



Società per Azioni

Sede in Milano – Piazzale Cadorna, 14

Capitale Sociale € 230.000.000,00 i.v.

Bilancio consolidato semestrale abbreviato

Gruppo FNM

al 30 giugno 2021

ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione

Presidente

Andrea Gibelli

Vice Presidente

Gianantonio Battista Arnoldi

Amministratori

Tiziana Bortot

Barbara Lilla Boschetti

Marcella Caradonna

Ivo Roberto Cassetta

Mauro Miccio

Collegio Sindacale

Presidente

Eugenio Pinto

Sindaci Effettivi

Roberta Eldangela Benedetti

Massimo Codari

Direttore Generale

Marco Giovanni Piuri

Dirigente Preposto alla redazione

Valentina Montanari

dei documenti contabili societari

Società di Revisione

PricewaterhouseCoopers S.p.A.

INDICE

Organi sociali

Relazione al bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2021

Introduzione	<i>pag.</i>	<i>1</i>
1. Struttura e settori di attività del Gruppo al 30 giugno 2021	<i>pag.</i>	<i>1</i>
2. Indicatori Sintetici di risultato	<i>pag.</i>	<i>6</i>
3. Informazioni per gli investitori	<i>pag.</i>	<i>7</i>
4. Andamento economico e finanziario consolidato	<i>pag.</i>	<i>11</i>
5. Andamento economico segmenti di <i>business</i>	<i>pag.</i>	<i>24</i>
6. Risorse Umane Gruppo FNM	<i>pag.</i>	<i>34</i>
7. Principali rischi e incertezze cui il Gruppo è esposto	<i>pag.</i>	<i>35</i>
8. Contenziosi più rilevanti ed altre informazioni	<i>pag.</i>	<i>36</i>
9. Fatti di rilievo avvenuti nel periodo	<i>pag.</i>	<i>40</i>
10. Fatti di rilievo avvenuti dopo il 30 giugno 2021	<i>pag.</i>	<i>43</i>
11. Prevedibile evoluzione della gestione	<i>pag.</i>	<i>43</i>
Glossario dei termini e degli indicatori alternativi di <i>performance</i> utilizzati	<i>pag.</i>	<i>46</i>

Bilancio consolidato semestrale abbreviato:

- Situazione Patrimoniale-Finanziaria consolidata	<i>pag.</i>	<i>48</i>
- Conto Economico consolidato	<i>pag.</i>	<i>49</i>
- Altre componenti di conto economico complessivo consolidato	<i>pag.</i>	<i>50</i>
- Variazioni del Patrimonio Netto consolidato	<i>pag.</i>	<i>50</i>
- Rendiconto finanziario consolidato	<i>pag.</i>	<i>51</i>
- Note illustrative al bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2020	<i>pag.</i>	<i>52</i>

Attestazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato

RELAZIONE SULLA GESTIONE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO al 30 giugno 2021

INTRODUZIONE

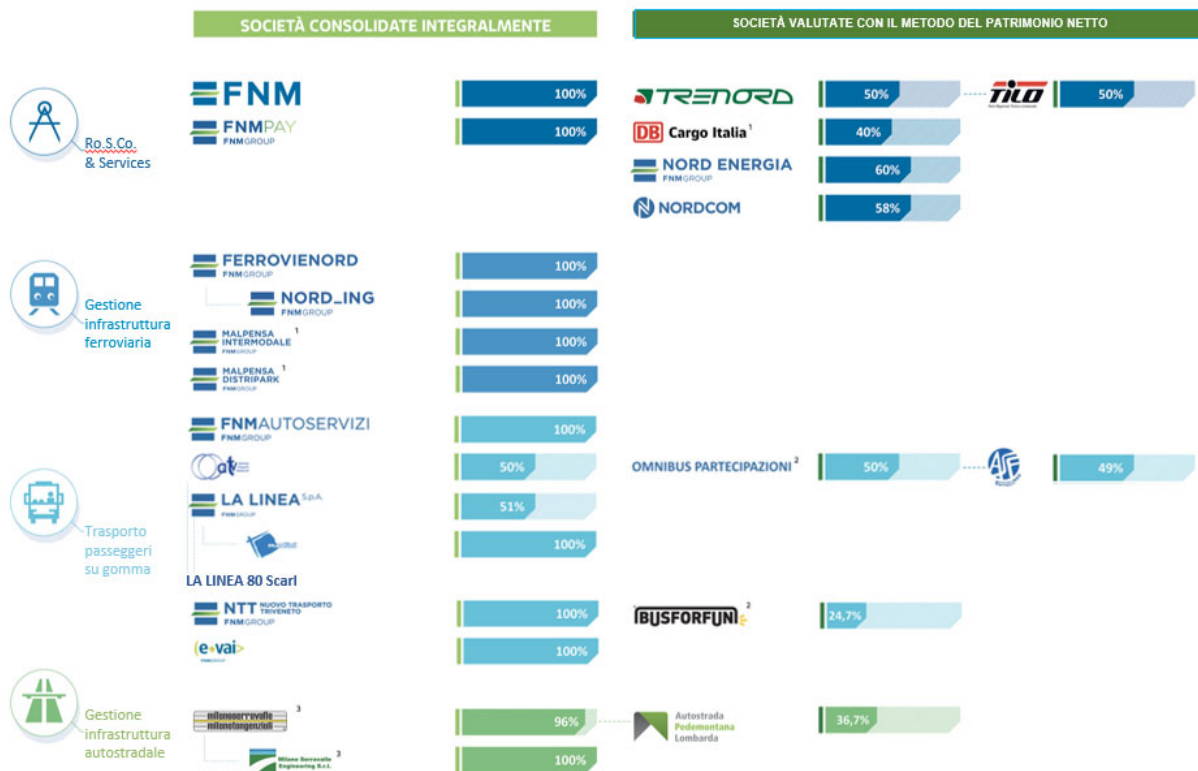
Con riferimento al periodo di sei mesi chiuso al 30 giugno 2021 (di seguito il “Primo semestre 2021” o “periodo”), le informazioni quantitative ed i commenti riportati nell’ambito della presente Relazione hanno l’obiettivo di fornire una visione della situazione patrimoniale, finanziaria ed economica del Gruppo, delle relative variazioni intercorse nel periodo di riferimento, nonché degli eventi significativi che si sono verificati influenzando il risultato di competenza.

In particolare, le performance del periodo tengono conto degli effetti della trasformazione strategica rilevante messa in atto grazie al perfezionamento dell’acquisizione della quota di controllo in Milano Serravalle - Milano Tangenziali (di seguito anche “MISE”), che ha determinato l’ingresso del Gruppo nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali.

Com’è noto, anche il primo semestre 2021 è impattato dagli effetti negativi provocati dal persistere dell’emergenza sanitaria determinata dalla pandemia globale COVID-19, dichiarata tale dall’Organizzazione Mondiale della Sanità in data 11 marzo 2020. La pandemia ha avuto ripercussioni economiche sul sistema produttivo regionale e nazionale, in particolare sulla mobilità e nello specifico sia sul trasporto pubblico locale sia sul traffico autostradale, a seguito delle diverse disposizioni normative e dei successivi provvedimenti assunti nel corso dei mesi dalle autorità competenti per contenere la diffusione del contagio, in fase di allentamento negli ultimi mesi grazie alla progressione della campagna vaccinale e alla conseguente regressione dei contagi registrati.

1 STRUTTURA E SETTORI DI ATTIVITA’ DEL GRUPPO AL 30 GIUGNO 2021

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



1. Società operanti nel settore della logistica merci al momento incluse nei segmenti Gestione dell'infrastruttura ferroviaria e Ro.S.Co. & Services. Malpensa Intermodale e Malpensa Distripark sono in fase di start up.
2. Società operanti nel settore del Trasporto passeggeri su gomma, ma considerate nel segmento Ro.S.Co ai fini della rendicontazione di bilancio.
3. Società consolidate integralmente dal 26 febbraio 2021.
4. Da febbraio 2021 La Linea detiene il 100% del capitale sociale di Conam, da quel momento la società è consolidata integralmente.

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

1.1 GESTIONE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

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

- FERROVIENORD S.p.A.– alla quale è affidata la gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, rami Milano e Iseo, sulla base della concessione con scadenza 31 ottobre 2060 e del Contratto di Servizio sottoscritto con Regione Lombardia per il periodo 18 marzo 2016-31 dicembre 2022;
- NORD_ING S.r.l.– alla quale è affidata l'attività di progettazione, nonché il supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti sulla rete;
- MALPENSA INTERMODALE S.r.l.– che si occupa della gestione del Terminal di Sacconago a Busto Arsizio (VA) e

- MALPENSA DISTRI PARK S.r.l.– a cui è affidato lo sviluppo immobiliare di aree adiacenti il Terminal di Sacconago, funzionali al progetto di gestione dei collegamenti intermodali del settore cargo svolte da MALPENSA INTERMODALE.

1.2 RO.S.CO. & SERVICES

La capogruppo FNM S.p.A. acquista e noleggia il materiale rotabile alle sue partecipate, primariamente per Trenord e DB Cargo Italia, svolgendo funzione di *Rolling Stock Company* (Ro.S.Co.).

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

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

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

Inoltre, il Gruppo FNM estende la propria operatività anche nel settore dell’*Information & Communication Technology* con la *joint venture* NordCom, che opera sia a beneficio del Gruppo FNM sia per terzi; è altresì presente nel settore specialistico del vettoriamento di energia elettrica tramite l’elettrodotto Mendrisio-Cagno, con la società a controllo congiunto NORD ENERGIA e la sua controllata CMC Mesta S.A.

1.3 TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA

FNM opera nel settore della mobilità su gomma con:

- FNM Autoservizi S.p.A. - concessionaria di quote dei servizi di trasporto pubblico su gomma nelle Province di Varese e Brescia, titolare in A.T.I. con ASF Autolinee S.r.l. (partecipata al 49% da Omnibus Partecipazioni¹ – 50% di proprietà FNM S.p.A.) di un Contratto di Servizio per quelli in Provincia di Como e operatore di supporto a Trenord per attività “sostitutive treno”;

¹ - Società operanti nel trasporto passeggeri su gomma, ma considerate nel segmento Ro.S.CO. ai fini della redazione del bilancio. Sono consolidate con il metodo del Patrimonio Netto.

- Azienda Trasporti Verona S.r.l.- che effettua il servizio di trasporto pubblico urbano nei comuni di Verona e Legnago ed extraurbano in tutta la provincia di Verona;
- La Linea S.p.A. – società operante in Veneto nel settore del trasporto pubblico locale su gomma e del noleggio autobus con conducente, anche per il tramite delle sue controllate/partecipate;
- E-Vai S.r.l.- società di *car sharing* operante in Lombardia con veicoli elettrici e bimodali;
- Busforfun.Com S.r.l.¹ - *startup* innovativa nelle tecnologie per il turismo e il *commuting*, di cui FNM S.p.A. nel novembre 2020 ha acquisito una quota del 24,7%.

1.4 GESTIONE INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE

Il Gruppo FNM è presente anche nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali grazie alla partecipazione pari al 96% del capitale sociale di MISE, consolidata integralmente nel Gruppo FNM a partire dal 26 febbraio 2021.

Come descritto più in dettaglio nella Relazione Finanziaria Annuale 2020, la partecipazione in MISE deriva dall'acquisizione, a fine luglio 2020, della quota azionaria pari al 13,6% del capitale sociale di MISE detenuta, direttamente ed indirettamente da ASTM e dall'acquisizione di un'ulteriore quota azionaria pari all'82,6% del capitale sociale detenuta da Regione Lombardia perfezionata il 26 febbraio 2021. Il corrispettivo complessivo pagato per la quota del 96% del capitale sociale di MISE è stato pari a 604,8 milioni di Euro (pari a 3,5 Euro per azione), di cui 526,5 milioni di Euro pagati nel primo trimestre 2021.

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

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

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 società annovera anche una partecipazione del 36,7% nel capitale di Autostrada Pedemontana Lombarda (di seguito “APL”), concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell’autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico di Gaggiolo e delle opere connesse. APL è valutata con il metodo del patrimonio netto dal 26 febbraio 2021, in virtù della sottoscrizione e liberazione da parte di Regione Lombardia di un aumento di capitale sociale di APL per 350 milioni di Euro, di cui è dato maggiore dettaglio al paragrafo “Fatti di rilievo avvenuti nel periodo”.

----- o -----

Si segnala che, per effetto della valutazione attraverso il metodo del patrimonio netto, il contributo delle società sottoposte a controllo congiunto Trenord (e della sua collegata TILO), NORD ENERGIA (e la sua controllata CMC Mesta), NordCom, Omnibus Partecipazioni e delle collegate DB Cargo, Busforfun.Com, APL, Tangenziali Esterne di Milano e Tangenziale Esterna non ha impatto sulle singole voci della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata e del conto economico consolidato con eccezione rispettivamente delle voci “Partecipazioni” e “Risultato netto delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto”.

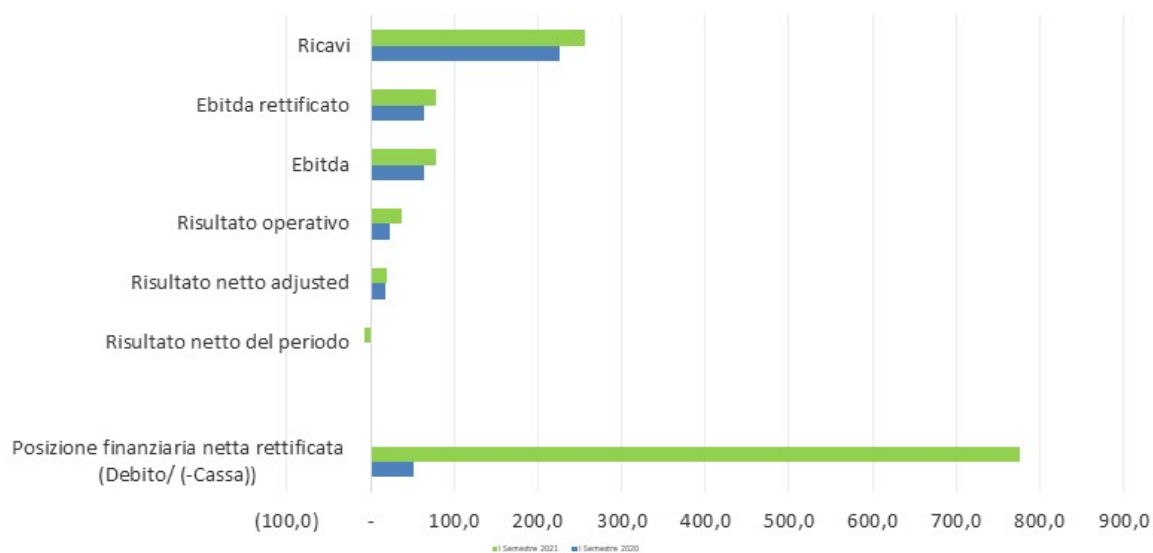
2 INDICATORI SINTETICI DI RISULTATO CONSOLIDATO GRUPPO FNM

Importi in milioni di Euro	I Semestre 2021	I Semestre 2020	Variazione	Variazione %
Ricavi*	256,1	225,6	30,5	13,5%
Ebitda rettificato*	77,6	64,2	13,4	20,9%
Ebitda*	78,1	63,9	14,2	22,2%
Risultato operativo*	37,4	23,0	14,4	62,6%
Risultato Ante imposte*	26,3	22,2	4,1	18,4%
Risultato netto rettificato*	20,2	18,4	1,8	9,7%
Risultato netto del periodo*	(7,5)	0,3	(7,8)	n.d.
Patrimonio netto (A)**	195,0	477,1	(282,1)	-59,1%
Posizione finanziaria netta (B)**	719,6	81,8	637,8	779,7%
Posizione finanziaria netta rettificata **	776,8	43,8	733,0	1673,5%
Capitale investito netto (A+B)**	914,6	558,9	355,7	63,6%
Capitalizzazione di mercato al 30.06	273,1	202,2	70,9	35,1%
Investimenti*	209,3	34,5	174,8	506,7%

*I valori del I Sem. 2021 e del I Sem. 2020 considerano il consolidamento di MISE rispettivamente dal 1° gennaio 2021 e dal 1° gennaio 2020.
** I valori di confronto sono relativi al 31.12.2020

Capitalizzazione di Borsa al 30.06.2021: 264,4 milioni di Euro

Al 30.06.2020: 194,0 milioni di Euro



Credit Ratings

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

3 INFORMAZIONI PER GLI INVESTITORI

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

Il titolo FNM è presente negli indici:

- generici di Borsa Italiana: FTSE Italia All Share e FTSE Italia Small Cap;
- settoriali: FTSE Italia Beni Voluttuari e FTSE Italia Viaggi e Tempo Libero.

Mercato di Quotazione	MTA
Codice ISIN	IT0000060886

Il quadro economico di riferimento²

I primi sei mesi del 2021 hanno segnato una progressiva, seppur diversificata, ripresa dell'economia mondiale rispetto al 2020. Grazie all'avvio delle campagne vaccinali i contagi da COVID-19 sono diminuiti significativamente e le misure in vigore sono state gradualmente rilassate nei paesi con il maggiore tasso di vaccinazione, con un effetto globalmente positivo sul prodotto e sul commercio mondiale.

Le prospettive di medio termine rimangono tuttavia differenziate tra i diversi paesi, vincolate all'andamento della pandemia, all'emergere di varianti del virus e ai ritardi nelle campagne di vaccinazione in alcune aree del mondo.

Per quanto riguarda l'area euro, l'attività economica si è dapprima contratta nel primo trimestre in tutti i Paesi tranne che in Italia. Nel secondo trimestre è invece tornata a salire, anche grazie alla politica monetaria espansiva confermata dalla Banca Centrale Europea. La ripresa economica del continente sarà anche favorita dai piani nazionali di investimenti e riforme presentati dai paesi membri nell'ambito del Dispositivo per la ripresa e resilienza del *Next Generation EU*. Il 13 luglio il Consiglio dell'Unione Europea ha approvato i piani dei primi 12 paesi comunitari, tra cui l'Italia.

Nel nostro Paese la crescita economica è stata lievemente positiva nel primo trimestre di quest'anno (+0,1% rispetto al periodo precedente) e si è poi intensificata nel secondo trimestre, superando l'1%, favorita dall'espansione dell'industria e dal recupero nei servizi. La ripresa è stata sostenuta in particolare dagli investimenti, le cui condizioni sono in miglioramento, e dall'incremento dei consumi, anche se rimane elevata la propensione al risparmio per motivi precauzionali. In aumento anche le esportazioni, nel contesto di rafforzamento del commercio mondiale, con una ripresa degli afflussi turistici dalla fine del mese di aprile. Dopo il calo nel primo trimestre dell'anno, nei mesi di maggio e giugno è incrementata anche l'occupazione con un parziale recupero di posizioni lavorative di giovani e donne.

Nel mese di giugno l'inflazione si è attestata all'1,3% (1,9% a livello di area euro), spinta soprattutto dalla crescita dei beni energetici, tuttavia questo effetto dovrebbe essere solo temporaneo.

