione Lombardia	—	—	10.565	—	10.565
Conto corrente	27.035	—	—	—	27.035
Totale parti correlate	27.114	20	10.568	—	37.702
Debiti verso banche	56.742	56.827	34.931		148.500
Prestito Obbligazionario	4.875	4.875	653.914	—	663.664
Passività per <i>leasing</i>	8.638	3.345	10.308	162	22.453
Conto corrente	2.989	—	—	—	2.989
Altri debiti finanziari	—	—	—	—	—
Totale terzi	73.244	65.047	699.153	162	837.606
Totale	100.358	65.067	709.721	162	875.308

Il tasso medio applicato sui contratti di *leasing* finanziario è stato il seguente:

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Tasso medio applicato	4,48% - 5,00%	5,23% - 0,98%

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 con Banca Intesa Sanpaolo S.p.A. per l'acquisizione di Viridis Energia e delle sue controllate, dai finanziamenti sottoscritti da MISE con primari istituti creditizi, dal finanziamento BEI, dai finanziamenti sottoscritti prima dell'acquisizione da Viridis Energia, e dalle sue controllate, e da contratti di *leasing* finanziari. Per quanto riguarda la possibile volatilità degli oneri finanziari associata all'andamento dei tassi di interesse sui finanziamenti viene monitorata e mitigata tramite una politica di gestione del rischio tasso volta all'individuazione di un mix equilibrato di finanziamenti.

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 2024 l'indebitamento a tasso variabile di MISE è pari al 84,03% del portafoglio a lungo termine.

Alla data del 31 dicembre 2024 l'indebitamento a tasso fisso del Gruppo è pari all'79% del portafoglio a lungo termine.

Più in particolare, a fine 2024, la controllata ha in essere contratti derivati *IRS* di ammontare nozionale complessivamente pari a 10 milioni di Euro, riferiti a coperture a valere su finanziamenti bilaterali a tasso variabile di ammontare complessivo pari a 19,5 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.

Per quanto riguarda la controllata Viridis, al 31 dicembre 2024 ha in essere contratti derivati *IRS* di ammontare nozionale complessivamente pari a 21,6 milioni di Euro, riferiti a coperture di 5 finanziamenti bancari bilaterali a tasso variabile di ammontare complessivo pari a 22,1 milioni di Euro con scadenza tra 31/12/2025 e 31/12/2037.

Per la restante parte dell'indebitamento riconducibile prevalentemente al tasso Euribor, in considerazione delle previsioni di eventuali significative crescite del tasso a breve termine 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 2024 di una ipotetica variazione positiva e negativa di 100 *basis point* (*bps*) dei tassi di interesse effettivamente applicati nel corso dell'esercizio:

(Importi in migliaia di Euro) Perdita/ (Utile)	31/12/2024			
	Risultato del conto economico		Altre componenti del conto economico complessivo	
	Interesse +100 bps	Interesse -100 bps	Interesse +100 bps	Interesse -100 bps
Finanziamenti a tasso variabile non oggetto di copertura				
Effetto variazione del tasso di interesse	1.216	(1.216)		
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 (*)			25	(25)
Impatti al lordo dell'effetto fiscale	1.216	(1.216)	25	(25)
Effetto fiscale	(324)	324	(6)	6
Impatti al netto dell'effetto fiscale	892	(892)	19	(19)
(*) 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 22 - Nota 23 - Nota 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 23 maggio 2024 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 aggiornato in data 5 aprile 2024 a Baa3 con *outlook* negativo,

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.

Descrizione	01.01.2024 Valore a Bilancio	Incrementi Decrementi	Proventi(oneri) rilevati a conto economico	Variazioni		31.12.2024 Valore a Bilancio
				Proventi (oneri) rilevati nelle altre componenti conto economico complessivo	Variazione perimetro consolidament o	
Livello 1	—					—
Livello 2	5.016	3.136	(1.379)		—	6.773
Livello 3	11.450	3.087	—	—		14.537
Attività finanziarie valutate al fair value (Nota 10 - 12)	16.466	6.223	(1.379)	—	—	21.310
Livello 1	—					—
Livello 2	136	47	(134)	104	340	493
Livello 3	—					—
Strumenti finanziari derivati passivi (Nota 24)	136	47	(134)	104	340	493
Livello 1	—					—
Livello 2	—					—
Livello 3	—		(7.644)		(48.700)	(56.344)
Debito finanziario Put Option ed Earn Out Viridis (Nota 24)	—	—	(7.644)	—	(48.700)	(56.344)

Descrizione	01.01.2023 Valore a Bilancio	Incrementi Decrementi	Variazioni			31.12.2023 Valore a Bilancio
			Proventi(oneri) rilevati a conto economico	Proventi (oneri) rilevati nelle altre componenti conto economico complessivo	Variazione perimetro consolidamen to	
Livello 1		—				—
Livello 2	5.016					5.016
Livello 3	11.450	—	—	—	—	11.450
Attività finanziarie valutate al fair value (Nota 10 - 12)	16.466	—	—	—	—	16.466
Livello 1		—				—
Livello 2	209	(107)	105	(71)		136
Livello 3		—				—
Strumenti finanziari derivati passivi (Nota 24)	209	(107)	105	(71)	—	136
Livello 1		—				—
Livello 2		—				—
Livello 3		—				—
Debito finanziario Put Option ed Earn Out Viridis (Nota 24)	—	—	—	—	—	—

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.

Per quanto riguarda la valutazione dello Strumento Finanziario Partecipativo Busforfun.com e del Debito per *Earn Out* Viridis è stato utilizzato il livello 3.

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 2024 e al 31 dicembre 2023, riesposto secondo le informazioni IFRS 9.

Importi in migliaia di Euro	Note	Valore di bilancio al 31/12/2024	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 <i>fair value</i> a conto economico	10	14.537		14.537			
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	11	69.192	69.192				
Attività finanziarie valutate al <i>Fair Value</i> a conto economico	12	5.990		5.990			
Altre Attività	18	3.291	3.291				
ATTIVITA' CORRENTI							
Crediti Commerciali	17	143.105	143.105				
Altre Attività	18	117.450	117.450				
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	11	3.930	3.930				
Attività finanziarie valutate al <i>Fair Value</i> a conto economico	12	783		783			
Crediti per investimenti su servizi in concessione	13	245.266	245.266				
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	20	499.445	499.445				
PASSIVITA' NON CORRENTI							
Debiti verso banche	22	52.214					52.214
Prestito Obbligazionario	23	647.319					647.319
Debiti Finanziari	24	56.743				56.743	0
Passività per <i>Leasing</i>	24	17.913					17.913
Debiti per investimenti finanziati	25	19.913					19.913
Altre passività	27	38.005					38.005
PASSIVITA' CORRENTI							
Debiti verso banche	22	181.209					181.209
Prestito Obbligazionario	23	962					962
Debiti Finanziari	24	19.401				94	19.307
Passività per <i>Leasing</i>	24	6.938					6.938
Debiti per investimenti finanziati	25	111.944					111.944
Debiti verso fornitori	30	543.797					543.797
Altre passività	32	113.611					113.611

Importi in migliaia di Euro	Note	Valore di bilancio al 31/12/2023	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 <i>fair value</i> a conto economico	10	11.450		11.450			
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	11	67.172	67.172				
Attività finanziarie valutate al <i>Fair Value</i> a conto economico	12	4.454		4.454			
Altre Attività	18	2.955	2.955				
ATTIVITA' CORRENTI							
Crediti Commerciali	17	171.031	171.031				
Altre Attività	18	136.619	136.619				
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	11	2.743	2.743				
Attività finanziarie valutate al <i>Fair Value</i> a conto economico	12	562		562			
Crediti per investimenti su servizi in concessione	13	210.717	210.717				
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	20	395.245	395.245				
PASSIVITA' NON CORRENTI							
Debiti verso banche	22	91.758					91.758
Prestito Obbligazionario	23	645.848					645.848
Debiti Finanziari	24	89				89	0
Passività per <i>Leasing</i>	24	12.968					12.968
Debiti per investimenti finanziati	25	16.413					16.413
Altre passività	27	36.657					36.657
PASSIVITA' CORRENTI							
Debiti verso banche	22	56.785					56.785
Prestito Obbligazionario	23	961					961
Debiti Finanziari	24	30.071				47	30.024
Passività per <i>Leasing</i>	24	7.963					7.963
Debiti per investimenti finanziati	25	82.200					82.200
Debiti verso fornitori	30	513.693					513.693
Altre passività	32	73.938					73.938

NOTA 53

EVENTI ED OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

Nel corrente esercizio è stato rilevato il costo operativo non ricorrente derivante dall'adeguamento del Debito per *Earn Out* relativo all'acquisizione della controllata Viridis, in relazione alla maggiore capacità in termini di MW, che si prevede sarà installata dalla controllata entro il 2029, come da ultimo piano approvato, pari a 8.930 migliaia di Euro. Trattandosi di *fair value adjustment* per effetto delle variazioni della capacità in termini di MW, che si prevede che sarà installata dalla controllata Viridis entro il 2029, e che quindi inciderà nella *performance* di Viridis, è stato classificato nel risultato operativo. Inoltre in relazione ai progetti di sviluppo, relativi all'operazione descritta alla Nota 3, è stato rilevato un onere non ricorrente per 976 migliaia di Euro (761 migliaia di Euro nel 2023).

Nel precedente esercizio era stato inoltre rilevato un provento finanziario non ricorrente, pari a 4.493 migliaia di Euro, derivante dalla rimisurazione al costo ammortizzato del prestito soci concesso ad Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. a seguito della modifica della data prevista di restituzione del finanziamento.

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 2024 il Gruppo non ha posto in essere operazioni atipiche e/o inusuali, così come definite dalla Comunicazione stessa.

NOTA 55

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

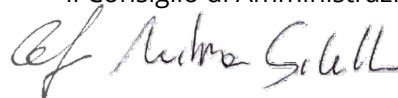
Ottenimento di un ESG rating di 6,3: FNM si conferma tra le prime entità top rated valutate da Morningstar Sustainalytics nel mondo

8 gennaio 2025 – Anche nel 2024 Morningstar Sustainalytics ha valutato come trascurabile ("*negligible*") il profilo di rischio ESG a cui è esposto il Gruppo FNM, assegnando un punteggio di 6,3 (su una scala compresa tra 0 e > 40, dove 0 indica il miglior *rating* e >40 il peggiore), in miglioramento rispetto sia al 2023 (6,6), sia al 2022 (7,4).

FNM si conferma pertanto tra le prime 50 società top *rated* delle circa 15.000 entità valutate nel mondo da Morningstar Sustainalytics ed al 4° posto tra le 175 aziende attive nel settore delle infrastrutture di trasporto. L'agenzia di *rating* ha valutato la gestione del rischio riguardo la sostenibilità dei servizi, le relazioni con la comunità, la salute e la sicurezza sul lavoro ed ha ritenuto che il rischio residuo non gestito sia trascurabile. L'assegnazione del rating è stata richiesta volontariamente da parte di FNM.

Milano, 24 marzo 2025

Il Consiglio di Amministrazione



ALLEGATO 1

alle NOTE AL BILANCIO CONSOLIDATO del 31.12.24

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 %
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.p.A.	Verona - Lungadige Galtarossa 5	Controllata	Consolidamento Integrale	50 %
La Linea 80 Scarl	Belluno - via Garibaldi 77	Controllata	Consolidamento Integrale	35 %
NordCom S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
Viridis Energia S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	80 %
VRD 28.1 S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	80 %
VRD 28.3 S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	80 %
VRD 28.5 S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	80 %
VRD 29.3 S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	80 %
VSE S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	80 %
VBIO 1 Società Agricola S.r.l.	Ancona - via Sandro Totti, 12/A	Controllata	Consolidamento Integrale	80 %
ETA Solar S.r.l.	San Benedetto Del Tronto (AP) - P.za Pericle Fazzini 8	Controllata	Consolidamento Integrale	80 %
Trenord S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	50,00 %
TILO SA	Bellinzona CH - via Portaccia 1a	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	25,00 %
NORD ENERGIA S.p.A. in liquidazione	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	60,00 %
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	50,00 %
ASF Autolinee S.r.l.	Como - via Asiago 16/18	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	24,50 %
DB Cargo Italia S.r.l.	Milano - via Lancetti 29	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	40,00 %
Busforfun.com S.r.l.	Venezia - via Botteghino 217	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	40,00 %
Busforfun.CH SA	Lugano - via Francesco Somaini, 10	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	38,00 %
BUSFORFUNESPAÑA S.L.	Barcelona - Plaza Catalunya 1 - p.4	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	40,00 %
Currant S.r.l.	Venezia- via Jacopo Salamonio, 3	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	40,00 %
Sportit S.r.l.	Milano - piazza Santa Francesca Romana 3	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	33,30 %
Mbility S.r.l.	Milano - via Santa Sofia 27	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	30,80 %
Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.	Milano - via Pola 12/14	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	25,85 %
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	Milano - via Fabio Filzi 25	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	22,60 %

ALLEGATO 2

alle NOTE AL BILANCIO CONSOLIDATO del 31.12.24

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 2024 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.

Verso la Società Capogruppo:

a) dalla società di revisione, per la prestazione di servizi di revisione	49
b) dalla società di revisione:	
- per servizi di verifica finalizzati all'emissione di un'attestazione	—
- per la prestazione di altri servizi*	272
c) da entità appartenenti alla rete della società di revisione:	
- per servizi di verifica finalizzati all'emissione di un'attestazione	—
- per la prestazione di altri servizi	—

Verso le società controllate:

a) dalla società di revisione, per la prestazione di servizi di revisione	375
b) dalla società di revisione:	
- per servizi di verifica finalizzati all'emissione di un'attestazione	—
- per la prestazione di altri servizi	36
c) da entità appartenenti alla rete della società di revisione:	
- per servizi di verifica finalizzati all'emissione di un'attestazione	—
- per la prestazione di altri servizi	45

*di cui 160 migliaia di Euro relativi all'incarico di *limited assurance* sulla Rendicontazione di Sostenibilità (CSRD) del Gruppo FNM e 100 migliaia di Euro relativi ad attività di verifica finalizzate all'emissione di relazioni su dati proforma

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 2024.

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, 24 marzo 2025

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 02 85111 4708

Cap. Soc. € 230.000.000,00 i.v.
Iscrizione al Reg. Imp. della C.C.I.A.A.
di Milano/Monza Brianza/Lodi
C.F. e P. IVA 00776140154 - REA MI 28331
PEC fnm@legalmail.it
www.fnmgroup.it

Azienda certificata





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 2024, 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 le informazioni rilevanti sui 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 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e 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 e 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 229691 - **Bologna** 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 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

Rilevazione contabile dell'operazione di acquisizione di Viridis Energia SpA

Paragrafi "Principi di consolidamento",
"Aggregazioni aziendali"
Nota 9 "Avviamento"
Nota 24 "Debiti finanziari e passività per leasing correnti e non correnti"

In data 23 febbraio 2024 il gruppo FNM ha perfezionato l'acquisto dell'80 per cento della società Viridis Energia SpA ("Viridis") e delle società da essa controllate per un corrispettivo pari a Euro 93.963 migliaia, comprensivo di una componente variabile differita pari ad Euro 13.937 migliaia.

L'acquisizione è stata rilevata nel bilancio consolidato del gruppo FNM, come previsto dal principio contabile internazionale IFRS 3 "Aggregazioni aziendali" applicando il metodo dell'acquisto ("acquisition method").

Nel corso dell'esercizio, gli amministratori del Gruppo hanno determinato, alla data di acquisizione del controllo e con il supporto di esperti esterni indipendenti, il *fair value* delle attività acquisite e delle passività assunte nonché del corrispettivo, iscrivendo nel bilancio consolidato 2024 attività nette per Euro 72.478 migliaia ed un avviamento pari ad Euro 35.981 migliaia.

Abbiamo considerato l'operazione di aggregazione aziendale e la determinazione del valore delle attività acquisite e passività assunte come un aspetto chiave della revisione contabile data la significatività dell'operazione e in considerazione della complessità della contabilizzazione a causa delle valutazioni richieste dal principio contabile internazionale IFRS 3 che, per loro natura, implicano un elevato grado di soggettività nelle stime.

Nell'ambito delle attività di revisione contabile, abbiamo svolto le seguenti principali attività, anche con il supporto di esperti in valutazioni appartenenti al Network PwC in Italia.

Abbiamo analizzato la coerenza del trattamento contabile adottato degli amministratori con quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 3.

Abbiamo ottenuto la situazione patrimoniale alla data dell'acquisizione del gruppo Viridis Energia SpA e abbiamo sottoposto a specifiche procedure di revisione i saldi contabili rilevanti alla data di primo ingresso nel perimetro di consolidamento del gruppo FNM, anche con riferimento al processo di adeguamento ai principi contabili internazionali così come adottati dal gruppo FNM.

Abbiamo analizzato gli accordi contrattuali stipulati tra le parti e i verbali degli organi sociali ove tale operazione è stata deliberata e discusso con la Direzione di FNM al fine di comprendere la struttura dell'operazione e le modalità di determinazione del corrispettivo dovuto dalla capogruppo per tale acquisizione, sia per quanto riguarda la componente fissa che per la componente variabile differita.

Abbiamo verificato l'adeguatezza delle metodologie adottate dagli esperti indipendenti incaricati dal management e la ragionevolezza delle principali assunzioni e dati utilizzati dagli amministratori nella determinazione del *fair value* delle attività acquisite e delle passività assunte, nonché



della modalità di determinazione dell'avviamento.

Abbiamo, infine, verificato l'adeguatezza e la completezza dell'informativa fornita nella nota illustrativa in relazione all'aggregazione aziendale sulla base di quanto previsto dal principio contabile internazionale IFRS 3.

Valutazione della recuperabilità del valore di carico dell'Avviamento connesso all'acquisizione di Viridis Energia SpA

Paragrafi "Perdite di valore di attività materiali, immateriali, avviamento, diritto d'uso e partecipazioni" e "Poste soggette a significative assunzioni e stime"
Nota 9 "Avviamento"

Il saldo al 31 dicembre 2024 della voce "Avviamento" del bilancio consolidato di FNM SpA risulta pari ad Euro 39.420 migliaia ed è principalmente riferibile per Euro 35.981 migliaia all'avviamento iscritto a seguito dell'acquisizione perfezionata nel corso dell'esercizio della società Viridis Energia SpA e delle società da essa controllate.

Come previsto dal principio contabile internazionale IAS 36 "Riduzione di valore delle attività", gli amministratori, ad ogni chiusura d'esercizio oppure nel caso in cui le circostanze indichino un'eventuale perdita di valore, verificano che l'avviamento non abbia subito una riduzione di valore, confrontando il valore contabile con il suo valore recuperabile (c.d. "impairment test").

La configurazione utilizzata dal gruppo FNM per la determinazione del valore recuperabile dell'avviamento allocato al gruppo di *Cash Generating Units* coincidente con Viridis Energia SpA e con le sue controllate, è rappresentata dal valore d'uso, stimato con l'ausilio di un esperto indipendente, utilizzando i flussi finanziari elaborati sulla base delle previsioni contenute nei piani.

Le analisi effettuate dagli amministratori non hanno evidenziato perdite di valore e pertanto il valore di iscrizione dell'avviamento è stato ritenuto recuperabile.

Abbiamo svolto specifiche procedure per la comprensione e valutazione dei controlli interni rilevanti implementati dalla Società a presidio della verifica della recuperabilità della voce Avviamento.

Abbiamo compreso la metodologia di stima adottata dagli amministratori ai fini della determinazione del valore recuperabile dell'Avviamento nell'ambito dell'*impairment test*, le cui risultanze sono state oggetto di approvazione da parte del consiglio di amministrazione di FNM.

Abbiamo svolto, tra le altre, le seguenti procedure:

- valutazione delle ipotesi sottostanti la determinazione del valore recuperabile, verificando la ragionevolezza delle assunzioni più rilevanti alla base del piano approvato dal consiglio di amministrazione di Viridis Energia SpA e utilizzato per la determinazione dei flussi finanziari prospettici della stessa;
- verifica della ragionevolezza del tasso di attualizzazione utilizzato, della definizione del valore terminale, nonché del rispetto delle previsioni del principio contabile internazionale IAS 36 in relazione alla determinazione del valore recuperabile;
- verifica dell'accuratezza delle formule matematiche del modello di *impairment test*;
- verifica dell'analisi di sensitività svolta dal



La valutazione della recuperabilità del valore di carico dell'avviamento ha rappresentato un aspetto chiave ai fini del lavoro per le seguenti ragioni: i) la significatività dell'importo della voce Avviamento; ii) la complessità del processo di stima del valore recuperabile dell'avviamento in quanto basato su ipotesi valutative influenzate dalle attuali condizioni economiche e di mercato soggette a incertezze; iii) l'elevato livello di giudizio professionale degli amministratori nella formulazione delle stime dei flussi di cassa prospettici e del tasso di attualizzazione.

gruppo FNM e svolgimento di ulteriori analisi di sensitività con riferimento alle assunzioni finanziarie utilizzate dagli amministratori.

Tali procedure sono state svolte anche mediante il coinvolgimento di esperti in valutazioni appartenenti al Network PwC in Italia.

Abbiamo infine verificato l'adeguatezza e la completezza delle informazioni fornite nelle note al bilancio.

Contabilizzazione della partecipazione in Autostrada Pedemontana Lombarda SpA valutata con il metodo del patrimonio netto

Paragrafi "Partecipazioni", "Perdite di valore di attività materiali, immateriali, avviamento, diritto d'uso e partecipazioni", "Proventi ed oneri da cessione di partecipazioni" e "Poste soggette a significative assunzioni e stime"

Nota 10 "Partecipazioni" e Nota 45 "Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto e altri proventi ed oneri derivanti dalla valutazione delle società partecipate"

La voce "Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto" del bilancio consolidato del gruppo FNM (il "Gruppo") al 31 dicembre 2024 include la partecipazione nella società collegata Autostrada Pedemontana Lombarda (di seguito "APL") iscritta per un valore pari ad Euro 49.589 migliaia.

Tale partecipazione, valutata con il metodo del patrimonio netto in accordo con il principio contabile internazionale IAS 28 "Partecipazioni in società collegate e joint venture", nel corso dell'esercizio 2024 ha subito una variazione netta positiva pari ad Euro 13.561 migliaia determinata dai seguenti effetti:

- i) risultati positivi consuntivati nell'esercizio 2024 dalla partecipata per Euro 3.848 migliaia;
- ii) variazione della quota azionaria a seguito dell'aumento di capitale deliberato dalla società collegata e non sottoscritto dal Gruppo con la conseguente diluizione e rilevazione del provento

Abbiamo svolto specifiche procedure volte alla verifica della corretta applicazione del metodo del patrimonio netto nella determinazione del valore di iscrizione della partecipazione in APL in accordo con il principio contabile internazionale IAS 28, inclusa l'analisi delle modalità di determinazione e presentazione del relativo provento da dismissione parziale.

Con riferimento alla verifica della recuperabilità del valore di bilancio della partecipazione, abbiamo svolto procedure volte alla comprensione e valutazione dei controlli interni rilevanti implementati dal Gruppo a presidio di tale processo di verifica, inclusa l'identificazione degli indicatori di *impairment*.

Abbiamo compreso la metodologia di stima adottata dagli amministratori ai fini della



da dismissione parziale della partecipazione, per Euro 59.198 migliaia;
iii) riduzione di valore per Euro 49.485 migliaia in conseguenza della contabilizzazione della perdita di valore per effetto dell'*impairment test*.

Con riferimento a quest'ultimo punto, accertata la presenza di indicatori di possibile riduzione di valore, la recuperabilità del valore di iscrizione della partecipazione è stata verificata confrontando il valore di iscrizione con il relativo valore recuperabile 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 della partecipazione in APL è rappresentata dal valore d'uso, in quanto stimato essere maggiore del *fair value* al netto dei costi di dismissione, determinato, con l'ausilio di un esperto indipendente, utilizzando i flussi finanziari elaborati sulla base delle previsioni contenute nel piano predisposto da APL.

La contabilizzazione della partecipazione in APL ha rappresentato un aspetto chiave ai fini del lavoro per le seguenti ragioni: i) la significatività del valore della partecipazione e delle variazioni intervenute nel corso dell'esercizio; ii) le modalità di rappresentazione della dismissione parziale realizzata nell'esercizio; iii) la complessità del processo di stima del valore recuperabile della partecipata in quanto basato su ipotesi valutative influenzate dalle attuali condizioni economiche e di mercato soggette a incertezze, iv) l'elevato livello di giudizio professionale degli amministratori nella formulazione delle stime dei flussi di cassa prospettici e del tasso di attualizzazione.

determinazione del valore recuperabile della partecipazione nell'ambito dell'*impairment test*, le cui risultanze sono state oggetto di approvazione da parte del consiglio di amministrazione di FNM SpA.

Abbiamo svolto, tra le altre, le seguenti procedure:

- valutazione delle ipotesi sottostanti la determinazione del valore recuperabile, verificando la ragionevolezza delle assunzioni più rilevanti alla base del piano predisposto da APL ed utilizzato per la determinazione dei flussi finanziari prospettici;
- verifica della ragionevolezza del tasso di attualizzazione utilizzato, nonché del rispetto delle previsioni del principio contabile internazionale IAS 36 in relazione alla determinazione del valore recuperabile secondo la configurazione di valore utilizzata;
- verifica dell'accuratezza delle formule matematiche del modello di *impairment test*,
- verifica dell'analisi di sensitività svolta dal gruppo FNM e svolgimento di ulteriori analisi di sensitività con riferimento alle assunzioni finanziarie utilizzate dagli amministratori.

Tali procedure sono state svolte anche mediante il coinvolgimento di esperti in valutazioni appartenenti al Network PwC in Italia.

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 rischi e oneri"

Nota 28 "Fondi rischi e oneri correnti e non correnti"

Il saldo al 31 dicembre 2024 della voce "Fondi rischi e oneri" include il fondo di rinnovo dell'infrastruttura autostradale, pari ad Euro

Abbiamo svolto specifiche analisi per la comprensione del processo adottato da MISE per la determinazione del fondo in oggetto.



44.120 migliaia, riferibile alla 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 l’ente concedente, così come integrata dai successivi atti aggiuntivi (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 tecnica di MISE nella determinazione delle assunzioni sottostanti la stima di tale fondo.

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 del Network PwC in Italia, 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; v) all’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 ai principi contabili IFRS emanati dall’International Accounting Standards Board e 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 a 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 e 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 a 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 un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare a 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 a 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 della FNM SpA ci ha conferito in data 28 aprile 2017 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2017 al 31 dicembre 2025.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio 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 2024, 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 2024 è stato predisposto nel formato XHTML ed è stato marcato, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.



Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del DLgs 39/10 e ai sensi 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 2024, 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;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità, 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;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98 sono coerenti con il bilancio consolidato del gruppo FNM al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione, esclusa la sezione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità, e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98 sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e-ter), 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.

Il nostro giudizio sulla conformità alle norme di legge non si estende alla sezione della relazione sulla gestione relativa alla rendicontazione consolidata di sostenibilità. Le conclusioni sulla conformità di tale sezione alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione e all'osservanza degli obblighi di informativa previsti dall'articolo 8 del Regolamento (UE) 2020/852 sono formulate da parte nostra nella relazione di attestazione ai sensi dell'articolo 14-bis del DLgs 39/10.

Milano, 8 aprile 2025

PricewaterhouseCoopers SpA



Riccardo Proietti
(Revisore legale)

Bilancio separato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024

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

SITUAZIONE PATRIMONIALE FINANZIARIA AL 31.12.2024

Importi in Euro	Note	31/12/2024	31/12/2023
ATTIVO			
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Immobili, impianti e macchinari	1	358.940.434	388.381.746
Attività immateriali	2	5.358.677	5.905.201
Diritti d'uso	3	2.435.814	4.551.077
Partecipazioni	4	793.991.472	692.936.496
Partecipazioni valutate al fair value a conto economico	4	1.549.400	309.255
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	5	51.109.744	5.165.833
di cui: verso Parti Correlate	5	51.109.744	5.165.833
Attività finanziarie valutate al fair value	6	1.600.000	—
di cui: verso Parti Correlate	6	1.600.000	—
Imposte anticipate	7	11.324.956	10.720.848
Altre attività	9	418.639	353.067
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		1.226.729.136	1.108.323.523
ATTIVITA' CORRENTI			
Crediti Commerciali	8	33.250.745	49.257.484
di cui: verso Parti Correlate	8	31.810.440	47.388.387
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	5	5.860.923	3.121.380
di cui: verso Parti Correlate	5	5.860.923	3.121.380
Altre attività finanziarie valutate al fair value	6	28.898	—
di cui: verso Parti Correlate	6	28.898	—
Altre attività	9	26.175.351	15.431.876
di cui: verso Parti Correlate	9	6.531.084	10.192.242
Crediti per imposte correnti	10	13.432.977	224.261
Altri titoli		13	13
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	11	391.029.668	268.891.516
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		469.778.575	336.926.530
Attività destinate alla vendita		—	—
TOTALE ATTIVO		1.696.507.711	1.445.250.053

Importi in Euro

Note

31/12/2024

31/12/2023

PASSIVO**PATRIMONIO NETTO**

Capitale sociale		230.000.000	230.000.000
Altre riserve		7.788.521	7.788.521
Riserva di utili indivisi		169.678.642	165.441.178
Riserva di utili/(perdite) attuariali		(102.876)	(121.806)
Utile dell'esercizio		(376.316)	14.237.464

PATRIMONIO NETTO

12

406.987.971

417.345.357

PASSIVITA' NON CORRENTI

Debiti verso banche	13	8.415.133	16.792.752
Prestito obbligazionario	14	647.318.628	645.847.833
Passività finanziarie	14	22.867.000	—
Passività per <i>leasing</i>	14	1.913.807	2.551.823
di cui: verso Parti Correlate	14	1.286.517	365.187
Altre passività	16	5.860.770	6.081.289
di cui: verso Parti Correlate	16	3.495.380	3.641.021
Fondi rischi ed oneri	20	233.464	233.464
Trattamento di fine rapporto	17	862.395	977.480

TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI

687.471.197

672.484.641

PASSIVITA' CORRENTI

Debiti verso banche	13	129.139.569	8.387.927
Prestito obbligazionario	14	961.644	961.242
Passività finanziarie	14	398.661.765	298.257.680
di cui: verso Parti Correlate	14	396.395.603	295.269.423
Passività per <i>leasing</i>	14	703.993	2.294.795
di cui: verso Parti Correlate	14	379.557	167.455
Debiti verso fornitori	18	51.026.549	31.123.032
di cui: verso Parti Correlate	18	16.759.005	14.937.780
Debiti tributari	19	1.032.893	1.023.011
Debiti per imposte correnti	19	—	3.538.887
Altre passività	16	19.704.309	9.420.562
di cui: verso Parti Correlate	16	13.445.859	3.577.438
Fondi rischi ed oneri	20	817.821	412.919

TOTALE PASSIVITA' CORRENTI

602.048.543

355.420.055

Passività relative ad attività destinate alla vendita

—

—

TOT. PASSIVITA' e PATRIMONIO NETTO

1.696.507.711

1.445.250.053

CONTO ECONOMICO ESERCIZIO 2024

Importi in Euro	Note	2024	2023
Ricavi delle vendite e prestazioni	21	75.716.565	81.520.304
di cui: verso Parti Correlate	21	75.156.132	80.697.942
Contributi	22	254.276	544.734
di cui: verso Parti Correlate	22	145.640	436.099
Altri proventi	23	3.304.027	3.723.913
di cui: verso Parti Correlate	23	2.575.998	2.982.602
VALORE DELLA PRODUZIONE		79.274.868	85.788.951
Costi per servizi	24	(23.495.930)	(20.059.642)
di cui: verso Parti Correlate	24	(12.325.653)	(10.489.319)
Costi per il personale	25	(20.801.222)	(18.609.004)
Ammortamenti e svalutazioni	26	(31.613.647)	(32.058.949)
Altri costi operativi	27	(1.972.622)	(1.811.275)
di cui: verso Parti Correlate	27	(107.793)	(47.562)
TOTALE COSTI		(77.883.421)	(72.538.870)
RISULTATO OPERATIVO		1.391.447	13.250.081
Dividendi	28	26.417.078	27.981.023
di cui: verso Parti Correlate	28	26.417.078	27.981.023
Svalutazione partecipazioni	4	(8.878.000)	(22.015.377)
Proventi finanziari	29	8.905.263	6.195.156
di cui: verso Parti Correlate	29	911.171	279.217
Oneri finanziari	30	(29.419.154)	(9.678.916)
di cui: verso Parti Correlate	30	(8.464.622)	(2.996.444)
di cui: Non ricorrenti	29	(8.930.000)	—
RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA		(2.974.813)	2.481.886
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		(1.583.366)	15.731.967
Imposte sul reddito	31	1.207.050	(1.494.503)
UTILE/(PERDITA) NETTO D'ESERCIZIO DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'		(376.316)	14.237.464
UTILE/(PERDITA) NETTA DA OPERAZIONI DISCONTINUE	32	—	—
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO		(376.316)	14.237.464

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO ESERCIZIO 2024

Importi in Euro	Note	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO		(376.316)	14.237.464	(14.613.780)
Componenti che non saranno successivamente riclassificate nel risultato d'esercizio				
Utile/(perdita) attuariale		26.878	(23.074)	49.952
Imposte sul reddito		(7.948)	6.823	(14.771)
Totale altre componenti del risultato complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel risultato d'esercizio	33	18.930	(16.251)	35.181
TOTALE UTILE/(PERDITA) COMPLESSIVO		(357.386)	14.221.213	(14.578.599)

PROSPETTO DEI MOVIMENTI DEL PATRIMONIO NETTO AL 31.12.2024

Importi in Euro	Capitale sociale	Altre riserve	Riserva di utili indivisi	Riserva di Utili/(Perdite) attuariali	Utile dell'esercizio	TOTALE
Saldo 01.01.2023	230.000.000	7.788.521	167.413.136	(105.555)	8.030.832	413.126.934
Destinazione utile 2022	—	—	8.030.832	—	(8.030.832)	—
Distribuzione dividendi			(10.002.790)			(10.002.790)
Altre componenti del risultato complessivo	—	—	—	(16.251)	—	(16.251)
Utile dell'esercizio	—	—	—	—	14.237.464	14.237.464
<i>Totale Utile complessivo</i>	—	—	—	<i>(16.251)</i>	<i>14.237.464</i>	<i>14.221.213</i>
Saldo 31.12.2023	230.000.000	7.788.521	165.441.178	(121.806)	14.237.464	417.345.357
Destinazione utile 2023	—	—	14.237.464	—	(14.237.464)	—
Distribuzione dividendi			(10.000.000)			(10.000.000)
Altre componenti del risultato complessivo	—	—	—	18.930	—	18.930
Perdita dell'esercizio	—	—	—	—	(376.316)	(376.316)
<i>Totale Perdita complessiva</i>	—	—	—	<i>18.930</i>	<i>(376.316)</i>	<i>(357.386)</i>
Saldo 31.12.2024	230.000.000	7.788.521	169.678.642	(102.876)	(376.316)	406.987.971
Note	12	12	12	33	12	12

RENDICONTO FINANZIARIO AL 31 DICEMBRE 2024

Importi in Euro	Note	31/12/2024	31/12/2023
Flusso di cassa derivante da/(per) attività operative		Totale	Totale
Risultato dell'esercizio		(376.316)	14.237.464
Imposte sul reddito	31	(1.207.050)	1.494.503
Ammortamenti dell'esercizio degli immobili, impianti e macchinari	26	27.397.628	27.222.046
Ammortamenti dell'esercizio delle attività immateriali	26	1.698.956	1.644.769
Ammortamento dell'esercizio dei diritti d'uso	26	2.081.503	2.366.119
Svalutazioni dell'esercizio degli immobili, impianti e macchinari	26	435.560	826.015
(Plusvalenza)/Minusvalenza da cessione degli immobili, impianti e macchinari	22	(137.693)	91.672
Plusvalenza da cessione attività destinate alla vendita	22	—	(1.437.889)
Plusvalenza da cessione delle partecipazioni		—	(650.000)
Svalutazione delle partecipazioni	4	8.878.000	22.015.377
Accantonamento fondo rischi e oneri	20	404.902	—
Dividendi incassati	28	(26.417.078)	(27.981.023)
Contributi in conto capitale di competenza dell'esercizio	22	(193.891)	(484.349)
Proventi finanziari	29	(8.905.263)	(6.195.156)
Oneri finanziari	30	29.419.154	9.678.916
Flusso di cassa da attività reddituale		33.078.412	42.828.464
Variazione netta del fondo T.F.R.	17	(116.175)	(219.112)
Variazione netta del fondo rischi ed oneri	20	—	(17.081)
(Incremento)/Decremento dei crediti commerciali	8	23.424.046	(19.898.796)
(Incremento)/Decremento degli altri crediti	8	1.856.356	(585.264)
Incremento/(Decremento) dei debiti commerciali	18	(4.770.284)	2.872.257
Incremento delle altre passività	16	375.341	1.122.744
Pagamento imposte	19	(2.401.967)	(2.504.462)
Totale flusso di cassa da attività operative		51.445.729	23.598.750
Flusso di cassa da/(per) attività di investimento			
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	1	(19.631.876)	(15.526.477)
Investimenti in attività immateriali	2	(1.152.432)	(2.464.602)
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori per investimenti	18	2.674.894	(7.112.076)
Valore di cessione di immobili, impianti e macchinari	1	137.693	25.643
Investimento in materiale rotabile finanziato lordo		(5.434.078)	—
Incasso corrispettivo per investimento in materiale rotabile finanziato		23.970.693	—
Investimenti in partecipazioni	4	(96.475.521)	(5.359.255)
Dividendi incassati	28	26.417.078	27.981.023
(Incremento)/Decremento delle altre attività finanziarie	5	269.785	(749.034)
Incasso finanziamento da controllate	5	1.443.845	7.271.671
Erogazione finanziamenti a controllate	5	(53.000.000)	(3.000.000)
Incasso interessi attivi		8.479.281	5.964.550
Valore di cessione di partecipazione		—	750.000
Variazione attività destinate alla vendita		—	5.350.000
Totale flusso di cassa per attività di investimento		(112.300.638)	13.131.443
Flusso di cassa da/(per) attività di finanziamento			

Gruppo FNM

Incremento/(Decremento) dei debiti finanziari	14	96.406.188	142.392.933
Rimborsi dei debiti per <i>leasing</i>	14	(2.195.058)	(2.330.010)
Pagamento interessi passivi		(7.387.758)	(391.926)
Accensione finanziamenti bancari	13	120.000.000	—
Rimborso finanziamenti bancari	13	(8.351.095)	(8.315.157)
Interessi su prestito obbligazionario pagati	14	(4.875.000)	(4.875.000)
Dividendi erogati		(10.000.000)	(10.002.790)

Totale flusso di cassa da/(per) attività di finanziamento		183.597.277	116.478.050

Liquidità generata (+)		122.742.368	153.208.243
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	11	268.891.516	115.752.945
Effetti IFRS 9 sulle disponibilità liquide	11	(604.216)	(69.672)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	11	391.029.668	268.891.516
Liquidità generata (+)		122.742.368	153.208.243

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 31.12.2024

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 ed autostradale, nel settore della mobilità passeggeri su rotaia e mobilità passeggeri su gomma, nonché nel settore dell’energia rinnovabile; 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 e del trasporto merci. 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 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 2024 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 2024, 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 24 marzo 2025.

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 2023, integrati da quanto descritto al paragrafo "Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicati dal 1° gennaio 2024".

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".

Tutti gli importi del bilancio separato sono in Euro, salvo diversa indicazione.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS APPLICATI DAL 1° GENNAIO 2024

I seguenti principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS sono stati applicati per la prima volta dalla Società a partire dal 1° gennaio 2024:

- 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*”. Tali modifiche hanno l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività a breve o lungo termine. Inoltre, le modifiche migliorano altresì le informazioni che un'entità deve fornire quando il suo diritto di differire l'estinzione di una passività per almeno dodici mesi è soggetto al rispetto di determinati parametri (i.e. *covenants*).

L'adozione di tali emendamenti non ha comportato effetti sul bilancio separato della Società.

- 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.

L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio separato della Società.

- In data 25 maggio 2023 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 7 Statement of Cash Flows and IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures: Supplier Finance Arrangements*”. Il documento richiede ad un'entità di fornire informazioni aggiuntive sugli accordi di *reverse factoring* che permettano agli utilizzatori del bilancio di valutare in che modo gli accordi finanziari con i fornitori possano influenzare le passività e i flussi finanziari dell'entità e di comprendere l'effetto di tali accordi sull'esposizione dell'entità al rischio di liquidità. L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio separato della Società.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS OMOLOGATI DALL'UNIONE EUROPEA, NON ANCORA OBBLIGATORIAMENTE APPLICABILI E NON ADOTTATI IN VIA ANTICIPATA DALLA SOCIETÀ AL 31 DICEMBRE 2024

- In data 15 agosto 2023 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability*”. Il documento richiede ad un'entità di applicare una metodologia da applicare in maniera coerente al fine di verificare se una valuta può essere convertita in un'altra e, quando ciò non è possibile, come determinare il tasso di cambio da utilizzare e l'informativa da fornire in nota integrativa. La modifica si applicherà dal 1° gennaio 2025, 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 AL 31 DICEMBRE 2024

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 30 maggio 2024 lo IASB ha pubblicato il documento “*Amendments to the Classification and Measurement of Financial Instruments—Amendments to IFRS 9 and IFRS 7*”. Il documento chiarisce alcuni aspetti problematici emersi dalla *post-implementation review* dell'IFRS 9, tra cui il trattamento contabile delle attività finanziarie i cui rendimenti variano al raggiungimento di obiettivi ESG (i.e. *green bonds*). In particolare, le modifiche hanno l'obiettivo di:

- chiarire la classificazione delle attività finanziarie con rendimenti variabili e legati ad obiettivi ambientali, sociali e di *governance* aziendale (ESG) ed i criteri da utilizzare per l'*assessment* del *SPPI test*;
- determinare che la data di regolamento delle passività tramite sistemi di pagamento elettronici è quella in cui la passività risulta estinta. Tuttavia, è consentito ad un'entità di adottare una politica contabile per consentire di eliminare contabilmente una passività finanziaria prima di consegnare liquidità alla data di regolamento in presenza di determinate condizioni specifiche.

Con queste modifiche, lo IASB ha inoltre introdotto ulteriori requisiti di informativa riguardo in particolare ad investimenti in strumenti di capitale designati a FVOCI. Le modifiche si applicheranno a partire dai bilanci degli esercizi che hanno inizio dal 1° gennaio 2026. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio separato della Società dall'adozione di tale emendamento.

- In data 18 luglio 2024 lo IASB ha pubblicato un documento denominato "*Annual Improvements Volume 11*". Il documento include chiarimenti, semplificazioni, correzioni e cambiamenti volti a migliorare la coerenza di diversi *IFRS Accounting Standards*. I principi modificati sono:
 - IFRS 1 *First-time Adoption of International Financial Reporting Standards*;
 - IFRS 7 *Financial Instruments: Disclosures* e le relative linee guida sull'implementazione dell'IFRS 7;
 - IFRS 9 *Financial Instruments*;
 - IFRS 10 *Consolidated Financial Statements*; e
 - IAS 7 *Statement of Cash Flows*.

Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2026, 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 18 dicembre 2024 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato "*Contracts Referencing Nature-dependent Electricity – Amendment to IFRS 9 and IFRS 7*". Il documento ha l'obiettivo di supportare le entità nel rendicontare gli effetti finanziari dei contratti di acquisto di elettricità prodotta da fonti rinnovabili (spesso strutturati come *Power Purchase Agreements*). Sulla base di tali contratti, la quantità di elettricità generata ed acquistata può variare in base a fattori incontrollabili quali le condizioni meteorologiche. Lo IASB ha apportato emendamenti mirati ai principi IFRS 9 e IFRS 7. Gli emendamenti includono:
 - un chiarimento riguardo all'applicazione dei requisiti di "*own use*" a questa tipologia di contratti;
 - dei criteri per consentire la contabilizzazione di tali contratti come strumenti di copertura; e,
 - dei nuovi requisiti di informativa per consentire agli utilizzatori del bilancio di comprendere l'effetto di questi contratti sulle *performance* finanziarie e sui flussi di cassa di un'entità.

La modifica si applicherà dal 1° gennaio 2026, ma è consentita un'applicazione anticipata. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio separato della Società.

- In data 9 aprile 2024 lo IASB ha pubblicato un nuovo principio *IFRS 18 Presentation and Disclosure in Financial Statements* che sostituirà il principio IAS 1 *Presentation of Financial Statements*. Il nuovo principio si pone l'obiettivo di migliorare la presentazione degli schemi di bilancio, con particolare riferimento allo schema del conto economico. In particolare, il nuovo principio richiede di:
 - classificare i ricavi e i costi in tre nuove categorie (sezione operativa, sezione investimento e sezione finanziaria), oltre alle categorie imposte e attività cessate già presenti nello schema di conto economico;
 - presentare due nuovi sub-totali, il risultato operativo e il risultato prima degli interessi e tasse (i.e. EBIT).

Il nuovo principio inoltre:

- richiede maggiori informazioni sugli indicatori di *performance* definiti dal *management*;

- introduce nuovi criteri per l'aggregazione e la disaggregazione delle informazioni; e,
- introduce alcune modifiche allo schema del rendiconto finanziario, tra cui la richiesta di utilizzare il risultato operativo come punto di partenza per la presentazione del rendiconto finanziario predisposto con il metodo indiretto e l'eliminazione di alcune opzioni di classificazione di alcune voci attualmente esistenti (come ad esempio interessi pagati, interessi incassati, dividendi pagati e dividendi incassati).

Il nuovo principio entrerà in vigore dal 1° gennaio 2027, ma è consentita un'applicazione anticipata. Al momento gli Amministratori stanno valutando i possibili effetti dell'introduzione di questo nuovo principio sul bilancio separato della Società.

- In data 9 maggio 2024 lo IASB ha pubblicato un nuovo principio *IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures*. Il nuovo principio introduce alcune semplificazioni con riferimento all'informativa richiesta dagli *IFRS Accounting Standard* nel bilancio di esercizio di una società controllata, che rispetta i seguenti requisiti:
 - non ha emesso strumenti di capitale o di debito quotati su un mercato regolamentato e non è in procinto di emetterli;
 - la propria società controllante predispone un bilancio consolidato in conformità con i principi IFRS.

Il nuovo principio entrerà in vigore dal 1° gennaio 2027, ma è consentita un'applicazione anticipata. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio separato della Società dall'adozione di tale emendamento.

IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI

Gli immobili, impianti e macchinari sono principalmente composti da:

- a) terreni;
- b) fabbricati;
- c) impianti e macchinari;
- d) materiale rotabile (rotabili e locomotive concessi in locazione).

Sono iscritti al costo di 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".

Qualora totalmente finanziate da contributi pubblici, con vincolo di reversibilità e devolvibili, le attività materiali sono esposte al netto del contributo stesso.

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 sono quelle 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 agli Immobili, impianti e macchinari.

LEASING IFRS 16

Il principio contabile IFRS 16 ha introdotto una nuova definizione di *leasing* basata sul controllo del bene sottostante, ossia 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 determinato 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*, 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 i 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 i *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 di 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 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 e che 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.

Non vi sono attività immateriali a vita utile indefinita.

PARTECIPAZIONI

Sono considerate controllate le società sulle quali FNM 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 la Società esercita influenza notevole.

Tutte le partecipazioni sono 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

Fatta eccezione per i crediti commerciali, di cui si dirà successivamente, al momento della rilevazione iniziale la Società valuta l'attività finanziaria al suo *fair value* (valore equo) più o meno, nel caso di un'attività non valutata al *fair value* (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio, i costi dell'operazione direttamente attribuibili all'acquisizione.

Dopo la rilevazione iniziale la Società valuta l'attività finanziaria al:

- a) costo ammortizzato;
- b) *fair value* (valore equo) rilevato nelle altre componenti di conto economico complessivo; o
- c) *fair value* (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio.

La Società classifica le attività finanziarie come successivamente valutate al costo ammortizzato, al *fair value* (valore equo) rilevato nelle altre componenti di conto economico complessivo o al *fair value* (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio sulla base di entrambi i seguenti elementi:

- a) il modello di *business* dell'entità per la gestione delle attività finanziarie e
- b) le caratteristiche relative ai flussi finanziari contrattuali dell'attività finanziaria.

Un'attività finanziaria è valutata al costo ammortizzato se sono soddisfatte entrambe le seguenti condizioni:

- a) l'attività finanziaria è posseduta nel quadro di un modello di *business* il cui obiettivo è il possesso di attività finanziarie finalizzato alla raccolta dei flussi finanziari contrattuali e
- b) i termini contrattuali dell'attività finanziaria prevedono a determinate date flussi finanziari rappresentati unicamente da pagamenti del capitale e dell'interesse sull'importo del capitale da restituire.

Un'attività finanziaria è valutata al *fair value* (valore equo) rilevato nelle altre componenti di conto economico complessivo se sono soddisfatte entrambe le seguenti condizioni:

- a) l'attività finanziaria è posseduta nel quadro di un modello di *business* il cui obiettivo è conseguito sia mediante la raccolta dei flussi finanziari contrattuali che mediante la vendita di attività finanziarie e

b) i termini contrattuali dell'attività finanziaria prevedono a determinate date flussi finanziari rappresentati unicamente da pagamenti del capitale e dell'interesse sull'importo del capitale da restituire.

Ai fini delle valutazioni di cui sopra:

- a) il capitale è il *fair value* (valore equo) dell'attività finanziaria al momento della rilevazione iniziale;
- b) l'interesse costituisce il corrispettivo per il valore temporale del denaro, per il rischio di credito associato all'importo del capitale da restituire durante un dato periodo di tempo e per gli altri rischi e costi di base legati al prestito, nonché per il margine di profitto.

Se non è valutata al costo ammortizzato o al *fair value* (valore equo) rilevato nelle altre componenti di conto economico complessivo, un'attività finanziaria è valutata al *fair value* (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio.

La valutazione al costo ammortizzato è effettuata 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.

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.

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 dodici 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.

CREDITI COMMERCIALI

Nella determinazione della classificazione delle attività finanziarie si è tenuto conto del modello di *business* della Società e delle caratteristiche dei flussi di cassa.

In particolare, i crediti commerciali sono classificati nella categoria dei crediti detenuti per l'incasso (cd. *Held-to-collect*); ciò corrisponde alla volontà di detenere gli strumenti fino a scadenza.

I crediti commerciali 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 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.

DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti includono cassa contanti e 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".

PASSIVITA' FINANZIARIE

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la Società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società ha trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

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 ai 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 RISCHI ED 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 alcuno stanziamento.

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*), gestione delle risorse umane e organizzazione, gare e appalti, acquisti e comunicazione;
- c) canoni di locazione percepiti su immobili civili e commerciali di proprietà, sia verso società del Gruppo sia verso entità terze.

La Società rileva i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi risulti espresso in un importo che riflette il corrispettivo a cui la Società ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi stessi. La rilevazione dei ricavi si snoda attraverso il c.d. *five step model*, il quale prevede: i) l'identificazione del contratto, ii) l'identificazione delle *performance obligation*, iii) l'identificazione del corrispettivo, iv) l'allocation del corrispettivo alle *performance obligation*, v) la rilevazione del ricavo. I ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il corrispettivo totale dei contratti per la prestazione di servizi viene ripartito tra tutti i servizi sulla base dei prezzi di vendita dei relativi servizi come se fossero stati venduti singolarmente. Nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (*performance obligation*). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, la Società rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per le obbligazioni di fare adempiute nel corso del tempo, i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (*over the time*), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione.

Corrispettivi variabili

Se il corrispettivo contrattuale include un importo variabile (ad esempio a seguito di riduzioni, sconti, rimborsi, crediti, concessioni sul prezzo, incentivi, premi di rendimento, penalità oppure perché il corrispettivo stesso dipende dal verificarsi o meno di un evento futuro incerto), l'importo del corrispettivo cui si ritiene di avere diritto deve essere stimato. La Società stima i corrispettivi variabili in maniera coerente per fattispecie simili, usando il metodo del valore atteso o del valore dell'importo maggiormente probabile; in seguito, includono l'importo stimato del corrispettivo variabile nel prezzo di transazione solo nella misura in cui tale importo risulta altamente probabile.