² Bollettino Economico 3 / 2021 Banca d'Italia

Banca d'Italia stima un'ulteriore accelerazione del PIL nazionale a partire dal terzo trimestre del 2021 e per tutto il periodo 2022-23, con un ritorno del PIL ai livelli pre-pandemici nella seconda metà del prossimo anno, sulla base dell'ipotesi di un progressivo miglioramento del quadro sanitario nazionale e mondiale e dello stimolo originato dagli interventi previsti nell'ambito del *Piano nazionale di ripresa e resilienza* (PNRR) di *Next Generation EU*. Il piano prevede interventi pari a 191,5 miliardi nel periodo 2021-2026, di cui 68,9 finanziati da trasferimenti e 122,6 da prestiti. L'erogazione della prima quota di risorse, corrispondente al 13% dell'ammontare complessivo a titolo di prefinanziamento, è prevista entro l'estate. Questo scenario è fortemente condizionato dall'efficacia e dalla rapidità delle sopra citate misure di sostegno e rilancio, nonché dagli effetti che queste potrebbero avere sulla produttività, oltre che dalle risposte dei consumatori alle riaperture dell'economia.

La conferma dell'orientamento espansivo della politica monetaria degli Stati Uniti e dell'Unione Europea ha portato all'interruzione dell'aumento dei rendimenti a lungo termine che stava avvenendo da inizio anno. La ripresa economica ha invece influito positivamente sull'andamento dei corsi azionari nel secondo trimestre, che sono cresciuti negli Stati Uniti, nel Regno Unito e nell'area euro. In questo semestre, l'euro è rimasto stabile rispetto al dollaro. L'andamento dei mercati finanziari italiani è stato positivamente condizionato dalle attese di ripresa dell'attività economica: i rendimenti dei titoli di Stato, temporaneamente aumentati tra aprile e maggio, si sono poi attenuati con la riconferma dell'intenzione di mantenere una politica monetaria espansiva. Il differenziale con il rendimento dei titoli di Stato tedeschi sulla scadenza decennale rimane inferiore ai livelli precedenti la pandemia e la relativa volatilità rimane molto contenuta. Complessivamente, il **mercato finanziario italiano** ha registrato nel primo semestre 2021 una variazione al rialzo del **13,8%** rispetto alla fine del 2020 (FTSE Italia *All Share*), in linea con l'area euro (indice Stoxx Europe 600 +13,5%).

Nel medesimo periodo, il **titolo FNM** ha registrato una *performance* positiva (+6,7%), ma inferiore rispetto sia all'indice di riferimento FTSE Italia Small Cap (incremento del 29,1%), relativo ai titoli italiani a piccola capitalizzazione, sia all'indice di settore italiano (FTSE Italia Servizi al Consumo +23,0%, FTSE Italia Viaggi e Tempo Libero +18,1%).

Andamento del titolo FNM nel primo semestre 2021



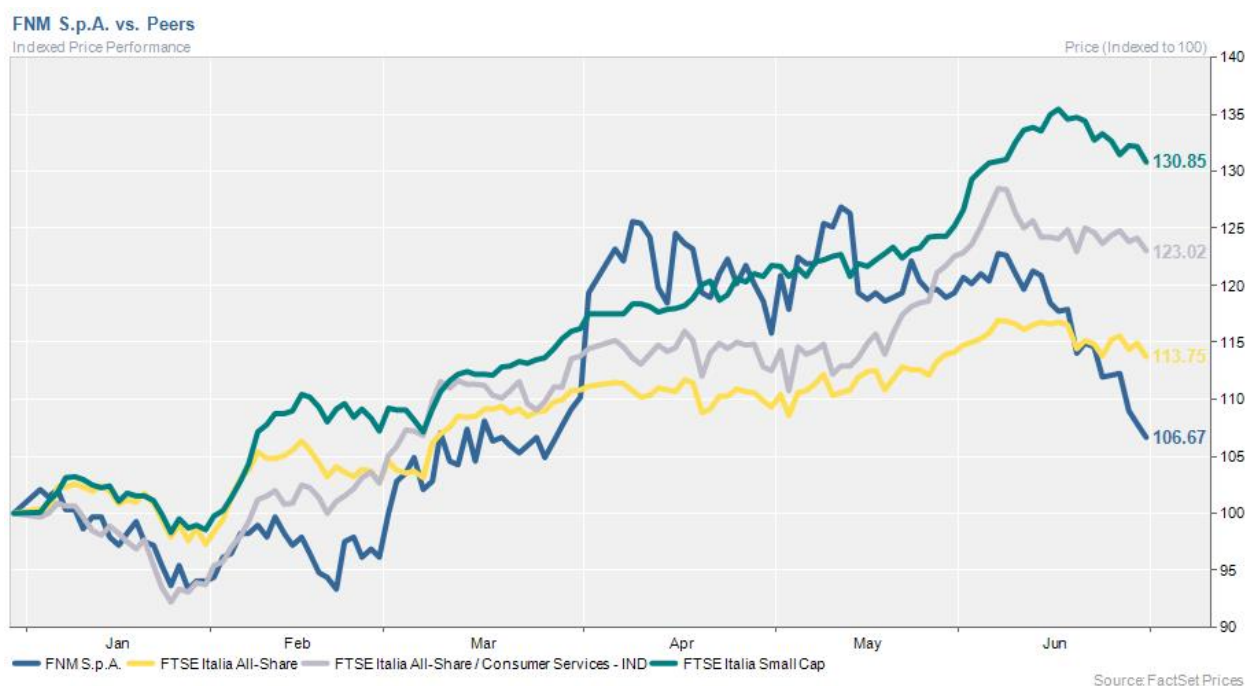
Fonte: FactSet

Nel corso del primo semestre dell'esercizio in corso, **il titolo FNM** ha registrato infatti un incremento pari al **6,7%** rispetto alla fine del 2020, con un prezzo medio pari a **0,63 Euro** (capitalizzazione media di borsa pari a **272,8 milioni** di Euro).

Nel corso del periodo in esame, la trattazione delle azioni FNM sul mercato gestito da Borsa Italiana S.p.A. ha raggiunto un controvalore medio giornaliero di **258,8 migliaia di Euro** (controvalore massimo registrato il 1 aprile 2021 pari a oltre € 2,4 milioni). Gli scambi medi giornalieri del titolo sono stati pari a circa 410 mila azioni intermedie giornalmente.

Nel periodo analizzato sono state scambiate un totale di 51,7 milioni di azioni, pari a circa il 12% del capitale sociale, valore molto allineato al comparabile semestre dell'anno precedente (51,4 milioni di azioni, 11,8% del capitale sociale).

Andamento del titolo FNM rispetto ai principali indici di riferimento nel primo semestre 2021



(Prezzo=100 al 30 dicembre 2020)

Fonte: FactSet

Struttura azionaria

Al 30 giugno 2020 il capitale sociale emesso risulta pari a 230.000.000,00 Euro, corrispondente a 434.902.568 azioni ordinarie senza indicazione del valore nominale.

Composizione dell'azionariato

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

<u>Azionisti</u>	<u>Partecipazione al 30/06/2021</u>
REGIONE LOMBARDIA	57,6%
FERROVIE DELLO STATO	14,7%

4 ANDAMENTO ECONOMICO E FINANZIARIO CONSOLIDATO

4.1 SINTESI DATI ECONOMICI

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato del periodo, raffrontato con quello del corrispondente periodo 2020. Per completezza informativa occorre rilevare che nel seguente conto economico riclassificato le voci “costi per servizi di costruzione – IFRIC 12” e “contributi per servizi di costruzione – IFRIC 12”, relativi esclusivamente alle società concessionarie FERROVIENORD e MISE, nelle quali, in applicazione dell’IFRIC 12, sono rilevati gli importi degli investimenti finanziati effettuati nel periodo e i contributi ad essi corrispondenti, sono state esposte al netto nella voce “Altri ricavi e proventi”.

Dalle singole voci di seguito riportate sono inoltre escluse le poste non ricorrenti, riclassificate nella voce “proventi e costi non ordinari”.

Come indicato al paragrafo 1.4, il primo semestre 2021 di seguito illustrato comprende gli effetti economici derivanti dal consolidamento integrale di MISE e della sua controllata Milano Serravalle Engineering a partire dal 26 febbraio 2021. Il periodo di confronto rappresenta l’area di consolidamento precedente l’acquisizione.

<i>Importi in milioni di Euro</i>	I Semestre 2021	I Semestre 2020	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e prestazioni	212,4	126,5	85,9	67,9%
Altri ricavi e proventi	14,0	11,3	2,7	23,9%
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	226,4	137,8	88,6	64,3%
Costi operativi	(85,6)	(43,9)	(41,7)	95,0%
Costi del personale	(75,0)	(57,5)	(17,5)	30,4%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO	65,8	36,4	29,4	80,8%
Proventi e Costi non ordinari	0,5	(0,3)	0,8	<i>N.d.</i>
MARGINE OPERATIVO LORDO	66,3	36,1	30,2	83,7%
Ammortamenti e svalutazioni	(34,2)	(20,2)	(14,0)	69,3%
RISULTATO OPERATIVO	32,1	15,9	16,2	101,9%
Proventi finanziari	1,6	1,5	0,1	6,7%
<i>di cui plusvalenza cessione partecipazioni</i>	-	1,1	(1,1)	<i>n.d.</i>
Oneri finanziari	(12,1)	(1,2)	(10,9)	<i>n.d.</i>
RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA	(10,5)	0,3	(10,8)	<i>n.d.</i>
RISULTATO ANTE IMPOSTE	21,6	16,2	5,4	33,3%
Imposte sul reddito	(5,6)	(2,8)	(2,8)	<i>n.d.</i>
RISULTATO COMPLESSIVO RETTIFICATO	16,0	13,4	2,6	19,4%
Risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio	(26,9)	(14,1)	(12,8)	90,8%
RISULTATO COMPLESSIVO	(10,9)	(0,7)	(10,2)	<i>n.d.</i>
RISULTATO ATTRIBUIBILE AGLI AZIONISTI DI MIN	1,7	-	1,7	<i>n.d.</i>
RISULTATO COMPLESSIVO DI GRUPPO	(12,6)	(0,7)	(11,9)	<i>n.d.</i>

Al fine di meglio rappresentare le variazioni del periodo si riporta di seguito il conto economico riclassificato pro-forma, considerando il consolidamento di MISE dal 1° gennaio 2021. Il periodo di confronto del primo semestre 2020 è stato parimenti pro-formato come se il consolidamento di MISE fosse avvenuto in data 1° gennaio 2020.

Importi in milioni di Euro	I SEMESTRE 2021	01 gennaio 2021 - 26 febbraio 2021 MISE	I SEM. 2021 PRO-FORMA	I SEMESTRE 2020 GRUPPO FNM	I SEM. 2020 MISE	I SEM. 2020 PRO-FORMA	Differenza PRO-FORMA 2021 vs 2020	Differenza PRO-FORMA 2021 vs 2020 %
	A	B	C= A+B	D	E	F= D+E	G = C - F	G/F
Ricavi delle vendite e prestazioni	212,4	28,4	240,8	126,5	82,2	208,7	32,1	15,4%
Altri ricavi e proventi	14,0	1,3	15,3	11,3	5,6	16,9	(1,6)	-9,5%
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	226,4	29,7	256,1	137,8	87,8	225,6	30,5	13,5%
Costi operativi	(85,6)	(10,4)	(96,0)	(43,9)	(39,4)	(83,3)	(12,7)	15,2%
Costi del personale	(75,0)	(7,5)	(82,5)	(57,5)	(20,6)	(78,1)	(4,4)	5,6%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO	65,8	11,8	77,6	36,4	27,8	64,2	13,4	20,9%
Proventi e Costi non ordinari	0,5	-	0,5	(0,3)	-	(0,3)	0,8	N.d.
MARGINE OPERATIVO LORDO	66,3	11,8	78,1	36,1	27,8	63,9	14,2	22,2%
Ammortamenti e svalutazioni	(34,2)	(6,5)	(40,7)	(20,2)	(20,7)	(40,9)	0,2	-0,5%
RISULTATO OPERATIVO	32,1	5,3	37,4	15,9	7,1	23,0	14,4	62,6%
Proventi finanziari	1,6	0,6	2,2	1,5	3,0	4,5	(2,3)	-51,2%
di cui plusvalenza cessione partecipazioni	-	-	-	1,1	-	1,1	(1,1)	n.d.
Oneri finanziari	(12,1)	(1,2)	(13,3)	(1,2)	(4,1)	(5,3)	(8,0)	n.d.
RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA	(10,5)	(0,6)	(11,1)	0,3	(1,1)	(0,8)	(10,3)	n.d.
RISULTATO ANTE IMPOSTE	21,6	4,7	26,3	16,2	6,0	22,2	4,1	18,4%
Imposte sul reddito	(5,6)	(0,5)	(6,1)	(2,8)	(1,0)	(3,8)	(2,3)	60,5%
RISULTATO COMPLESSIVO RETTIFICATO	16,0	4,2	20,2	13,4	5,0	18,4	1,8	9,7%
Risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto	(26,9)	(0,8)	(27,7)	(14,1)	(4,0)	(18,1)	(9,6)	53,0%
RISULTATO COMPLESSIVO	(10,9)	3,4	(7,5)	(0,7)	1,0	0,3	(7,8)	n.d.
RISULTATO ATTRIBUIBILE AGLI AZIONISTI DI MINORANZA	1,7	0,1	1,8	-	-	0,0	1,8	n.d.
RISULTATO COMPLESSIVO DI GRUPPO	(12,6)	3,3	(9,3)	(0,7)	1,0	0,3	(9,6)	n.d.

Si riporta di seguito il conto economico con la sola indicazione dei saldi proformati del primo semestre 2021 e del primo semestre 2020.

Importi in milioni di Euro	I SEM. 2021 PRO-FORMA	I SEM. 2020 PRO-FORMA	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e prestazioni	240,8	208,7	32,1	15,4%
Altri ricavi e proventi	15,3	16,9	(1,6)	-9,5%
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	256,1	225,6	30,5	13,5%
Costi operativi	(96,0)	(83,3)	(12,7)	15,2%
Costi del personale	(82,5)	(78,1)	(4,4)	5,6%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO	77,6	64,2	13,4	20,9%
Proventi e Costi non ordinari	0,5	(0,3)	0,8	N.d.
MARGINE OPERATIVO LORDO	78,1	63,9	14,2	22,2%
Ammortamenti e svalutazioni	(40,7)	(40,9)	0,2	-0,5%
RISULTATO OPERATIVO	37,4	23,0	14,4	62,6%
Proventi finanziari	2,2	4,5	(2,3)	-51,2%
di cui plusvalenza cessione partecipazioni	-	1,1	(1,1)	n.d.
Oneri finanziari	(13,3)	(5,3)	(8,0)	n.d.
RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA	(11,1)	(0,8)	(10,3)	n.d.
RISULTATO ANTE IMPOSTE	26,3	22,2	4,1	18,4%
Imposte sul reddito	(6,1)	(3,8)	(2,3)	60,5%
RISULTATO COMPLESSIVO RETTIFICATO	20,2	18,4	1,8	9,7%
Risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto	(27,7)	(18,1)	(9,6)	53,0%
RISULTATO COMPLESSIVO	(7,5)	0,3	(7,8)	n.d.
RISULTATO ATTRIBUIBILE AGLI AZIONISTI DI MINORANZA	1,9	0,0	1,8	n.d.
RISULTATO COMPLESSIVO DI GRUPPO	(9,4)	0,3	(9,7)	n.d.

I commenti di seguito riportati si riferiscono al conto economico pro-forma, che considera entrambi

i periodi a pari perimetro.

I ricavi delle vendite e delle prestazioni presentano un incremento netto di 30,5 milioni di Euro, pari a circa il 13,5%, in ragione dei seguenti principali fattori:

- i ricavi da pedaggi autostradali, pari a 100,4 milioni di Euro (80,8 milioni di Euro nel primo semestre 2020), hanno subito una variazione positiva per 19,6 milioni di Euro, pari all'24,3% rispetto a quelli del primo semestre 2020, dovuta alla evoluzione della pandemia: dopo il primo trimestre dominato dalla terza ondata di contagio e le conseguenti ulteriori restrizioni ai movimenti delle persone, il secondo trimestre ha segnato una ripresa degli spostamenti, grazie allo sviluppo sempre più evidente della campagna vaccinale e al conseguente allentamento delle misure adottate dalle Autorità per fronteggiare l'epidemia Covid-19;
- i ricavi da bigliettazione del trasporto pubblico su gomma aumentano di 4,6 milioni di Euro per le maggiori vendite, in relazione ai provvedimenti assunti per l'emergenza COVID-19, come sopra descritto, passando dai 9,6 milioni di Euro nel primo semestre 2020 ai 14,2 milioni di Euro del periodo;
- il corrispettivo derivante dal Contratto di Servizio di gestione dell'infrastruttura rimane sostanzialmente in linea con il precedente esercizio, passando da 44,9 milioni di Euro a 44,8 milioni di Euro, per effetto del calo di 1,2 milioni di Euro, dovuto sia al meccanismo di efficientamento previsto dal Contratto stesso, che alla rimodulazione della programmazione ferroviaria, in seguito alla minore mobilità causata dalla pandemia Covid-19; tale calo è stato compensato dai proventi riconosciuti dal Concedente, a valere sull'anno 2020, a copertura della rimodulazione della programmazione ferroviaria per i provvedimenti assunti per l'emergenza COVID-19;
- i ricavi derivanti da contratti e contributi pubblici relativi al servizio di trasporto pubblico su gomma, hanno evidenziato una crescita, pari a 4,4 milioni di Euro, rispetto al periodo comparativo principalmente per effetto delle misure compensative (pari a circa 7,2 milioni di Euro, a compensazione dei mancati ricavi da bigliettazione), introdotte dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto "Decreto Rilancio")³, dalla Legge 13 ottobre 2020, n.126 (art. 44, cosiddetto "Decreto Agosto")⁴, dalla Legge 18 dicembre 2020, n.176 (art. 22^{ter}, cosiddetto

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

4 "Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico e consentire l'erogazione di servizi di trasporto pubblico locale in conformità alle misure di contenimento della diffusione del COVID-19 di cui al decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, e al decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 luglio 2020, n. 74, la dotazione del fondo di cui al comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 400 milioni di euro per l'anno 2020. Tali risorse possono essere utilizzate, oltre che per le medesime finalità di cui al

“Decreto Ristori Bis”)⁵ e dal Decreto Legge 22 marzo 2021, n.41 (art.29, cosiddetto “Decreto Sostegni”)⁶;

- i ricavi da locazione di materiale rotabile diminuiscono di 1,1 milioni di Euro principalmente per la riduzione del corrispettivo a seguito del rinnovo del contratto di noleggio operativo con Trenord dei convogli TAF, parzialmente compensata dai maggiori ricavi sui locomotori DE 520, dei convogli TILO, ROCK, POP e Caravaggio noleggiati a Trenord e delle locomotive E494 ETRAXX DC a DB Cargo Italia.