Presenza di una componente finanziaria significativa

I ricavi vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se la Società risulta finanziata dal proprio cliente (incasso anticipato), sia se lo finanzia (incassi differiti). La presenza di una componente finanziaria significativa viene identificata alla stipula del contratto, comparando i ricavi attesi con i pagamenti da ricevere. Essa non viene rilevata se tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorre un periodo di tempo inferiore ai dodici mesi.

Costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto

La Società capitalizza i costi sostenuti per l'ottenimento del contratto e che non avrebbe sostenuto se non lo avesse ottenuto (es. commissioni di vendita), quando prevede di recuperarli. Mentre nel caso di mancato contratto, li capitalizza solo se esplicitamente addebitabili al cliente. La società capitalizza i costi sostenuti per l'adempimento del contratto solo quando questi sono direttamente correlati al contratto, consentono di disporre di nuove e maggiori risorse per gli adempimenti futuri e si prevede che tali costi saranno recuperati.

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, DIRITTI D'USO E PARTECIPAZIONI

Le attività non correnti includono – tra le altre – gli immobili, il materiale rotabile, le attività immateriali, i diritti d'uso 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.

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.

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 predispose il bilancio in accordo alla moneta di conto utilizzata in Italia. La valuta funzionale della Società è l'Euro che rappresenta la valuta di presentazione del bilancio separato.

Transazioni e rilevazioni contabili

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

Alla data di chiusura del bilancio le attività e passività monetarie denominate in valuta estera vengono 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 della 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 2024 sono stati inoltre tenuti in considerazione i documenti emessi da ESMA e di seguito riepilogati:

1. dall'ESMA nel *Public Statement* del 24 ottobre 2024 intitolato "*European common enforcement priorities for 2024 annual financial reports*";
2. dall'ESMA nel *Public Statement* del 25 ottobre 2023 intitolato "*European common enforcement priorities for 2023 annual financial reports*";
3. dall'ESMA, nel *Public Statement* del 28 ottobre 2022 intitolato "*European common enforcement priorities for 2022 annual financial reports*";
4. dall'ESMA, nel *Public Statement* del 13 maggio 2022 intitolato "*Implications of Russia's Invasion of Ukraine on half-yearly financial reports*";
5. da Consob, nel Richiamo di attenzione n. 3/22 del 19 maggio 2022, relativo a "Conflitto in Ucraina – Richiamo di attenzione degli emittenti vigilati sull'informativa finanziaria e sugli adempimenti connessi al rispetto delle misure restrittive adottate dall'Unione europea nei confronti della Russia";
6. da Consob, nel Richiamo di attenzione n. 1/21 del 16 febbraio 2021, relativo a "Covid-19 - misure di sostegno all'economia - Richiamo di attenzione sull'informativa da fornire da parte degli emittenti vigilati (...) in relazione al bilancio 2020 redatto in conformità con i principi contabili internazionali (...)";
7. dall'ESMA, nel *Public Statement* dell'ESMA del 28 ottobre 2020 intitolato "*European common enforcement priorities for 2020 annual financial reports*";
8. da OIV, nel *Discussion paper* n. 1/2022 intitolato: "*Impairment Test dei non financial assets (IAS 36) a seguito della guerra in Ucraina*" del 29 giugno 2022 e nel *Discussion Paper* intitolato: "Linee guida per l'*impairment test* dopo gli effetti della pandemia da Covid-19" del 10 luglio 2020.

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* 2024 e *Budget* 2024, condotte a livello di segmento di *business* e di società partecipata ha evidenziato la necessità di procedere all'*impairment test* su talune di queste come meglio rappresentato alla Nota 4 "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.

Recuperabilità crediti

La stima della recuperabilità dei crediti si riflette nella determinazione del fondo svalutazione 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 2023 gli Immobili, impianti e macchinari, al netto dei relativi fondi di ammortamento, risultavano costituiti come segue:

Descrizione	01/01/2023		
	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

La movimentazione avutasi nel corso del 2023 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 01.01.2023	14.231.493	230.775	4.893	352.177.750	173.805	33.816.421	400.635.137
Investimenti finanziati con mezzi propri	—	—	—	13.311.812	8.467	2.206.198	15.526.477
Trasferimenti valore lordo	—	—	—	5.911.571	—	(5.608.944)	302.627
Dismissioni: Alienazioni Lorde	(34.433)	—	—	—	(5.148)	—	(39.581)
Dismissioni: Utilizzi Fondo Ammortamento	—	—	—	—	5.148	—	5.148
Quote di Ammortamento	(397.819)	(44.189)	(943)	(26.689.185)	(89.910)	—	(27.222.046)
Svalutazioni delle attività materiali	—	—	—	(826.016)	—	—	(826.016)
Valore netto al 31.12.2023	13.799.241	186.586	3.950	343.885.932	92.362	30.413.675	388.381.746

Pertanto al 31 dicembre 2023 gli Immobili, impianti e macchinari, al netto dei relativi fondi di ammortamento, risultavano costituiti come segue:

Descrizione	31/12/2023		
	Costo	Fondo ammortamento	Valore di bilancio
Terreni e fabbricati	23.677.047	(9.877.806)	13.799.241
Impianti e macchinario	855.511	(668.925)	186.586
Attrezzature industriali e commerciali	74.800	(70.850)	3.950
Altri beni:			
Materiale rotabile	664.312.679	(320.426.747)	343.885.932
Mobili e arredi, macchine ufficio, migliorie beni di terzi	2.232.583	(2.140.221)	92.362
Totale altri beni	666.545.262	(322.566.968)	343.978.294
Immobilizzazioni in corso e acconti	30.413.675		30.413.675
Totale	721.566.295	(333.184.549)	388.381.746

La movimentazione dell'esercizio 2024 è di seguito illustrata:

Descrizione	Terreni e fabbricati	Impianti e Macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni		Immobiliz. in corso e acconti finanziati con mezzi propri	Immobiliz. in corso e acconti finanziati	Totale
				Materiale rotabile	Mobili e arr., macch. uff. migliorie beni terzi			
Valore netto al 01.01.2024	13.799.241	186.586	3.950	343.885.932	92.362	30.413.675	—	388.381.746
Investimenti finanziati con mezzi propri	25.507	—	—	13.356.271	3.663	10.478.883		23.864.324
Investimenti finanziati	—	—	—	—	—	—	10.148.000	10.148.000
Trasferimenti valore lordo	—	—	—	2.572.933	—	(23.812.933)	21.240.000	—
Dismissioni: Alienazioni Lorde	(2.274)	—	—	(4.231.493)	—	—	—	(4.233.767)
Dismissioni: Utilizzi Fondo Ammortamento	1.319	—	—	—	—	—	—	1.319
Quote di Ammortamento	(397.819)	(37.814)	(944)	(26.936.985)	(24.066)	—	—	(27.397.628)
Svalutazione delle attività materiali	—	—	—	(435.560)	—	—	—	(435.560)
Contributi c/investimenti	—	—	—	—	—	—	(31.388.000)	(31.388.000)
Valore netto al 31.12.2024	13.425.974	148.772	3.006	328.211.098	71.959	17.079.625	—	358.940.434

Pertanto al 31 dicembre 2024 gli Immobili, impianti e macchinari, al netto dei relativi fondi di ammortamento, risultano costituiti come segue:

Descrizione	31/12/2024		
	Costo	Fondo ammortamento	Valore di bilancio
Terreni e fabbricati	23.700.280	(10.274.306)	13.425.974
Impianti e macchinario	855.511	(706.739)	148.772
Attrezzature industriali e commerciali	74.800	(71.794)	3.006
Altri beni:			
Materiale rotabile	676.010.390	(347.799.292)	328.211.098
Mobili e arredi, macchine ufficio, migliorie beni di terzi	2.236.246	(2.164.287)	71.959
Totale altri beni	678.246.636	(349.963.579)	328.283.057
Immobilizzazioni in corso e acconti	17.079.625	—	17.079.625
Immobilizzazioni in corso e acconti beni finanziati	31.388.000	(31.388.000)	—
Totale	751.344.852	(392.404.418)	358.940.434

Terreni e fabbricati

La voce "Terreni e fabbricati" si riferisce principalmente ai valori netti residui al 31 dicembre 2024 dell'immobile di Piazzale Cadorna (MI) per 7.398 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 654 migliaia di Euro e dell'immobile sito nel comune di Iseo per 574 migliaia di Euro.

Le dismissioni dell'esercizio sono attribuibili alla vendita di un box sito nel comune di Milano.

Altri beni

L'investimento dell'esercizio, pari a 13.356 migliaia di Euro riguarda:

- per 5.976 migliaia di Euro, le attività di *revamping* e *refurbishment* di 7 rotabili TAF noleggiati 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 2.376 migliaia di Euro;
- per 2.882 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica effettuata su 12 rotabili CORADIA;
- per 2.575 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica effettuata su 2 rotabili TAF;
- per 776 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica effettuata su 1 rotabile TSR a 5 casse;
- per 645 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica di 3 locomotive TR E483 noleggiate a DB Cargo Italia;
- per 502 migliaia di Euro, l'ammodernamento di 2 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 197 migliaia di Euro.

Le dismissioni dell'esercizio, pari ad un valore netto di 4.231 migliaia di Euro, sono interamente attribuibili all'applicazione di penali attive al fornitore dei rotabili TILO a seguito dei ritardi consuntivati sulla fornitura.

La svalutazione dell'esercizio, pari a 436 migliaia di Euro, è relativa all'adeguamento al valore di presunto realizzo della locomotiva ES64 F4.

La categoria “materiale rotabile” è così composta:

Tipologia	Val Netto
Treni	
n.25 TAF	30.741.245
n.2 TSR	4.993.790
n.7 TSR a 6 casse	57.482.156
n.10 TSR a 4 casse	72.088.005
n.8 CSA	20.361.521
n.10 CORADIA a 6 casse	50.435.004
n.9 FLIRT TILO	73.022.792
	309.124.513
Locomotive	
n.8 Loc. E 483	10.025.434
n.14 Loc. DE520	2.285.819
n.1 Loc. ES64 F4	442.395
n.4 Loc. EFFISHUNTER EFF1000	6.332.935
	19.086.583
TOTALE	328.211.096

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 10.479 migliaia di Euro, sono attribuibili agli acconti pagati per la fornitura di 13 convogli Caravaggio (6.434 migliaia di Euro), per le attività di progettazione della sede aziendale sita nel comune di Milano in area Bovisa (1.370 migliaia di Euro), per le attività di *revamping* dei rotabili TAF (2.566 migliaia di Euro), per le attività di ciclica dei rotabili TSR (34 migliaia di Euro), nonché agli acconti pagati per l'ammodernamento degli uffici siti in piazzale Cadorna (MI) (75 migliaia di Euro).

I trasferimenti si riferiscono agli acconti pagati per l'acquisto di 8 elettrotreni alimentati ad idrogeno (21.240 migliaia di Euro) oltre che a quanto commentato nelle voci precedenti.

Per quanto riguarda i rotabili alimentati ad idrogeno, l'investimento complessivo è di 184,8 milioni di Euro e nel 2024, a seguito di decreto ministeriale, è rientrato tra gli investimenti con fondi pubblici nelle disponibilità di Regione Lombardia, tra cui il PNRR. Gli acconti pagati nei precedenti esercizi sono quindi stati trasferiti alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti finanziati". Il contributo per tale tipologia di beni, soggetti a vincolo di reversibilità, sono iscritti a riduzione dell'investimento stesso.

Nel complesso, le immobilizzazioni in corso e acconti al 31 dicembre 2024 si riferiscono alle attività di *revamping* dei rotabili TAF (7.206 migliaia di Euro); agli acconti pagati per la fornitura di 13 convogli Caravaggio (6.434 migliaia di Euro); alle attività di progettazione della sede aziendale sita del comune di Milano in area Bovisa (3.004 migliaia di Euro); alle attività di sviluppo del sistema di produzione dell'idrogeno (303 migliaia di Euro); all'ammodernamento degli uffici siti in piazzale Cadorna (MI) (99 migliaia di Euro); nonché agli acconti pagati per le attività di ciclica dei rotabili TSR (34 migliaia di Euro).

Qualora le attività materiali fossero state contabilizzate al netto dei relativi contributi in conto capitale (Nota 16), l'effetto sul bilancio al 31 dicembre 2024 sarebbe stato il seguente:

2024	Valore di bilancio	Contributo	Valore al netto del contributo
Terreni e fabbricati	13.425.974	(4.622.289)	8.803.685
Impianti e macchinario	148.772	—	148.772
Attrezzature industriali e commerciali	3.006	—	3.006
Altri beni	328.283.057	(207.000)	328.076.057
Immobilizzazioni in corso e acconti	17.079.625	—	17.079.625
Totale attività materiali	358.940.434	(4.829.289)	354.111.145

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 1.859 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 2023 le attività immateriali risultavano così costituite:

Descrizione	01/01/2023		
	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

La movimentazione avutasi nel corso del 2023 è di seguito illustrata:

Descrizione	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Totale
Valore Netto al 01.01.2023	2.320.926	3.149.950	5.470.876
Investimenti finanziati con mezzi propri	1.408.412	1.056.190	2.464.602
Trasferimenti valore lordo	(1.937.492)	1.634.865	(302.627)
Eliminazioni costo storico		(124.322)	(124.322)
Eliminazioni ammortamento cumulato		41.441	41.441
Quote di Ammortamento	—	(1.644.769)	(1.644.769)
Valore netto al 31.12.2023	1.791.846	4.113.355	5.905.201

Pertanto al 31 dicembre 2023 le attività immateriali risultavano così costituite:

Descrizione	31/12/2023		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.791.846	—	1.791.846
Altre	10.716.863	(6.603.508)	4.113.355
Totale attività immateriali	12.508.709	(6.603.508)	5.905.201

La movimentazione dell'esercizio 2024 è di seguito illustrata:

Descrizione	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Totale
Valore Netto al 01.01.2024	1.791.846	4.113.355	5.905.201
Investimenti finanziati con mezzi propri	169.014	983.418	1.152.432
Trasferimenti valore lordo	(1.748.119)	1.748.119	—
Quote di Ammortamento	—	(1.698.956)	(1.698.956)
Valore netto al 31.12.2024	212.741	5.145.936	5.358.677

Pertanto al 31 dicembre 2024 le immobilizzazioni immateriali risultano così costituite:

Descrizione	31/12/2024		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	212.741	—	212.741
Altre	13.448.400	(8.302.464)	5.145.936
Totale attività immateriali	13.661.141	(8.302.464)	5.358.677

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli incrementi della voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", pari a 169 migliaia di Euro, si riferiscono all'*upgrade* dei moduli SAP HR, per 107 migliaia di Euro, all'implementazione di moduli aggiuntivi SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo, per 38 migliaia di Euro, alle modifiche richieste per il modulo MM, gestito da FNM e utilizzato da Ferrovienord, per 16 migliaia di Euro e alla creazione della società per il Quarto Ente, per 8 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 negli esercizi precedenti in relazione all'*upgrade* dei moduli SAP PM, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 773 migliaia di Euro, all'*upgrade* della piattaforma SAP HR a SAP 4/HANA, per 530 migliaia di Euro, all'implementazione di moduli aggiuntivi SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo per 191 migliaia di Euro, all'attività di *upgrade* del *software* gestionale SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 147 migliaia di Euro, allo sviluppo dell'applicativo utilizzato dal Fondo Pensione FNM, per 60 migliaia di Euro, all'*upgrade* di moduli SAP gestito da FNM ed utilizzato da MISE, per 34 migliaia di Euro.

Nel complesso, le immobilizzazioni in corso e acconti al 31 dicembre 2024 si riferiscono allo sviluppo dei moduli SAP HR, per 112 migliaia di Euro, all'implementazione di moduli aggiuntivi SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo, per 74 migliaia di Euro, ed alle modifiche richieste per il modulo MM, gestito da FNM e utilizzato da Ferrovienord, per 27 migliaia di Euro.

Altre

Gli incrementi dell'esercizio (983 migliaia di Euro) sono principalmente attribuibili ai moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP, gestito da FNM e utilizzato da Trenord S.r.l., per 445 migliaia di Euro, all'*upgrade* del *software* gestionale SAP, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 164 migliaia di Euro, a moduli aggiuntivi di SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo, per 142 migliaia di Euro, al progetto *cloud transformation*, per 121 migliaia di Euro, all'*upgrade* di moduli SAP gestito da FNM ed utilizzato da MISE, per 58 migliaia di Euro, all'*upgrade* della piattaforma SAP HR a SAP 4/HANA, per 53 migliaia di Euro, e all'estensione del sistema applicativo SAP a società del Gruppo per 41 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 2023 la voce “Diritto d’uso”, rilevata a seguito dell’adozione del principio contabile IFRS 16, risultava così costituita:

Descrizione	01/01/2023		
	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 movimentazione dell’esercizio 2023 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 01.01.2023	134.155	1.026.652	4.026.428	229.098	5.416.333
Acquisizioni	40.947	240.121	1.227.181	204.742	1.712.991
Dismissioni Costo Storico	(217.473)	(2.293.417)	—	(141.170)	(2.652.060)
Dismissioni Ammortamento cumulato	217.473	2.090.155	—	132.304	2.439.932
Quote di Ammortamento	(91.686)	(415.817)	(1.751.203)	(107.413)	(2.366.119)
Valore netto al 31.12.2023	83.416	647.694	3.502.406	317.561	4.551.077

Al 31 dicembre 2023 la voce “Diritto d’uso” risultava pertanto costituito come segue:

Descrizione	31/12/2023		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	73.376	10.040	83.416
Diritto d'uso fabbricati	1.129.922	(482.228)	647.694
Diritto d'uso materiale rotabile	9.301.627	(5.799.221)	3.502.406
Diritto d'uso altri beni	500.146	(182.585)	317.561
Totale	11.005.071	(6.453.994)	4.551.077

La movimentazione dell’esercizio 2024 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 01.01.2024	83.416	647.694	3.502.406	317.561	4.551.077
Acquisizioni	—	1.741.950	107.988	320.604	2.170.542
Dismissioni Costo Storico	(179.911)	—	(9.409.615)	(109.722)	(9.699.248)
Dismissioni Ammortamento cumulato	179.911	—	7.205.313	109.722	7.494.946
Quote di Ammortamento	(59.791)	(435.259)	(1.406.092)	(180.361)	(2.081.503)
Valore netto al 31.12.2024	23.625	1.954.385	—	457.804	2.435.814

Al 31 dicembre 2024 la voce "Diritto d'uso" risulta pertanto costituita come segue:

Descrizione	31/12/2024		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	(106.535)	130.160	23.625
Diritto d'uso fabbricati	2.871.872	(917.487)	1.954.385
Diritto d'uso altri beni	711.028	(253.224)	457.804
Totale	3.476.365	(1.040.551)	2.435.814

L'incremento della voce "Diritto d'uso fabbricati" è relativa al rinnovo del contratto con FERROVIENORD per gli uffici siti in Milano Cadorna (MI).

L'incremento dell'esercizio della voce "Diritto d'uso Altri beni" è attribuibile alla sottoscrizione di nuovi contratti, a seguito della chiusura per scadenza contrattuale di quelli esistenti, per le autovetture utilizzate come auto in *fringe benefit*.

La voce "Diritto d'uso materiale rotabile" comprende la locazione di 4 locomotive Bombardier E494 TRAXX DC, noleggiate a DB Cargo.

La dismissione dell'esercizio è principalmente attribuibile alla variazione della scadenza contrattuale delle 4 locomotive sopracitate, che è stata anticipata dalla scadenza prevista del 31 dicembre 2025, per 3 locomotive al 30 settembre 2024 e per 1 al 31 dicembre 2024.

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 dei diritti d'uso.

NOTA 4 PARTECIPAZIONI

Al 31 dicembre 2024 le partecipazioni ammontano a 795.541 migliaia di Euro con un incremento netto di 103.205 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	31.12.2023			Variazioni 2024			31.12.2024		
	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio	Incrementi	Riclassifiche	(Svalut.)/ Ripristini di valore	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio
Partecipazioni in imprese controllate	666.442.241	(29.110.125)	637.332.116	109.932.976	743.407	(8.335.000)	777.118.624	(37.445.125)	739.673.499
Partecipazioni in joint venture	49.607.674	—	49.607.674	—	(743.407)	—	48.864.267	—	48.864.267
Partecipazioni in imprese collegate	5.996.706	—	5.996.706	—	—	(543.000)	5.996.706	(543.000)	5.453.706
Partecipazioni in altre imprese valutate al fair value a conto economico	309.255	—	309.255	1.240.145	—	—	1.549.400	—	1.549.400
Totale partecipazioni	722.355.876	(29.110.125)	693.245.751	111.173.121	—	(8.878.000)	833.528.997	(37.988.125)	795.540.872

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE

Il dettaglio delle partecipazioni in imprese controllate è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2023			Variazioni 2024			31.12.2024		
	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio	Incrementi	Riclassifiche	(Svalut.)/ Ripristini di valore	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio
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.	5.286.559	(2.036.559)	3.250.000	2.000.000	—	(5.250.000)	7.286.559	(7.286.559)	—
FERROVIENORD S.p.A.	4.571.732	(234.548)	4.337.184	—	—	—	4.571.732	(234.548)	4.337.184
FNM Autoservizi S.p.A.	16.274.641	(4.624.641)	11.650.000	—	—	—	16.274.641	(4.624.641)	11.650.000
FNM Power S.r.l.	1.500.000	—	1.500.000	—	—	—	1.500.000	—	1.500.000
FNMPAY S.p.A.	4.850.000	(2.400.000)	2.450.000	2.000.000	—	(1.322.000)	6.850.000	(3.722.000)	3.128.000
Malpensa Distripark S.r.l.	1.500.000	—	1.500.000	800.000	—	(1.361.000)	2.300.000	(1.361.000)	939.000
Malpensa Intermodale S.r.l.	1.965.377	(45.377)	1.920.000	1.100.000	—	(402.000)	3.065.377	(447.377)	2.618.000
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.	609.492.932	(19.000.000)	590.492.932	—	—	—	609.492.932	(19.000.000)	590.492.932
NordCom S.p.A.	—	—	—	8.332.632	743.407	—	9.076.039	—	9.076.039
Viridis Energia SPA	—	—	—	95.700.344	—	—	95.700.344	—	95.700.344
Totale partecipazioni in imprese controllate	666.442.241	(29.110.125)	637.332.116	109.932.976	743.407	(8.335.000)	777.118.624	(37.445.125)	739.673.499

E-Vai S.r.l.

In data 18 dicembre 2024, il CdA di FNM, in considerazione delle perdite cumulate dalla partecipata, ha deliberato di effettuare un versamento in conto copertura perdite per un importo pari a 2.000 migliaia di Euro, effettuato in data 23 dicembre 2024. In considerazione delle perdite durevoli di valore consuntivate nell'esercizio 2024 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.

FNMPAY S.p.A.

In data 20 giugno 2024, FNM, in esecuzione di quanto deliberato dal CdA, ha effettuato l'ultimo versamento in conto copertura perdite, pari a 2.000 migliaia di Euro, previsto al fine di supportare finanziariamente la controllata. 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.

In data 23 dicembre 2024, FNM, a seguito di delibera del CdA del 18 dicembre 2024, ha effettuato un versamento in conto capitale, pari a 800 migliaia di Euro, utile alla copertura delle perdite cumulate dell'esercizio 2023 e di quelle previste dal *budget* 2024. In relazione ai risultati consuntivati dalla partecipata gli Amministratori hanno ritenuto opportuno effettuare l'*impairment test*, come di seguito rappresentato.

Malpensa Intermodale S.r.l.

In data 23 dicembre 2024, FNM, a seguito di delibera del CdA del 18 dicembre 2024, ha effettuato un versamento in conto capitale, pari a 1.100 migliaia di Euro, utile alla copertura delle perdite cumulate

dell'esercizio 2023 e di quelle previste dal *budget* 2024. Inoltre per effetto delle maggiori perdite cumulate dalla partecipata, in data 27 febbraio 2025 il CdA di FNM, ha deliberato un ulteriore versamento in conto copertura perdite di 800 migliaia di Euro, utile alla copertura delle maggiori perdite dell'esercizio 2024 e di quelle previste a *budget* 2025. In relazione ai risultati consuntivati dalla partecipata gli Amministratori hanno ritenuto opportuno effettuare l'*impairment test*, come di seguito rappresentato.

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 590.493 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.

Si rileva che nell'esercizio 2023, a seguito dell'*impairment test* effettuato, era stata rilevata una svalutazione di 19.000 migliaia di Euro.

NordCom S.p.A.

Facendo seguito alla delibera del Consiglio di amministrazione di FNM del 18 novembre 2024, in data 15 luglio 2024 è stato perfezionato l'acquisto dal Gruppo TIM di 2.100.000 azioni ordinarie di Nordcom, corrispondenti al 42% del capitale sociale. FNM è quindi l'azionista unico di Nordcom, incrementando la sua partecipazione al 100%. La partecipazione è stata quindi riclassificata dalla voce "Partecipazioni in *joint venture*" alla voce "Partecipazioni in imprese controllate".

Il perfezionamento dell'acquisizione è avvenuto contestualmente al pagamento di 8.316 migliaia di Euro a titolo di corrispettivo per la cessione della partecipazione del 42%.

Viridis Energia S.p.A.

In data 23 febbraio 2024 è stata perfezionata l'acquisizione dell'80% del capitale sociale di Viridis Energia S.p.A. e delle società da essa interamente controllate. La quota restante del capitale sociale è detenuta per il 13,33% da Lagi Energia 2006 S.r.l. e per il 6,67% da HNF S.p.A.. Il prezzo pagato per acquisire l'80% di Viridis è pari a 93.963 migliaia di Euro (comprensivo dell'*Earn Out* futuro stimato pari a 13.937 migliaia di Euro).

Impairment Test

Per l'esercizio 2024, 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 a fine 2023 sino al 31 dicembre 2026.

In considerazione dell'approvazione delle nuove proiezioni 2025-2029 approvate dal Consiglio di Amministrazione di ATV in data 13 novembre 2024 ed in considerazione del significativo differenziale tra il valore di carico della partecipazione e la quota di patrimonio netto di pertinenza, gli Amministratori di FNM hanno ritenuto di dover effettuare l'*impairment test*.

I flussi di cassa futuri attesi utilizzati ai fini dell'esercizio di *impairment* sono desunti dalle proiezioni 2025-2029, approvate dagli Amministratori di ATV in data 13 novembre 2024. Le nuove proiezioni sono per gli anni 2025 e 2026 le medesime del precedente PEF approvato l'11 dicembre 2023, mentre per il biennio 2027-2029 le proiezioni sono state elaborate nell'ambito dell'aggiornamento del Piano

strategico del Gruppo FNM. Le proiezioni sono state formulate sulla base delle seguenti principali assunzioni:

- proroga tecnica del Contratto di Servizio sino al 2029, con rinnovo del PEF di tre anni, con produzione costante e rendimenti ex normativa ART;
- dal 2027 è prevista la sola gestione della Filovia, senza investimenti in convogli filoviari; con il pagamento di un canone annuo coperto dalla remunerazione ART, quindi a margine zero;
- allineamento dei costi energetici in coerenza con il nuovo contesto macroeconomico sulla base delle stime effettuate da Enti riconosciuti a livello internazionale;
- gli investimenti per il rinnovo dell'attuale parco autobus, pari a complessivi 84,8 milioni di Euro, sono valorizzati ai valori di mercato attesi, con un'evoluzione della flotta che prevede un aumento progressivo di bus elettrici da 24 (49% nel 2024 a 121 (22%) nel 2029, con progressiva dismissione di veicoli Diesel da 309 (56%) nel 2024 a 257 (46%) nel 2029 ed incremento di bus con motorizzazione Euro 6.

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 2029 (ultimo anno di piano) e successiva liquidazione del capitale investito operativo a fine 2030 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 è coerente con le tempistiche della proroga ottenuta, oltre che con le 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.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 7,79% (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. Considerando la situazione di *Net-cash* al 31 dicembre 2024 e in arco piano, il costo del capitale fa riferimento al *Coc Unlevered*.

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 discosta significativamente dal valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione. Di seguito riportiamo la variazione del valore d'uso in milioni di Euro che si avrebbe al variare di tale parametro:

Sensitivity Analysis al Coc Unlevered dell' <i>impairment</i> di ATV				
WACC				
6,79%	7,29%	7,79%	8,29%	8,79%
0,60	0,30	0,01	-0,27	-0,54

Il *Coc Unlevered* di *break even* che conduce ad un valore di *cover* pari a zero risulta pari a 7,79%.

FNMPAY S.p.A.

La controllata è stata costituita nell'esercizio 2020 nell'ottica della gestione dell'accettazione dei pagamenti tramite POS (fisico e virtuale) da parte delle società del Gruppo FNM, che attualmente affidano tale attività a società terze, nonché di talune società esterne al Gruppo operanti nel settore dei trasporti, con focus prevalente nelle regioni del Nord Italia e della mobilità condivisa a livello nazionale. Nell'ultimo trimestre 2023 ha avviato il servizio di convenzionamento di operazioni di pagamento di cui all'art. 1, comma 2, lett. h)-septies.1), numero 5) del D. Lgs. 385/1993.

In considerazione delle consistenti perdite cumulate e della variazione dei risultati rispetto al piano originario di costituzione gli Amministratori hanno identificato un indicatore di *impairment*.

Il valore recuperabile della partecipazione, considerato come *fair value income approach*, è stato determinato utilizzando i flussi di cassa futuri attesi desunti dal piano pluriennale 2025-2029, aggiornato a luglio 2024, che mantiene gli stessi obiettivi e lo stesso piano di evoluzione in linea con la progressione del modello di business previsto dal Piano Strategico 2024-2028, approvato dal CdA della partecipata in data 12 novembre 2024. L'aggiornamento ha riguardato i dati e le previsioni di attivazione dei servizi, in particolare per l'*Acquiring*, con estensione fino al 2029. Il nuovo piano conferma:

- il consolidamento del servizio di *acquiring* nel 2025 con una successiva crescita dei ricavi in relazione a maggiori volumi di transazioni sia verso le società captive, sia verso il mercato extra captive;
- una progressiva riduzione dei costi a partire dall'esercizio 2025 (ICT, operativi e *pricing*) in media del 10% e del 15% attraverso una graduale internalizzazione delle attività e rinegoziazione degli accordi in essere con i fornitori;
- investimenti per il completamento della piattaforma per circa 200 migliaia di Euro.

In considerazione della fase di *startup* della società è stato scelto un orizzonte temporale di 5 anni al fine di consentirne l'operatività a pieno regime e utilizzare nel *terminal value* il flusso di EBITDA 2029.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 9,88% (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 WACC utilizzato include inoltre l'1% di *additional risk-premium* assunto come rischio di *execution* del Piano.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata ha evidenziato un *impairment loss* del valore della partecipazione pari a 1.322 migliaia di Euro.

Gli Amministratori ritengono che il valore d'uso di tale partecipazione non sia superiore al *fair value* della medesima sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC e di un tasso di crescita *g-rate* nel calcolo del valore terminale. Di seguito riportiamo le svalutazioni in milioni di Euro che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di FNMPAY					
		WACC			
		8,88%	9,38%	9,88 %	10,38 %
g rate	-1,0 %	-1,23	-1,41	-1,57	-1,72
	-0,5 %	-1,08	-1,28	-1,45	-1,61
	0,0 %	-0,91	-1,13	-1,32	-1,50
	0,5 %	-0,72	-0,97	-1,18	-1,37
	1,0 %	-0,52	-0,78	-1,02	-1,23

Malpensa Distripark S.r.l.

Gli Amministratori di FNM hanno identificato un indicatore di perdita di valore della partecipazione detenuta in Malpensa Distripark a seguito delle perdite consuntivate e non previste a budget 2024.

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 dagli amministratori della partecipata in data 14 novembre 2024 per il periodo 2025-2029. Lo sviluppo del progetto immobiliare nell'area di Sacconago, ancora in fase di realizzazione si protrarrà sino al 2027, con un anno di ritardo rispetto al precedente piano industriale, per il completamento integrale dell'opera. Il piano prevede poi a partire dal 2028 che la società sarà messa a reddito in tutte le sue componenti. Da ottobre 2023 la società ha comunque già avviato l'attività di MTO (*Multimodal Transport Operator*), parallelamente allo sviluppo dell'area terminalistica.

I ricavi sono stimati sulla base dei prezzi medi di mercato con incremento dei canoni di locazione per la componente inflattiva.

Il *terminal value* è stato stimato proiettando il flusso di EBITDA del 2029, con investimenti stimati in via analitica considerando gli investimenti annui in manutenzione straordinaria a regime a carico della società sulla base dei costi per mq.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 6,56% (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 WACC utilizzato include inoltre l'1% di *additional risk-premium*.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata ha evidenziato un *impairment loss* del valore della partecipazione pari a 1.361 migliaia di Euro.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value* di tale partecipazione non sia superiore al valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC e di un tasso di crescita *g-rate* nel calcolo del valore terminale. Di seguito riportiamo le svalutazioni in milioni di Euro che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di MPX DISTRIPARK					
		WACC			
		5,56%	6,06%	6,56 %	7,06 %
g rate	-1,0 %	-0,48	-2,30	-2,30	-2,30
	-0,5 %	2,38	-0,92	-2,30	-2,30
	0,0 %	5,76	1,88	-1,36	-2,30
	0,5 %	9,80	5,20	1,40	-1,78
	1,0 %	14,73	9,17	4,65	0,92

Malpensa Intermodale S.r.l.

Gli Amministratori di FNM hanno identificato un indicatore di perdita di valore della partecipazione detenuta in Malpensa Intermodale a seguito delle perdite consuntivate e non previste a budget 2024.

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 14 novembre 2024 dall'Amministratore Unico della partecipata per il periodo 2025-2029 che includono ipotesi di sviluppo degli attuali servizi, con messa a regime del terminal a partire dal 2025 con un anno di ritardo rispetto alle precedenti previsioni, 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 2025-2027, per contenere gli effetti della crescita prevista in arco piano. Poiché la somma dei diritti d'uso sono inferiori agli ammortamenti di periodo, nel *terminal value* gli investimenti di mantenimento sono stati assunti pari agli ammortamenti del 2027, anziché della media del triennio 2025-2027, in quanto inferiore.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 10,39% (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 WACC utilizzato include inoltre l'2,5% di *additional risk-premium*.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata ha evidenziato un *impairment loss* del valore della partecipazione pari a 402 migliaia di Euro.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value* di tale partecipazione non sia superiore al valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC e di un tasso di crescita *g-rate* nel calcolo del valore terminale. Di seguito riportiamo le svalutazioni in milioni di Euro che si avrebbero al variare di tali parametri:

**Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di
MPX INTERMODALE**

		WACC				
		9,39%	9,89%	10,39 %	10,89 %	11,39 %
g rate	-1,0 %	-0,21	-0,41	-0,58	-0,74	-0,89
	-0,5 %	-0,10	-0,31	-0,50	-0,67	-0,82
	0,0 %	0,02	-0,20	-0,40	-0,58	-0,75
	0,5 %	0,15	-0,08	-0,30	-0,49	-0,67
	1,0 %	0,31	0,05	-0,18	-0,39	-0,58

Milano Serravalle - Milano Tangenziali (MISE)

Gli Amministratori di FNM hanno identificato un potenziale indicatore di *impairment* della partecipazione in MISE in considerazione del significativo differenziale esistente tra il valore di carico della partecipazione e la quota di patrimonio netto detenuta da FNM nella partecipata, della distribuzione del dividendo avvenuta nel corso dell'esercizio 2024, pari a 23.400 migliaia di Euro, nonché dell'aggiornamento delle proiezioni economico finanziarie predisposte dalla partecipata alla luce delle osservazioni formulate dall'ART sul Piano Economico Finanziario ("PEF") inviato all'ente concedente per l'approvazione.

In tale contesto, il valore recuperabile della partecipazione detenuta in MISE, stimato nella configurazione del *fair value income approach*, è stato determinato sulla base della III proposta di PEF 2025-2028 IAS/IFRS approvate dal CdA di MISE in data 13 dicembre 2024, sviluppate sulla base del PEF sopra richiamato.

Tali proiezioni riflettono le seguenti principali variazioni rispetto al PEF precedente:

- aggiornamento dell'anno base con il bilancio dell'esercizio 2023 e tasso di inflazione pari all'1,8%, come indicato nel documento "Piano strutturale di Bilancio - Italia 2025 - 2029";
- stime di traffico aggiornato con evoluzione tariffaria "geometrica";
- maggiori costi del personale e altri costi di gestione ascrivibili a manutenzioni al corpo autostradale;
- investimenti netti dei contributi in aumento di 67,4 milioni di Euro, per investimenti relativi al monitoraggio degli impianti e a interventi tecnologici per dare attuazione alle richieste da parte dell'ART, oltre allo slittamento di una quota di investimenti originariamente previsti nel 2024;
- inclusione della "componente tariffaria per oneri accessori", che accoglie quegli oneri integrativi strettamente legati alla concessione e non soggetti ad efficientamento e inflazione, quali: (i) gli oneri derivanti dall'effetto Covid-19; (ii) revisione prezzi ex DL 50/2022; (iii) oneri derivanti da richieste dell'Ente Concedente.
- inserimento nel PEF, come previsto dall'art.8 (Rapporti inerenti la successione tra il subentrante e il Concessionario uscente) comma 3 di cui al II Atto Aggiuntivo, di un "valore di subentro", per 431 milioni di Euro, pari alla quota di investimenti realizzati, che non vengono ammortizzati e che verranno ristorati dal subentrante.

Sulla base di quanto sopra, gli Amministratori hanno predisposto con il supporto di un esperto indipendente, un esercizio di *impairment* predisposto sulla base del PEF 2025-2028 sopra commentato, assumendo un unico scenario che prevede quale valore terminale la liquidazione del capitale investito e l'incasso del suddetto valore di subentro nel corso dell'anno successivo alla scadenza della concessione (2029).

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 7,44% (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 tenendo conto del rapporto Debito/*Equity* medio di Piano calcolato sui valori contabili del patrimonio netto.

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.

Tuttavia, in considerazione delle incertezze connesse al processo di approvazione del PEF 2025-2028 ed alla prossima scadenza di tale concessione (2028), gli Amministratori non hanno identificato elementi

tali da considerare superati gli elementi che hanno portato alla rilevazione dell'*impairment loss* rilevata nell'esercizio 2023.

Gli Amministratori ritengono che il valore d'uso di tale partecipazione non sia superiore al *fair value* della medesima sopra commentato.

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				
6,44 %	6,94 %	7,44 %	7,94 %	8,44 %
46,11	38,31	30,61	23,11	15,81

PARTECIPAZIONI IN JOINT VENTURE

Il dettaglio delle partecipazioni in *joint venture* è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2023			Variazioni 2024				31.12.2024		
	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio	Incrementi	(Decrementi)	Riclassifiche	(Svalut.)/ Ripristini di valore	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio
Mbility S.r.l.	1.000.000	—	1.000.000	—	—	—	—	1.000.000	—	1.000.000
NORD ENERGIA S.p.A. in liquidazione	6.194.267	—	6.194.267	—	—	—	—	6.194.267	—	6.194.267
NordCom S.p.A.	743.407	—	743.407	—	—	(743.407)	—	—	—	—
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	49.607.674	—	49.607.674	—	—	(743.407)	—	48.864.267	—	48.864.267

Trenord S.r.l.

In data 23 novembre 2023 Trenord ha firmato con Regione Lombardia il nuovo Contratto di Servizio per il trasporto ferroviario regionale lombardo, per il periodo 1° dicembre 2023 - 30 novembre 2023.

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 della partecipazione detenuta in Trenord, sia in considerazione del positivo andamento osservato nel corso dell'esercizio 2024 sia in relazione dell'avvenuta sottoscrizione del Contratto di servizio per il trasporto ferroviario regionale. Per maggiori dettagli in merito all'andamento della partecipata si rimanda al paragrafo 9.5 della Relazione sulla Gestione.

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE

Il dettaglio delle partecipazioni in imprese collegate è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2023			Variazioni 2024				31.12.2024		
	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio	Incrementi	(Decrementi)	Riclassifiche	(Svalut.)/ 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	—	—	—	(543.000)	1.000.000	(543.000)	457.000
SportIT S.r.l.	1.930.000	—	1.930.000	—	—	—	—	1.930.000	—	1.930.000
Totale partecipazioni in imprese collegate	5.996.706	—	5.996.706	—	—	—	(543.000)	5.996.706	(543.000)	5.453.706

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*, che attraverso il modello *fleximob* prevede l'evoluzione della mobilità personale nelle aziende mediante navette esternalizzate a terzi. In relazione ai risultati consuntivati dalla partecipata gli Amministratori hanno ritenuto opportuno effettuare l'*impairment test*, come di seguito rappresentato.

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 8 ottobre 2024 dagli amministratori della partecipata per il periodo 2024-2028 che prevede uno sviluppo nel canale B2B ed il consolidamento del canale B2C.

Il *terminal value* stimato è stato calcolato proiettando un flusso di EBITDA medio del triennio 2025-2028, per calmierare la crescita implicita nel piano dello sviluppo del *business*, che mostra uno slittamento di due anni rispetto al raggiungimento dei target di Ricavi ed Ebitda a confronto con il piano precedente.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 14,00% (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 WACC utilizzato include inoltre l'2,5% di *additional risk-premium* assunto come rischio di *execution* del Piano.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata ha evidenziato un *impairment loss* del valore della partecipazione pari a 543 migliaia di Euro.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value* di tale partecipazione non sia superiore al valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC e di un tasso di crescita *g-rate* nel calcolo del valore terminale. Di seguito riportiamo le svalutazioni in milioni di Euro che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di Busforfun						
		WACC				
		13,00%	13,50%	14,00 %	14,50 %	15,00 %
g rate	-1,0 %	-0,43	-0,55	-0,66	-0,76	-0,85
	-0,5 %	-0,37	-0,49	-0,60	-0,71	-0,81
	0,0 %	-0,30	-0,43	-0,54	-0,65	-0,76
	0,5 %	-0,22	-0,36	-0,48	-0,60	-0,70
	1,0 %	-0,14	-0,28	-0,41	-0,53	-0,65

Il WACC e il tasso *g* di *break even* che conducono ad un valore di *cover* pari a zero risultano rispettivamente pari a 11,94% e a 3,42%.

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. In relazione all'approvazione del nuovo Piano 2024/2025 - 2028/2029 della partecipata gli Amministratori hanno ritenuto opportuno effettuare l'*impairment test*, come di seguito rappresentato.

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 dal CdA della partecipata in data 30 settembre 2024, per il periodo 23/24 - 28/29 ed è stato assunto tale in considerazione della capacità di reddito derivante da linee di *business* già operative con almeno due anni di storia di servizi/prodotti venduti, alle quali si aggiungono nuove iniziative di sviluppo, con applicazione di scenari in base all'attivazione di specifiche attività. Il *business plan* si basa su tre scenari con differenti probabilità di accadimento.

In considerazione della fase di *startup* della società è stato scelto un orizzonte temporale di 5 anni al fine di consentirne l'operatività a pieno regime con riferimento alle attività/offerta commerciale in essere in linea con le previsioni dello IAS 36.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 11,43% (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. Non è stato considerato nessun *execution premium*, in quanto il *business plan* esprime una capacità di reddito relativa a iniziative già avviate ed esclude qualsiasi potenzialità data dalle iniziative di sviluppo. Considerando la situazione di *Net-cash* al 31 dicembre 2024 e in arco piano, il costo del capitale fa riferimento al *Coc Unlevered*.

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 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 dell'headroom al Coc Unlevered dell'impairment di SportIT						
		WACC				
		10,43%	10,93%	11,43 %	11,93 %	12,43 %
g rate	-1,0 %	1,48	1,35	1,22	1,10	0,99
	-0,5 %	1,57	1,43	1,29	1,17	1,05
	0,0 %	1,67	1,51	1,37	1,24	1,12
	0,5 %	1,78	1,61	1,45	1,31	1,18
	1,0 %	1,90	1,71	1,55	1,40	1,26

PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE

In data 31 agosto 2023 FNM S.p.A. e CDP Venture Capital Sgr hanno siglato un'intesa per lo sviluppo di *startup* e PMI innovative mediante l'ingresso nel Fondo *Corporate Partners I* (fondo multi-comparto che coinvolge i principali attori industriali e finanziari al fine di stimolare la crescita dell'ecosistema dell'innovazione in Italia nei settori strategici dell'energia, della manifattura, dei servizi e delle infrastrutture).

La partecipazione al fondo prevede investimenti cumulati nel periodo di 5 anni pari a 10 milioni di Euro in progetti riguardanti l'innovazione tecnologica e il *data management*. Nell'esercizio sono stati effettuati versamenti al fondo per 1.240 migliaia di Euro.

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 Cadorna 14	Controllata	Costo	5.250.000	53.352.925	5.933.887	100 %	53.352.925	4.337.184
FNM Autoservizi S.p.A. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	3.000.000	22.351.459	1.288.651	100 %	22.351.459	11.650.000
E-Vai S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	1.100.000	1.158.895	(1.910.514)	100 %	1.158.895	—
Malpensa Intermodale S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	500.000	90.036	(1.484.216)	100 %	90.036	2.618.000
Malpensa Distripark S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	500.000	389.389	(867.111)	100 %	389.389	939.000
Azienda Trasporti Verona S.r.l. Verona - Lungadige Galtarossa 5	Controllata	Costo	15.000.000	36.748.409	469.265	50 %	18.374.205	20.232.000
FNMPAY S.p.A. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	150.000	1.799.170	1.432.217	100 %	1.799.170	3.128.000
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. Assago - Via del Bosco Rinnovato 4/b	Controllata	Costo	93.600.000	539.511.503	115.502.263	100 %	539.511.503	590.492.932
Viridis Energia S.p.A. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	25.000.000	69.567.925	255.048	80 %	55.654.340	95.700.343
FNM Power S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	1.500.000	1.428.145	(16.160)	100 %	1.428.145	1.500.000
Trenord S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Costo	76.120.000	120.237.277	21.318.855	50 %	60.118.639	38.060.000
NORD ENERGIA S.p.A. in liquidazione Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Costo	10.200.000	15.981.633	356.994	60 %	9.588.980	6.194.267
NordCom S.p.A. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	5.000.000	17.509.494	1.010.236	100 %	17.509.494	9.076.039
Omnibus Partecipazioni S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Costo	20.000	9.998.919	1.927.507	50 %	4.999.460	3.610.000
DB Cargo Italia S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Collegata	Costo	3.000.100	42.470.617	2.830.616	40 %	16.988.247	3.066.706
SportIT S.r.l. Milano - Viale Abruzzi 41	Collegata	Costo	497.113	142.769	(321.480)	33 %	47.542	1.930.000
Busforfun.com S.r.l. Venezia - Via Bottenigo 217	Collegata	Costo	16.667	947.718	(1.239.093)	40 %	379.087	457.000
Mbility S.r.l. Milano - Via Santa Sofia n.27	Joint Venture	Costo	20.519	629.142	(443.896)	31 %	193.587	1.000.000

Si rimanda alla relazione sulla gestione per un commento circa l'andamento delle società 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 2024 è specificata nella seguente tabella:

Descrizione	31/12/2024		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Finanziamento Viridis Energia	33.916.581	4.782.936	38.699.517
Finanziamento Malpensa Distripark	12.143.400	—	12.143.400
Finanziamento Busforfun.com	3.495.820	—	3.495.820
Finanziamento SportIT	1.553.943	173.263	1.727.206
Crediti conti correnti verso controllate	—	910.713	910.713
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	—	(5.989)	(5.989)
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato (Nota 34)	51.109.744	5.860.923	56.970.667
Totale	51.109.744	5.860.923	56.970.667

Si riporta nella seguente tabella la composizione al 31 dicembre 2023:

Descrizione	31/12/2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Finanziamento SportIT	925.000	97.556	1.022.556
Finanziamento Busforfun.com	2.400.000	1.849.314	4.249.314
Finanziamento Malpensa Distripark	1.840.833	—	1.840.833
Crediti conti correnti verso controllate	—	1.180.499	1.180.499
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	—	(5.989)	(5.989)
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato (Nota 34)	5.165.833	3.121.380	8.287.213
Totale	5.165.833	3.121.380	8.287.213

Al fine di supportare il processo di razionalizzazione della struttura societaria di Viridis e delle sue controllate, consistente nella riduzione del numero della società del gruppo Viridis, si è reso necessario estinguere parte dei finanziamenti e *leasing* in essere al momento dell'acquisizione e al rifinanziamento con risorse finanziarie aventi condizioni economiche più vantaggiose provenienti da FNM. Con tale obiettivo in data 26 settembre 2024 il CdA di FNM ha deliberato un finanziamento a favore di Viridis Energia dell'importo massimo di 40.000 migliaia di Euro di durata fino al 31 dicembre 2040 con facoltà di rimborso anticipato, ad un tasso (Euribor 1 mese + *spread* 1,90%), che sarà rimborsato in rate mensili con scadenza della prima rata al 31 ottobre 2024.

Il finanziamento è stato erogato in tre *tranches*: (i) per 25.000 migliaia di Euro in data 27 settembre 2024; (ii) per 7.000 migliaia di Euro in data 21 ottobre 2024; e (iii) per 8.000 migliaia di Euro in data 11 novembre 2024.

La voce "**Finanziamento Viridis Energia**" include gli interessi maturati e non ancora incassati pari a 60 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 11.000 migliaia 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. Nel corso dell'esercizio 2024, in data 2 luglio 2024 ed in data 30 settembre 2024, sono state erogate la seconda e

terza *tranche* del finanziamento, per rispettivamente 6.500 migliaia di Euro e 3.700 migliaia di Euro. Al 31 dicembre 2024 il finanziamento è stato quindi totalmente erogato.

In data 6 dicembre 2022, la Società ha sottoscritto un secondo contratto di finanziamento con la controllata Malpensa Distripark, pari a complessivi 32.000 migliaia 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 2024 il finanziamento è stato erogato per 1.000 migliaia di Euro.

La voce "Finanziamento Malpensa Distripark" include gli interessi maturati e non ancora incassati pari a 143 migliaia di Euro.

In data 30 gennaio 2024, il CdA di FNM, preso atto del Piano Industriale 2023-2026 approvato dal CdA di Busforfun in data 29 gennaio 2024, ha deliberato di estinguere anticipatamente i due finanziamenti precedentemente concessi a Busforfun, pari a complessivamente 4.000 migliaia di Euro e di approvare un nuovo finanziamento di 6.000 migliaia di Euro, con un residuo erogabile di 2.000 migliaia di Euro in considerazione delle erogazioni già avvenute con i due finanziamenti estinti pari a 4.000 migliaia di Euro. Con due versamenti pari a 1.000 migliaia di Euro, avvenuti in data 14 febbraio 2024 e 26 agosto 2024, è stato erogato il residuo erogabile.

Il finanziamento, potenzialmente convertibile, con scadenza al 31 dicembre 2033, prevede un tasso di interesse pari a Euribor 6 mesi rilevato alla data del 31 gennaio 2024 pari a 3,835% più un margine pari all' 1,5%, un preammortamento di 4 anni con prima rata di rimborso al 31 dicembre 2028 e scadenze successive al 31.12 di ogni anno. Gli interessi passivi maturati sui due finanziamenti estinti dovranno essere regolati entro il 31 dicembre 2026.

In data 28 ottobre 2024, su delibera del CdA del 26 settembre 2024, la Società, al fine di supportare la capitalizzazione della partecipata, ha convertito 3.000 migliaia di Euro del finanziamento precedentemente erogato in "Strumento finanziario partecipativo" (Nota 6).

La voce "**Finanziamento Busforfun.com**" include gli interessi maturati e non ancora incassati pari a 496 migliaia di Euro, di cui 276 migliaia di Euro maturati nel corso dell'esercizio 2024.

In data 11 maggio 2023 il CdA di FNM ha deliberato un finanziamento alla collegata SportIT per supportarne il piano di sviluppo.