Gli **altri ricavi e proventi** presentano un decremento netto di 1,6 milioni di Euro rispetto al primo semestre 2020 per effetto del minor recupero spese generali su investimenti finanziati dal Contratto di Programma, per 0,7 milioni di Euro, in relazione alla minore percentuale riconosciuta sugli investimenti finanziati per ammodernamento dell’infrastruttura effettuate rispetto al semestre comparativo.

Il **totale ricavi e altri proventi** presenta così complessivamente un incremento del 13,5% ed è così suddiviso nelle quattro aree di business:

citato articolo 200, anche per il finanziamento, nel limite di 300 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all’attuazione delle misure di contenimento derivanti dall’applicazione delle Linee guida per l’informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico e delle Linee guida per il trasporto scolastico dedicato, ove i predetti servizi nel periodo precedente alla diffusione del COVID-19 abbiano avuto un riempimento superiore all’80 per cento della capacità...”

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

6 “Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico e consentire l’erogazione di servizi di trasporto pubblico locale in conformità alle misure di contenimento della diffusione del COVID-19 individuate con i provvedimenti di cui all’articolo 2 del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, la dotazione del fondo di cui al comma 1 dell’articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 800 milioni di euro per l’anno 2021. Tali risorse sono destinate a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri subita dai soggetti di cui all’articolo 200, comma 2, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, nel periodo dal 23 febbraio 2020 fino al termine dell’applicazione delle limitazioni relative alla capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico individuate, con i provvedimenti di cui all’articolo 2 del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del biennio 2018-2019.”

<i>Importi in milioni di Euro</i>	I SEM. 2021 PRO-FORMA	I SEM. 2020 PRO-FORMA	Differenza	Diff. %
Gestione infrastruttura ferroviaria	64,6	63,3	1,3	2,1%
Rosco & Services	39,4	41,2	(1,8)	-4,4%
Trasporto passeggeri su gomma	60,7	44,7	16,0	35,8%
Gestione infrastruttura autostradale	108,4	87,8	20,6	23,5%
Elisioni intercompany	(17,0)	(11,4)	(5,6)	49,1%
Totale ricavi consolidati	256,1	225,6	30,5	13,5%

I **costi operativi** presentano un incremento netto di 12,7 milioni di Euro (+15,2%), a causa dei seguenti principali motivi:

- incremento dei costi di gasolio e di manutenzione bus, rispettivamente pari a 2,6 milioni di Euro e 1,6 milioni di Euro, in relazione ai maggiori km percorsi a seguito dei maggiori servizi aggiuntivi effettuati;
- incremento dei subaffidi a terzi, per 4,7 milioni di Euro;
- incremento di 2,0 milioni dei costi connessi all'andamento del traffico (oneri di esazione e canone di concessione).

I **costi per il personale** presentano un incremento di 4,4 milioni di Euro (+5,6%) principalmente per effetto del minor utilizzo di ferie residue e del mancato ricorso a strumenti di supporto al reddito (Cassa Integrazione Generale e Fondo Trasporto Pubblico), utilizzati invece nel semestre comparativo in relazione alla riduzione delle attività lavorative come conseguenza dell'emergenza COVID-19. Il costo del lavoro beneficia inoltre del rilascio di una quota del fondo rischi relativo al rinnovo del CCNL Autoferro per 1,4 milioni di Euro a seguito dell'accordo sottoscritto in data 17 giugno 2021.

Il **marginale operativo lordo rettificato** (che esclude elementi non ordinari), pari a 77,6 milioni di Euro, è risultato in aumento del 20,9%, evidenziando una performance migliore rispetto alla dinamica dei ricavi ed è così suddiviso nelle quattro aree di business:

<i>Importi in milioni di Euro</i>	I SEM. 2021 PRO-FORMA	I SEM. 2020 PRO-FORMA	Differenza	Diff. %
Gestione infrastruttura ferroviaria	3,4	5,6	(2,2)	-39,3%
Rosco & Services	23,9	26,5	(2,6)	-9,8%
Trasporto passeggeri su gomma	6,3	4,3	2,0	46,5%
Gestione infrastruttura autostradale	44,0	27,8	16,2	58,3%
Totale EBITDA rettificato	77,6	64,2	13,5	20,9%

I **proventi / costi non ordinari** del periodo ammontano a 0,5 milioni di Euro e sono attribuibili al provento derivante dal rilascio di un fondo rischi a seguito della parziale chiusura di un contenzioso; tale provento, pari a 2,2 milioni di Euro è in parte compensato dai costi per progetti di sviluppo, pari a 1,7 milioni di Euro, principalmente attribuibili ai costi sostenuti per l'operazione di acquisizione di MISE. Nel semestre comparativo la voce, interamente attribuibile a costi per progetti di sviluppo, era pari a 0,3 milioni di Euro.

La voce **ammortamenti e accantonamenti** risulta sostanzialmente allineata rispetto al periodo comparativo passando da 40,9 milioni di Euro a 40,7 milioni di Euro.

Il **risultato operativo complessivo** è pari a 37,4 milioni di Euro, rispetto ai 23,0 milioni di Euro del periodo comparativo 2020, con un incremento di 14,4 milioni di Euro.

Il **risultato complessivo della gestione finanziaria** risulta negativo per 11,1 milioni di Euro rispetto a -0,8 milioni di Euro del periodo comparativo 2020; in particolare gli interessi passivi su finanziamenti sono pari a 12,5 milioni di Euro (4,4 milioni di Euro nel primo semestre 2020) in aumento per effetto dei maggiori oneri finanziari relativi al finanziamento Bridge, pari a 8,5 milioni di Euro, comprensivi della quota di competenza della *upfront fee*, dell'*extension fee* e degli oneri accessori, pari a 5,5 milioni di Euro. Nel primo semestre 2020 inoltre erano stati registrati la plusvalenza, per 1,0 milioni di Euro, derivante dalla cessione della partecipazione detenuta in Locoitalia e maggiori proventi finanziari da costo ammortizzato dalla parte della controllata MISE per 1,0 milioni di Euro.

Il **risultato ante imposte** risulta pari a 26,3 milioni di Euro rispetto ai 22,2 milioni di Euro del periodo comparativo 2020.

Le **imposte sul reddito**, pari a 6,1 milioni di Euro, aumentano di 2,3 milioni di Euro rispetto al primo semestre del 2020, in relazione al maggior imponibile fiscale conseguito nel semestre dalla controllata MISE, parzialmente compensato dal minor imponibile fiscale di FNM.

Il **risultato complessivo rettificato**, ante rilevazione del risultato delle società valutate a Patrimonio netto, passa da 18,4 milioni di Euro del periodo comparativo dell'esercizio precedente a 20,2 milioni di Euro, riflettendo quindi una sostanziale stabilità, nonostante gli effetti del COVID-19.

Il **risultato delle società valutate a Patrimonio netto** evidenzia una perdita di 27,8 milioni di Euro, rispetto alla perdita pari a 18,1 milioni di Euro del primo semestre 2020, per effetto principale del risultato negativo della partecipata Trenord S.r.l.. La composizione della voce è di seguito illustrata:

Importi in migliaia di Euro	I SEM. 2021 PRO-FORMA	I SEM. 2020 PRO-FORMA	Differenza
Trenord Srl *	(26.245)	(15.927)	(10.318)
Autostrada Pedemontana Lombarda	(2.018)	(3.000)	982
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. **	(1.107)	(1.000)	(107)
NORD ENERGIA SpA ***	921	1.213	(292)
DB Cargo Italia Srl	872	800	72
Omnibus Partecipazioni Srl ****	(306)	110	(416)
NordCom SpA	153	(399)	552
Busforfun.Com S.rl.	(10)	-	(10)
Conam Srl	-	17	(17)
Sems		53	(53)
Risultato società valutate a Patrimonio Netto	(27.740)	(18.133)	(9.607)

* include il risultato di TILO SA

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

*** include il risultato di CMC MeSta SA

**** include il risultato di ASF Autolinee Srl

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

- i ricavi hanno registrato un calo pari a circa il 2%, da 313,6 milioni di Euro a 321,2 milioni di Euro, imputabile alla riduzione dei ricavi da bigliettazione (-7% rispetto al periodo comparativo dell'esercizio precedente) in relazione alla riduzione del volume dei passeggeri trasportati a causa del persistere della pandemia e delle limitazioni alla circolazione imposte dalle autorità competenti. I ricavi da Contratto di servizio registrano al contrario una crescita pari al 7% grazie agli effetti compensativi introdotti dai decreti "Rilancio", "Agosto", "Ristori bis" e "Sostegni" pari a circa 23,8 milioni di Euro;
- il costo del personale risulta in aumento del 7% in relazione al maggior numero di risorse impiegate (+25) e alle maggiori retribuzioni accessorie, oltre che dai maggiori accantonamenti per ferie non godute;
- i costi operativi aumentano per circa 21,5 milioni di Euro (+15%) in relazione ai maggiori servizi effettuati, attribuibili in particolare a maggiori costi di pedaggio ed energia (+10,5 milioni di Euro), maggiori costi di manutenzione (+7,8 milioni di Euro), maggiori servizi di pulizia e gli altri servizi appaltati (+2,9 milioni di euro) e maggiori servizi sostitutivi treno (+0,8 milioni di Euro).

Per quanto sopra esposto il margine operativo lordo, pari a 9,8 milioni di Euro, è in diminuzione rispetto al periodo comparativo 2020 di 38,7 milioni di Euro; il risultato operativo, pari a -72,7 milioni di Euro, è in diminuzione rispetto al periodo comparativo 2020 di 30,0 milioni di Euro; infine, il risultato netto passa da -31,6 milioni di Euro del primo semestre 2020 a -52,5 milioni di Euro al 30 giugno 2021.

Il risultato del primo semestre 2021 della **partecipata APL** migliora di 1 milione di Euro rispetto al primo semestre 2020 a seguito dell'andamento dei ricavi da pedaggio, che hanno registrato un incremento, rapportato al corrispondente periodo dell'anno precedente, del 26%.

In considerazione anche del sostegno della Regione Lombardia al progetto del sistema viabilistico pedemontano lombardo, la partecipata si è posta nelle migliori condizioni possibili al fine di rendere bancabile il progetto, anche nel rispetto dei termini previsti per l'utilizzo delle misure di defiscalizzazione. Nel corso del primo semestre 2021 la partecipata è stata particolarmente impegnata nella prosecuzione delle attività legate alla raccolta della provvista finanziaria per la costruzione delle tratte B2 e C, ad oggi stimata in Euro 1,7 miliardi, al fine di dare effettiva attuazione a quanto previsto negli atti convenzionali.

La scadenza per la presentazione delle offerte da parte degli operatori economici che hanno manifestato interesse è prevista per il 06 agosto p.v..

Il **Risultato Netto complessivo** consolidato del primo semestre 2021 rileva una perdita pari a 7,5 milioni di Euro, rispetto ad un dato positivo di 0,3 milioni di Euro al 30 giugno 2020, per gli effetti sopra descritti derivanti sostanzialmente dell'emergenza epidemiologica.

Nel periodo chiuso al 30 giugno 2021, come nel periodo comparativo 2020, non si sono rilevati utili da operazioni discontinue.

4.2 INVESTIMENTI

Gli investimenti di competenza del primo semestre 2021 ammontano globalmente a 209,3 milioni di Euro contro i 53,0 milioni di Euro del primo semestre 2020.

In particolare:

- sono stati realizzati **investimenti finanziati da Regione Lombardia** per un ammontare di 164,8 milioni di Euro (30,2 milioni di Euro nel periodo comparativo), che si riferiscono ad interventi di rinnovo del materiale rotabile per 140,6 milioni di Euro, e di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura per 24,2 milioni di Euro. Nel dettaglio tali interventi si riferiscono principalmente al rinnovo dell'armamento nelle tratte Saronno – Como, Bovisa – Seveso – Mariano Comense e Saronno Malnate; nonché al potenziamento della tratta ferroviaria Milano Affori – Varedo;
- sono stati effettuati **investimenti finanziati con mezzi propri** per 19,5 milioni di Euro (4,3 milioni di Euro nel periodo comparativo 2020) che si riferiscono principalmente all'immissione in servizio di 1 convoglio TILO (8,5 milioni di Euro) e 2 locomotive E744 Effishunter (2,9 milioni di Euro);
- sono stati effettuati **investimenti in beni reversibili realizzati sull'infrastruttura autostradale** per 25,0 milioni di Euro (18,5 milioni di Euro nel semestre comparativo 2020), di cui 18,8 milioni di Euro nei mesi compresi tra marzo e giugno 2021.

4.3 SITUAZIONE PATRIMONIALE RICLASSIFICATA

Si riporta di seguito la situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata al 30 giugno 2021, raffrontata con quella al 31 dicembre 2020:

Importi in milioni di Euro	30/06/2021	31/12/2020	Differenza
Rimanenze	9,7	8,7	1,0
Crediti commerciali	128,1	82,6	45,5
Altri crediti correnti	117,2	99,0	18,2
Crediti finanziari correnti	51,7	41,6	10,1
Debiti commerciali	(267,4)	(177,5)	(89,9)
Altri debiti correnti e fondi correnti	(114,0)	(70,7)	(43,3)
Capitale Circolante Netto	(74,7)	(16,3)	(58,4)
Immobilizzazioni	758,3	468,3	290,0
Partecipazioni	144,9	168,0	(23,1)
Crediti non correnti	238,8	24,2	214,6
Debiti non correnti	(29,5)	(24,4)	(5,1)
Fondi	(123,2)	(60,9)	(62,3)
CAPITALE INVESTITO NETTO	914,6	558,9	355,7
<i>Mezzi propri</i>	<i>195,0</i>	<i>477,1</i>	<i>(282,1)</i>
Posizione Finanziaria Netta Rettificata	776,8	43,8	733,0
Posizione Finanziaria Netta per investimenti finanziati (cassa)	(57,2)	38,0	(95,2)
<i>Posizione finanziaria netta complessiva</i>	<i>719,6</i>	<i>81,8</i>	<i>637,8</i>
TOTALE FONTI	914,6	558,9	355,7

Il **capitale circolante netto** diminuisce per 58,4 milioni di Euro per effetto delle variazioni nelle seguenti voci:

- i **crediti commerciali** aumentano di 45,5 milioni di Euro, principalmente per effetto dell'apporto al consolidato di MISE, pari a 47,3 milioni di Euro ;
- gli **altri crediti correnti** aumentano per effetto dell'anticipo iscritto, pari a 9,3 milioni di Euro, in relazione all'avvio di una nuova commessa per il rinnovo del materiale rotabile con fondi finanziati, oltre che per l'apporto al consolidato di MISE, pari a 8,7 milioni di Euro;
- i **crediti finanziari correnti** comprendono i crediti per investimenti finanziati sull'infrastruttura ferroviaria, pari a 50,7 milioni di Euro, ed aumentano di 10,1 milioni di Euro per effetto dell'avanzamento delle commesse di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria;
- i **debiti commerciali**, al netto dell'apporto di MISE, pari a 52,4 milioni di Euro, aumentano per 37,5 milioni di Euro principalmente per l'avanzamento delle commesse di rinnovo del

materiale rotabile. Nel periodo sono stati effettuati pagamenti verso fornitori per investimenti con fondi finanziati e con mezzi propri, rispettivamente per 96,4 milioni di Euro e per 69,5 milioni di Euro. Occorre evidenziare che gli investimenti pagati con fondi finanziati sono attribuibili per 77,0 milioni di Euro al rinnovo del materiale rotabile e quindi pagati con le disponibilità destinate da Regione Lombardia su fondi vincolati, esclusi dalla PFN Rettificata. Tali pagamenti sono compensati da investimenti effettuati nel periodo e non ancora pagati;

- gli **altri debiti correnti** aumentano per i maggiori debiti derivanti dall'apporto di MISE al consolidato, pari 40,9 milioni di Euro.

La voce **immobilizzazioni** comprende principalmente attività materiali per 447,6 milioni di Euro, di cui 339,8 milioni di Euro relativi a materiale rotabile, attività immateriali per 275,8 milioni di Euro, di cui 269,7 relativi al corpo stradale gratuitamente devolvibile all'Ente concedente (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), avviamento per 4,3 milioni di Euro e diritti d'uso per 30,5 milioni di Euro.

Il valore delle **partecipazioni** diminuisce per 23,1 milioni di Euro, principalmente per effetto del minor risultato apportato dalle società valutate con il metodo del patrimonio netto, pari a 26,9 milioni di Euro, parzialmente compensato dalla variazione del perimetro di consolidamento.

Infatti, a seguito dell'acquisto del 96% del capitale sociale di MISE e al relativo consolidamento integrale della partecipazione, la voce diminuisce per 85,8 milioni di Euro, pari al valore di iscrizione al 31 dicembre 2020, e aumenta per l'apporto al consolidamento delle partecipate di MISE, pari a 91,3 milioni di Euro; tra queste le società collegate Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (37,3 milioni di Euro) e Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. (44,1 milioni di Euro) e le partecipazioni in altre imprese Autostrade Lombarde S.p.A. (5,8 milioni di Euro) e S.A.Bro.M. S.p.A. (3,2 milioni di Euro).

I **crediti non correnti** includono la attività contrattuali derivanti dagli investimenti effettuati sul corpo autostradale fino alla data del 30 giugno 2021, ma non ancora riconosciuti, oltre ai finanziamenti di MISE verso partecipate per 54,5 milioni di Euro.

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

I **mezzi propri** diminuiscono per effetto della contabilizzazione dell'acquisizione di MISE. L'Acquisizione si configura come un'operazione “*under common control*”, ossia come un'operazione di aggregazione aziendale in cui le società partecipanti all'aggregazione (FNM e MISE) sono controllate dalla medesima entità (Regione Lombardia) sia prima sia dopo l'aggregazione, e tale controllo non è transitorio. Tali operazioni sono contabilizzate tenendo conto di quanto previsto dallo IAS 8, ovvero del concetto di rappresentazione attendibile e fedele dell'operazione, e da quanto previsto dall'OPI 1 (orientamenti preliminari Assirevi in tema IFRS), relativo al “trattamento contabile delle *business combination of entities under common control* nel bilancio separato e nel bilancio consolidato”. La selezione del principio contabile per le operazioni in esame deve essere guidata dagli elementi sopra descritti, che portano ad applicare il criterio della continuità di valori delle attività nette trasferite. Le attività nette devono essere pertanto rilevate ai valori di libro che risultavano nel bilancio di MISE prima dell'operazione o, se disponibili, ai valori risultanti dal bilancio consolidato della controllante comune e la differenza di 285,4 milioni di Euro tra il prezzo pagato da FNM per acquisire il 96% di MISE, pari a 604,8 milioni di Euro, e il corrispondente valore del patrimonio netto di MISE, pari a 319,4 milioni di Euro, in accordo con la modalità di contabilizzazione sopra riportata, è contabilizzata a riduzione nella voce “Patrimonio netto di Gruppo”.

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione della posizione finanziaria netta del Gruppo al 30 giugno 2021, confrontata con il 31 dicembre 2020.