Il finanziamento, di complessivi 3.000 migliaia di Euro, ha una durata di 10 anni dalla data di sottoscrizione. La linea di credito è fruttifera di interessi ad un tasso variabile Euribor 1 mese + 75bps annui. Il contratto sottoscritto prevede 4 *tranches* e un rimborso in rate trimestrali con scadenza della prima rata decorso un anno dalla data di erogazione di ciascuna *tranche*.

Il finanziamento è stato sottoscritto in data 26 maggio 2023 ed erogato per 1.000 migliaia di Euro in data 12 giugno 2023. In data 9 settembre 2024 è stata erogata la seconda *tranche* per 800 migliaia di Euro.

La voce "**Finanziamento SportIT**" include gli interessi maturati e non ancora incassati pari a 11 migliaia di Euro.

I crediti di conto corrente verso controllate include per 911 migliaia di Euro (622 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) il credito di conto corrente verso Malpensa Intermodale S.r.l.. Al 31 dicembre 2023 la voce includeva inoltre il credito di conto corrente verso Malpensa Distripark S.r.l. per 558 migliaia di Euro, a debito per 236 migliaia di Euro al 31 dicembre 2024.

Vengono di seguito riportati i tassi effettivi di rendimento dei crediti:

Descrizione	2024	2023
Finanziamento controllate e collegate	1,50% - 7,861%	1,50% - 7,861%
Crediti conti correnti vs controllate	2,754 %	1,391 %

NOTA 6

ATTIVITA' FINANZIARIE VALUTATE AL FAIR VALUE CORRENTI E NON CORRENTI

La voce è interamente attribuibile allo "Strumento Finanziario Partecipativo Busforfun.com convertibile in Quote 2024" (di seguito anche "SFP") sottoscritto dalla Società in data 28 ottobre 2024.

Il valore di conversione sarà determinato come il valore *post-money* della partecipata riveniente dall'ultimo aumento di capitale effettuato dalla partecipata stessa ovvero, in assenza di questo, il valore determinato sulla base una valutazione stabilita da un terzo indipendente nominato da Busforfun, fermo restando che nel caso in cui l'ultimo aumento di capitale effettuato dalla partecipata sia quello derivante dalla ricostituzione del capitale sociale per perdite, in tale ultimo caso il valore di conversione sarà pari al maggior valore tra (i) il valore *post-money* della partecipata riveniente dall'ultimo aumento di capitale della medesima partecipata immediatamente antecedente a quello derivante dalla ricostituzione del capitale sociale per perdite e (ii) il valore determinato sulla base di una valutazione stabilita da un terzo indipendente nominato dalla partecipata.

Lo strumento, esclusivamente convertibile in Partecipazione, prevede un periodo di conversione discrezionale tra il 1° gennaio 2035 ed il 31 dicembre 2039, e, in caso di mancato esercizio della facoltà di conversione discrezionale, una conversione automatica in data 31 dicembre 2039.

L'SFP è fruttifero di interessi calcolati e maturati fino al momento della conversione degli SFP stessi, ad un tasso Euribor 6 mesi 360 rilevato alla data del 31 gennaio 2024, pari a 3,835%+ un margine di 150 bps annui. Gli interessi sono liquidati annualmente.

Alla data del 31 dicembre 2024 la voce comprende interessi maturati e non pagati per 29 migliaia di Euro.

Il *fair value* dello strumento al 31 dicembre 2024 è pari a 1.600 migliaia di Euro. Tale valutazione ha comportato la rilevazione a conto economico di oneri per adeguamento al *fair value* per 1.400 migliaia di Euro.

Gli investimenti classificati nella categoria delle attività finanziarie del *fair value* a conto economico in quanto i flussi finanziari non sono rappresentati unicamente da pagamenti del capitale e dell'interesse sull'importo del capitale da restituire.

NOTA 7

IMPOSTE ANTICIPATE ED IMPOSTE DIFFERITE

(in migliaia di Euro)

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Imposte anticipate	11.325	10.800	525
Imposte differite	—	(79)	79
Imposte anticipate nette	11.325	10.879	446

Il movimento dell'esercizio delle imposte anticipate nette è di seguito dettagliato:

(in migliaia di Euro)

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023	Variazione
Saldo inizio anno	10.721	9.970	751
Imputate a conto economico	612	744	(132)
Imputate a patrimonio netto	(8)	7	(15)
Saldo fine anno	11.325	10.721	604

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 31.12.2023	Saldo 01.01.2023	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Riclassifiche	Saldo 31.12.2023
Accantonamenti	769	(548)	—	—	221
Valutazione TFR	21	(11)	7	—	17
Immobilizzazioni immateriali	52	15	—	—	67
Immobilizzazioni materiali rivalutazioni, svalutazioni e ammortamenti	8.985	1.274	—	—	10.259
Svalutazione Crediti	236	—	—	—	236
Totale	10.063	730	7		10.800

Imposte anticipate 31.12.2024	Saldo 01.01.2024	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Riclassifiche	Saldo 31.12.2024
Accantonamenti	221	97	—	—	318
Valutazione TFR	17	4	(8)	—	13
Immobilizzazioni immateriali	67	18	—	—	85
Immobilizzazioni materiali rivalutazioni, svalutazioni e ammortamenti	10.259	333		(70)	10.592
Svalutazione Crediti	236	151		—	387
Totale	10.800	603	(8)		11.395

Imposte differite

(in migliaia di Euro)

Imposte differite 31.12.2023	Saldo 01.01.2023	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Riclassifiche	Saldo 31.12.2023
Immobilizzazioni materiali	93	(14)	—	—	79
Totale	93	(14)	—		79

Imposte differite 31.12.2024	Saldo 01.01.2024	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Riclassifiche	Saldo 31.12.2024
Immobilizzazioni materiali	79	(9)	—	(70)	—
Totale	79	(9)	—	(70)	—

Si rimanda al paragrafo “Poste soggette a significative assunzioni e stime” per le considerazioni sui processi estimativi della imponibilità futura della Società da cui dipende il riconoscimento delle imposte anticipate.

NOTA 8

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	31/12/2024	31/12/2023
Crediti v/ terzi	1.554.040	2.009.086
(MENO) Fondo svalutazione crediti	(70.509)	(96.763)
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	(43.226)	(43.226)
Crediti commerciali	1.440.305	1.869.097
Trenord S.r.l.	16.026.269	33.697.090
FERROVIENORD S.p.A.	4.509.066	7.515.615
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.	965.398	3.636.651
FNM Autoservizi S.p.A.	365.565	944.759
VIRIDIS Energia S.p.A.	869.243	—
DB Cargo Italia S.r.l.	563.685	913.635
FNMPAY S.p.A.	121.597	202.285
E-Vai S.r.l.	142.790	151.053
Busforfun.com S.r.l.	891	—
NordCom S.p.A.	95.738	140.671
ASF Autolinee S.r.l.	128.337	62.127
NORD ENERGIA S.p.A.	31.351	46.675
Nord_Ing S.r.l.	149.759	43.805
Malpensa Intermodale S.r.l.	52.102	31.966
Malpensa Distripark S.r.l.	28.783	23.366
FNM Power S.r.l.	30.657	13.959
ATV S.p.A.	792	13.734
Milano Serravalle Engineering S.r.l.	5.727	4.033
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	3.050	3.050
Martini Bus S.r.l.	1.694	1.694
Regione Lombardia	7.731.187	—
Enti aziendali	44.540	—
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	(57.781)	(57.781)
Crediti commerciali verso parti correlate (Nota 34)	31.810.440	47.388.387
Totale	33.250.745	49.257.484

La voce “crediti verso clienti terzi” diminuisce di 429 migliaia di Euro, principalmente in quanto il saldo dell'esercizio precedente includeva il credito derivante dalla cessione a terzi, avvenuta nel mese di dicembre 2023 per 427 migliaia di Euro, della quota opzionale dell'accordo quadro sottoscritto con Alstom per l'acquisto dei treni ad Idrogeno.

I crediti commerciali verso parti correlate diminuiscono per effetto della diversa tempistica di incasso da parte della controparte commerciale, in particolare dei crediti vantati verso Trenord (per 17.671 migliaia di Euro), Ferrovienord (per 2.671 migliaia di Euro) e Milano Serravalle - Milano Tangenziali (per 3.007 migliaia di Euro). Il credito verso Trenord, inoltre, diminuisce anche per effetto dei minori canoni di noleggio riaddebitati nell'esercizio a seguito della sottoscrizione dei nuovi contratti avvenuta a dicembre 2023.

Tali effetti sono parzialmente compensati dal credito verso Regione Lombardia e verso Viridis, non presenti nell'esercizio precedente.

In particolare, il credito verso Regione Lombardia è interamente attribuibile ai costi relativi alla commessa di acquisto del materiale rotabile a Idrogeno interamente finanziato (Nota 1), anche con

fondi PNRR, gestita da FNM. Tale importo accoglie il ricavo contabilizzato in applicazione dell'IFRS 15 non ancora incassato alla data di chiusura del bilancio d'esercizio.

Per tale *performance obligation* si evidenzia come la rappresentazione a conto economico dei ricavi per tale prestazione sia esposta al netto dei relativi i costi in quanto, in applicazione dei paragrafi B34 e seguenti dell'IFRS 15, gli Amministratori hanno concluso come il Gruppo agisca in qualità di "agent" nell'ambito di tale contratto.

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 71 migliaia di Euro, al netto degli utilizzi avvenuti nell'esercizio per 26 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 2024 e al 31 dicembre 2023.

NOTA 9

ALTRE ATTIVITA' CORRENTI E NON CORRENTI

Nelle seguenti tabelle sono evidenziate le voci relative ad "Altri crediti" per gli esercizi 2024 e 2023:

Descrizione	31/12/2024		
	Non correnti	Correnti	Totale
Credito per anticipi a fornitori per investimenti finanziati	—	17.284.985	17.284.985
Crediti tributari	—	1.489.049	1.489.049
Crediti in procedura concorsuale	—	1.507.660	1.507.660
Risconti attivi	369.359	786.377	1.155.736
Crediti verso altri	49.280	83.856	133.136
(MENO) Fondo svalutazione crediti	—	(1.507.660)	(1.507.660)
Altri attività	418.639	19.644.267	20.062.906
Altri attività verso parti correlate (Nota 34)		6.531.084	6.531.084
Totale	418.639	26.175.351	26.593.990

Descrizione	31/12/2023		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti tributari	—	3.564.872	3.564.872
Crediti in procedura concorsuale	—	1.507.660	1.507.660
Risconti attivi	332.037	741.247	1.073.284
Crediti verso altri	21.030	933.515	954.545
(MENO) Fondo svalutazione crediti	—	(1.507.660)	(1.507.660)
Altri attività	353.067	5.239.634	5.592.701
Altri attività verso parti correlate (Nota 34)		10.192.242	10.192.242
Totale	353.067	15.431.876	15.784.943

Crediti per anticipi a fornitori per investimenti finanziati

La voce in oggetto è interamente attribuibile agli anticipi erogati per investimenti finanziati sul materiale rotabile, pari a 26.701 migliaia di Euro (di cui 21.240 erogati nel 2021), al netto degli utilizzi

effettuati per l'avanzamento della commessa. L'importo pagato nel 2021 con fondi propri è stato riclassificato alla voce in esame dalle immobilizzazioni in corso della voce "Immobili, impianti e macchinari", a seguito dell'inclusione della commessa tra le linee di finanziamento disponibili presso Regione Lombardia, tra cui anche i fondi del PNRR (Nota 1).

Crediti tributari

I crediti tributari correnti si riferiscono al credito IVA di Gruppo derivante dalla liquidazione IVA annuale per 1.382 migliaia di Euro (3.442 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) ed al credito d'imposta riferito al "bonus facciate" per 107 migliaia di Euro (123 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023).

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 166 migliaia di Euro (511 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023), per l'acquisto di Viridis, per 57 migliaia di Euro, 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 23 migliaia di Euro (130 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023), nonché a note credito da ricevere per 20 migliaia di Euro (19 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023).

La voce al 31 dicembre 2023 includeva i costi sostenuti per progetti di sviluppo di competenza di esercizi futuri per 761 migliaia di Euro.

Il *fair value* dei crediti diversi da quelli iscritti nella categoria "Crediti in procedura concorsuale", ottenuto adeguandone il valore nominale tramite il fondo svalutazione crediti (appostato per stimare il rischio di inesigibilità delle posizioni creditorie in essere a ciascuna data di riferimento), approssima il valore di iscrizione degli stessi al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023.

Altre attività - parti correlate

Gli altri crediti verso parti correlate comprendono:

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A.	4.553.631	6.085.756
FERROVIENORD S.p.A.	550.318	3.188.094
FNM Autoservizi S.p.A.	383.888	359.958
NordCom S.p.A.	313.271	168.122
E-Vai S.r.l.	265.672	333.789
FNMPAY S.p.A.	182.919	—
SportIT S.r.l.	104.168	—
Nord Energia S.p.A. in liquidazione	62.220	—
Malpensa Intermodale S.r.l.	56.346	52.671
Milano Serravalle Engineering S.r.l.	49.765	—
Malpensa Distripark S.r.l.	17.949	—
NORD_ING S.r.l.	1.042	13.957
Totale società correlate (Nota 34)	6.541.189	10.202.347
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	(10.105)	(10.105)
Totale parti correlate (Nota 34)	6.531.084	10.192.242

I crediti verso le società correlate hanno natura tributaria: accolgono le poste derivanti dal Consolidato Fiscale per 5.705 migliaia di Euro (8.624 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) e dall'IVA di Gruppo per 1.578 migliaia di Euro (1.568 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023).

NOTA 10

CREDITI PER IMPOSTE CORRENTI

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame:

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
IRAP	848.163	224.261
IRES	12.584.814	—
Totale Crediti per imposte	13.432.977	224.261

La voce comprende i crediti verso l'Erario per IRES e IRAP, in aumento rispetto al precedente esercizio in relazione ai maggiori acconti IRES e IRAP versati rispetto alle imposte di competenza dell'esercizio, pari a 329 migliaia di Euro.

NOTA 11

DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame:

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Depositi bancari e postali	312.352.545	269.607.782
Denaro e valori in cassa	8.449	10.843
(MENO) <i>Impairment IFRS 9</i>	(1.331.326)	(727.109)
Totale disponibilità liquide	311.029.668	268.891.516
<i>Time deposit</i>	80.000.000	—
Totale mezzi equivalenti alle disponibilità liquide	80.000.000	—
Totale disponibilità liquide e mezzi equivalenti	391.029.668	268.891.516

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 312.353 migliaia di Euro, FNM ha crediti in c/c di corrispondenza per 911 migliaia di Euro (1.180 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) e debiti in c/c di corrispondenza per 398.662 migliaia di Euro (298.258 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023), comprensivi di interessi, come di seguito rappresentati:

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Malpensa Intermodale S.r.l.	911	622
Malpensa Distripark S.r.l.	—	558
Totale crediti	911	1.180
Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A.	122.132	94.144
FERROVIENORD S.p.A.	232.982	166.616
Nord Energia S.p.A. in liquidazione	16.189	19.377
NordCom S.p.A.	13.123	7.155
FNM Autoservizi S.p.A.	4.500	2.782
FNMPAY S.p.A.	1.574	949
FNM Power S.r.l.	1.477	1.491
E-Vai S.r.l.	2.200	1.473
NORD_ING S.r.l.	1.169	780
Malpensa Distripark S.r.l.	236	—
Viridis Energia S.p.A.	59	—
Enti aziendali	3.021	3.491
Totale debiti	398.662	298.258

Su tali conti correnti di corrispondenza vengono riconosciuti interessi attivi e passivi a tassi di mercato (Nota 5 e Nota 13).

La voce *Time deposit* è interamente attribuibile ai somme depositate su conti correnti vincolati a 3 mesi.

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 604 migliaia di Euro.

La variazione della voce è meglio analizzata per natura di componente nel rendiconto finanziario.

NOTA 12

PATRIMONIO NETTO

La tabella fornisce la composizione del patrimonio netto al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023, con indicazione della possibilità di utilizzo delle riserve.

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023	Variazioni	Possibilità di utilizzo
Capitale Sociale	230.000	230.000	—	
<i>Altre Riserve:</i>				
– Riserva da sovrapprezzo azioni	6.546	6.546	—	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>—</i>	
<i>Riserve di utili indivisi:</i>				
– Riserva legale	18.290	17.579	711	A, B
– Riserva avanzo di scissione	2.832	2.832	—	A, B, C
– Riserva straordinaria	100.952	97.426	3.526	A, B, C
– FTA IFRS 9	(575)	(575)	—	
– Utili portati a nuovo	48.179	48.179	—	A, B, C
<i>Totale Riserve di utili indivisi:</i>	<i>169.678</i>	<i>165.441</i>	<i>4.237</i>	
<i>Riserva di Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>(103)</i>	<i>(122)</i>	<i>19</i>	
Utile (Perdita) dell'esercizio	(376)	14.237	(14.613)	
Totale	406.988	417.345	(10.357)	

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 2023 e 2024:

(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 01.01.2023	230.000	6.546	1.078	165	17.177	2.832	96.851	50.553	(106)	8.031	413.127
Destinazione utile 2022	—	—	—	—	402	—	—	7.629	—	(8.031)	—
Distribuzione dividendi	—	—	—	—	—	—	—	(10.003)	—	—	(10.003)
Riserva utile/perdita attuariale	—	—	—	—	—	—	—	—	(16)	—	(16)
Utile dell'esercizio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14.237	14.237
Saldo 31.12.2023	230.000	6.546	1.078	165	17.579	2.832	96.851	48.179	(122)	14.237	417.345
Destinazione utile 2023	—	—	—	—	711	—	3.526	10.000	—	(14.237)	—
Distribuzione dividendi	—	—	—	—	—	—	—	(10.000)	—	—	(10.000)
Riserva utile/perdita attuariale	—	—	—	—	—	—	—	—	19	—	19
Perdita dell'esercizio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(376)	(376)
Saldo 31.12.2024	230.000	6.546	1.078	165	18.290	2.832	100.377	48.179	(103)	(376)	406.988

Capitale sociale

Il capitale sociale al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023 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 2023. Al riguardo giova evidenziare che, l'Assemblea degli Azionisti, in data 22 aprile 2024, ha approvato il bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2023 e ha deliberato di destinare l'utile di esercizio come segue:

- Euro 711 migliaia di Euro a riserva legale;
- Euro 3.536 migliaia di Euro a riserva straordinaria;
- Euro 10.000 migliaia di Euro a distribuzione del dividendo ordinario agli Azionisti.

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

La voce si incrementa per la destinazione del risultato dell'esercizio 2023, come meglio dettagliato alla voce "riserva legale".

Utili portati a nuovo

Rimane invariata rispetto al precedente esercizio.

Riserva utile/perdita attuariale

La voce si riferisce all'ammontare cumulato al 31 dicembre 2024 degli utili e perdite attuariali da valutazione del TFR, al netto dell'effetto fiscale correlato, in accordo con le disposizioni dello IAS 19.

NOTA 13

DEBITI VERSO BANCHE CORRENTI E NON CORRENTI

I debiti verso banche sono così dettagliati al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023:

Descrizione	31/12/2024		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Finanziamento <i>Bridge</i> - Intesa 2024	—	85.435.192	85.435.192
Linea credito RCF	—	35.292.583	35.292.583
Finanziamento BEI	8.415.133	8.411.794	16.826.927
Debiti verso banche	8.415.133	129.139.569	137.554.702

Descrizione	31/12/2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Finanziamento BEI	16.792.752	8.387.927	25.180.679
Debiti verso banche	16.792.752	8.387.927	25.180.679

La voce "Finanziamento *Bridge* - Intesa 2024" è interamente attribuibile al finanziamento a breve termine, sottoscritto in data 19 febbraio 2024 con Intesa Sanpaolo S.p.A., per 85.000 migliaia di Euro, per il pagamento del corrispettivo di acquisto di Viridis.

Il contratto di finanziamento, scadeva al 19 febbraio 2025, con la facoltà di FNM di estenderne la durata fino al 19 agosto 2025. L'opzione di estensione del termine di rimborso è stata effettuata in data 20 gennaio 2025.

Il finanziamento prevede i seguenti *covenants*:

(i) rapporto tra Indebitamento Finanziario Netto e Patrimonio Netto del Gruppo, calcolato a livello del bilancio consolidato e della relazione semestrale consolidata, uguale o inferiore: a) al 30 giugno 2024 $x \leq 3,00$ e b) dal 31 dicembre 2024 $x \leq 2,50$;

(ii) rapporto tra Indebitamento Finanziario Netto e EBITDA del Gruppo, calcolato a livello del bilancio consolidato e della relazione semestrale consolidata, sia uguale o inferiore a 5,85x; e

(iii) rapporto tra EBITDA e Oneri Finanziari Netti, calcolato a livello del bilancio consolidato e della relazione semestrale consolidata, sia uguale o superiore a 5,77x.

Alla data di chiusura del 31 dicembre 2024, sulla base dei dati disponibili, tali *covenants* risultano rispettati.

Il contratto di finanziamento prevede inoltre alcune clausole di rimborso obbligatorio al verificarsi di determinati eventi (declassamento del *rating* a *sub-investment grade*, cambio di controllo, etc...).

Nell'ambito delle attività di finanziamento dell'operazione di acquisto delle quote della società Viridis Energia S.p.A., FNM ha sottoscritto in data 25 luglio 2024 con Banca Intesa Sanpaolo S.p.A. una linea *Revolving Credit Facility* ("RCF") per un importo massimo di 40.000 migliaia di Euro con durata di 24 mesi dalla data di sottoscrizione. La linea, iscritta alla voce "Linea credito RCF", è stata utilizzata in tre *tranches* con scadenza 6 mesi rispettivamente in data 03 ottobre 2024 per 20.000 migliaia di Euro; in data 22 ottobre 2024 per 7.000 migliaia di Euro; in data 15 novembre 2024 per 8.000 migliaia di Euro.

Il tasso di interesse variabile applicato è pari all'Euribor 6 mesi con uno *spread* dello 0,90% annuo.

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 50.000 migliaia di Euro. Il finanziamento ha l'obiettivo di garantire la copertura finanziaria dell'investimento di complessivi 95.100 migliaia 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 10.000 migliaia di Euro e, in data 12 ottobre 2020 la seconda *tranche*, per 40.000 migliaia 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 8.315 migliaia di Euro, sono state rimborsate.

Il contratto prevede, 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 $\leq 3,0$ 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 2024 sulla base dei dati disponibili, tali *covenants* risultano rispettati.

Si ricorda peraltro che, oltre ai sopracitati finanziamenti, la Società dispone di un *liquidity headroom* pari a circa 140.000 migliaia 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 14

PRESTITO OBBLIGAZIONARIO, PASSIVITA' FINANZIARIE E PASSIVITA' PER LEASING CORRENTI E NON CORRENTI

Descrizione	31/12/2024		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso obbligazionisti	647.318.628	961.644	648.280.272
Prestito Obbligazionario	647.318.628	961.644	648.280.272

Descrizione	31/12/2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso obbligazionisti	645.847.833	961.242	646.809.075
Prestito Obbligazionario	645.847.833	961.242	646.809.075

In data 13 ottobre 2021 la Società ha concluso il collocamento di un prestito obbligazionario non convertibile c.d. *senior unsecured* per 650.000 migliaia 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 l'acquisizione di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. e, per la parte rimanente, per mantenere idonei livelli di liquidità e per far fronte alle esigenze operative e agli investimenti.

Il *fair value* del Prestito Obbligazionario è pari a circa 630,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2024.

La Società è impegnata nelle operazioni di rifinanziamento del *bond*, in scadenza a ottobre 2026, anche al fine di garantire la copertura finanziaria per i futuri investimenti previsti dal Piano Industriale 2025-2029. Le attività ad oggi svolte hanno l'obiettivo di allungare la scadenza media del debito al fine di rafforzare la struttura finanziaria del Gruppo e consolidare il *rating investment grade*. Ad oggi è stato ottenuto il supporto formale di tre primari istituti di credito per la definizione della nuova strategia finanziaria a medio e lungo termine. Sono in corso le attività volte alla definizione del *Term sheet* con i finanziatori.

Le altre passività finanziarie al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023 sono di seguito dettagliate:

Descrizione	31/12/2024		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debito finanziario <i>Earn-Out</i> Viridis	22.867.000	—	22.867.000
Debiti conti correnti verso terzi	—	2.266.162	2.266.162
Debiti finanziari	22.867.000	2.266.162	25.133.162
Debiti conti correnti verso correlate	—	396.395.603	396.395.603
Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 34)	—	396.395.603	396.395.603
Totale	22.867.000	398.661.765	421.528.765

Descrizione	31/12/2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti conti correnti verso terzi	—	2.988.257	2.988.257
Debiti finanziari	—	2.988.257	2.988.257
Debiti conti correnti verso correlate	—	295.269.423	295.269.423
Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 34)	—	295.269.423	295.269.423
Totale	—	298.257.680	298.257.680

La voce "Debito finanziario *Earn Out* Viridis" è riferibile al debito di FNM sorto nel contesto del contratto di compravendita per un'ulteriore componente di corrispettivo condizionale calcolato per ciascun impianto che entri in produzione e venga connesso alla rete entro sei anni dalla data di esecuzione. Il corrispettivo pagato per Euro 80.026 migliaia include un acconto di *Earn-Out* pari a 16.800 migliaia di Euro da utilizzare in compensazione per i primi impianti che entreranno in produzione fino a concorrenza di tale importo. In aggiunta a quanto sopra descritto, la componente di corrispettivo condizionale eccedente l'acconto già versato, è stata stimata in via preliminare, in 13.937 migliaia di Euro, sulla base del piano di entrata in esercizio degli impianti, così come previsto dal piano industriale che è stato alla base della *Fairness Opinion* rilasciata da Kpmg Advisory S.p.A., inerente il corrispettivo per l'acquisizione. L'*Earn Out* verrà versato da FNM ai Venditori con cadenza trimestrale, in relazione ai progetti per i quali le condizioni per la maturazione del relativo *Earn Out* si siano realizzate, fermo restando che sarà pagabile solamente una volta che sia maturato per un importo sufficiente a compensare l'acconto.

Per effetto delle modifiche apportate al piano della partecipata, in fase di elaborazione del Piano Industriale, che prevedere maggiori MW installati entro il 2029, è stato determinato il valore aggiornato

del debito, pari a 22.867 migliaia di Euro, rilevando un onere finanziario di 8.930 migliaia di Euro (Nota 30).

La voce "Debiti conti correnti verso terzi" si riferisce ai conti corrente di corrispondenza del *cash pooling* con i vari Enti aziendali (Cassa Integrativa FNM per 2.112 migliaia di Euro ed il Circolo Ricreativo Aziendale FNM per 154 migliaia di Euro).

La voce "Debiti conti correnti verso correlate" si riferisce ai conti corrente di corrispondenza del *cash pooling* con le società partecipate, di cui principalmente 232.982 migliaia di Euro verso FERROVIENORD, 122.132 migliaia di Euro verso MISE, 16.189 migliaia di Euro verso NORD ENERGIA, 13.123 migliaia di Euro verso Nordcom, 4.500 migliaia di Euro verso FNMA, 2.200 migliaia di Euro verso E-Vai S.r.l., 1.574 migliaia di Euro verso FNMPAY E 1.477 migliaia di Euro verso FNM Power.

La variazione dell'esercizio è principalmente attribuibile al diverso saldo delle controllate FERROVIENORD e Milano Serravalle - Milano Tangenziali, rispettivamente per 66.636 migliaia di Euro e 27.987 migliaia di Euro.

Le passività per *leasing* sono tutte relative all'applicazione dell'IFRS 16 e sono così composte:

Descrizione	31/12/2024		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	627.290	324.436	951.726
Passività per <i>leasing</i>	627.290	324.436	951.726
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	1.286.517	379.557	1.666.074
Passività per <i>leasing</i> verso parti correlate (Nota 34)	1.286.517	379.557	1.666.074
Totale	1.913.807	703.993	2.617.800

Descrizione	31/12/2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	2.186.636	2.127.340	4.313.976
Passività per <i>leasing</i>	2.186.636	2.127.340	4.313.976
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	365.187	167.455	532.642
Passività per <i>leasing</i> verso parti correlate (Nota 34)	365.187	167.455	532.642
Totale	2.551.823	2.294.795	4.846.618

Il valore dei canoni contabilizzati a conto economico per contratti *low value* e *short term* è pari a 26 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	31/12/2024		31/12/2023	
	Pagamenti minimi futuri	Valore attuale pagamenti minimi	Pagamenti minimi futuri	Valore attuale pagamenti minimi
Meno di 1 anno	726.018	2.617.800	2.363.754	4.846.618
1 - 5 anni	1.975.188	—	2.485.072	—
Più di 5 anni	81.773	—	108.647	—
Totale	2.782.979	2.617.800	4.957.473	4.846.618
Interessi passivi futuri	(165.179)	—	(110.855)	—
Valore attuale dei debiti relativi ai <i>leasing</i> finanziari	2.617.800	2.617.800	4.846.618	4.846.618

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	2024	2023
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	5,00% - 4,48%	0,982% - 5,23%
Debiti per <i>cash pooling</i>	2,754 %	1,391 %
Debito verso obbligazionisti	0,9821 %	0,9821 %

I tassi per le passività per contratti di *leasing* sono stati determinati sulla base dei tassi di finanziamento marginale della Società.

La scadenza della componente non corrente delle passività finanziarie è di seguito riportata:

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Tra 1 e 2 anni	551.694	2.058.604
Tra 2 e 5 anni	671.481.104	646.254.398
Oltre 5 anni	66.637	86.654
Totale	672.099.435	648.399.656

NOTA 15 POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

Di seguito si espone la composizione dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2024 e 2023 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	31.12.2024		31.12.2023		Note
	Totale	Di cui: parti correlate	Totale	Di cui: parti correlate	
A. Disponibilità Liquide	311.030	—	268.892	—	11
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	80.000	—	—	—	
C. Altre attività finanziarie correnti	—	—	—	—	
D. Liquidità (A+B+C)	391.030	—	268.892	—	
E. Debito finanziario corrente	(519.390)	(396.395)	(298.258)	(295.270)	13 - 14
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	(10.077)	(380)	(11.644)	(167)	13 - 14
G. Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(529.467)	(396.775)	(309.902)	(295.437)	
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G -D)	(138.437)	(396.775)	(41.010)	(295.437)	
I. Debito finanziario non corrente	(33.196)	(1.287)	(19.345)	(365)	13 - 14
J. Strumenti di debito	(647.319)	—	(645.848)	—	
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	—	—	—	—	
L. Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	(680.515)	(1.287)	(665.193)	(365)	
M. Totale Indebitamento finanziario (H+L)	(818.952)	(398.062)	(706.203)	(295.802)	

Poiché la Posizione Finanziaria Netta non è una misura la cui determinazione è regolamentata dai principi contabili di riferimento della Società, il criterio di determinazione della stessa applicato dalla Società potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altre società, ed è pertanto non comparabile.

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 398.662 migliaia di Euro (298.258 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) (Nota 14) e il debito verso banche corrente 119.952 migliaia di Euro.

La voce "F. Parte corrente del debito finanziario non corrente" include la quota corrente dei debiti per contratti di *leasing* pari a 704 migliaia di Euro (Nota 14), i debiti verso banche (Nota 13) per 8.412 migliaia di Euro e i ratei sul prestito obbligazionario per 962 migliaia di Euro.

La voce "I. Debito finanziario non corrente" include principalmente la quota non corrente dell'indebitamento bancario, pari a 8.415 migliaia di Euro e la quota non corrente dei debiti per contratti di *leasing* (Nota 14).

Per quanto riguarda l'indebitamento finanziario indiretto si rinvia alla Nota 20 per gli accantonamenti rilevati in bilancio e si riportano di seguito gli impegni definitivi al 31 dicembre 2024 che obbligano la Società ad acquisire o a costruire un'attività nei prossimi 12 mesi:

Descrizione	Importo
Investimenti in materiale rotabile con fondi propri	41.614
Investimenti in materiale rotabile con fondi finanziati	11.988
Altri investimenti	844
Totale	54.446

NOTA 16

ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI E NON CORRENTI

Nelle seguenti tabelle si evidenzia la composizione della voce al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023:

Descrizione	31/12/2024		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Personale	—	4.293.006	4.293.006
Istituti di previdenza	—	1.392.074	1.392.074
Contributi c/capitale	1.140.018	48.251	1.188.269
Enti Aziendali	—	68.106	68.106
Altri	1.225.372	457.013	1.682.385
Altre passività	2.365.390	6.258.450	8.623.840
Milano Serravalle Tangenziali S.r.l.	—	—	—
FERROVIENORD S.p.A.	—	10.015.191	10.015.191
FNM Autoservizi S.p.A.	—	1.120.387	1.120.387
Malpensa Intermodale S.r.l.	—	549.498	549.498
E-Vai S.r.l.	—	527.712	527.712
FNMPAY S.p.A.	—	459.806	459.806
Malpensa Distripark S.r.l.	—	266.183	266.183
Enti Aziendali	—	192.049	192.049
Trenord S.r.l.	—	54.869	54.869
DB Cargo Italia S.r.l.	—	47.010	47.010
Nord_Ing S.r.l.	—	34.282	34.282
NORD ENERGIA S.p.A.	—	23.931	23.931
FNM Power S.p.A.	—	9.301	9.301
Contributi c/capitale Regione Lombardia	3.495.380	145.640	3.641.020
Altre passività verso parti correlate (Nota 34)	3.495.380	13.445.859	16.941.239
Totale	5.860.770	19.704.309	25.565.079

Descrizione	31/12/2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Personale	—	4.044.847	4.044.847
Contributi c/capitale	1.188.269	48.251	1.236.520
Istituti di previdenza	—	1.294.932	1.294.932
Enti Aziendali	—	53.483	53.483
Depositi cauzionali	14.769	—	14.769
Altri	1.237.230	401.611	1.638.841
Altre passività	2.440.268	5.843.124	8.283.392
FNM Autoservizi S.p.A.	—	1.415.071	1.415.071
E-Vai S.r.l.	—	705.005	705.005
FNMPAY S.p.A.	—	490.252	490.252
Malpensa Intermodale	—	211.595	211.595
Enti Aziendali	—	191.119	191.119
Malpensa Distripark	—	114.398	114.398
Nord Energia S.p.A. in liquidazione	—	88.565	88.565
Milano Serravalle Engineering S.r.l.	—	58.022	58.022
Trenord S.r.l.	—	54.874	54.874
Nord_Ing S.r.l.	—	50.099	50.099
NordCom S.p.A.	—	27.791	27.791
ATV S.p.A.	—	13.500	13.500
FNM Power S.r.l.	—	11.507	11.507
Contributi c/capitale Regione Lombardia	3.641.021	145.640	3.786.661
Altre passività verso parti correlate (Nota 34)	3.641.021	3.577.438	7.218.459
Totale	6.081.289	9.420.562	15.501.851

Altre passività – Personale e istituti di previdenza

I debiti verso il personale si riferiscono alle competenze di dicembre 2024 liquidate in gennaio 2025, 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 1.088 migliaia di Euro, il risconto passivo relativo ad oneri manutentivi futuri sul materiale rotabile di proprietà, a fronte di anticipi incassati dai locatari.

Altre passività verso parti correlate – correnti

La voce comprende le poste derivanti dal Consolidato Fiscale per 12.967 migliaia di Euro (3.056 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023), principalmente verso FERROVIENORD per 10.015 migliaia di Euro (a credito al 31 dicembre 2023), principalmente verso FNM Autoservizi per 1.120 migliaia di Euro (1.415 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023), verso E-Vai per 528 migliaia di Euro (705 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023), verso FNMPAY per 460 migliaia di Euro (463 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023), verso Malpensa Intermodale per 549 migliaia di Euro (212 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023), verso Malpensa Distripark per 266 migliaia di Euro (98 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023), verso FNM Power per 9 migliaia di Euro (11 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023) 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 58 migliaia di Euro (116 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023), in particolare verso NORD_Ing, per 34 migliaia di Euro, e verso Nord Energia per 24 migliaia di Euro.

Il saldo dei contributi percepiti al 31 dicembre 2022 a fronte degli investimenti effettuati nel corso degli esercizi precedenti, ammonta a 4.807 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 la ristrutturazione dell'immobile sito in piazzale 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 146 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, oltre ad un finanziamento ricevuto dall'UE su convogli TILO. 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 48 migliaia di Euro.

NOTA 17

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Valore attuale della passività TFR, calcolato sulla base di ipotesi demografiche e finanziarie	862.395	977.480
Totale	862.395	977.480

L'ammontare del costo iscritto a conto economico relativamente al trattamento di fine rapporto è così composto:

Descrizione	2024	2023
Costo servizi e interessi	27.968	37.939
Totale	27.968	37.939

Di seguito si illustra il movimento della passività relativa al trattamento di fine rapporto:

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Debito di inizio anno	977.480	1.135.579
Utile attuariali	(26.878)	23.074
Costo servizi e interessi	27.968	37.939
Utilizzi/Trasferimenti	(116.175)	(219.112)
Debito di fine anno	862.395	977.480

Le principali assunzioni attuariali sono state:

Descrizione	2024	2023
Tasso di sconto	3,20	3,10
Tasso annuo incremento retribuzioni	1,00	1,00
Tasso annuo inflazione	2,00	2,50
Tasso annuo incremento del TFR	3,00	3,38

Il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice *Iboxx Eurozone Corporate AA* (3,1% al 31 dicembre 2023) 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 un punto percentuale. I risultati ottenuti sono sintetizzati nella tabella seguente:

Tasso annuo di attualizzazione	1,00 %	-1,00%
Trattamento di fine rapporto	817.676	911.281

Si rimanda al paragrafo "Poste soggette a significative assunzioni e stime" per le considerazioni sulla natura estimativa della voce in esame.

NOTA 18

DEBITI VERSO FORNITORI

I debiti verso fornitori al 31 dicembre 2024 e 2023 sono così composti:

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Fornitori terzi	34.267.544	16.185.252
Debiti verso fornitori	34.267.544	16.185.252
Trenord S.r.l.	14.983.632	9.784.463
NordCom S.p.A.	920.510	3.790.437
FERROVIENORD S.p.A.	466.830	893.675
DB Cargo Italia S.r.l.	218.800	—
NORD_ING S.r.l.	71.597	71.365
E-Vai S.r.l.	67.303	61.867
Malpensa Intermodale S.r.l.	14.198	18.359
FNMPAY S.p.A.	11.392	12.015
Viridis Energia S.p.A.	4.743	—
Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A.	—	268.551
Malpensa Distripark S.r.l.	—	924
FNM Autoservizi S.p.A.	—	36.124
Debiti verso fornitori parti correlate (Nota 34)	16.759.005	14.937.780
Totale	51.026.549	31.123.032

I "Debiti verso fornitori terzi" aumentano di 18.082 migliaia di Euro in relazione alle maggiori fatture da ricevere per gli stati avanzamento lavori della commessa relativa al materiale rotabile ad idrogeno. I debiti verso i fornitori per investimenti al 31 dicembre 2024 ammontano a 30.429 migliaia di Euro (12.219 migliaia di Euro al 31 dicembre 2023).

La voce "Debiti verso fornitori parti correlate" aumenta di 1.821 migliaia di Euro per effetto delle maggiori attività di manutenzione ciclica effettuate e riaddebitate nell'esercizio 2024 da Trenord. Tale effetto è parzialmente compensato dai minori debiti verso Nordcom per le diverse tempistiche di pagamento.

NOTA 19

DEBITI TRIBUTARI E DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI

Si riferiscono ai debiti nei confronti dell'Amministrazione finanziaria per:

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
IRPEF dipendenti e collaboratori	966.509	983.148
Ritenute da versare	64.481	38.078
Imposte sostitutiva TFR	1.903	1.785
Totale Debiti tributari	1.032.893	1.023.011
IRES	—	3.538.887
Totale Debiti per imposte	—	3.538.887

Il decremento della voce "IRES" è interamente attribuibile al pagamento del debito verso l'Erario 2023 per il Consolidato fiscale di Gruppo. Il saldo netto verso l'Erario al 31 dicembre 2024 costituisce un credito (Nota 10) ed è relativo ai maggiori acconti pagati dal Gruppo rispetto alle imposte dell'esercizio.

NOTA 20

FONDI RISCHI ED ONERI

I fondi per rischi ed oneri sono così composti:

Descrizione	Non correnti: costi futuri Affori	Correnti: rinnovo CCNL	Correnti: altri rischi	Totale
Saldo 01.01.2023	233.464	—	430.000	663.464
Utilizzi	—	—	(17.081)	(17.081)
Saldo 31.12.2023	233.464	—	412.919	646.383
Incrementi	—	404.902	—	404.902
Saldo 31.12.2024	233.464	404.902	412.919	1.051.285

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 – rinnovo CCNL

L'incremento dell'esercizio è relativo alla stima del costo di competenza per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri scaduto il 31 dicembre 2023.

Il contratto collettivo nazionale autoferrotranvieri ha trovato una prima intesa di rinnovo nel mese di dicembre 2024. L'intesa raggiunta a livello nazionale prevede un incremento retributivo di 200 Euro da riconoscere nel biennio 2025/2026 ed un contributo *una tantum*, che sarà erogato nell'esercizio 2025.

Il fondo iscritto è relativo anche alla copertura dalla contrattazione aziendale sul periodo di vacanza contrattuale che verrà definita nell'esercizio 2025.

Fondi rischi ed oneri – correnti – altri rischi

Il fondo, attribuibile a oneri futuri da sostenere per contenziosi in essere, è rimasto invariato rispetto al precedente esercizio.

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 21

RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI

La composizione dei ricavi può analizzarsi come segue:

Descrizione	2024	2023
Proventi immobiliari	402.433	395.042
Locazioni operative	143.000	—
Altre prestazioni	15.000	427.320
Ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi	560.433	822.362
Locazioni operative	46.415.636	55.180.340
Servizi centrali a favore del gruppo	27.488.203	24.571.947
Proventi immobiliari	938.413	945.655
Spese generali commesse treni	313.880	—
Ricavi delle vendite e delle prestazioni verso parti correlate (Nota 34)	75.156.132	80.697.942
Totale	75.716.565	81.520.304

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.

Locazioni operative

Le locazioni operative sono relative al noleggio a cliente terzo di una locomotiva DE520.

Altre prestazioni

Nel 2023 erano stati rilevati i proventi derivanti dalla cessione a Ferrovie del Sud Est, per 427 migliaia di Euro, dell'accordo quadro sottoscritto con il fornitore Alstom per la fornitura di 2 convogli Idrogeno.

Locazioni operative – parti correlate

I ricavi per locazioni operative presentano un decremento netto di 8.765 migliaia di Euro dovuto principalmente alle variazioni di seguito commentate:

- minori ricavi per noleggio a Trenord dei convogli FLIRT TILO, TSR, CSA, Coradia e TAF per la sottoscrizione di nuovi contratti che hanno previsto una riduzione del canone per 8.115 migliaia di Euro;
- minori ricavi per noleggio delle locomotive BR 189, E494 e E483, a seguito del rinnovo contrattuale, rispettivamente per 354 migliaia di Euro, 281 migliaia di Euro e 135 migliaia di Euro;
- maggior ricavi per noleggio delle locomotive DE520 per 120 migliaia di Euro.

Si riporta di seguito il dettaglio dei ricavi derivanti dalle locazioni suddivisi per flotta:

(in migliaia di Euro)

Descrizione	2024	2023
n.10 TSR a 4 casse	9.159	10.783
n.7 TSR a 6 casse	8.129	9.765
n.10 CORADIA a 6 casse	7.481	9.395
n.8 CSA	2.595	3.771
n.9 FLIRT TILO	8.226	9.486
n.25 TAF	3.666	3.793
n.8 Loc. E 483	2.344	2.479
n.4 Loc. E494 TRAXX F140 DC3	1.610	1.891
n.14 Loc. DE520	1.753	1.633
n.2 TSR	704	923
n.4 Loc. EFFISHUNTER EFF1000	736	894
n.1 Loc. ES64 F4	—	354
n.1 Autobus	13	13
Totale	46.416	55.180

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	01/01/2024	31/11/2033
Trenord S.r.l.	n.4 Loc. DE 520	01/01/2021	31/12/2025
DB Cargo Italia S.r.l.	n.4 Loc. DE 520	01/01/2024	31/12/2027
DB Cargo Italia S.r.l.	n.4 Loc. DE 520	01/01/2024	31/12/2025
Trenord S.r.l.	n.1 Loc. DE 520	01/01/2025	31/12/2029
DB Cargo Italia S.r.l.	n.1 Loc. DE 520	01/01/2024	31/03/2024
DB Cargo Italia S.r.l.	n.1 Loc. DE 520	01/01/2024	31/01/2024
Captrain Srl	n.1 Loc. DE 520	01/02/2024	31/12/2025
DB Cargo Italia S.r.l.	n.4 Loc. E 483	01/01/2024	31/12/2025
DB Cargo Italia S.r.l.	n.4 Loc. E 483	01/01/2024	31/12/2030
DB Cargo Italia S.r.l.	n.4 Loc. E494 TRAXX F140 DC3	01/01/2023	31/12/2024
Trenord S.r.l.	n.2 Loc. DE 744 Effishunter	20/11/2020	17/11/2030
Trenord S.r.l.	n.2 Loc. DE 744 Effishunter	20/11/2020	22/02/2031
Trenord S.r.l.	n.3 FLIRT TILO	18/06/2020	23/11/2032
Trenord S.r.l.	n.1 FLIRT TILO	18/06/2020	22/12/2032
Trenord S.r.l.	n.1 FLIRT TILO	18/06/2020	02/02/2033
Trenord S.r.l.	n.4 FLIRT TILO	18/06/2020	05/05/2034
Trenord S.r.l.	n.2 TSR	01/01/2024	30/11/2033
Trenord S.r.l.	n.8 CSA	01/01/2024	30/11/2033
Trenord S.r.l.	n.10 CORADIA	01/01/2024	30/11/2033
Trenord S.r.l.	n.7 TSR a 6 casse	01/01/2024	30/11/2033
Trenord S.r.l.	n.10 TSR a 4 casse	01/01/2024	30/11/2033

Di seguito viene fornito il dettaglio per scadenza dei canoni attivi minimi futuri delle locazioni operative:

Descrizione	2024	2023
Entro 1 anno	41.845.692	46.545.636
Tra 2 e 5 anni	154.848.304	158.313.440
Più di 5 anni	140.818.295	179.198.851
Totale	337.512.291	384.057.927

I canoni minimi futuri sono principalmente connessi alla scadenza decennale dei contratti attivi con Trenord, rinnovati nel 2023 a seguito della sottoscrizione del Contratto di Servizio tra Trenord e Regione Lombardia 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 2.916 migliaia di Euro è principalmente attribuibile al maggior riaddebito di *service*.

Spese generali commesse treni

La voce è interamente attribuibile ai ricavi derivanti dal recupero delle spese generali per l'acquisto del materiale rotabile alimentato ad idrogeno finanziato, per il quale FNM opera come attuatore per conto di Regione Lombardia, ricevendo una commissione dell'1% sull'importo del contratto stesso per la copertura dei costi di affidamento, collaudo e gestione della commessa.

NOTA 22 CONTRIBUTI

La composizione dei contributi può analizzarsi come segue:

Descrizione	2024	2023
Altri contributi	60.384	60.384
Contributi in conto capitale	48.252	48.251
Contributi	108.636	108.635
Contributi in conto capitale Regione Lombardia	145.640	436.099
Contributi verso parti correlate (Nota 34)	145.640	436.099
Totale	254.276	544.734

Contributi in conto capitale Regione Lombardia

La voce comprende i contributi ricevuti per la realizzazione del Terminal Cadorna (146 migliaia di Euro) (Nota 16).

La variazione dell'esercizio è ascrivibile all'azzeramento dei contributi ricevuti all'acquisto dei convogli TAF e del museo di Golasecca ripartiti linearmente lungo la vita utile dei beni a cui si riferivano.

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 2024.

Soggetto Erogante	Oggetto	Importo Incassato 2024	Importo Competenza 2024
Ministero dell'Economia e delle Finanze	Bonus Facciata		60

NOTA 23

ALTRI PROVENTI

La composizione degli altri proventi può analizzarsi come segue:

Descrizione	2024	2023
Altri proventi	522.001	472.571
Sopravvenienze	205.450	238.740
Indennizzi assicurativi	578	30.000
Altri proventi	728.029	741.311
Proventi diversi con parti correlate	2.575.998	2.982.602
Altri proventi verso parti correlate (Nota 34)	2.575.998	2.982.602
Totale	3.304.027	3.723.913

Proventi diversi con parti correlate

La voce include principalmente i riaddebiti di costi del personale prestato a società del Gruppo e di altri costi. Il decremento dell'esercizio è principalmente riconducibile ai minori riaddebiti di costi sostenuti per conto delle società partecipate.

NOTA 24

COSTI PER SERVIZI

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

Descrizione	2024	2023
Consulenze	2.524.217	1.956.911
Marketing e pubblicità	1.796.052	1.680.937
Assicurazioni	970.161	1.097.050
Spese per i dipendenti	1.693.813	1.220.842
Collaborazioni coordinate e continuative	614.382	719.257
Spese di pulizia	217.797	220.765
Gestione automezzi	372.084	341.974
Spese legali notarili e giudiziarie	158.772	93.619
Organi sociali	130.311	105.393
Prestazioni di terzi - Manutenzioni	143.918	112.057
Prestazioni di terzi - Manutenzioni materiale rotabile	78.157	5.960
Utenze	116.270	105.073
Gestione immobili	90.505	74.140
Altri oneri	2.263.838	1.836.345
Costi per servizi	11.170.277	9.570.323
Costi per servizi informatici	8.940.600	7.902.027
Organi sociali	1.411.425	1.178.299
Canoni locazioni immobili	13.805	0
Prestazioni di terzi - Manutenzioni materiale rotabile	39.352	0
Prestazioni diverse	1.920.471	1.408.993
Costi per servizi verso parti correlate (Nota 34)	12.325.653	10.489.319
Totale	23.495.930	20.059.642

Costi per servizi – terzi

I costi per servizi verso terzi evidenziano un incremento netto di 1.600 migliaia di Euro principalmente a causa delle variazioni di seguito analizzate:

Consulenze

Nell'esercizio sono state sostenute maggiori consulenze, per 567 migliaia di Euro, principalmente in relazione alle maggiori consulenze strategiche per lo sviluppo del piano industriale.

Spese per i dipendenti

Nell'esercizio sono stati sostenuti maggiori costi per 473 migliaia di Euro, principalmente relativi al *welfare* aziendale, alla ricerca e selezione di figure manageriali e alla formazione del personale.

Altri Oneri

Nell'esercizio sono stati sostenuti maggiori costi per prestazioni varie per 427 migliaia di Euro.

Costi per servizi – parti correlate

I costi per servizi verso parti correlate evidenziano un incremento netto di 1.837 migliaia di Euro. In particolare aumentano gli oneri per i servizi informatici fatturati da Nordcom aumentati rispetto al precedente esercizio per 1.039 migliaia di Euro, in relazione all'incremento dei costi di informatica distribuita, per 777 migliaia di Euro, dei costi per canoni SAP 4/HANA, per 340 migliaia di Euro, e dei canoni di progetto, per 318 migliaia di Euro.

Prestazioni diverse

La voce include importi disaggregati di diversa natura e singolarmente non rilevanti, principalmente attribuibili al riaddebito di costi del personale distaccato (435 migliaia di Euro), a spese condominiali (387 migliaia di Euro), al *service* erogato da Ferrovienord per la gestione immobiliare (293 migliaia di Euro).

La variazione dell'esercizio 2024 è attribuibile ai maggiori costi sostenuti per il supporto del nuovo *brand* Discovera, per 340 migliaia di Euro, oltre che ai riaddebiti dei costi relativi al progetto Piantalali, per 239 migliaia di Euro.