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

Importi in milioni di Euro	30/06/2021	31/12/2020	Differenza
Liquidità	(251,1)	(126,1)	(125,0)
Indebitamento finanziario corrente	791,4	101,2	690,2
Posizione Finanziaria Corrente Netta (Debito / -Cassa)	540,3	(24,9)	565,2
Indebitamento finanziario non corrente	236,5	68,7	167,8
Posizione Finanziaria Netta Rettificata	776,8	43,8	733,0
Posizione Finanziaria Netta per investimenti finanziati (Cassa)	(57,2)	38,0	(95,2)
Posizione Finanziaria Netta	719,6	81,8	637,8

Al 30 giugno 2021 la posizione finanziaria netta complessiva è pari a 719,6 milioni di Euro, rispetto ad un saldo di 81,8 milioni di Euro al 31 dicembre 2020.

Si da nota del fatto che la posizione finanziaria netta complessiva al 30 giugno 2021 è stata calcolata, anche per il saldo al 31 dicembre 2020, escludendo i crediti finanziari correnti al fine di recepire le indicazioni del richiamo di informativa CONSOB 5/21 del 29 aprile 2021, che ha sostituito la Comunicazione CONSOB 6064293 del luglio 2006.

Isolando l'importo relativo agli investimenti finanziati (57,2 milioni di Euro), la posizione finanziaria netta rettificata è pari a 776,9 milioni di Euro rispetto ad un saldo di 43,8 milioni di Euro al 31 dicembre 2020, in peggioramento di 733 milioni di Euro, principalmente in ragione dell'indebitamento finanziario relativo al finanziamento *Bridge* a breve termine di importo pari a 620 milioni di Euro sottoscritto in data 28 gennaio 2021 con un *pool* di banche composto da Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas Italian Branch. Tale finanziamento è stato contratto per finanziare l'acquisizione della quota di maggioranza, pari all'82,4% del capitale sociale, detenuta in MISE da Regione Lombardia pari a 519,2 milioni di Euro, e per rifinanziare l'acquisto della quota detenuta in MISE dal Gruppo ASTM, pari a 85,6 milioni di Euro. Il finanziamento non è assistito da garanzie e il tasso di interesse è pari all'EURIBOR maggiorato di un margine dell'1,25% per il periodo 26 febbraio – 28 aprile e dell'1,50% per il periodo 29 aprile – 30 giugno. Il finanziamento *Bridge* ha scadenza di sei mesi, a decorrere dalla data di sottoscrizione, avvenuta il 28 gennaio 2021, e prevede la possibilità di esercitare un'opzione di estensione della data di scadenza finale per due periodi di tre mesi ciascuno, pertanto al massimo fino al 28 gennaio 2022.

In data 22 giugno 2021 è stata richiesta la prima estensione, con scadenza 28 ottobre 2021.

Sono state avviate le attività propedeutiche volte al rifinanziamento e, considerato il *rating investment grade* di FNM (BBB- attribuito da Fitch e Baa3 da Moody's, entrambi con *outlook* stabile), la Società ha la ragionevole aspettativa di poter rifinanziare entro la scadenza il *Bridge Loan* con un indebitamento a medio lungo termine, anche attraverso il ricorso al mercato dei capitali.

Contestualmente alla sottoscrizione della suddetta linea di credito a breve termine, in data 29 gennaio 2021 FNM ha estinto integralmente il finanziamento sottoscritto il 7 agosto 2018, in quanto non più coerente con la struttura finanziaria del Gruppo, rimborsando in via anticipata tutto l'ammontare utilizzato pari a 50 milioni di Euro.

L'acquisto della partecipazione di controllo in MISE ha comportato inoltre l'iscrizione di una posizione finanziaria netta relativa a quest'ultima società per 152,4 milioni di Euro, costituita da indebitamento bancario per 257,6 milioni di Euro, indebitamento finanziario verso Finlombarda e per leasing per 57,7 milioni di Euro e cassa per 162,9 milioni di Euro.

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

Importi in milioni di Euro	30/06/2021	30/06/2020
Ebitda	65,9	36,1
CCN	(28,6)	(31,0)
Imposte pagate	(2,2)	(7,2)
Oneri/Proventi finanziari	(1,6)	(0,6)
Free cash flow from operations	33,5	(2,7)
Investimenti netti pagati	(89,2)	(44,8)
Cash flow generation	(55,7)	(47,5)
Acquisto partecipazione al netto della cassa detenuta	(363,6)	
Dividendi incassati	3,9	3,8
Cessione Partecipazioni		32,1
Cash flow	(415,4)	(11,6)
PFN Rettificata (Debito/-Cassa) INIZIALE 01/01	43,8	(39,9)
Cash flow generation	415,4	11,6
Variazione area di consolidamento	-	3,1
Effetto IFRS 16	2,3	(6,0)
Crediti finanziari per dividendi non incassati	-	0,9
Apporto MISE: debiti verso banche e passività finanziarie	315,3	-
Variazione complessiva PFN	733,0	9,6
PFN Rettificata (Debito/-Cassa) FINALE 30/06	776,8	(30,3)

La **cash flow generation** del periodo è negativa per 55,7 milioni di Euro e deriva dalla gestione operativa e dagli investimenti pagati. Il **cash flow operativo** derivante dalla gestione reddituale è positivo per 33,5 milioni di Euro, per effetto dell'Ebitda di 65,9 milioni di Euro, in parte negativamente influenzato dalla variazione del capitale circolante netto, dovuta principalmente all'iscrizione di anticipi verso fornitori per l'avanzamento delle commesse sui treni finanziati da Regione Lombardia.

Nel primo semestre si rilevano investimenti netti pagati per circa 89,2 milioni di Euro (a fronte di 44,8 milioni di Euro pagati del primo semestre 2020).

Nel primo semestre il cash flow è significativamente influenzato dall'uscita di cassa relativa all'acquisto della quota detenuta in MISE da Regione Lombardia, pari a 519,2 milioni di Euro, oltretutto della seconda *tranche* per l'acquisto della quota detenuta in MISE dal Gruppo ASTM pari a 7,3 milioni di Euro, che al netto della cassa detenuta da MISE, ha comportato un esborso netto di 363,6 milioni di Euro.

La posizione finanziaria netta rettificata riflette inoltre gli importi derivanti dalla variazione del perimetro di consolidamento per l'iscrizione di debiti bancari e passività finanziarie relative al perimetro acquisito.

5 ANDAMENTO ECONOMICO SEGMENTI DI BUSINESS

Nella seguente tabella è rappresentato l'andamento economico dei segmenti di business consolidati:

Importi in milioni di Euro	ISEM 2021 PRO-FORMA						ISEM 2020 PRO-FORMA					
	Gestione infrastruttura ferroviaria	Rosco & Services	Trasporto passeggeri su gomma	Gestione infrastruttura Autostradale	Elisioni	Totale	Gestione infrastruttura ferroviaria	Rosco & Services	Trasporto passeggeri su gomma	Gestione infrastruttura Autostradale	Elisioni	Totale
Ricavi verso terzi	60,0	33,1	54,5	106,9		254,5	58,4	35,0	42,1	87,8		223,3
Ricavi intercompany	3,0	6,3	6,2	1,5	(17,0)	0,0	2,6	6,2	2,6	(11,4)		0,0
Contributi per investimenti finanziati al netto dei costi	1,6	0,0	0,0			1,6	2,3					2,3
Ricavi di settore	64,6	39,4	60,7	108,4	(17,0)	256,1	63,3	41,2	44,7	87,8	(11,4)	225,6
EBITDA rettificato	3,4	23,9	6,3	44,0		77,6	5,6	26,5	4,3	27,8		64,2
EBITDA rettificato%	4%	31%	8%	57%			9%	41%	7%	43%		
EBITDA	5,6	22,2	6,3	44,0		78,1	5,6	26,2	4,3	27,8		63,9
EBITDA %	7%	28%	8%	56%			9%	41%	7%	44%		
Risultato operativo	4,4	7,5	1,8	23,7		37,4	4,4	13,0	(1,5)	7,1		23,0

5.1 GESTIONE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

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

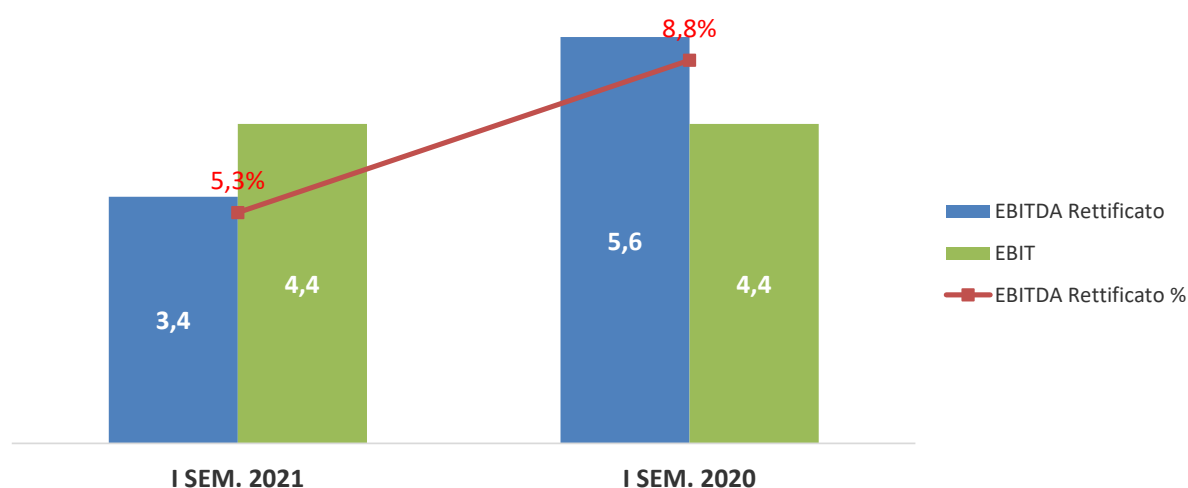
L'Atto di concessione include attività di realizzazione, gestione, manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, il potenziamento e l'ammodernamento della rete, la gestione della circolazione, l'allocazione della capacità. Al concessionario spettano inoltre i compiti di acquisizione e gestione in via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

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

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

Importi in milioni di Euro	I SEM. 2021	I SEM. 2020	Diff.	Diff. %
Contratti e contributi pubblici	50,6	50,7	(0,1)	-0,2%
Noleggio materiale rotabile	5,5	4,3	1,2	27,9%
Altri ricavi	8,5	8,3	0,2	2,4%
Totale Ricavi	64,6	63,3	1,3	2,1%

EBITDA Rett.	3,4	5,6	(2,2)	-39,3%
EBITDA Rett. %	5,3%	8,8%		
EBIT	4,4	4,4	0,0	0,0%



I ricavi del segmento si attestano a 64,6 milioni di Euro in aumento di 1,3 milioni di Euro (+2,1%) rispetto ai 63,3 milioni di Euro del primo semestre 2020.

In particolare, i ricavi relativi ai contratti e contributi pubblici, che comprendono il corrispettivo derivante dal Contratto di Servizio di gestione dell'infrastruttura, rimangono sostanzialmente in linea con il primo semestre 2021, passando da 50,7 milioni di Euro a 50,6 milioni di Euro, per effetto del calo di 1,2 milioni di Euro, dovuto sia al meccanismo di efficientamento previsto dal Contratto stesso, che alla rimodulazione della programmazione ferroviaria, in seguito alla minore mobilità causata dalla pandemia Covid-19. Tale riduzione è stata compensata dai proventi riconosciuti dal Concedente, a valere sull'anno 2020, a copertura della rimodulazione della programmazione ferroviaria per i provvedimenti assunti per l'emergenza COVID-19.

I maggiori ricavi da noleggio materiale rotabile (+1,2 milioni di Euro) tengono conto dell'incremento della flotta di Regione Lombardia messa a disposizione di Trenord.

Gli altri ricavi rimangono sostanzialmente in linea con il periodo comparativo.

L'EBITDA Rettificato del *segment*, si è ridotto di 2,2 milioni di Euro, da 5,6 a 3,4 milioni di Euro. La variazione, in un contesto di costi per il personale in linea con il precedente esercizio, tiene

conto dei maggiori costi per attività di progettazione di interventi infrastrutturali e di manutenzione, oltre che di maggiori oneri per la gestione dei fabbricati (incluse sanificazioni e pulizie straordinarie), per il miglioramento dei sistemi informatici e per la gestione del parco automezzi. Sono inoltre rilevati maggiori accantonamenti per manutenzione ciclica della flotta resa disponibile a Trenord, in coerenza con i maggiori ricavi da locazione di materiale rotabile, e un incremento degli accantonamenti al fondo svalutazione crediti su commesse finanziate. Questi effetti sono stati parzialmente compensati da un minore costo per infrastrutture e impianti a causa del rifasamento temporale di alcune attività di manutenzione.

Per quanto riguarda la gestione terminalistica, nel periodo i ricavi hanno registrato un incremento a 0,8 milioni di Euro da 0,7 milioni di Euro, grazie all'aumento del traffico merci. L'EBITDA, negativo per 0,3 milioni di Euro nel primo semestre 2020, si attesta a un valore di -0,2 milioni di Euro al 30 giugno 2021. Si segnala che nel corso del 2021 l'incremento dei traffici, ancorché ancora penalizzato dagli effetti della pandemia, va allineandosi alle previsioni operative; oltre infatti al primo dato (+ 9%) registrato nei primi mesi dell'anno, nelle ultime settimane è stata avviata una ulteriore relazione che collega lo scalo di Sacconago con il Lazio. Il terminal gestisce pertanto oggi 16 coppie di treni a settimana a fronte delle 11 coppie a regime di fine 2020.

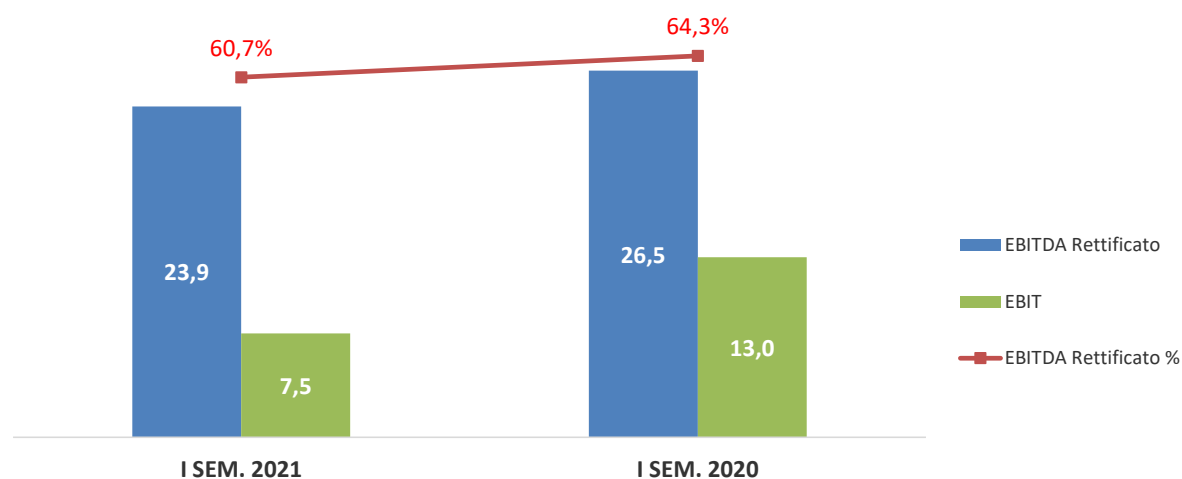
5.2 ROSCO & SERVICES

Il *segment* si riferisce ai settori di attività in cui FNM opera direttamente, e comprende l'attività di locazione di materiale rotabile alle partecipate operanti nel settore del TPL e del trasporto merci⁷ oltre che l'offerta di servizi digitali di pagamento con la neocostituita FNMPAY, società che sta sviluppando un istituto di pagamento per svolgere in primo luogo servizi di *acquiring* (accettazione pagamento con carte su POS fisico/virtuale). Nel corso del primo semestre 2021 è stata depositata l'istanza a Banca d'Italia per l'ottenimento delle autorizzazioni da parte delle autorità competenti.

⁷ Si rammenta che i risultati 2020 includono la controllata Locoitalia, ceduta in data 10 marzo 2020, e sino a tale data inclusa nel perimetro di consolidamento integrale, oltre che FNMPay costituita nel mese di ottobre 2020..

Importi in milioni di Euro	I SEM. 2021	I SEM. 2020	Diff.	Diff. %
Noleggio materiale rotabile	26,0	28,3	(2,3)	-8,1%
Altri ricavi	13,4	12,9	0,5	3,9%
Totale Ricavi	39,4	41,2	(1,8)	-4,4%

EBITDA Rett.	23,9	26,5	(2,6)	-9,8%
EBITDA Rett. %	60,7%	64,3%		
EBIT	7,5	13,0	(5,5)	-42,3%



I ricavi del *segment*, pari a 39,4 milioni di Euro (-1,8 milioni di Euro rispetto al primo semestre 2020) afferiscono principalmente alla locazione di materiale rotabile, in primo luogo a Trenord, con canoni pari a 26,0 milioni di Euro nel primo semestre 2021, in diminuzione di 2,3 milioni di Euro (-8,1%) rispetto ai 28,3 milioni di Euro nello stesso periodo del 2020. La variazione è dovuta principalmente alla riduzione del corrispettivo a seguito del rinnovo del contratto di noleggio operativo con Trenord dei convogli TAF, parzialmente compensata dai maggiori ricavi generati dai locomotori (Effishunter, De520 ed E494) e dai convogli TILO noleggiati a Trenord e a DB Cargo Italia.

Gli altri ricavi, che includono i servizi amministrativi, ovvero la gestione mediante contratti di *service* con le società partecipate delle attività *corporate* centralizzate, e la gestione immobiliare degli immobili di proprietà sono aumentati rispetto al primo semestre 2020 di 0,5 milioni di Euro a 13,4 milioni di Euro. La variazione è ascrivibile a maggiori ricavi per il service amministrativo e per la gestione informatica, parzialmente compensati da una riduzione degli affitti attivi sui locali commerciali a causa della pandemia. Si rileva che nel 2021 gli altri ricavi includono una plusvalenza di 0,3 milioni di Euro per la vendita di un fabbricato.