NOTA 25 COSTI PER IL PERSONALE

La composizione del costo del personale è così rappresentata:

Descrizione	2024	2023
Salari e stipendi	14.627.364	13.308.218
Contributi previdenziali	4.341.750	3.988.085
Trattamento di quiescenza	789.000	362.000
Altri costi	1.043.108	950.701
Totale	20.801.222	18.609.004

I costi del personale aumentano di 2.192 migliaia di Euro, in relazione all'incremento del numero medio di 8 unità, per l'accantonamento al fondo rinnovo CCNL per 405 migliaia di Euro, oltre che per il maggior trattamento di quiescenza pagato, per 427 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	2024	2023
Dirigenti	28	26
Quadri	56	54
Impiegati	126	122
Totale	210	202

NOTA 26 AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI

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

Descrizione	2024	2023
Ammortamenti immateriali	1.698.956	1.644.769
Ammortamenti materiali	27.397.628	27.222.046
Ammortamento Diritto d'uso	2.081.503	2.366.119
Svalutazione immobilizzazioni	435.560	826.015
Totale	31.613.647	32.058.949

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 176 migliaia di Euro principalmente in relazione ai maggiori ammortamenti relativi alle attività di *revamping* e *refurbishment* dei convogli TAF.

Ammortamento Diritto D'uso

Gli ammortamenti del diritto d'uso diminuiscono di 285 migliaia di Euro, per effetto del recesso anticipato del contratto per 3 locomotive Bombardier E494 TRAXX DC.

Svalutazione immobilizzazioni

L'importo è interamente attribuibile all'adeguamento al valore di perizia del valore della locomotiva ES64 F4, già svalutata parzialmente nell'esercizio 2023, per 771 migliaia di Euro. La voce nell'esercizio 2023 comprendeva inoltre la svalutazione della manutenzione ciclica di 1 rotabile TSR a 5 casse, per 55 migliaia di Euro.

NOTA 27

ALTRI COSTI OPERATIVI

Gli altri costi operativi sono analizzati nella tabella seguente:

Descrizione	2024	2023
Contributi associativi	1.071.929	935.597
Imposte e tasse	375.319	375.286
Commissioni di Gestione Fondo CDP Infratech	204.761	209.714
Sopravvenienze passive	119.012	84.275
Giornali e riviste	57.395	54.501
Perdite su crediti	28.435	—
Minusvalenza patrimoniali	1	97.901
Altri oneri	7.977	6.439
Altri costi operativi	1.864.829	1.763.713
Altri oneri	107.793	47.562
Altri costi operativi verso parti correlate (Nota 34)	107.793	47.562
Totale	1.972.622	1.811.275

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 "Commissioni di gestione Fondo CDP Infratech" è la quota di gestione annuale del Fondo CDP Infratech (Nota 4).

La voce "Imposte e tasse" include i costi sostenuti dalla Società relativi all'Imposta Municipale Unica, pari a 308 migliaia di Euro (invariata rispetto al precedente esercizio).

NOTA 28

DIVIDENDI

La composizione della voce viene di seguito dettagliata:

Descrizione	2024	2023
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.	23.400.000	23.400.000
NORD ENERGIA S.p.A.	2.067.078	2.761.023
DB Cargo Italia S.r.l.	—	920.000
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	950.000	900.000
Dividendi	26.417.078	27.981.023

In data 10 aprile 2024 l'Assemblea dei Soci di Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. ha deliberato la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 23.400.000 interamente di spettanza della Società.

In data 16 aprile 2024 l'Assemblea dei Soci di Nord Energia S.p.A. ha deliberato la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 3.445.130; la quota di spettanza della Società ammonta ad Euro 2.067.078.

In data 17 aprile 2024 l'Assemblea dei Soci di Omnibus Partecipazioni S.r.l. ha deliberato la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 1.900.000; la quota di spettanza della Società ammonta ad Euro 950.000.

NOTA 29

PROVENTI FINANZIARI

I proventi finanziari riguardano:

Descrizione	2024	2023
Conti correnti bancari e depositi	7.993.965	3.637.787
Plusvalenza cessione partecipazioni	—	2.087.889
Interessi rimborso credito per imposte	—	172.891
Altri	127	17.372
Proventi finanziari	7.994.092	5.915.939
Conti correnti infragruppo	22.091	16.688
Altri proventi finanziari parti correlate	889.080	262.529
Proventi finanziari verso parti correlate (Nota 34)	911.171	279.217
Totale	8.905.263	6.195.156

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 2,010% al 3,028%.

Inoltre, la Società ha investito nel corso del 2024 parte della liquidità gestita in 8 contratti di *time deposits*, con un rendimento lordo minimo del 3,35% e massimo del 3,97%.

La gestione della liquidità presenta – nel complesso – le seguenti risultanze:

Descrizione	2024	2023
Proventi finanziari C/C bancari e depositi	7.993.965	3.637.787
Proventi finanziari C/C infragruppo	22.091	16.688
Oneri finanziari C/C infragruppo	(6.993.054)	(2.989.754)
Oneri finanziari C/C bancari e depositi	(604.216)	(69.772)
Totale	418.786	594.949

Plusvalenza cessione partecipazioni

La plusvalenza da cessione partecipazioni era relativa alle cessioni delle partecipazioni in La Linea, avvenuta in data 31 marzo 2023, per 1.437 migliaia di Euro, in NTT, avvenuta in data 16 gennaio 2023, per 50 migliaia di Euro.

Nell'esercizio 2023 era inoltre stato rilevato, per 600 migliaia di Euro, il conguaglio derivante dallo "Sconto K2" riguardante la cessione della partecipazione detenuta in DB Cargo nell'esercizio 2010.

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 461 migliaia di Euro verso Viridis Energia;
- per 276 migliaia di euro verso Busforfun.com;
- per 103 migliaia di euro verso Malpensa Distripark;
- per 50 migliaia di Euro verso SportIT.

Vengono di seguito riportati i tassi effettivi di rendimento:

Descrizione	2024	2023
Finanziamento controllate e collegate	1,50% - 7,861%	1,50% - 7,861%
Crediti conti correnti vs controllate	2,754 %	1,391 %

NOTA 30 ONERI FINANZIARI

Gli oneri finanziari sono maturati in relazione a:

Descrizione	2024	2023
Oneri finanziari <i>Earn Out</i> - non ricorrenti	8.930.000	—
Oneri finanziari su prestito obbligazionario	6.346.196	6.325.088
Oneri finanziari su finanziamenti passivi	4.294.872	145.651
Conti correnti bancari	604.216	69.772
Contratti passivi di <i>leasing</i>	55.087	48.293
TFR	27.968	37.939
Altri	696.193	55.729
Oneri Finanziari	20.954.532	6.682.472
Conti correnti infragruppo	6.993.054	2.989.754
Valutazione al <i>fair value</i> SFP	1.400.000	—
Contratti passivi di <i>leasing</i>	71.568	6.690
Oneri finanziari verso parti correlate (Nota 34)	8.464.622	2.996.444
Totale	29.419.154	9.678.916

Oneri finanziari *Earn Out* - non ricorrenti

La voce accoglie gli oneri finanziari non ricorrenti derivanti dall'adeguamento del Debito per *Earn Out* (Nota 14) relativo all'acquisizione della controllata Viridis, in relazione alla maggiore capacità in termini di MW, che si prevede sarà installata dalla controllata entro il 2029, come da ultimo piano approvato.

Oneri finanziari su prestito obbligazionario

La voce accoglie gli oneri finanziari relativi al prestito obbligazionario (Nota 14) 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 21 ottobre 2024 è stata pagata la seconda cedola di interessi pari a 4.875 migliaia di Euro.

Oneri finanziari su finanziamenti passivi

La voce accoglie gli oneri finanziari relativi a:

- il 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 106 migliaia di Euro;
- il "Finanziamento *Project Light*" (Nota 13) sottoscritto in data 19 febbraio 2024 con Intesa Sanpaolo S.p.A., per 85.000 migliaia di Euro, calcolati al tasso effettivo del 5,2701%, per un importo complessivo di 3.821 migliaia di Euro;
- la linea di credito RCF (Nota 13) calcolati al tasso di interesse effettivo 4,2047% per 368 migliaia di Euro.

Contratti passivi di leasing

I contratti passivi di *leasing* sono attribuibili all'applicazione dell'IFRS 16.

Valutazione al fair value SFP

La voce accoglie gli oneri finanziari derivanti dall'adeguamento al *fair value* degli strumenti finanziari partecipativi detenuti in BusForFun (Nota 6).

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 che passa dall'1,391% del 2023 al 2,754% del 2024.

NOTA 31 IMPOSTE SUL REDDITO

Si evidenziano gli importi relativi ad imposte correnti e alla fiscalità differita:

(migliaia di Euro)

Descrizione	2024			2023		
	Totale	IRES	IRAP	Totale	IRES	IRAP
Correnti	614	614	—	(2.903)	(2.055)	(848)
Imposte esercizi precedenti	(19)	(19)	—	664	—	664
Netto Anticipate	612	921	(309)	744	604	140
Totale	1.207	1.516	(309)	(1.495)	(1.451)	(44)

Le imposte diminuiscono di 2.702 migliaia di Euro principalmente in relazione al minor imponibile fiscale dell'esercizio.

IRES - Riconciliazione tra aliquota ordinaria ed aliquota effettiva

Descrizione	2024	2023
Aliquota IRES applicabile	24,00 %	24,00 %
Svalutazioni indeducibili	-141,17 %	33,59 %
Altri costi indeducibili	-224,43 %	4,19 %
Spese non dedotte in precedenza	— %	-3,10 %
Quota dividendi non imponibile	-380,40 %	-40,55 %
Deduzione ACE	— %	-4,69 %
IRAP deducibile	— %	-0,37 %
Imposte differite	58,17 %	-3,84 %
Imposte esercizio precedente	-1,20 %	— %
Aliquota effettiva	95,76 %	9,22 %

NOTA 32 RISULTATO DA OPERAZIONI DISCONTINUE

Non si sono rilevate operazioni discontinue, come nell'esercizio precedente.

NOTA 33

ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

A partire dalla redazione del bilancio separato 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.

La composizione della voce è di seguito dettagliata:

Descrizione	2024	2023
Utile/(perdita) attuariale	26.878	(23.074)
Effetto fiscale	(7.948)	6.823
Totale	18.930	(16.251)

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:

2024	Note	Totale	Totale Parti correlate	Di cui: Controllante	Di cui: Controllate	Di cui: Joint Venture	Di cui: Collegate	Di cui: Management	Incidenza %
STATO PATRIMONIALE									
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato non correnti	5	51.109.744	51.109.744	—	46.059.981	—	5.049.763	—	100,0 %
Altre attività finanziarie valutate al fair value non correnti	6	1.600.000	1.600.000	—	—	—	1.600.000	—	100,0 %
Crediti commerciali	8	33.250.745	31.810.440	7.731.187	7.467.249	16.002.889	609.115	—	95,7 %
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato correnti	5	5.860.923	5.860.923	—	5.687.660	—	173.263	—	100,0 %
Altre attività finanziarie valutate al fair value correnti	6	28.898	28.898	—	—	—	28.898	—	100,0 %
Altre attività correnti	9	26.175.351	6.531.084	—	6.374.802	62.220	94.062	—	25,0 %
Passività per <i>leasing</i> non correnti	14	1.913.807	1.286.517	1.281.791	4.726	—	—	—	67,2 %
Altre passività non correnti	16	5.860.770	3.495.380	3.495.380	—	—	—	—	59,6 %
Debiti finanziari correnti	14	398.661.765	396.395.603	—	379.451.698	16.189.293	754.612	—	99,4 %
Passività per <i>leasing</i> correnti	14	703.993	379.557	338.798	—	40.759	—	—	53,9 %
Debiti verso fornitori	18	51.026.549	16.759.005	—	1.556.573	14.983.632	218.800	—	32,8 %
Altre passività correnti	16	19.704.309	13.445.859	145.640	12.982.360	78.800	239.059	—	68,2 %
CONTO ECONOMICO									
Ricavi delle vendite e della prestazioni	21	75.716.565	75.156.132	313.880	18.700.847	50.460.921	5.680.483	—	99,3 %
Contributi	22	254.276	145.640	145.640	—	—	—	—	57,3 %
Altri proventi	23	3.304.027	2.575.998	—	1.156.961	609.685	809.352	—	78,0 %
Costi per servizi	24	(23.495.930)	(12.325.653)	—	10.355.116	120.176	438.935	1.411.426	52,5 %
Altri costi operativi	27	(1.972.622)	(107.793)	—	41.156	59.542	7.095	—	5,5 %
Dividendi	28	26.417.078	26.417.078	—	—	26.417.078	—	—	100,0 %
Proventi finanziari	29	8.905.263	911.171	—	585.498	—	325.673	—	10,2 %
Oneri finanziari	30	(29.419.154)	(8.464.622)	—	6.632.482	432.140	1.400.000	—	28,8 %

2023	Note	Totale	Totale Parti correlate	Di cui: Controllante	Di cui: Controllate	Di cui: Joint Venture	Di cui: Collegate	Di cui: Management	Incidenza %
STATO PATRIMONIALE									
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato non correnti	5	5.165.833	5.165.833	—	1.840.833	—	3.325.000	—	100,0 %
Crediti commerciali	7	49.257.484	47.388.387	—	12.645.046	33.829.706	913.635	—	96,2 %
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato correnti	5	3.121.380	3.121.380	—	1.174.461	48	1.946.871	—	100,0 %
Altre Attività	9	15.431.876	10.192.242	—	10.034.225	168.122	(10.105)	—	66,0 %
Passività per <i>leasing</i> non correnti	14	2.551.823	365.187	—	330.464	34.723	—	—	14,3 %
Altre passività non correnti	16	6.081.289	3.641.021	3.641.021	—	—	—	—	59,9 %
Debiti finanziari correnti	14	298.257.680	295.269.423	—	268.234.261	26.532.162	503.000	—	99,0 %
Passività per <i>leasing</i> correnti	14	2.294.795	167.455	—	108.365	59.090	—	—	7,3 %
Debiti verso fornitori	18	31.123.032	14.937.780	—	1.362.880	13.574.900	—	—	48,0 %
Altre passività correnti	16	9.420.562	3.577.438	145.641	3.069.448	171.230	191.119	—	38,0 %
CONTO ECONOMICO									
Ricavi delle vendite e della prestazioni	21	81.520.304	80.697.942	—	16.229.894	58.279.322	6.188.726	—	99,0 %
Contributi	22	544.734	436.099	436.099	—	—	—	—	80,1 %
Altri proventi	23	3.723.913	2.982.602	—	1.369.840	891.359	721.403	—	80,1 %
Costi per servizi	24	(20.059.642)	(10.489.319)	—	(1.266.233)	(8.044.787)	—	(1.178.299)	52,3 %
Altri costi operativi	27	(1.811.275)	(47.562)	—	(3.194)	(34.609)	(9.759)	—	2,6 %
Dividendi	28	27.981.023	27.981.023	—	—	27.061.023	920.000	—	100,0 %
Proventi finanziari	29	6.195.156	279.217	—	87.551	48	191.618	—	4,5 %
Oneri finanziari	30	(9.678.916)	(2.996.444)	—	(2.682.114)	(314.330)	—	—	31,0 %

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	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 2024 e 2023:

Descrizione	2024			2023		
	Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
		Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
FLUSSI FINANZIARI						
Flusso di cassa dell'attività caratteristica	51.445.729	43.723.459	85,0 %	23.598.750	39.816.301	168,7 %
Flusso di cassa dell'attività di investimento	(112.300.638)	(80.259.516)	71,5 %	13.131.443	32.213.225	245,3 %
Flusso di cassa dell'attività di finanziamento	183.597.277	92.470.716	50,4 %	116.478.050	143.677.997	123,4 %

NOTA 35

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 2024 e al 31 dicembre 2023.

Importi in migliaia di Euro	Note	Valore di bilancio al 31/12/2024	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività finanziarie al FV a conto economico	Attività finanziarie al FV a OCI	Passività finanziarie al costo ammortizzato	Passività finanziarie al FV a conto economico
ATTIVITA' NON CORRENTI							
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	5	51.109.744	51.109.744	—	—	—	—
Altre attività finanziarie valutate al fair value	6	1.600.000	—	1.600.000			
Altre Attività	9	418.639	418.639	—	—	—	—
ATTIVITA' CORRENTI							
Crediti Commerciali	8	33.250.745	33.250.745	—	—	—	—
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	5	5.860.923	5.860.923	—	—	—	—
Altre attività finanziarie valutate al fair value	6	28.898	—	28.898	—	—	—
Altre Attività	9	26.175.351	26.175.351	—	—	—	—
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	11	391.029.668	391.029.668	—	—	—	—
PASSIVITA' NON CORRENTI							
Debiti verso Banche	13	8.415.133	—			8.415.133	—
Prestito obbligazionario	14	647.318.628	—			647.318.628	—
Passività per <i>leasing</i>	14	1.913.807				1.913.807	—
Altre passività	16	5.860.770				5.860.770	—
PASSIVITA' CORRENTI							
Debiti verso Banche	13	129.139.569	—	—	—	129.139.569	—
Prestito obbligazionario	14	961.644	—	—	—	961.644	—
Debiti finanziari	14	398.661.765	—	—	—	375.794.765	22.867.000
Passività per <i>leasing</i>	14	703.993	—	—	—	703.993	—
Debiti verso fornitori	18	51.026.549	—	—	—	51.026.549	—
Altre passività	16	19.704.309	—	—	—	19.704.309	—

Importi in migliaia di Euro	Note	Valore di bilancio al 31/12/2023	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	5.165.833	5.165.833	—	—	—
Altre Attività	9	353.067	353.067	—	—	—
ATTIVITA' CORRENTI						
Crediti Commerciali	8	49.257.484	49.257.484	—	—	—
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	5	3.121.380	3.121.380	—	—	—
Altre Attività	9	15.431.876	15.431.876	—	—	—
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	11	268.891.516	268.891.516	—	—	—
PASSIVITA' NON CORRENTI						
Debiti verso banche	13	16.792.752				16.792.752
Prestito obbligazionario	14	645.847.833				645.847.833
Passività per <i>leasing</i>	14	2.551.823				2.551.823
Altre passività	16	6.081.289				6.081.289
PASSIVITA' CORRENTI						
Debiti verso banche	13	8.387.927	—	—	—	8.387.927
Prestito obbligazionario	14	961.242	—	—	—	961.242
Debiti finanziari	14	298.257.680	—	—	—	298.257.680
Passività per <i>leasing</i>	14	2.294.795				2.294.795
Debiti verso fornitori	18	31.123.032	—	—	—	31.123.032
Altre passività	16	9.420.562	—	—	—	9.420.562

NOTA 36 GESTIONE DEI RISCHI

Rischio di mercato

FNM, operando prevalentemente con le società controllate e partecipate, non è esposta a rischi di mercato.

Rischio di credito

FNM S.p.A. non è esposta a particolari rischi di credito commerciale e finanziario. La Società presenta un'elevata concentrazione dei crediti verso le imprese controllate e in *joint venture*.

In particolare, per quanto attiene al rischio di controparte finanziaria derivante dall'impiego della liquidità, la Società opera con interlocutori di alto e sicuro profilo e di elevato *standing* internazionale.

Le posizioni creditorie verso terzi su cui valutare il rischio di credito sono così riassumibili.

Descrizione	(migliaia di Euro)	
	31/12/2024	31/12/2023
Crediti verso banche (nota 11)	391.030	268.892
Crediti commerciali verso terzi (nota 8)	1.440	1.895
Altri crediti verso terzi (nota 9)	84	934
Totale	392.554	271.721

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 9).

L'anzianità dei crediti commerciali verso terzi alla data di bilancio è la seguente:

(migliaia di Euro)

Descrizione	31/12/2024			31/12/2023		
	Lordo	Svalutazione	Netto	Lordo	Svalutazione	Netto
Non ancora scaduti	1.440	—	1.440	1.846	—	1.846
Scaduti da 31-60 giorni	—	—	—	—	—	—
Scaduti da 61-90 giorni	—	—	—	3	(3)	—
Scaduti da 91-120 giorni	43	(43)	—	49	(49)	—
Scaduti da 121-360 giorni	51	(51)	—	3	(3)	—
Oltre 361 giorni	19	(19)	—	85	(85)	—
Totale	1.553	(113)	1.440	1.986	(140)	1.846

I movimenti del fondo svalutazione crediti commerciali nel corso degli esercizi al 31 dicembre 2024 e 2023 sono stati i seguenti:

(migliaia di Euro)

Descrizione	31/12/2024	31/12/2023
Saldo al 1° gennaio	140	149
Accantonamento di periodo	—	—
Riclassifica credito	—	—
Utilizzi di periodo	(27)	(9)
Saldo al 31 dicembre	113	140

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 da parte di due primarie agenzie di *rating*, di *rating* pari a BBB con *outlook* stabile da parte di Fitch e Baa3 con *outlook* negativo da parte di Moody's, entrambi aggiornati rispettivamente in data 23 maggio e 5 aprile 2024.

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
2024					
Altri debiti verso controllate per C/C di corrispondenza	396.396				396.396
Debiti <i>leasing</i> finanziari	324	324	303	—	951
Totale parti correlate	396.720	324	303	—	397.347
Debiti verso banche	129.140	8.415	—		137.555
Debiti <i>leasing</i> finanziari	402	402	946	82	1.832
Debiti verso Obbligazionisti	4.876	653.914	—	—	658.790
Debito finanziario Earn Out Viridis	—	—	28.195	—	28.195
Altri debiti finanziari	2.266	—	—	—	2.266
Totale terzi	136.684	662.731	29.141	82	828.638
Totale	533.404	663.055	29.444	82	1.225.985

Descrizione	<1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	>5 anni	Totale
2023					
Altri debiti verso controllate per C/C di corrispondenza	295.269				295.269
Debiti verso Obbligazionisti	—	—			—
Debiti <i>leasing</i> finanziari	189	119	225	—	533
Totale parti correlate	295.458	119	225	—	295.802
Debiti verso banche	8.351	8.396	8.396		25.143
Debiti <i>leasing</i> finanziari	2.175	1.944	196	109	4.424
Debiti verso Obbligazionisti	4.875	—	653.914	—	658.789
Altri debiti finanziari	2.988	—	—	—	2.988
Totale terzi	18.389	15.215	662.506	109	696.219
Totale	313.847	15.334	662.731	109	992.021

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
2024					
Altri crediti finanziari	5.861	5.861	43.371	1.878	56.971
Totale parti correlate	5.861	5.861	43.371	1.878	56.971
Depositi bancari	312.353	—	—	—	312.353
Totale terzi	312.353	—	—	—	312.353
Totale	318.214	5.861	43.371	1.878	369.324

Descrizione	<1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	>5 anni	Totale
2023					
Altri crediti finanziari	1.206	932	2.096	1.878	6.112
Totale parti correlate	1.206	932	2.096	1.878	6.112
Depositi bancari	269.608	—	—	—	269.608
Totale terzi	269.608	—	—	—	269.608
Totale	270.814	932	2.096	1.878	275.720

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, dal finanziamento BEI, dai finanziamenti *Bridge* ed *RCF* e dal debito per *Earn Out* Viridis.

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 13 e Nota 14). 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 2024 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.

Per quanto riguarda la valutazione dello Strumento Finanziario Partecipativo Busforfun.com e del Debito per *Earn Out* Viridis è stato utilizzato il livello 3.

NOTA 37 EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

Nel corso dell'esercizio sono stati rilevati oneri finanziari non ricorrenti derivanti dall'adeguamento del Debito per *Earn Out* relativo all'acquisizione della controllata Viridis, in relazione alla maggiore capacità in termini di MW, che si prevede sarà installata dalla controllata entro il 2029, come da ultimo piano approvato. Nel precedente esercizio non erano stati rilevati eventi e operazioni significative non ricorrenti.

NOTA 38

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 2024 la Società non ha posto in essere operazioni atipiche e/o inusuali, così come definite dalla Comunicazione stessa.

NOTA 39

ALTRE INFORMAZIONI

Si riportano di seguito, con riferimento all'esercizio 2024, le informazioni relative ai compensi degli Amministratori, Sindaci e dirigenti con responsabilità strategiche:

Importi in migliaia di Euro	2024
Amministratori	761
Sindaci	150
Altri dirigenti con cariche strategiche	1.274
Totale	2.185

Si rileva che non sono stati concessi crediti e non sono vantati crediti verso Amministratori, Sindaci e dirigenti con responsabilità strategiche. Si rileva inoltre che non sono stati assunti dalla Società impegni per conto loro.

Si segnala che ad oggi non sono in essere attività di *stock option*.

NOTA 40

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Ottenimento di un ESG rating di 6,3: FNM si conferma tra le prime entità *top rated* valutate da Morningstar Sustainalytics nel mondo

8 gennaio 2025 – Anche nel 2024 Morningstar Sustainalytics ha valutato come trascurabile ("*negligible*") il profilo di rischio ESG a cui è esposto il Gruppo FNM, assegnando un punteggio di 6,3 (su una scala compresa tra 0 e > 40, dove 0 indica il miglior *rating* e >40 il peggiore), in miglioramento rispetto sia al 2023 (6,6), sia al 2022 (7,4).

FNM si conferma pertanto tra le prime 50 società *top rated* delle circa 15.000 entità valutate nel mondo da Morningstar Sustainalytics ed al 4° posto tra le 175 aziende attive nel settore delle infrastrutture di trasporto. L'agenzia di *rating* ha valutato la gestione del rischio riguardo la sostenibilità dei servizi, le relazioni con la comunità, la salute e la sicurezza sul lavoro ed ha ritenuto che il rischio residuo non gestito sia trascurabile. L'assegnazione del *rating* è stata richiesta volontariamente da parte di FNM.

Anche per l'esercizio 2024 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 41

PROPOSTA DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO E DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO

Signori Azionisti,

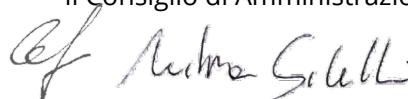
in continuità con la scelta operata negli ultimi esercizi si ritiene opportuno destinare una parte del risultato alla remunerazione del capitale.

Ciò premesso, nel sottoporre alla Vostra approvazione il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, che evidenzia una perdita di Euro 376.316, il Consiglio di Amministrazione propone coprire interamente con le riserve di utili portati a nuovo.