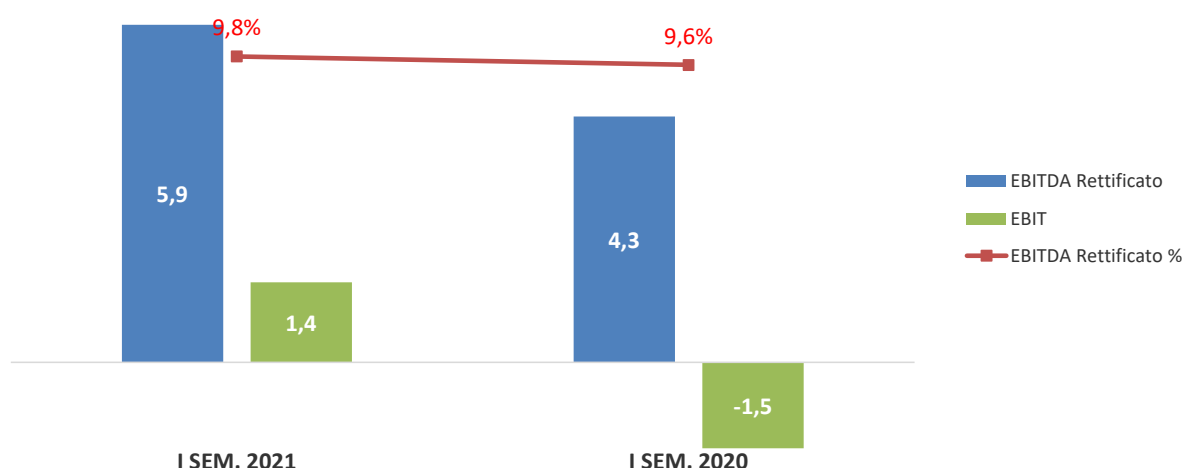
La riduzione di 2,6 milioni di Euro dell'EBITDA Rettificato a 23,9 da 26,5 milioni di Euro nel primo semestre 2020 riflette, oltre alla contrazione dei ricavi, anche maggiori spese di

comunicazione e costi di informatica nonché i costi di start-up di FNM Pay, a fronte di costi per il personale in lieve riduzione.

5.3 TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA

Anche nel primo semestre del 2021 il *segment* “Trasporto passeggeri su gomma” è stato particolarmente colpito dall'emergenza epidemiologica: i primi mesi dell'anno sono stati ancora caratterizzati dall'alternarsi di restrizioni più o meno severe per limitare la diffusione della pandemia di Covid-19 e che hanno determinato l'interruzione prolungata dei servizi scolastici ed il perdurare di elevati tassi di lavoro e didattica a distanza. Con l'avanzamento della campagna vaccinale e il progredire dei mesi primaverili le restrizioni si sono progressivamente allentate, con un effetto positivo sulla ripresa della mobilità. I dati del periodo si confrontano con un primo semestre 2020 che aveva invece beneficiato fino al 22 febbraio di condizioni regolari di domanda, a fronte di un periodo marzo-maggio caratterizzato da un *lockdown*, che aveva invece imposto condizioni particolarmente stringenti agli spostamenti, con importanti ricadute sia sulla domanda di trasporto, sia sulla produzione. Gli spostamenti avevano registrato una ripresa a partire dal mese di giugno 2020. Quanto alla produzione, è da rilevare che, al fine di garantire il livello di servizi offerti ed un adeguato distanziamento sociale, nel primo semestre 2021 la produzione si è riportata su livelli più elevati rispetto allo stesso periodo del 2020, anche se ancora marginalmente inferiori rispetto agli standard pre-pandemici.

<i>Importi in milioni di Euro</i>	<i>I SEM. 2021</i>	<i>I SEM. 2020</i>	<i>Diff.</i>	<i>Diff. %</i>
Contratti e contributi pubblici	30,6	26,2	4,4	16,8%
Servizi di trasporto	26,0	15,0	11,0	73,3%
Altri ricavi	4,1	3,5	0,6	17,1%
Totale Ricavi	60,7	44,7	16,0	35,8%
EBITDA Rett.	6,3	4,3	2,0	46,5%
EBITDA Rett. %	10,4%	9,6%		
EBIT	1,8	(1,5)	3,3	ns



I ricavi del semestre sono pari a 60,7 milioni di Euro, in aumento del 35,8% rispetto ai 44,7 milioni di Euro registrati al 30 giugno 2020, in particolare:

- i ricavi derivanti da contratti e contributi pubblici hanno evidenziato una crescita di 4,4 milioni di Euro (+16,8%) a 30,6 milioni di Euro rispetto al primo semestre dell'anno precedente, principalmente grazie all'effetto economico delle misure governative tuttora in vigore⁸ a compensazione dei mancati ricavi da bigliettazione e dei servizi aggiuntivi (complessivamente stimati in circa 7,2 milioni di Euro per il primo semestre 2021, a fronte di 2,6 milioni di Euro nello stesso periodo del 2020). Si precisa che l'effetto economico delle misure compensative menzionate, potrebbe essere soggetto a conguagli e/o variazioni, come altresì previsto dal Decreto Rilancio. Si ricorda inoltre che per effetto della Legge 26 febbraio 2021, n. 21 (art. 13 comma 12, il cosiddetto "Decreto Milleproroghe"), che ha esteso al 31 luglio 2021 la disposizione introdotta dal "Decreto Cura Italia", anche nel 2021 è previsto il riconoscimento dei corrispettivi sulla base della programmazione contrattuale, nonostante la rimodulazione dell'offerta attuata a seguito dell'emergenza epidemiologica;
- i ricavi derivanti dai servizi di trasporto e quindi relativi alla bigliettazione, ai servizi sostitutivi svolti da FNMA per conto di Trenord, alle attività in subaffido e al *car-sharing* di E-VAI, hanno registrato nel periodo un aumento di 11,0 milioni di Euro, a 26,0 milioni di Euro grazie al marcato incremento delle attività in subaffido per il potenziamento dei servizi scolastici e alla ripresa del trasporto passeggeri in seguito all'allentamento delle misure di distanziamento sociale. Si rileva anche la ripresa dei ricavi per servizi di *car sharing* regionale.

⁸ Legge 17 Luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto "Decreto Rilancio"), Legge 13 Ottobre 2020, n. 126 (art. 44, cosiddetto "Decreto Agosto"), Legge 18 dicembre 2020 nr.176 (art. 22 ter, cosiddetto "Decreto Ristori bis") e Decreto Legge 22 marzo 2021, n.41 (art.29, cosiddetto "Decreto Sostegni")

L'EBITDA Rettificato del periodo è pari a 5,9 milioni di Euro, in crescita di 1,6 milioni di Euro rispetto al primo semestre del 2020. La variazione è da attribuirsi all'aumento dei ricavi, parzialmente compensato da maggiori costi sostenuti per il personale, la gestione delle flotte di autobus (carburante, manutenzioni e servizi di pulizia) e dal maggior ricorso a servizi in subaffidamento, necessari per garantire i livelli di servizio, in particolare con riferimento ai servizi scolastici, con adeguate condizioni di sicurezza sanitaria e di distanziamento sociale.

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

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

In particolare, l'attività di TPL nelle province di Varese e Brescia è svolta in regime di concessione (entrambe prorogate al 31 dicembre 2021), mentre quella in provincia di Como è regolata da contratto di servizio, anch'essa con durata prorogata fino al 31 dicembre 2021. Si evidenzia che Regione Lombardia ha approvato in data 12 maggio 2020 la modifica dell'art. 60 della legge 6 del 2012 posticipando di 24 mesi il termine per l'effettuazione delle gare per il rinnovo delle concessioni/contratti di servizio.

Nel periodo in analisi la produzione di servizi di trasporto pubblico locale è incrementata del 39% rispetto al primo semestre 2020 a 2,3 milioni bus-km, e in riduzione del 2,3% rispetto allo stesso periodo del 2019. Nonostante il recupero registrato nel secondo trimestre del 2021 grazie alla riapertura delle scuole, il numero di viaggiatori del semestre si è ridotto del 28,0% (a 0,7 da 0,9 milioni) rispetto allo stesso periodo del 2020 e del 70% circa rispetto al primo semestre del 2019.

I ricavi complessivi, pari a 10,1 milioni di Euro, hanno registrato un incremento di 1,3 milioni di Euro nel periodo (+14,7% rispetto al primo semestre) grazie all'incremento delle corse integrative dei servizi ferroviari ed ai contributi a ristoro dei mancati introiti e per servizi aggiuntivi pari a circa un milione di Euro.

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

Nel periodo in esame, la produzione ha rilevato un recupero del 37,5% a 9,6 milioni di bus-km rispetto a 7,0 milioni di bus-km del primo semestre 2020, il dato è rimasto inferiore del

6,1% rispetto ai livelli dei primi sei mesi del 2019. Anche il numero dei passeggeri trasportati è incrementato del 19,3%, passando a 21,0 milioni dai 17,6 milioni dello stesso periodo del 2020, con una ripresa più marcata sulle tratte extra-urbane e nel segmento delle vendite biglietti e carnet rispetto agli abbonamenti. Nonostante il recupero dei viaggiatori trasportati rilevato nel secondo trimestre dell'anno grazie all'allentamento delle misure di distanziamento sociale ed alla ripresa dell'attività scolastica, rispetto al primo semestre 2019, il numero di passeggeri trasportati rimane inferiore del 43,6%.

I ricavi complessivi sono cresciuti del 23,6% a 36,4 milioni di Euro, da 29,5 milioni di Euro al 30 giugno 2020, in particolare grazie ai contributi a compensazione dei minori ricavi da bigliettazione ed ai contributi per i servizi aggiuntivi (complessivamente pari a 6,2 milioni di Euro nel primo semestre 2021 a fronte di 2,4 milioni nello stesso periodo del 2020), ai maggiori ricavi per bigliettazione e alla citata sopravvenienza derivante dal rilascio fondi rischi.

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

Nel semestre i ricavi complessivi sono più che duplicati a 9,4 milioni di Euro da 4,0 milioni di Euro, per effetto della significativo incremento dei servizi in subaffido (a 8,0 milioni di Euro da 3,0 milioni di Euro al 30 giugno 2020), in seguito al potenziamento dei servizi TPL scolastici richiesti dalla Regione Veneto. Per le stesse ragioni, anche per Martinibus, la cui attività è stata temporaneamente ridefinita per offrire servizi integrativi in sub-affido di trasporto pubblico locale, la performance è stata positiva nel primo semestre 2021 (i ricavi sono aumentati a 3,0 milioni di Euro rispetto ai 0,6 milioni di Euro nel primo semestre 2020). I servizi turistici sono stati ancora sostanzialmente azzerati. Nel periodo in esame La Linea (già titolare del 50% del capitale sociale della Società) ha acquisito il restante 50% del capitale sociale di CONAM, società operante servizi di trasporto pubblico locale a Schio e, nel mese di giugno è risultata aggiudicataria, a seguito di gara bandita nel 2016 dal Comune di Venezia, della gestione per un periodo di 9 anni di una quota dei servizi urbani del Trasporto Pubblico Locale su gomma di Venezia.

- Il servizio di *sharing mobility* svolto da **E-VAI** con veicoli elettrici completa, sempre su scala regionale, l'offerta tradizionale di mobilità pubblica su ferro e su gomma del Gruppo. I ricavi, pari a 1,7 milioni di Euro, sono incrementati del 29% rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente grazie in particolare all'aumento dei volumi delle attività. Si ricorda che il servizio di *car sharing* ecologico lombardo è affidato alla società da

FERROVIENORD nell'ambito dell'impegno della stessa con Regione Lombardia a fornire un servizio di *car sharing* "ecologico" a fronte dell'erogazione di un corrispettivo annuo di 1,8 milioni di Euro, invariato rispetto all'esercizio precedente.

5.4 GESTIONE INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE

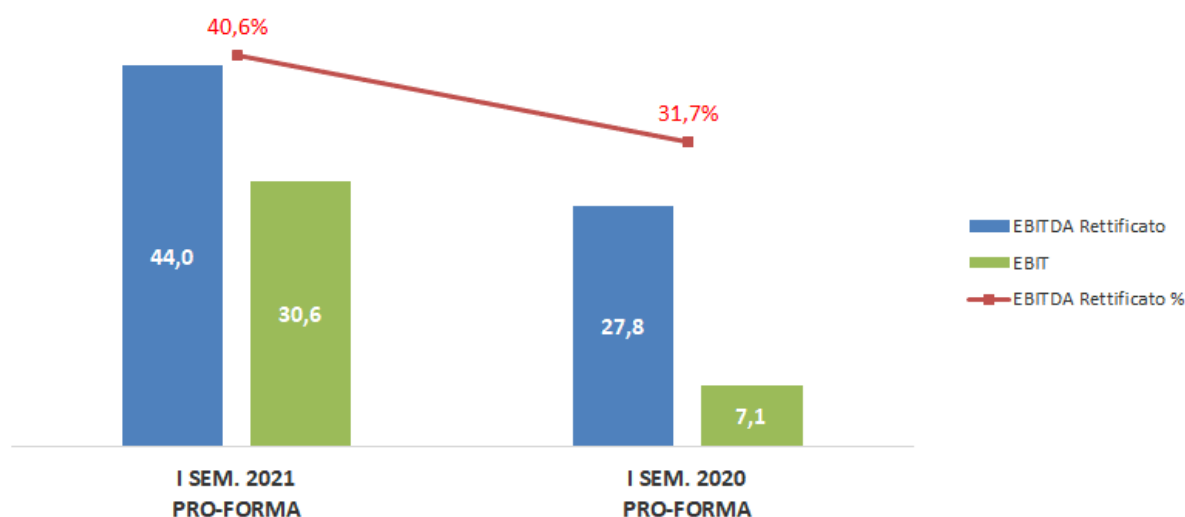
Il Gruppo FNM opera nel settore della gestione dell'infrastruttura autostradale attraverso MISE, consolidata integralmente a partire dal 26 febbraio 2021.

MISE è la società concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione dell'Autostrada A7 Serravalle-Milano e delle Tangenziali Nord, Est e Ovest Milano ai sensi della convenzione di concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007 e ss.mm.ii tra MISE, in qualità di concessionario, e ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ora Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile), in qualità di concedente.

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

<i>Importi in milioni di Euro</i>	I SEM. 2021 PRO-FORMA	I SEM. 2020 PRO-FORMA	Diff.	Diff. %
Ricavi per pedaggi	100,4	80,8	19,6	24,3%
Altri ricavi	8,0	7,0	1,0	14,3%
Totale Ricavi	108,4	87,8	20,6	23,5%
EBITDA Rett.	44,0	27,8	16,2	58,3%
EBITDA Rett. %	40,6%	31,7%		
EBIT	31,0	7,1	23,9	ns

*I valori considerano il consolidamento di MISE rispettivamente dal 1° gennaio 2021 e dal 1° gennaio 2020.



Come nel trasporto pubblico locale su rotaia e gomma le restrizioni imposte sugli spostamenti delle persone per contrastare la pandemia Covid-19, hanno mantenuto i loro effetti anche nel primo semestre 2021. In particolare, nei mesi di gennaio e febbraio 2021 il traffico ha subito un forte rallentamento per via della terza ondata, a fronte dei primi due mesi del 2020 in cui la pandemia non si era ancora manifestata. Di contro, a partire dal mese di marzo 2021 il traffico ha ricominciato a crescere grazie all'avvio della campagna vaccinale e all'allentamento delle misure restrittive agli spostamenti in base alle zone di rischio epidemiologico che ha visto, a fine giugno 2021, tutte le regioni italiane classificate in zona bianca. Il primo semestre 2020 invece è stato caratterizzato da un periodo di *lockdown* con limitazioni alla mobilità particolarmente stringenti nel periodo marzo-maggio, poi allentate da giugno. In generale, nel primo semestre 2021 il traffico pagante ha registrato un totale di 1.133,9 milioni di veicoli-km, con un aumento del 25,3% rispetto allo stesso periodo del 2020 (904,8 milioni di veicoli-km) e un decremento del 25,7% rispetto allo stesso periodo del 2019.

Quanto alla ripartizione del traffico fra veicoli leggeri e pesanti, al 30 giugno 2021 si registrano 836,5 milioni di veicoli-km per il traffico leggero (+26,7%) e 297,4 milioni di veicoli-km per il traffico pesante (+21,6%). Analogamente al 2020, il traffico pesante ha evidenziato un elevato livello di resilienza, riportandosi al 30 giugno 2021 quasi in linea con i livelli registrati alla fine del primo semestre 2019 (303,1 milioni di veicoli, -1,9%). Il traffico leggero rimane invece inferiore rispetto ai livelli pre-pandemici (-31,6% rispetto al primo semestre 2019), anche se con una significativa ripresa in seguito all'allentamento delle misure restrittive.

In merito alle tariffe, come disposto dall'art. 13 del Decreto Legge "Milleproroghe" del 31 dicembre 2020 non è stato applicato alcun adeguamento tariffario con decorrenza dal 1° gennaio 2021, analogamente agli anni precedenti (2020 e 2019). Inoltre il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha disposto il rinvio di ogni riconoscimento tariffario, incluse quelle sospese relative agli anni passati, all'aggiornamento del Piano Economico Finanziario la cui condizione di equilibrio è assicurata dalla corrispondenza tra i ricavi ed i costi ammessi sull'intero periodo residuo della concessione.

Tra le proprie partecipate MISE annovera anche Milano Serravalle Engineering (controllata al 100%) attiva nella progettazione e nel supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti infrastrutturali sulla rete autostradale. MISE detiene inoltre una partecipazione corrispondente al 36,7% nel capitale di APL, valutata con il metodo del patrimonio netto. Quest'ultima è concessionaria per l'attività di costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine (BG), Como, Varese e il Valico di Gaggiolo per un totale di 72 km, di cui 30 km in esercizio dal 2015 (Tratta A e B1).

Per la parte ancora da costruire, quanto alle tratte B2 e C (per complessivi 26 km di lunghezza) si segnala che nell'ambito della gara per la selezione del contraente generale nel mese di marzo 2021 il Gruppo Webuild, in consorzio con Pizzarrotti, è stato dichiarato il miglior offerente. La gara per la selezione dei soggetti finanziatori dell'opera è invece ancora in corso.

A seguito dell'evoluzione della situazione manifestatasi nel primo semestre dell'anno, il segmento Gestione Infrastruttura autostradale ha chiuso (dato pro-forma relativo a 6 mesi) con ricavi pari a 108,4 milioni di Euro in crescita rispetto agli 87,8 milioni di Euro al 30 giugno 2020 (+20,6 milioni di Euro, ma comunque inferiori rispetto ai livelli pre-pandemici), prevalentemente grazie all'incremento dei ricavi per pedaggi (a 100,4 milioni di Euro al 30 giugno 2021 da 80,8 milioni di Euro) dovuto al maggior traffico rilevato nel periodo, in assenza di incrementi tariffari. Anche gli altri ricavi sono cresciuti grazie a maggiori introiti per concessioni di aree di servizio, che hanno beneficiato della ripresa della mobilità.

L'EBITDA del periodo è pari a 44,0 milioni di Euro, in aumento di 16,2 milioni di Euro dai 27,8 milioni di Euro del primo semestre 2020, prevalentemente grazie all'incremento dei ricavi. Sull'EBITDA hanno inciso maggiori costi per 4,4 milioni di Euro, legati all'incremento del costo del lavoro e alla ripresa del traffico (tra cui oneri di esazione, canone di concessione, utenze elettriche), parzialmente compensati da minori costi per interventi di manutenzione ordinaria, che erano stati concentrati nel primo semestre 2020 per beneficiare delle favorevoli condizioni (per lo svolgimento di lavori stradali) derivante dalla minore presenza di traffico.

6 RISORSE UMANE GRUPPO FNM

Il numero medio dei dipendenti del Gruppo FNM, comprensivo della società MISE e della sua controllata MISE Engineering, risulta passa dalle 2823 unità del primo semestre 2020 alle 2.833 unità del primo semestre 2021.

6.1 RELAZIONI INDUSTRIALI

Nel primo semestre del 2021 l'interlocuzione con le OO.SS. presenti in azienda ha monitorato le disposizioni organizzative atte a contrastare la diffusione del COVID19. In particolare, in deroga ai vigenti accordi aziendali riguardanti lo smart working, il personale impiegatizio del Gruppo FNM ha potuto svolgere attività lavorativa fuori dai locali aziendali in misura maggiore rispetto a quanto previsto a livello contrattuale.

Si è poi svolta un'attività di analisi sugli istituti di welfare presenti nel Gruppo e su quelli gestiti dagli Enti bilaterali partecipati dalle società. Tale lavoro ha riguardato uno studio sui bisogni dei

dipendenti, una rivisitazione delle modalità con cui gli strumenti di welfare vengono gestiti ed una revisione dell'offerta stessa.

Per ciò che riguarda la società FNMA è stato erogato un contributo *una tantum* sulla base dei risultati ottenuti dall'azienda nel 2020. Con l'occasione sono stati rivisti alcuni istituti di *welfare* tra cui il contributo al Fondo Pensione FNM ed il valore del buono pasto.

Il valore del buono pasto è stato infine incrementato anche per i dipendenti della società E-Vai sulla base di quanto disciplinato in uno specifico accordo.

Nel corso del primo semestre si è inoltre raggiunta un'intesa per la società FNMA relativamente ai trattamenti retributivi riconosciuti durante le giornate di ferie.

Inoltre, in data 17 giugno 2021 è stata sottoscritta un'intesa, utile per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri scaduto il 31 dicembre 2017, siglata dai vertici di Asstra, Anav e Agens con Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Faisa Cisl e Ugl Fna, atta a definire la copertura economica del triennio 2018-2020 attraverso l'erogazione di una somma *una tantum* e contestualmente l'avvio di un percorso di metodo che contempla la prioritaria definizione di due tematiche contrattuali che sono considerate delle appendici all'ultimo accordo di rinnovo contrattuale. L'accordo prevede per il personale a tempo indeterminato in forza alla data di sottoscrizione del verbale, di coprire il triennio 2018-2020 con l'erogazione di una somma *una tantum* pari a 680 euro lordi al parametro 175, da riparametrare secondo la vigente scala parametrica. L'erogazione è stata ripartita in due *tranches*, la prima pari a 300 euro da corrispondere con la retribuzione del mese di luglio 2021 e la seconda pari a 380 euro da corrispondere con la retribuzione del mese di dicembre 2021.

7 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE CUI IL GRUPPO E' ESPOSTO

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

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

L'operatività del primo semestre 2021 non ha modificato gli scenari di rischio definiti nella relazione sulla gestione ai bilanci separato e consolidato al 31 dicembre 2020, a cui si rimanda per maggiori dettagli.

A seguito del consolidamento di MISE, in data 26 febbraio 2021, a tali rischi si aggiungono quelli legati alla gestione dell'infrastruttura autostradale di seguito meglio dettagliati:

Rischi di natura operativa

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

Rischio di carattere normativo

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

8 CONTENZIOSI PIU' RILEVANTI E ALTRE INFORMAZIONI

Si riepilogano di seguito i contenziosi in essere più rilevanti per FNM e per le società del Gruppo. Si segnala che, anche sulla base del parere dei consulenti incaricati, non si prevede risulteranno oneri integrativi a quelli già riflessi nei bilanci separato e consolidato al 31 dicembre 2020.

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 2020, si segnala che è proseguita l'azione di tutela degli interessi della controllata monitorando la situazione liquidatoria della controparte. Il contenzioso si trova attualmente al terzo grado di giudizio.

Si ricorda peraltro che, a seguito di 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.

Il grado di giudizio attualmente pendente è stato avviato con l'impugnazione della sentenza della Corte d'Appello avanti alla 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.

Con riferimento al contratto d'appalto integrato per la riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno, sottoscritto con l'ATI Salcef S.p.A. e Acmar S.p.A., FERROVIENORD è stata citata in giudizio innanzi al Tribunale Civile di Milano per la condanna, previo accertamento della legittimità delle riserve iscritte nel corso dell'esecuzione dell'appalto, al pagamento di Euro 17.171.841,03 o di quello che verrà accertato anche con valutazione equitativa del giudice, oltre rivalutazione e interessi. All'ultima udienza del 14 gennaio 2020 è stata disposta CTU. Il deposito dell'elaborato peritale, previsto inizialmente per il 21 dicembre 2020, è stato prorogato al 30 giugno 2021. In data 13 luglio 2021 si è tenuta l'udienza per l'esame della CTU, all'esito della quale il giudice ha rinviato la causa all'udienza del 10 maggio 2022 per la precisazione delle conclusioni. Le parti hanno avviato interlocuzioni al fine di raggiungere un accordo transattivo.

Con due distinti ricorsi, 41 lavoratori di un appaltatore hanno presentato domanda giudiziale per la condanna di FERROVIENORD (in qualità di obbligata in solido) al versamento in favore dell'INPS rispettivamente di Euro 99.363 ed Euro 88.001 a titolo di contributi previdenziali maturati nell'ambito del contratto d'appalto. Successivamente, hanno proposto ricorso anche altri cinque lavoratori con ulteriori due ricorsi con i quali sono stati richiesti ulteriori Euro 18.294.

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

Contenzioso con Agenzia delle Dogane

Con riferimento al contenzioso instaurato con l'Agenzia delle Dogane, in relazione all'appello proposto dall'Agenzia delle Dogane di Como per la riforma della sentenza n. 155/2016 della

Commissione Tributaria Provinciale di Como, favorevole alla società, l'udienza di trattazione della vertenza, inizialmente fissata per il 13 settembre 2018, ha subito vari rinvii fino al 24 settembre 2020.

Nel frattempo, sono continuate le interlocuzioni con l'Agenzia delle Dogane di Como per cercare di definire la vicenda in via stragiudiziale; a tal proposito, la Società ha fornito all'Ufficio la documentazione necessaria per poter effettuare una riconciliazione tra le fatture emesse dal fornitore (la società elvetica Stadler Bussnang AG) e le corrispondenti autofatture emesse dalla Società.

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

La Direzione Regionale dell'Agenzia delle Dogane, a causa degli importi in discussione e della rilevanza della questione, ha investito della vicenda anche la Direzione Centrale dell'Agenzia delle Dogane.

In data 13 febbraio 2021, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Ufficio delle Dogane di Como ha notificato il provvedimento Prot. 2162/RU, ove si legge, del tutto inaspettatamente, che “gli uffici superiori non hanno ritenuto di procedere all'annullamento richiesto”. Ferrovienord ha quindi presentato una istanza di sollecita trattazione della causa avanti alla CTR della Lombardia. In esito all'udienza di trattazione della causa, tenutasi in data 15 aprile 2021, la CTR, con sentenza depositata in data 15 maggio 2021, ha pienamente accolto le difese della Società in relazione all'imposta, acclarando che Ferrovienord ha legittimamente assolto l'Iva all'importazione mediante *reverse – charge*, trovando conferma, sul punto, la sentenza della CTP di Como. Per quanto concerne, invece, l'atto sanzionatorio, l'esito è solo parzialmente favorevole. Infatti, la CTR ha rideterminato la sanzione, inizialmente liquidata dall'Agenzia delle Dogane in sede di accertamento per un ammontare pari ad euro 2.609.475,59, in euro 1.333.076,44 ai sensi dell'art. 13 del D.lgs. 471/1997, sulla base del supposto numero di giorni di ritardo intercorrenti tra le date di emissione delle fatture da parte di Stadler e le date di emissione delle autofatture da parte di Ferrovienord.

Stante la manifesta illegittimità della quantificazione della sanzione operata dal Collegio, FERROVIENORD radicherà il giudizio avanti alla Corte di Cassazione, chiedendo la parziale cassazione della sentenza CTR limitatamente al profilo sanzionatorio, prestando, ovviamente, acquiescenza al capo della sentenza che ha acclarato la non debenza dell'imposta.

A latere del contenzioso, la controllata proseguirà nel tentativo di componimento stragiudiziale della controversia con l'Avvocatura Generale dello Stato, deputata alla difesa in Cassazione e in

ogni caso “gestore” della vicenda, che potrebbe coltivare un serio interesse alla definizione della questione, stante la soccombenza dell’Agenzia delle Dogane sull’imposta sia in primo che nel secondo grado di giudizio.

9 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEL PERIODO

Moody’s attribuisce un issuer rating Baa3 con *outlook* stabile

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

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

L’ottenimento da parte di FNM del *rating investment grade* di Fitch Ratings (BBB- con *outlook* stabile – a novembre 2020) e Moody’s (Baa3 con *outlook* stabile) offre alla società la possibilità di definire nel modo più efficiente la propria struttura finanziaria a medio lungo termine a supporto del futuro sviluppo strategico, anche attraverso l’accesso al mercato dei capitali.

Treni a idrogeno e Progetto H2IseO

1 febbraio 2021: Sottoscritto il protocollo d’intesa firmato da FNM ed Enel Green Power con l’obiettivo di studiare, individuare e proporre le migliori soluzioni di fornitura di idrogeno verde – prodotto usando esclusivamente energia rinnovabile - per la mobilità ferroviaria in Lombardia, nell’ambito del progetto H2IseO che mira a decarbonizzare i servizi di trasporto pubblico locale in Valcamonica (Brescia).

6 aprile 2021 - FNM ed ENI hanno firmato una lettera di intenti per definire possibili collaborazioni e iniziative in merito all’introduzione di carburanti e vettori energetici in grado di ridurre le emissioni di CO2 per i motori termici dei mezzi di trasporto, modelli di cattura, stoccaggio o utilizzo della CO2 generata nei processi di produzione dell’idrogeno da destinare ai mezzi di trasporto e di punti di distribuzione dell’idrogeno per la mobilità privata su strada.

22 aprile 2021 - FNM e SAPIO hanno firmato un Protocollo d’Intesa che prevede la nascita di un gruppo di lavoro congiunto che avrà il compito di elaborare una o più ipotesi operative legate alla fornitura di idrogeno verde.

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

26 febbraio 2021: FNM ha perfezionato l'acquisizione dell'82,4% del capitale sociale di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (MISE) da Regione Lombardia in esecuzione del contratto di compravendita sottoscritto e comunicato al mercato il 3 novembre 2020. In considerazione della partecipazione del 13,6% del capitale sociale già acquisita da FNM il 29 luglio 2020, FNM detiene una partecipazione rappresentativa del 96% del capitale sociale di MISE.

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

In data 26 febbraio 2021, in via precedente rispetto al perfezionamento dell'acquisizione, APL – società concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico di Gaggiolo e delle opere connesse – è uscita dal perimetro di consolidamento di MISE per effetto della sottoscrizione e liberazione alla stessa data da parte di Regione Lombardia di un aumento di capitale sociale di APL per complessivi 350 milioni di Euro e della conseguente diluizione al 36,7% del capitale sociale (dal 79,3%) della partecipazione detenuta da MISE in APL.

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

Contestualmente alla sottoscrizione della suddetta linea di credito a breve termine, in data 29 gennaio 2021 FNM ha estinto integralmente il finanziamento sottoscritto il 7 agosto 2018, in quanto non più coerente con la struttura finanziaria del Gruppo, rimborsando in via anticipata tutto l'ammontare utilizzato pari a 50 milioni di Euro.

FERROVIENORD e Alstom firmano contratto per 20 treni a media capacità

15 aprile 2021: FERROVIENORD e Alstom hanno sottoscritto il secondo contratto applicativo per la fornitura di ulteriori 20 treni "Donizetti" a media capacità per il servizio ferroviario regionale, per un importo di 125 milioni di Euro. La consegna dei primi treni è prevista da giugno 2023; i convogli sono destinati alla direttrice Milano – Sondrio – Tirano.

Questo contratto si inserisce nell'ambito di un Accordo Quadro stipulato a novembre 2019, firmato contestualmente al primo contratto applicativo che prevede la fornitura di altri 31 convogli.

L'accordo fa seguito a quanto stabilito da Regione Lombardia che, con una delibera del 17 marzo 2021, ha ampliato il proprio programma di acquisto di nuovi treni, aggiungendo 46 convogli - 26 "Caravaggio" ad alta capacità e 20 "Donizetti" a media capacità - ai 176 già previsti e portando quindi a 222 il totale, per uno stanziamento complessivo di 1,958 miliardi di Euro (1,607 miliardi di Euro del programma approvato nel 2017 e aggiornato nel 2019, più 351 milioni di Euro aggiunti con la delibera del 17 marzo 2021).

L'Assemblea degli Azionisti approva il bilancio 2020

30 aprile 2021: l'Assemblea degli Azionisti ha approvato la proposta di bilancio separato della Controllante, ha esaminato il bilancio consolidato del Gruppo FNM al 31 dicembre 2020 e ha deliberato di non distribuire dividendi e quindi di destinare l'utile dell'esercizio 2020 come segue:

- Euro 1.194.591,22 a riserva legale;
- Euro 22.697.233,16 a utili portati a nuovo;

L'Assemblea ha inoltre:

- approvato la Relazione sulla politica in materia di remunerazione e sui compensi corrisposti,
- nominato il Consiglio di Amministrazione per il triennio 2021-2023, dopo aver determinato in sette il numero dei membri del nuovo CdA;
- nominato il Collegio Sindacale per il triennio 2021-2023;
- ed ha rinnovato l'autorizzazione all'acquisto e alla disposizione di azioni proprie, previa revoca dell'autorizzazione conferita dall'Assemblea del 27 maggio 2020.

Dimissioni dei Sindaci espressione dell'Azionista Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

21 maggio 2021 - il Presidente del Collegio Sindacale, Avv. Umberto La Commara, e il Sindaco supplente, Dott.ssa Valentina Lupi, espressione dell'Azionista Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., hanno rassegnato le proprie dimissioni per motivazioni di natura personale.

Considerata l'impossibilità di ricostituire la composizione dell'Organo di Controllo con candidati tratti dalla stessa lista dalla quale erano stati eletti, i Sindaci dimissionari sono rimasti in carica fino all'Assemblea degli Azionisti tenutasi il 19 luglio.

Intesa tra FNM e SEA per sviluppo intermodalità ferro/aria

21 maggio 2021 – FNM e SEA hanno firmato un protocollo d'intesa per sviluppare iniziative sinergiche dedicate allo sviluppo dell'intermodalità ferro/aria e della mobilità sostenibile

nell'ambito dei processi logistici. Lo studio ha l'obiettivo di rafforzare la posizione di Malpensa Intermodale S.r.l. e Malpensa Distripark S.r.l. come anche di Malpensa Cargo City, dove oggi transita oltre il 60% del totale delle merci aeree trasportate in Italia ed ampliare il ventaglio di servizi offerti alla clientela.

10 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2021

Progetto FILI: nuova antropizzazione dell'asse Milano-Malpensa

2 luglio 2021 – E' stato presentato ufficialmente FILI, un innovativo progetto di rigenerazione urbana ed extraurbana in Europa, volto a riqualificare i principali centri di connessione di FERROVIENORD lungo l'asse Milano-Malpensa, corridoio fondamentale per le Olimpiadi di Milano Cortina 2026, grazie a interventi di ricucitura urbana con l'adozione di soluzioni all'avanguardia nel disegno architettonico e nella sostenibilità ambientale.

Il progetto coinvolge con opere di ammodernamento, rifacimento e rinnovamento le stazioni di Milano Cadorna, Milano Bovisa, Saronno e Busto Arsizio e le aree ad esse adiacenti, con un intervento di oltre 188.000 metri quadrati, che arriverà a interessare progetti per un totale di 2 milioni di metri quadrati all'interno della Lombardia. FILI comprende inoltre la piantumazione di 800.000 alberi in circa 41.000 ettari attraverso 24 Comuni, la creazione di una superstrada ciclabile di 72,7 km fra la stazione di Milano Cadorna e Malpensa e la realizzazione di una Foresta Sintetica Pensile presso la stazione Milano Cadorna che produrrà ossigeno per la città di Milano. FILI è promosso da FNM, FERROVIENORD e Trenord insieme a Regione Lombardia.

Integrazione del Collegio Sindacale

19 luglio 2021 - L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti di FNM S.p.A. convocata per deliberare l'integrazione del Collegio Sindacale ha nominato il Prof. Eugenio Pinto Presidente del Collegio Sindacale e la Dott.ssa Marianna Tognoni Sindaco Supplente entrambi proposti dall'Azionista Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

11 PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Alla luce dell'evoluzione della domanda di mobilità e dei volumi di traffico registrati nel semestre - complessivamente in miglioramento rispetto alle previsioni – il Gruppo FNM rivede a rialzo le stime per il 2021, pur mantenendo un atteggiamento prudente, specialmente con riferimento al settore del trasporto pubblico locale e alla gestione dell'infrastruttura autostradale, che registrano

comunque per il 2021 livelli di traffico e di trasporto passeggeri ancora ampiamente inferiori rispetto al periodo pre-pandemico. Le stime attuali tengono infatti conto del permanere delle incertezze sui prossimi sviluppi della pandemia COVID-19, oltretutto della positiva progressione della campagna vaccinale e dell'allentamento delle misure volte alla limitazione degli spostamenti, intervenute a partire dal mese di aprile 2021.

In considerazione delle previsioni ancora piuttosto prudenti sulla domanda di mobilità locale e dell'esigenza di garantire adeguati livelli di servizio, che consentano di mantenere il distanziamento sociale, la marginalità del segmento trasporto passeggeri su gomma, al netto delle stime dei contributi a compensazione dei minori ricavi da bigliettazione e per i servizi aggiuntivi, è attesa in contrazione rispetto allo scenario pre-pandemico ed al 2020. I ristori spettanti per l'anno corrente - e l'eventuale introduzione di ulteriori misure compensative - di cui al momento non è però possibile stimare con certezza l'ammontare che potrà essere effettivamente reso disponibile a livello governativo, potrebbero contribuire a mitigare gli effetti negativi sulla marginalità.

Relativamente all'andamento gestionale dell'infrastruttura autostradale, l'attuale situazione epidemiologica impone di mantenere ancora un atteggiamento cauto in merito alle previsioni sulla ripresa della domanda di mobilità autostradale, anche se i dati relativi all'anno in corso mostrano una crescita rispetto al 2020, in particolare a partire dal periodo di allentamento delle misure anti-contagio. Si evidenzia che, allo stato attuale, come nel 2020 anche nel 2021 non sono previste misure compensative a sostegno della contrazione dei ricavi conseguenti al minor traffico autostradale registrato rispetto al periodo pre COVID-19.

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

Nel corso dell'esercizio 2021, tutte le società del Gruppo continueranno a mettere in atto azioni per contenere gli impatti negativi dell'emergenza, attraverso azioni volte a contenere le principali voci di costo.