In continuità con la scelta operata negli ultimi esercizi e con le previsioni del Piano Strategico 2024-2029, si ritiene comunque opportuno garantire la remunerazione del capitale. Al fine di assicurare una remunerazione di Euro 0,0184 per ciascuna azione ordinaria in circolazione si propone di distribuire il dividendo per Euro 8.000.000 utilizzando le riserve di utili portati a nuovo.

Milano, 24 marzo 2025

Il Consiglio di Amministrazione



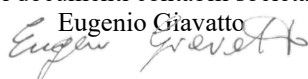
ATTESTAZIONE

del Bilancio separato ai sensi dell'art. 154 bis comma 5 del D. Lgs. 58/98

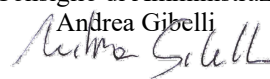
1. I sottoscritti Andrea Gibelli in qualità di “Presidente del Consiglio di Amministrazione” e Eugenio Giavatto in qualità di “Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari” della FNM S.p.A., tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 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 2024.
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, 24 marzo 2025

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 22 aprile 2024 per il triennio 2024-2026 nelle persone di Marco Gurioli (Presidente), Paola Luretti (Sindaco Effettivo) e Massimo Codari (Sindaco Effettivo).

La nomina è avvenuta ai sensi di legge e di Statuto, in base alle liste presentate dagli azionisti, tenuto conto anche delle previsioni in materia di diversità di genere di cui all'art. 148, comma 1-bis del TUF, nonché secondo quanto disposto dall'art. 144-undecies.1 del Regolamento Emittenti.

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 2024 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 nel dicembre 2024 (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 della rendicontazione di sostenibilità e di revisione legale previste dall'art. 19 del D. Lgs. 27 gennaio 2010 n. 39 così come modificato dal D. Lgs. n. 125/2024 che ha recepito nel nostro ordinamento la Direttiva 2022/2464/UE ("CSRD").

Il Collegio Sindacale ha anche vigilato sull'osservanza delle disposizioni stabilite al D. Lgs 125/2024.

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”). La stessa società di revisione PWC, già incaricata di effettuare la verifica e di esprimere l’attestazione prevista, in materia di dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (“DNF”), dall’art. 3, co. 10, del D. Lgs n. 254 del 2016, è stata incaricata, in data 19 dicembre 2024, in base alla norma transitoria contenuta nel comma 1, dell’art. 18 del D. Lgs 6 settembre 2024 n. 125, di effettuare l’esame limitato “*limited assurance engagement*” della rendicontazione consolidata di sostenibilità relativa all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 ai sensi degli artt. 8 e 18, co. 1, del D. Lgs. 6 settembre 2024 n. 125.

1. Attività di vigilanza sull’osservanza della legge e dello statuto

Nel corso dell’esercizio 2024 il Collegio Sindacale, in composizione variabile:

- si è riunito n. 15 volte, 5 volte nella composizione precedente l’Assemblea dei soci e n. 10 volte nell’attuale composizione;
- ha assistito altresì alle n. 21 riunioni del Consiglio di Amministrazione;
- ha assistito all’unica Assemblea degli azionisti tenutasi.

Sempre nel corso dell’esercizio 2024, il Collegio, in composizione variabile, ha assistito alle riunioni dei Comitati endoconsiliari:

- n. 10 del Comitato Controllo Rischi e Operazioni con Parti Correlate di cui n. 9 riunioni (quale Comitato Controllo e Rischi) e n.1 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. 8 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.

Al fine di acquisire informazioni strumentali allo svolgimento dei propri compiti di vigilanza, il Collegio Sindacale si è altresì regolarmente incontrato con il Responsabile Internal Audit, Risk e Compliance nonché 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 Responsabile Consolidato, Contabilità e Compliance 262, il Direttore Affari Societari, Legali e Regolatori, Responsabile Finanza, Fiscalità e Assicurazioni, il Responsabile Strategie e Sviluppo).

Il Collegio Sindacale ha partecipato a numerose sessioni di *Board induction*, unitamente ai membri del Consiglio di Amministrazione e le principali funzioni aziendali, 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) sugli obblighi relativi alla rendicontazione di sostenibilità di cui al D. Lgs. 125/2024.;
 - (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 dell'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione dell'acquisizione dell'80% del capitale sociale di Viridis S.p.A.

- d) la presa d'atto dell'approvazione in data 12 marzo 2024 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");
- e) la presa d'atto dell'approvazione in data 4 marzo 2024 da parte del Consiglio di Amministrazione della "Politica in materia di diversità del Consiglio di Amministrazione" in attuazione di quanto previsto all'art. 123-bis, comma 2, lett. d-bis) del TUF;
- f) la presa d'atto dell'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione in data 15 febbraio 2024 dell'aggiornamento della procedura di "Impairment Test";
- g) la verifica della correttezza dei criteri e delle procedure di accertamento adottati dal Consiglio di Amministrazione per valutare l'indipendenza dei Consiglieri;
- h) la presa d'atto dell'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione in data 4 marzo 2024 degli "Orientamenti agli Azionisti sulla composizione quali-quantitativa del nuovo Consiglio di Amministrazione", così come raccomandato dal Codice di Corporate Governance;
- i) la presa d'atto dell'acquisizione, deliberata nella seduta del Consiglio di Amministrazione tenutosi in data 25 giugno 2024, del restante 42% del capitale sociale di Nordcom S.p.A. detenuta dalla società TIM S.p.A.;
- j) la presa d'atto dell'approvazione, da parte del Consiglio di Amministrazione riunitosi in data 18 novembre 2024, del Piano Strategico 2024-2029 del Gruppo FNM.

Il Collegio Sindacale dà inoltre atto che nel corso dell'esercizio 2024:

- 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 2024, 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 12 marzo 2024 dell'aggiornamento delle proiezioni economico-finanziarie del Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM ai fini dell'Impairment Test effettuato per la redazione del Bilancio di esercizio separato e consolidato al 31 dicembre 2023;
- c) di non aver rilevato l'esistenza di operazioni atipiche con società del Gruppo o con terzi effettuate nel corso dell'esercizio 2024. 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 2024 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.

3. Attività di vigilanza sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale. Altri eventi meritevoli di richiamo.

3.1. Attività svolta dal Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale ha vigilato sul rispetto da parte della Società della legge e dello statuto sociale e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, con particolare riferimento alle operazioni rilevanti sotto il profilo economico, finanziario e patrimoniale, mediante la costante partecipazione alle riunioni del Consiglio di Amministrazione, dei Comitati endoconsiliari e l'esame della documentazione fornita.

Il Collegio Sindacale ritiene che siano state acquisite adeguate informazioni sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate da FNM e dalle società del Gruppo rappresentate nella Relazione sulla gestione e nelle Note illustrative al bilancio consolidato e al bilancio separato.

A tal riguardo, il Collegio ha ricevuto informazioni da parte degli Amministratori Delegati e dal Consiglio di amministrazione sull'attività svolta e sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale deliberate e poste in essere dalla Società, anche tramite società direttamente controllate; di tali operazioni e attività è data rappresentazione nella Relazione sulla Gestione, cui si rinvia.

Sulla base delle informazioni rese disponibili, il Collegio è giunto a ritenere ragionevolmente che tali operazioni siano da considerarsi conformi alla legge, allo statuto sociale e ai principi di corretta amministrazione e che esse non appaiono manifestamente imprudenti, né azzardate o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea, né tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

3.2. Principali fatti di rilievo

I principali fatti di rilievo che hanno interessato la Società e il Gruppo nel corso del 2024 sono oggetto di informativa anche nella Relazione Finanziaria Annuale 2024 e nella Relazione sul Governo Societario e gli Assetti Proprietari approvata con delibera del Consiglio di Amministrazione del 24 marzo 2025. Tra questi si riportano, in particolare, i seguenti:

i. **Acquisizione dell'80% del capitale sociale di Viridis Energia S.p.A.**

In data 23 febbraio 2024 la Società ha completato l'acquisizione dell'80% del capitale sociale di Viridis Energia S.p.A. (di seguito "Viridis"), operatore nel settore delle energie rinnovabili. L'operazione è stata finanziata con una linea di credito dedicata di Euro 85 milioni con scadenza naturale al 19 febbraio 2025, prorogata fino al 19 agosto 2025.

L'investimento complessivo, pari a Euro 80 milioni, comprende il corrispettivo per l'acquisto della partecipazione, il finanziamento soci e l'anticipo della componente di prezzo variabile della compravendita (di seguito anche "Earn-out"), pattuito in relazione allo sviluppo futuro di un portafoglio di impianti.

L'operazione ha comportato l'inclusione di Viridis nel perimetro di consolidamento del Gruppo.

Il Collegio Sindacale ha preso atto dell'operazione, verificandone la conformità delle procedure interne, delle disposizioni statutarie e regolamentari in materia di operazioni straordinarie. La documentazione messa a disposizione ed il coinvolgimento degli organi di governance (Consiglio di Amministrazione e Comitati endoconsiliari) sono valutati come adeguati. La Società di Revisione ha incluso l'operazione nelle proprie verifiche sul bilancio consolidato.

In particolare, l'Earn-out, ovvero la componente variabile del corrispettivo per l'acquisto delle azioni di Viridis., calcolata in base alla capacità di MW degli impianti che entrano in produzione e sono connessi alla rete entro sei anni dalla data di esecuzione del contratto, è stato contabilizzato tra le passività finanziarie in conformità al principio contabile IFRS 3 "Aggregazioni aziendali". Tale contabilizzazione ha richiesto l'applicazione del metodo dell'acquisizione (*acquisition method*), come previsto dal suddetto principio. Conseguentemente a tale evento straordinario, sono state svolte dal team di revisione e dai team di specialisti di PWC in materia, specifiche attività in merito al valore del costo di

acquisto, al processo di allocazione del costo dell'acquisizione e dell'eventuale differenza di fair value delle attività e passività acquisite rispetto al valore contabile, al fine di verificare il processo di Purchase Price Allocation svolto dalla Società, nonché della coerente rappresentazione contabile nel bilancio al 31 dicembre 2024.

A seguito delle modifiche apportate al piano industriale di Viridis Energia S.p.A., che prevedono un incremento dei MW installati entro il 2029, si è reso necessario aggiornare la valutazione del debito relativo all'Earn-out. Tale aggiornamento ha comportato un onere di adeguamento di 8.930 migliaia di euro, iscritto in bilancio tra i costi operativi.

Il Collegio Sindacale ha rilevato che l'operazione è stata adeguatamente rappresentata nella Relazione Finanziaria Annuale 2024.

ii. Acquisizione del 100% del capitale sociale di Nordcom S.p.A.

In ottemperanza alla delibera del Consiglio di Amministrazione del 25 giugno 2024, in data 15 luglio 2024 è stata perfezionata l'acquisizione da TIM S.p.A. di 2.100.000 azioni ordinarie di Nordcom S.p.A., rappresentanti il 42% del capitale sociale. A seguito di tale operazione, FNM S.p.A. ha acquisito la totalità del capitale sociale di Nordcom S.p.A., società specializzata nella progettazione e manutenzione di sistemi di Information & Communication Technology.

Il perfezionamento dell'acquisizione è avvenuto contestualmente al pagamento di 8,3 milioni di euro, a titolo di corrispettivo per la cessione della partecipazione del 42%, mediante l'utilizzo delle disponibilità di cassa correnti, senza ricorrere a finanziamenti esterni.

Il Collegio Sindacale ha esaminato l'operazione, verificandone la conformità alle procedure interne e alle disposizioni statutarie e regolamentari in materia di operazioni straordinarie. La documentazione messa a disposizione e il coinvolgimento degli organi di governance (Consiglio di Amministrazione e Comitati endoconsiliari) sono stati valutati come adeguati. La Società di Revisione ha incluso l'operazione nelle proprie verifiche sul bilancio consolidato.

iii. Approvazione del piano Strategico 2024-2029

In data 18 novembre 2024, il Consiglio di Amministrazione ha esaminato e approvato il Piano Strategico del Gruppo per il periodo 2024-2029, il quale prevede investimenti lordi complessivi pari a 1,3 miliardi di Euro, allocati per il 78% alla mobilità sostenibile e per il 22% a iniziative nel settore dell'energia.

iv. Approvazione del bilancio di esercizio 2023

In data 22 aprile 2024, l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti ha approvato il bilancio d'esercizio di FNM S.p.A. al 31 dicembre 2023 e ha deliberato la distribuzione di un dividendo pari a 10.000.000 di Euro, corrispondenti a 0,0230 euro per ciascuna azione ordinaria in circolazione. Il dividendo è stato posto in pagamento a decorrere dal 5 giugno 2024, con stacco della cedola n. 15 il 3 giugno 2024 e record date il 4 giugno 2024.

La medesima Assemblea Ordinaria degli Azionisti ha altresì approvato la seconda sezione della Relazione sulla politica in materia di remunerazione e sui compensi corrisposti, redatta ai sensi dell'articolo 123-ter del decreto legislativo n. 58 del 24 febbraio 1998, ha provveduto alla nomina del Consiglio di Amministrazione per gli esercizi 2024-2026 e del Collegio Sindacale per il triennio 2024-2026.

In pari data, l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti, previa revoca dell'autorizzazione all'acquisto e alla disposizione di azioni proprie concessa dall'Assemblea ordinaria degli azionisti del 21 aprile 2023, ha autorizzato il Consiglio di Amministrazione all'acquisto di azioni proprie, fino a un massimo di 21.745.128 azioni ordinarie, corrispondenti al 5% del capitale sociale.

4. 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 2024, 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, che è stato aggiornato in data 19 dicembre 2024.

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 8 marzo 2024 e da ultimo, nell'esercizio in corso, nella seduta del 3 marzo 2025, 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 2024, 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.

5. 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 (a) adottato le “Linee di Indirizzo del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi”, da ultimo aggiornate con delibera del Consiglio di Amministrazione del 30 luglio 2021, previo parere favorevole del Comitato, Controllo, Rischi, che costituiscono l'insieme delle regole, procedure e strutture organizzative volte a consentire l'identificazione, la misurazione, la gestione e il monitoraggio dei principali rischi ai quali la Società e le sue controllate sono esposte (b) aderito al Codice di Corporate Governance con delibera quadro del Consiglio di Amministrazione del 24 aprile 2024, anche al fine di recepire i principi e le raccomandazioni ivi contenuti; 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;

- iii) 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;
- iv) l'esame della Relazione annuale della Funzione Compliance, dalla quale non si evidenziano punti di attenzione da segnalare;
- v) l'esame della Relazione annuale del Risk Manager, dalla quale non si evidenziano punti di attenzione da segnalare;
- vi) 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;
- vii) 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;
- viii) l'audizione della società di revisione PWC e l'esame dei risultati del lavoro da questa posto in essere;
- ix) 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;
- x) 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.";
- xi) l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle specifiche Direzioni e Funzioni aziendali;
- xii) 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.

6. Attività di vigilanza sull'adeguatezza del sistema amministrativo contabile, sull'attività di revisione legale dei conti e sulla rendicontazione di sostenibilità

6.1. Sistema amministrativo contabile e processo di informativa finanziaria

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 2024 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 2024, 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 2024, 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 2024 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.

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 49 mila per servizi di revisione ed Euro 272 mila per la prestazione di altri servizi diversi dalla revisione legale e b) per le altre società del Gruppo FNM, Euro 375 mila per servizi di revisione ed Euro 81 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.

Nel corso dell'esercizio 2024, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 19, c. 1. Lettera e), del D. Lgs 39 /2010 e dall'art. 5, par 4, del Regolamento EU 537/2014, il Collegio Sindacale nel suo ruolo di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile, ha preventivamente esaminato le proposte di conferimento di non-audit services alla società di revisione o a entità appartenenti al relativo network sottoposte alla sua attenzione.

Nell'ambito delle proprie valutazioni il Collegio Sindacale ha verificato sia la compatibilità di detti servizi con i divieti di cui all'art. 5 del Regolamento EU 537/2014, sia l'assenza di potenziali rischi per l'indipendenza del revisore derivanti dallo svolgimento dei servizi medesimi alla luce delle disposizioni contenute nel D. Lgs 39 /2010, nel Regolamento Emittenti e nel *“Codice dei principi di deontologia professionale, riservatezza e segreto professionale, nonché di indipendenza e obiettività dei soggetti abilitati all'esercizio dell'attività di revisione legale dei conti”* pubblicato il 30 marzo 2023 e adottato con determina della Ragioneria Generale dello Stato del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 23 marzo 2023.

6.2. Processo relativo all'informativa di sostenibilità

Il Collegio Sindacale nell'ambito dello svolgimento delle funzioni ad esso attribuite, ha vigilato sull'osservanza delle disposizioni contenute nel D. Lgs n. 125/2024. In particolare, con riferimento:

- all'idonea struttura organizzativa, alle direttive e prassi operative finalizzate alla rendicontazione di sostenibilità;
- all'adeguamento dei documenti di governance della Società alle disposizioni del D. Lgs 125/2024;
- al processo di reporting e redazione nonché ai contenuti della rendicontazione di Sostenibilità predisposta da FNM. La rendicontazione di sostenibilità relativa all'esercizio 2024 è stata approvata dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 24 marzo 2025 e messa a disposizione nei termini di legge all'Organo di Controllo;
- al rispetto degli obblighi di pubblicità del reporting come previsto dall'art. 6 del D. Lgs 125/2024 e alla norma di Comportamento n. 3.8 emanata nel mese di dicembre 2024 dal Consiglio nazionale dei Dottori Commercialisti.

Il Collegio Sindacale ha esaminato la Relazione di attestazione della conformità della rendicontazione consolidata di sostenibilità rilasciata in data odierna ai sensi dell'articolo 14-bis del D. Lgs. 39/ 2010 dal revisore legale PWC.

La citata relazione evidenzia che non sono pervenuti alla società di revisione elementi tali da far ritenere alla stessa che:

- la rendicontazione consolidata di sostenibilità del gruppo FNM relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai principi di rendicontazione adottati dalla Commissione Europea ai sensi della Direttiva (UE) 2013/34/UE (European Sustainability Reporting Standards, nel seguito anche “ESRS”);

- le informazioni contenute nel paragrafo “18.5 Tassonomia europea” della rendicontazione consolidata di sostenibilità non siano state redatte, in tutti gli aspetti significativi, in conformità all’art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020 (nel seguito anche “Regolamento Tassonomia”).

Il Collegio Sindacale, a sua volta, osserva che, ad esito delle attività svolte, non sono pervenuti alla sua attenzione elementi di non conformità rispetto alle disposizioni normative di riferimento in tema di rendicontazione di sostenibilità.

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull’osservanza delle disposizioni stabilite dal D. Lgs n. 125/2024, accertando che la rendicontazione di sostenibilità sia strutturata in modo coerente con le previsioni di cui al D. Lgs n. 125/2024 e che esponga le informazioni di sostenibilità sia in merito all’impatto delle attività della società su ambiente, persone e governance (approccio “*inside-out*”) sia riguardo al modo in cui i fattori di sostenibilità incidono su di esse e sulle performance economico-finanziarie dell’impresa (approccio “*outside-in*”), con un approccio definito di “doppia materialità”.

7. Il processo di formazione del Bilancio di esercizio

Il Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, separato e consolidato, unitamente alla Relazione sulla Gestione, è stato redatto ed approvato in data 24 marzo 2025 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).

In data 18 marzo 2025 il Consiglio di Amministrazione ha approvato l’aggiornamento della Procedura di Impairment Test.

Come per l’esercizio precedente, la Società si è poi 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.

8. 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 confermare la propria adesione ai principi e alle raccomandazioni nello stesso contenute con delibera del 24 aprile 2024.

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 2024 ed approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 24 marzo 2025. 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.

9. 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 Amministrazione Finanza e Controllo 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 delle controllate Ferrovienord S.p.A. e FNMPAY S.p.A., nonché il Collegio Sindacale di Viridis Energia S.p.A. e di FNM Autoservizi S.p.A. ai fini del periodico scambio di informazioni e dati ai sensi dell'art. 151 del TUF. Nell'ambito di detti incontri non sono emerse criticità da portare all'attenzione nella presente Relazione. Sono state inoltre acquisite le relazioni prodotte dai Collegi Sindacali delle principali società controllate.

Il Collegio Sindacale non ha rilevato particolari rischi eventualmente derivanti dall'inadeguatezza dei flussi informativi da e verso le società controllate.

10. 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.

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 ha 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.

11. Omissioni e fatti censurabili rilevati, pareri resi e iniziative intraprese

Il Collegio Sindacale, nella suo ruolo di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione contabile ha preventivamente esaminato nell'esercizio 2024 n. 11 proposte di incarico di servizi alla società di revisione PWC o a entità appartenenti al relativo network sottoposte alla sua attenzione. Nell'ambito delle proprie valutazioni il Collegio Sindacale ha verificato sia la compatibilità di detti servizi con i divieti di cui all'art. 5 del Regolamento EU 537/2014, sia l'assenza di potenziali rischi per l'indipendenza del revisore.

Il Collegio Sindacale, nel suo ruolo di Comitato per il Controllo Interno, in data 24 marzo 2025 ha formulato all'assemblea degli azionisti una proposta motivata per il conferimento dell'incarico di revisione legale dei conti per il periodo 2026-2034, e di attestazione della conformità della rendicontazione di sostenibilità per il periodo 2026-2028, ai sensi dell'art. 13, co. 1 e 2-ter, D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 16 del Regolamento (UE) n. 537/2014.

All'esito dell'attività di vigilanza svolta nell'esercizio 2024 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.

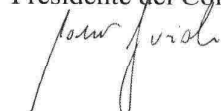
12. Conclusioni e proposte in ordine al bilancio di esercizio e alla sua approvazione (art. 153, comma 2, del TUF).

Sulla base dell'attività di vigilanza svolta nel corso dell'esercizio 2024, 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 2024 di FNM e alla proposta formulata dal Consiglio di Amministrazione del 24 marzo 2024 circa la copertura integrale della perdita di esercizio, pari ad Euro 376.316 con le riserve di utili portati a nuovo e la distribuzione di dividendi per Euro 8.002.207, attribuendo un dividendo pari a Euro 0,0184 per ciascuna azione ordinaria in circolazione, utilizzando le riserve di utili portati a nuovo.

Milano, 8 aprile 2025

Letto, approvato e sottoscritto.

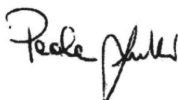
Marco Gurioli
Presidente del Collegio Sindacale



Massimo Codari
Sindaco Effettivo



Paola Luretti
Sindaco Effettivo





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 d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della società FNM SpA (la Società), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2024, 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 le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e 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 d'esercizio* 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 e 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 d'esercizio 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** 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 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

Paragrafi “Partecipazioni”, “Perdite di valore di attività materiali, immateriali, diritti d’uso e partecipazioni” e “Poste soggette a significative assunzioni e stime”

Nota 4 “Partecipazioni”

Il saldo al 31 dicembre 2024 della voce “Partecipazioni” del bilancio separato di FNM SpA risulta pari ad Euro 793.991 migliaia ed è riferibile alle partecipazioni in imprese controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate detenute da FNM SpA. Tali partecipazioni, che rappresentano circa il 47 per cento 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 maggiore tra il valore d’uso ed il *fair value* al netto dei costi di dismissione, determinati, con l’ausilio di un esperto indipendente, utilizzando i flussi finanziari prospettici elaborati sulla base delle previsioni contenute nei piani approvati dai consigli di amministrazione di ciascuna partecipata.

Le analisi effettuate dagli amministratori hanno evidenziato perdite di valore per le controllate E-Vai Srl, FNMPAY SpA, Malpensa Intermodale Srl, Malpensa Distripark Srl e per la collegata Busforfun.com Srl pari complessivamente a Euro 8.878 migliaia mentre non hanno evidenziato perdite di valore per le altre controllate sottoposte ad esercizio di *impairment test*, ATV Srl, Milano Serravalle - Milano Tangenziali SpA, Viridis

Abbiamo svolto specifiche procedure per la comprensione e valutazione e validazione dei controlli interni 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 dagli amministratori ai fini della determinazione del valore recuperabile delle singole partecipazioni nell’ambito dell’*impairment test*, le cui risultanze sono state oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione di FNM SpA.

Laddove individuati indicatori di una potenziale perdita di valore, abbiamo svolto, tra le altre, le seguenti procedure:

- valutazione delle ipotesi sottostanti la determinazione del valore recuperabile, verificando la ragionevolezza delle assunzioni più rilevanti alla base dei piani di ciascuna partecipata;
- verifica della ragionevolezza dei tassi di attualizzazione utilizzati, della definizione del valore terminale ove applicabile, nonché del rispetto delle previsioni del principio contabile internazionale IAS 36 in relazione alla determinazione del valore recuperabile secondo la configurazione di valore utilizzata;
- verifica dell’accuratezza delle formule matematiche del modello di *impairment test*;
- verifica dell’analisi di sensitività svolta dalla Società e svolgimento di ulteriori analisi di sensitività con riferimento alle assunzioni finanziarie utilizzate dagli amministratori.



Energia SpA, Nordcom SpA e per la collegata Sportit Srl.

La valutazione della recuperabilità del valore delle partecipazioni in società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate ha rappresentato un aspetto chiave ai fini del lavoro per le seguenti ragioni: i) la significatività dell'importo della voce Partecipazioni, 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 dalle attuali condizioni economiche e di mercato soggette a incertezze; iii) l'elevato livello di giudizio professionale degli amministratori nella formulazione delle stime dei flussi di cassa prospettici e del tasso di attualizzazione.

Tali procedure sono state svolte anche mediante il coinvolgimento di esperti in valutazioni appartenenti al Network PwC in Italia.

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 d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'International Accounting Standards Board e 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 a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, 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 d'esercizio 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 d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio 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 d'esercizio.

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 d'esercizio, 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 e 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 a 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 un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a 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 d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati a 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 d'esercizio e consolidato della Società 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 d'esercizio 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 d'esercizio al 31 dicembre 2024, 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 d'esercizio alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024 è stato predisposto nel formato XHTML in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del DLgs 39/10 e ai sensi 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 2024, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio 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 d'esercizio;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge 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;



- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione e in alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98 sono coerenti con il bilancio d'esercizio di FNM SpA al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione e le specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98 sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e-ter), 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, 8 aprile 2025

PricewaterhouseCoopers SpA



Riccardo Proietti
(Revisore legale)