Alla luce di tali riflessioni, allo stato attuale, le previsioni per il Gruppo a perimetro omogeneo (ovvero considerando MISE consolidata per tutto il 2020 e per tutto il 2021), evidenziano per il 2021 ricavi ed EBITDA in crescita *mid/high single digit* rispetto al 2020. Il rapporto EBITDA Rettificato/Ricavi è atteso rimanere costante rispetto al 2020.

Confrontando invece i dati *reported*, ovvero tenendo conto del consolidamento di MISE a partire dal 26 febbraio di quest'anno, è ragionevole ritenere che nel 2021, rispetto al 2020, i ricavi si incrementeranno di circa il 75%, mentre l'EBITDA rettificato è previsto più che raddoppiare, con

un effetto positivo sul rapporto EBITDA Rettificato/Ricavi, che è atteso aumentare di circa 7 punti percentuali rispetto al 2020.

Dal punto di vista finanziario, il pagamento del prezzo di acquisizione di MISE (pari a complessivi 604,8 milioni di Euro – di cui 78,3 milioni di Euro già pagati nel 2020), unitamente al consolidamento della posizione finanziaria netta di MISE stessa e agli investimenti per il rinnovo delle flotte e delle infrastrutture, hanno determinato un aumento dell'indebitamento del Gruppo. Anche il rapporto PFN Rettificata / EBITDA Rettificato è incrementato, rimanendo comunque compatibile con i parametri previsti per gli attuali livelli di rating (Baa3 da Moody's e BBB- da Fitch, entrambi con *outlook* positivo) e con i *covenants* finanziari stabiliti dai contratti di finanziamento in essere.

Ad oggi, il Gruppo dispone di un *liquidity headroom* pari a circa 140 milioni di Euro di linee *uncommitted*, che assicurano un adeguato margine di flessibilità finanziaria.

Sono state avviate le attività propedeutiche volte al rifinanziamento e, considerato il *rating investment grade* di FNM (BBB- attribuito da Fitch e Baa3 da Moody's, entrambi con *outlook* stabile), la Società ha la ragionevole aspettativa di poter rifinanziare entro la scadenza il *Bridge Loan* con un indebitamento a medio lungo termine, anche attraverso il ricorso al mercato dei capitali.

Per Trenord - valutata secondo il metodo del patrimonio netto – il 2021 si presenta, al momento, molto simile al 2020. Il permanere dell'attuale situazione di incertezza delle condizioni sanitarie, porta ad ipotizzare un recupero progressivo dei volumi in un orizzonte di alcuni anni. La partecipata continua a monitorare costantemente tutti i principali KPI, riguardanti l'andamento del servizio, delle frequentazioni, degli incassi e del rapporto costo-ricavi.

Milano, 30 luglio 2021

Il Consiglio di Amministrazione



GLOSSARIO DEI TERMINI E DEGLI INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE UTILIZZATI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) oneri non ordinari derivanti da progetti di sviluppo pari a 0,3 milioni di Euro.

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

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

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

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

PFN (posizione finanziaria netta): include le disponibilità liquide e mezzi equivalenti, le attività finanziarie correnti e le passività finanziarie correnti.

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

Società per Azioni

Sede in Milano – Piazzale Cadorna, 14

Capitale Sociale € 230.000.000,00 i.v.

Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2021

Situazione Patrimoniale-Finanziaria consolidata

Conto Economico Consolidato

Altre componenti di Conto Economico complessivo consolidato

Variazioni del Patrimonio Netto consolidato

Rendiconto finanziario consolidato

Note illustrative al bilancio consolidato semestrale abbreviato

BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO AL 30.06.2021

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA AL 30.06.2021

Importi in migliaia di Euro	Note	30/06/2021	31/12/2020
<u>ATTIVO</u>			
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività Materiali	5	447.611	443.340
Attività Immateriali	6	275.840	5.139
Avviamento	7	4.353	4.353
Diritto d'uso	8	30.496	15.489
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	9	129.393	76.733
Partecipazioni in altre imprese	9	15.463	91.313
Crediti Finanziari	10	60.663	2
di cui: verso Parti Correlate	10	54.486	0
Attività Contrattuali	11	131.257	0
Attività per imposte anticipate	41	44.756	24.015
Crediti per imposte	16	26	0
Altri Crediti	15	2.118	213
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		1.141.976	660.597
ATTIVITA' CORRENTI			
Rimanenze	13	9.729	8.702
Crediti Commerciali	14	128.099	82.640
di cui: verso Parti Correlate	14	61.672	65.052
Altri Crediti	15	113.591	95.834
di cui: verso Parti Correlate	15	14.665	14.686
Crediti per imposte	16	3.611	2.968
Crediti Finanziari	10	998	115
di cui: verso Parti Correlate	10	126	115
Crediti per investimenti finanziati	12	50.748	41.511
di cui: verso Parti Correlate	12	48.751	39.514
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	18	385.465	253.344
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		692.241	485.114
Attività destinate alla vendita			
TOTALE ATTIVO		1.834.217	1.145.711
<u>PASSIVO</u>			
Capitale sociale		230.000	230.000
Altre riserve		8.687	7.788
Riserva di utili indivisi		(58.237)	203.387
Riserva di utili/(perdite) attuariali		(7.442)	(7.661)
Riserva di traduzione		90	105
Utile/(perdita) del periodo		(12.465)	24.185
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO		160.633	457.804
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		34.365	19.304
PATRIMONIO NETTO TOTALE	19	194.998	477.108
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Debiti verso banche	20	188.078	42.441
Debiti Finanziari	21	35.787	13.706
di cui: verso Parti Correlate	21	4.031	2
Debiti per investimenti finanziati	22	12.581	12.581
di cui: verso Parti Correlate	22	6.759	6.079
Altre passività	24	24.221	24.357
di cui: verso Parti Correlate	24	9.325	10.156
Passività per imposte differite	41	5.221	0
Fondi rischi e oneri	25	94.372	39.722
Trattamento di fine rapporto	26	28.831	21.201
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		389.091	154.008
PASSIVITA' CORRENTI			
Debiti verso banche	20	725.423	58.619
Debiti Finanziari	21	65.992	42.542
di cui: verso Parti Correlate	21	34.348	32.278
Debiti per investimenti finanziati	22	77.209	165.208
di cui: verso Parti Correlate	22	77.209	165.208
Debiti verso fornitori	27	267.378	177.538
di cui: verso Parti Correlate	27	9.015	3.948
Debiti per imposte	28	1.849	87
Debiti tributari	28	7.726	3.315
Altre passività	29	61.298	46.049
di cui: verso Parti Correlate	29	15.233	12.740
Fondi rischi e oneri	25	43.253	21.237
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		1.250.128	514.595
Passività connesse ad attività destinate alla vendita		0	0
TOT. PASSIVITA' e PATRIMONIO NETTO		1.834.217	1.145.711

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO PRIMO SEMESTRE 2021

Importi in migliaia di Euro	Note	I Semestre 2021	I Semestre 2020
Ricavi delle vendite e prestazioni	30	199.585	118.647
di cui: verso Parti Correlate	30	87.538	87.002
Contributi	31	12.805	7.886
di cui: verso Parti Correlate	31	4.787	4.258
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12	32	44.181	17.873
di cui: verso Parti Correlate	32	25.787	17.873
Altri proventi	33	12.384	8.962
di cui: verso Parti Correlate	33	4.377	3.755
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI		268.955	153.368
Mat.prima, materiali di consumo e merci utilizzate	34	(11.061)	(8.289)
Costi per servizi	35	(57.193)	(29.455)
di cui: verso Parti Correlate	35	(4.518)	(3.946)
di cui: Non Ricorrenti	35	(1.728)	(318)
Costi per il personale	36	(75.029)	(57.532)
Ammortamenti e svalutazioni	37	(34.158)	(20.150)
Svalutazione di attività finanziarie	38	(1.980)	-
Altri costi operativi	38	(14.868)	(6.509)
di cui: verso Parti Correlate	38	(126)	-
di cui: non ricorrenti	38	2.237	-
Costi per servizi di costruzione - IFRIC 12	32	(42.581)	(15.551)
TOTALE COSTI		(236.870)	(137.486)
RISULTATO OPERATIVO		32.085	15.882
Proventi finanziari	39	1.636	1.522
di cui: verso Parti Correlate	39	1.195	320
Oneri finanziari	40	(12.103)	(1.202)
di cui: verso Parti Correlate	40	(48)	(342)
RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA		(10.467)	320
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	42	(26.866)	(14.133)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		(5.248)	2.069
Imposte sul reddito	41	(5.553)	(2.806)
UTILE/ (PERDITA) NETTO DEL PERIODO DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'		(10.801)	(737)
UTILE NETTO DA OPERAZIONI DISCONTINUE		-	-
UTILE/ (PERDITA) DEL PERIODO		(10.801)	(737)
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti di MINORANZA		1.664	41
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti della Controllante		(12.465)	(778)
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti di MINORANZA per operazioni discontinue		-	-
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti della Controllante per operazioni discontinue		-	-
Utile/(perdita) per azione attribuibile agli azionisti del gruppo			
Utile/(perdita) per azione base (unità di euro)	43	(0,03)	(0,00)
Utile/(perdita) per azione diluito (unità di euro)	43	(0,03)	(0,00)
Utile/(perdita) per azione attribuibile agli azionisti del gruppo per operazioni discontinue			
Utile/(perdita) per azione base (unità di euro)		-	-
Utile/(perdita) per azione diluito (unità di euro)		-	-

ALTRE COMPONENTI DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

Importi in migliaia di Euro	Note	30/06/2021	30/06/2020
UTILE / (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		(10.801)	(737)
Altre componenti delle società consolidate con il metodo integrale			
Utile/(Perdita) attuariale TFR	28	375	111
Effetto fiscale	14	(106)	(31)
Totale componenti che non saranno successivamente riclassificati nel risultato d'esercizio		269	80
Variazione Fair value strumenti derivati		1.232	
Effetto fiscale		(296)	
Totale componenti che saranno successivamente riclassificati nel risultato d'esercizio		936	
Totale società consolidate con il metodo integrale		1.205	80
Altre componenti delle società consolidate con il metodo del patrimonio netto			
Utile/(Perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto		40	370
Effetto fiscale		(11)	(108)
Totale componenti che non saranno successivamente riclassificati nel risultato d'esercizio	10	29	262
Utii/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere		(15)	18
Totale componenti che saranno successivamente riclassificati nel risultato d'esercizio	10	(15)	18
Totale società consolidate con il metodo del patrimonio netto		14	280
Totale altre componenti di conto economico complessivo	45	1.219	360
TOTALE UTILE / (PERDITA) COMPLESSIVO		(9.582)	(377)
Utile/ (Perdita) complessivo attribuibile agli Azionisti di minoranza		1.780	58
Utile/ (Perdita) complessivo attribuibile agli Azionisti della Controllante		(11.362)	(435)

VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

Importi in migliaia di euro	Capitale sociale	Altre riserve	Utii/Perdite Indivisi	Riserva utii/perdite attuariali	Riserva di traduzione	Utii/Perdite dell'esercizio	Patrimonio netto di gruppo	Patrimonio netto di terzi	Totale Patrimonio netto
Saldo 01.01.2020	230.000	7.788	172.970	(7.545)	96	30.281	433.590	20.711	454.301
Totale Utile Complessivo				325	18	(778)	(435)	58	(377)
Destinazione utile 2019			30.281			(30.281)	-		-
Variazione perimetro di consolidamento			67				67	(1.903)	(1.836)
Saldo 30.06.2020	230.000	7.788	203.318	(7.220)	114	(778)	433.222	18.866	452.088
Saldo 31.12.2020	230.000	7.788	203.387	(7.661)	105	24.185	457.804	19.304	477.108
Totale Utile Complessivo		899		219	(15)	(12.465)	(11.362)	1.780	(9.582)
Destinazione utile 2020			24.185			(24.185)	-		-
Variazione perimetro di consolidamento			(285.809)				(285.809)	13.281	(272.528)
Saldo 30.06.2021	230.000	8.687	(58.237)	(7.442)	90	(12.465)	160.633	34.365	194.998
Note	19	19	19	45	45	19	19	19	19

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	30/06/2021	30/06/2020
Flusso di cassa derivante da attività operative		Totale	Totale
Risultato del periodo		(10.801)	(737)
Imposte sul reddito	41	5.553	2.806
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	42	26.866	14.133
Ammortamenti del periodo delle attività immateriali	6	14.154	1.787
Ammortamenti del periodo delle attività materiali	5	17.045	16.466
Ammortamento Diritto d'uso	8	2.957	1.897
Accantonamento fondo rischi ed oneri	25	19.460	6.291
Rilasci fondo rischi ed oneri	25	(3.869)	-
Accantonamento fondo svalutazione crediti	14	2.230	56
Plusvalenze da cessione di attività materiali	5	(412)	12
Plusvalenze da cessione di attività destinate alla vendita	39	-	(1.014)
Contributi in conto capitale di competenza del periodo	31	(1.903)	(1.882)
Interessi attivi	39	(1.636)	(508)
Interessi passivi	40	12.103	1.202
Proventi diversi non monetari	12	272	-
Flusso di cassa da attività reddituale		82.019	40.509
Variazione netta del fondo T.F.R.	26	(855)	(1.367)
Variazione netta del fondo rischi ed oneri	25	(14.551)	(1.207)
Incremento dei crediti commerciali	14	(4.448)	(13.386)
Decremento delle rimanenze	13	1.464	303
Incremento degli altri crediti	15	(4.084)	(2.677)
Incremento/(Decremento) dei debiti commerciali	27	659	(9.467)
Incremento delle altre passività	29	6.544	1.169
Pagamento imposte		(2.221)	(7.019)
Variazione netta imposte anticipate/differite	41	-	35
Totale flusso di cassa da attività operative		64.527	6.893
Flusso di cassa da/(per) per attività di investimento			
Investimenti in attività immateriali con fondi propri	6	(1.616)	(697)
Investimenti in attività materiali con fondi propri	5	(18.790)	(3.624)
Decremento dei debiti verso fornitori per investimenti con fondi propri	27	(33.975)	(9.693)
Investimenti in materiale rotabile finanziati al netto dei contributi incassati		(22.795)	114.394
Investimenti in infrastruttura ferroviaria finanziati al netto dei contributi incassati		(9.212)	(25.489)
Investimenti in beni devolvibili per infrastruttura autostradale	6	(19.386)	-
Valore di cessione di attività materiali		765	95
Altri investimenti	9	(289)	-
Dividendi distribuiti dalle partecipate valutate con il metodo del patrimonio netto	9	3.860	3.796
Altre variazioni nei crediti finanziari	10	(695)	(114)
Incasso interessi attivi		926	577
Rimborso dei crediti per leasing finanziari	10	-	487
Sottoscrizione prestito obbligazionario	10	(1.000)	-
Variazione dei crediti finanziari da attività cedute		-	(3.464)
Incasso da cessione attività destinate alla vendita		-	32.124
Acquisizione Conam al netto della cassa detenuta		(251)	-
Acquisizione MISE al netto della cassa detenuta		(363.552)	-
Totale flusso di cassa da attività di investimento		(466.010)	108.392
Flusso di cassa da/(per) attività di finanziamento			
Rimborso dei debiti per leasing finanziari	21	(3.021)	(1.239)
Rimborso finanziamenti	20	(61.000)	-
Accensione finanziamenti	20	620.000	9.905
Interessi pagati	20	(2.912)	(899)
Decremento dei debiti verso banche	20	(9.269)	-
Interessi su prestito obbligazionario pagati	21	-	(301)
Incremento/ (Decremento) altre passività finanziarie	21	(10.194)	595
Totale flusso di cassa per attività di finanziamento		533.604	8.061
Liquidità generata (+) / assorbita (-)		132.121	123.346
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	18	253.344	228.723
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	18	385.465	352.069
Liquidità generata (+) / assorbita (-)		132.121	123.346

NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO AL 30.06.2021

Nota 1 Informazioni Generali

Attività del Gruppo

Le società appartenenti al Gruppo FNM (di seguito il “Gruppo”) svolgono la propria attività prevalentemente nella gestione dell’infrastruttura ferroviaria e nel settore del trasporto passeggeri su gomma (inclusa la mobilità sostenibile) e la gestione delle attività di Ro.Sco e attività centrali svolte dalla società FNM (di seguito anche la “Capogruppo” o “FNM”), nonché nella gestione dell’infrastruttura autostradale; in particolare, nella relazione sulla gestione, al paragrafo 5 “Andamento economico dei segmenti di business” sono analizzate, le attività svolte dal Gruppo. Si rimanda alla Nota 4 per una più dettagliata analisi dell’effetto sulla informativa per *segment* della valutazione attraverso il “metodo del patrimonio netto” di partecipazioni a controllo congiunto, operanti in particolare nel settore del trasporto passeggeri su rotaia, dell’energia (consistente nella gestione dell’elettrodotto Mendrisio – Cagno) e dell’*information & communication technology*.

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

Premessa

Il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2021 è stato predisposto ai sensi dell’art. 154 – ter del TUF così come innovato dal D. Lgs. 6 novembre 2007, n. 195, recante attuazione della Direttiva 2004/109/CE (anche definita “Direttiva *Transparency*”) e allo scopo di fornire informazioni sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società e del Gruppo.

Esso è stato predisposto nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali (“IFRS”) emessi dall’*International Accounting Standards Board* (“IASB”) e omologati dall’Unione Europea ed è stato redatto secondo lo IAS 34 - “Bilanci intermedi”, applicando gli stessi principi contabili adottati nella redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2020, integrati dai principi applicabili dal 1° gennaio 2020, come indicato in Nota 2. Con “IFRS” si intendono anche gli *International Accounting Standards* (“IAS”) tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall’*International Financial Reporting Standards Interpretations Committee* (IFRS IC, già “IFRIC”) precedentemente denominati *Standing Interpretations Committee* (“SIC”). A tale scopo i dati dei bilanci delle società partecipate consolidate sono stati opportunamente riclassificati e rettificati.

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

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

Il bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2021 deve essere letto congiuntamente con il bilancio consolidato redatto da FNM al 31 dicembre 2020.

Nel bilancio consolidato semestrale abbreviato i dati economici e del rendiconto finanziario del semestre sono confrontati con quelli dell’analogo semestre del precedente esercizio. La posizione finanziaria netta e le poste della situazione patrimoniale – finanziaria consolidata al 30 giugno 2021 sono confrontate con i corrispondenti dati consuntivi al 31 dicembre 2020.

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

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

Nella redazione del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2021 sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di valutazione adottati nella redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2020, a cui si rimanda per una analisi dettagliata.

Come meglio dettagliato al paragrafo 1 della relazione sulla gestione e alla successiva Nota 3, il perimetro del Gruppo è variato rispetto al 31 dicembre 2020 in quanto in data 26 febbraio 2021 si è completata l'operazione di acquisizione del 96% del capitale sociale di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (di seguito anche “MISE”).

Per effetto di tale variazione dal 26 febbraio 2021, sono applicabili anche il principio IFRIC 12 nel modello dell'attività immateriale e IFRS 9 per gli strumenti derivati, di seguito rappresentati:

Attività immateriali

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).

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

I “beni gratuitamente reversibili” rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene in concessione in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e costruzione del bene. Il valore corrisponde al “*fair value*” dell'attività di progettazione e costruzione maggiorato degli oneri finanziari capitalizzati - nel rispetto dei requisiti previsti dallo IAS 23 - durante la fase di costruzione.

Per le attività immateriali rappresentate dai “diritti concessori”, il costo è recuperato attraverso i corrispettivi pagati dagli utenti per l'utilizzo delle infrastrutture e può includere il *fair value* dei servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore del Concedente, al netto delle parti rappresentate quali attività finanziarie e costituite da: (i) le quote coperte sotto forma di contributo, (ii) l'ammontare che sarà incondizionatamente pagato dal concessionario subentrante al momento di scadenza della concessione (cosiddetto “diritto di subentro”) e/o (iii) l'importo minimo dei pedaggi, il volume dei ricavi e/o le specifiche somme eventualmente garantite dal Concedente.

In particolare, quali diritti concessori delle attività immateriali, si identificano:

- i. 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;

- ii. i diritti maturati a fronte di servizi di costruzione e/o miglioria resi, per i quali è previsto l’ottenimento di benefici economici aggiuntivi, rappresentati da incrementi tariffari specifici e/o significativi incrementi attesi del numero degli utenti per effetto degli ampliamenti/adequamenti dell’infrastruttura.

I diritti concessori 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 dinamiche di traffico sostanzialmente contenute in un orizzonte di lungo periodo, gli ammortamenti sono calcolati a quote costanti.

Se l’autostrada è in corso di costruzione il bene è ammortizzato sulla base dello sviluppo atteso del traffico (chilometri percorsi), lungo la durata delle singole concessioni, metodo che riflette le modalità con le quali si suppone che i benefici economici futuri del bene saranno utilizzati dal Concessionario.

L’ammortamento decorre dal momento in cui i diritti concessori iniziano a produrre i relativi benefici economici.

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.

Qualora si verificano eventi che facciano presumere una riduzione del valore delle attività immateriali, la differenza tra il valore di iscrizione ed il relativo “valore di recupero” è imputata a conto economico. Il costo delle “immobilizzazioni gratuitamente reversibili autostradali” è inclusivo del valore delle tratte in esercizio costruite da terzi e concesse in esercizio al Gruppo; un importo di pari valore è stato portato ad incremento del “fondo contributi in conto capitale”.

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.

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

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

Non sono state rilevate nel semestre di riferimento, trasferimenti tra i vari livelli della scala gerarchica del *fair value* utilizzata per la valutazione del *fair value* degli strumenti finanziari, così come non sono state effettuate variazioni nelle classificazioni delle attività finanziarie rispetto a quanto rappresentato al 31 dicembre 2020.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicati dal 1° gennaio 2021

I seguenti principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS sono stati applicati per la prima volta dal Gruppo a partire dal 1° gennaio 2021:

- In data 28 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Covid-19 Related Rent Concessions (Amendment to IFRS 16)*”.
Il documento prevede per i locatari la facoltà di contabilizzare le riduzioni dei canoni connesse al Covid-19 senza dover valutare, tramite l'analisi dei contratti, se è rispettata la definizione di *lease modification* dell'IFRS 16. Pertanto i locatari che applicano tale facoltà potranno contabilizzare gli effetti delle riduzioni dei canoni di affitto direttamente a conto economico alla data di efficacia della riduzione. L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo.
- In data 28 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Extension of the Temporary Exemption from Applying IFRS 9 (Amendments to IFRS 4)*”. Le modifiche permettono di estendere l'esenzione temporanea dall'applicazione IFRS 9 fino al 1° gennaio 2023 per le compagnie assicurative. L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo.
- In data 27 agosto 2020 lo IASB ha pubblicato, alla luce della riforma sui tassi di interesse interbancari quale l'IBOR, il documento “*Interest Rate Benchmark Reform—Phase 2*” che contiene emendamenti ai seguenti standard:
 - IFRS 9 *Financial Instruments*;
 - IAS 39 *Financial Instruments: Recognition and Measurement*;
 - IFRS 7 *Financial Instruments: Disclosures*;
 - IFRS 4 *Insurance Contracts*; e
 - IFRS 16 *Leases*.
 Tutte le modifiche sono entrate in vigore il 1° gennaio 2021. L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS e IFRIC omologati dall'Unione Europea, non ancora obbligatoriamente applicabili e non adottati in via anticipata dal Gruppo al 30 giugno 2021

- In data 28 giugno 2021 lo IASB ha pubblicato i seguenti emendamenti denominati:
 - **Amendments to IFRS 3 Business Combinations:** le modifiche hanno lo scopo di aggiornare il riferimento presente nell'IFRS 3 al *Conceptual Framework* nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni del principio.
 - **Amendments to IAS 16 Property, Plant and Equipment:** le modifiche hanno lo scopo di non consentire la deduzione dal costo delle attività materiali l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti nella fase di test dell'attività stessa. Tali ricavi di vendita e i relativi costi saranno pertanto rilevati nel conto economico.
 - **Amendments to IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets:** l'emendamento chiarisce che nella stima sull'eventuale onerosità di un contratto si devono considerare tutti i costi direttamente imputabili al contratto. Di conseguenza, la valutazione sull'eventuale onerosità di un contratto include non solo i costi incrementali (come, ad esempio, il costo del materiale diretto impiegato nella lavorazione), ma anche tutti i costi che l'impresa non può evitare in quanto ha stipulato il contratto (come, ad esempio, la quota dell'ammortamento dei macchinari impiegati per l'adempimento del contratto).
 - **Annual Improvements 2018-2020:** le modifiche sono state apportate all'IFRS 1 *First-time Adoption of International Financial Reporting Standards*, all'IFRS 9 *Financial Instruments*, allo IAS 41 *Agriculture* e agli *Illustrative Examples* dell'IFRS 16 *Leases*.

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

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS non ancora omologati dall'Unione Europea

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

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

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

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

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

- In data 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current*”. Il documento ha l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività a breve o lungo termine. Le modifiche entrano in vigore dal 1° gennaio 2023; è comunque consentita un'applicazione anticipata. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tale emendamento.
- In data 12 febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato due emendamenti denominati “*Disclosure of Accounting Policies—Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2*” e “*Definition of Accounting Estimates—Amendments to IAS 8*”. Le modifiche sono volte a migliorare la *disclosure* sulle *accounting policy* in modo da fornire informazioni più utili agli investitori e agli altri utilizzatori primari del bilancio nonché ad aiutare le società a distinguere i cambiamenti nelle stime contabili dai cambiamenti di *accounting policy*. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tali emendamenti.
- In data 31 marzo 2021 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Covid-19-Related Rent Concessions beyond 30 June 2021 (Amendments to IFRS 16)*” con il quale estende di un anno il periodo di applicazione dell'emendamento all'IFRS 16, emesso nel 2020, relativo alla contabilizzazione delle agevolazioni concesse, a causa del Covid-19, ai locatari. Le modifiche si applicheranno a partire dal 1° aprile 2021, è consentita un'adozione anticipata. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tale emendamento.
- In data 7 maggio 2021 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction*”. Il documento chiarisce come devono essere contabilizzate le imposte differite su alcune operazioni che possono generare attività e passività di pari ammontare, quali il leasing e gli obblighi di smantellamento. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tale emendamento.

Nota 3 Area di consolidamento

L'area di consolidamento include il bilancio al 30 giugno 2021 di FNM S.p.A., delle sue controllate, di quelle società sulle quali viene esercitato un controllo congiunto e di quelle società sulle quali si esercita un'influenza notevole.

Come riportato al paragrafo 1 della relazione sulla gestione, il perimetro del Gruppo è variato rispetto al 31 dicembre 2020 in quanto in data 26 febbraio 2021 si è completata l'operazione di acquisizione del 96% del capitale sociale di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A.. La partecipazione in MISE deriva dall'acquisizione, a fine luglio 2020, della quota azionaria pari al 13,6% del capitale sociale di MISE detenuta, direttamente ed indirettamente, da ASTM e dall'acquisizione di un'ulteriore quota azionaria pari all'82,6% del capitale sociale detenuta da Regione Lombardia perfezionata il 26 febbraio 2021.

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

Le attività nette acquisite sono state pertanto rilevate ai valori di libro, appositamente adeguati agli IAS/IFRS, che risultavano nel bilancio di MISE alla data dell'operazione e pari a Euro 319,4 milioni mentre la differenza di 285,4 milioni di Euro con il prezzo pagato per acquisire il 96% di MISE, pari a 604,8 milioni di Euro è stata contabilizzata a riduzione nella voce “Patrimonio netto di Gruppo”.

Di seguito si forniscono le informazioni a seguito della definizione della contabilizzazione della suddetta aggregazione aziendale con l'identificazione e valutazione delle attività e delle passività acquisite:

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Mi-Se IAS 26/02/2021
Attività non correnti	585.635
Attività Correnti	58.473
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	162.940
Debiti verso banche	(257.590)
Debiti finanziari	(57.688)
Patrimonio Netto di Gruppo	(319.354)
Patrimonio Netto di Terzi	(13.345)
Prezzo acquisto Partecipazione	604.800
DIFFERENZA DI CONSOLIDAMENTO	(285.446)

Il corrispettivo complessivo pagato per la quota del 96% del capitale sociale di MISE è stato pari a 604,8 milioni di Euro (pari a 3,5 Euro per azione), di cui 526,5 milioni di Euro pagati nel primo semestre 2021 e 78,3 milioni di Euro nel secondo semestre 2020.

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

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

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

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

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

Per quanto concerne la modalità di contabilizzazione delle società a controllo congiunto si ricorda che FNM, nella redazione dell'informativa finanziaria consolidata infrannuale ed annuale, valuta le partecipate a controllo congiunto Trenord S.r.l. (e la sua partecipata TILO S.A.), NordCom S.p.A., NORD ENERGIA S.p.A. (e la controllata CMC MeSta S.A.), Omnibus Partecipazioni S.r.l. e Conam 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., Tangenziale Esterna S.p.A., ASF Autolinee S.r.l. e BusForFun.com S.r.l. sono state parimenti contabilizzate applicando il "metodo del patrimonio netto".

Si considerano a controllo congiunto (*joint venture*) le società per le quali il Gruppo esercita il controllo congiuntamente con un altro investitore ed esistono accordi contrattuali o parasociali per la gestione paritetica dell'attività. Le società a controllo congiunto (individuate nell'Allegato 1 alle presenti note) operano in settori differenti dai segmenti operativi del Gruppo e le loro attività sono sviluppate con un *partner* specializzato con il quale ne sono condivise le decisioni finanziarie, gestionali e strategiche anche con il supporto di patti parasociali che rendono paritetico il controllo delle partecipate, anche nel caso in cui FNM detenga la maggioranza dei diritti di voto, come del caso delle partecipate NordCom S.p.A. e NORD ENERGIA S.p.A..

I risultati economici delle società a controllo congiunto o collegate sono pertanto recepiti nel conto economico consolidato alla voce "Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto" (Nota 42).

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

Nota 4 Conto economico complessivo consolidato per settore

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

- gestione della infrastruttura ferroviaria: comprende le attività di manutenzione, progettazione e realizzazione di nuovi impianti effettuate sull'infrastruttura ferroviaria ottenuta in concessione dalla Regione Lombardia. Il corrispettivo per lo svolgimento di tale attività è definito nel "Contratto di Servizio" mentre il "Contratto di Programma" regola gli investimenti finalizzati all'ammodernamento e al potenziamento della rete, entrambi stipulati con Regione Lombardia nel

2016 ed integrati successivamente. Dal 2019, il segmento include inoltre l'attività di gestione terminalistica;

- noleggio di materiale rotabile e gestione dei servizi centralizzati (Rosco & Services): la Capogruppo FNM svolge attività di (i) locazione di materiale rotabile con una flotta di proprietà di 68 treni e 31 locomotive, alle partecipate operanti nel settore del TPL e del trasporto merci, (ii) erogazione di servizi amministrativi alle proprie controllate ed (iii) gestione del patrimonio immobiliare del Gruppo. Afferiscono inoltre a tale segmento i settori di attività delle partecipate in *joint venture*, la cui modalità di valutazione è quella del “metodo del patrimonio netto”, concorrendo al risultato netto di esercizio alla voce “Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto”, la più rilevante delle quali è relativa all'attività di “Trasporto Passeggeri su rotaia” nell'ambito del Trasporto Pubblico Locale realizzato dalla partecipata a controllo congiunto Trenord S.r.l. in Regione Lombardia. Nell'ambito di questa attività il Gruppo ha conseguito sia ricavi derivanti dal Contratto di Servizio stipulato con la Regione Lombardia per l'esploitamento del servizio di trasporto, sia ricavi derivanti da bigliettazione;
- trasporto passeggeri su gomma: si riferisce al servizio di Trasporto Pubblico Locale svolto con flotte di autobus di proprietà in tre province della Lombardia (Varese, Como e Brescia), del Veneto e nella città di Verona, oltre che ai servizi di *car sharing* elettrico in Lombardia. Nell'ambito di tali attività, il Gruppo ha conseguito ricavi derivanti dalla vendita dei biglietti, da corrispettivi per subaffidamenti, da contributi regionali per le attività svolte nelle province di Varese e Brescia e da corrispettivi per il contratto di servizio nella città e nella provincia di Verona, ed in provincia di Como, nonché da accordi con amministrazioni comunali e azienda private per quanto riguarda il business del *car-sharing*;
- gestione della infrastruttura autostradale: si riferisce all'attività svolta dalla controllata MISE, società concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione dell'Autostrada A7 Serravalle-Milano e delle Tangenziali Nord, Est e Ovest Milano (per complessivi 179 km di lunghezza) ai sensi della convenzione di concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007 (come modificata dall'atto aggiuntivo del 15 giugno 2016) tra MISE, in qualità di concessionario, e ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), in qualità di concedente. MISE è inoltre attiva nella progettazione, nonché nel supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti infrastrutturali sulla rete autostradale attraverso Milano Serravalle Engineering, di cui detiene il 100% del capitale sociale. Tra le proprie partecipate, la controllata annovera anche una partecipazione di collegamento del 36,7% nel capitale di Autostrada Pedemontana Lombarda, concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico di Gaggiolo e delle opere connesse. APL è valutata con il metodo del patrimonio netto.

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

Primo semestre 2021	Gestione infrastruttura ferroviaria	Rosco & Services	Trasporto passeggeri su gomma	Gestione infrastruttura autostradale	Elisioni	Totale da operazioni in continuità
Ricavi verso terzi	60.014	33.059	54.450	77.251		224.774
Vendite intersemento	2.989	6.321	6.217	1.498	(17.025)	
Contributi per investimenti finanziati	25.787			18.394		44.181
Ricavi di settore	88.790	39.380	60.667	97.143	(17.025)	268.955
Costi verso terzi	(57.212)	(25.549)	(52.740)	(58.788)		(194.289)
Acquisti intersemento	(2.989)	(6.321)	(6.217)	(1.498)	17.025	
Costi per investimenti finanziati	(24.187)			(18.394)		(42.581)
Costi di settore	(84.388)	(31.870)	(58.957)	(78.680)	17.025	(236.870)
Risultato operativo	4.402	7.510	1.710	18.463		32.085
Risultato gestione finanziaria	(23)	(8.908)	(56)	(1.480)		(10.467)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto		(24.615)		(2.251)		(26.866)
Risultato prima delle imposte	4.379	(26.013)	1.654	14.732		(5.248)
Imposte						(5.553)
Risultato dell'esercizio da operazioni in continuità						(10.801)
Risultato da operazioni discontinue						
Risultato netto del periodo						(10.801)

Primo semestre 2020	Gestione infrastruttura ferroviaria	Rosco & Services	Trasporto passeggeri su gomma	Elisioni	Totale da operazioni in continuità
Ricavi verso terzi	58.359	35.042	42.094		135.495
Vendite intersemento	2.638	6.178	2.627	(11.443)	
Contributi per investimenti finanziati	17.873				17.873
Ricavi di settore	78.870	41.220	44.721	(11.443)	153.368
Costi verso terzi	(51.134)	(27.237)	(43.564)		(121.935)
Acquisti intersemento	(7.816)	(935)	(2.692)	11.443	
Costi per investimenti finanziati	(15.551)				(15.551)
Costi di settore	(74.501)	(28.172)	(46.256)	11.443	(137.486)
Risultato operativo	4.369	13.048	(1.535)		15.882
Risultato gestione finanziaria	55	360	(95)		320
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto		(14.150)	17		(14.133)
Risultato prima delle imposte	4.424	(742)	(1.613)		2.069
Imposte					(2.806)
Risultato dell'esercizio da operazioni in continuità					(737)
Risultato da operazioni discontinue					
Risultato netto del periodo					(737)

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

Nel semestre di riferimento non sono state rilevate variazioni significative nella struttura patrimoniale e finanziaria sui settori operativi sopra commentati rispetto a quanto esposto al 31 dicembre 2020.

SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA CONSOLIDATA

Nota 5 Attività materiali

Al 1° gennaio 2021 le attività materiali, al netto dei relativi fondi di ammortamento, risultano costituite come segue:

Descrizione	01.01.2021		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Terreni e fabbricati	52.507	(18.251)	34.256
Impianti e macchinario	185.533	(146.811)	38.722
Attrezzature industriali e commerciali	11.577	(10.254)	1.323
Altri beni	619.400	(282.131)	337.269
Immobilizzazioni in corso e acconti	31.770		31.770
Totale attività materiali	900.787	(457.447)	443.340

La movimentazione del primo semestre 2021 è di seguito illustrata:

Descrizione	Terreni e fabbricati	Impianti e Macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni	Immobiliz. in corso e acconti	Totale
Valore netto al 01.01.2021	34.256	38.722	1.323	337.269	31.770	443.340
Investimenti finanziati con mezzi propri	9	189	516	14.602	3.474	18.790
Trasferimenti valore lordo		355		2.955	(3.310)	
Dismissioni: Alienazione Lorde	(95)	(898)		(5)	(316)	(1.314)
Dismissioni: Utilizzi Fondo Ammortamento		890		5		895
Quote di Ammortamento	(487)	(3.513)	(212)	(12.833)		(17.045)
Variazione perimetro di consolidamento: costo storico		1.445	4	17		1.466
Variazione perimetro di consolidamento: fondo		(597)	(3)	(17)		(617)
Variazione periodo di consolidamento MISE		883	47	1.166		2.096
Valore netto al 30.06.2021	33.683	37.476	1.675	343.159	31.618	447.611

Al 30 giugno 2021 le attività materiali, al netto dei relativi fondi di ammortamento, risultano costituite come segue:

Descrizione	30.06.2021		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Terreni e fabbricati	52.421	(18.738)	33.683
Impianti e macchinario	187.507	(150.031)	37.476
Attrezzature industriali e commerciali	12.144	(10.469)	1.675
Altri beni	638.135	(294.976)	343.159
Immobilizzazioni in corso e acconti	31.618		31.618
Totale attività materiali	921.825	(474.214)	447.611

Terreni e fabbricati

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

Impianti e macchinario

Gli incrementi della voce “Impianti e macchinario” (189 migliaia di Euro) riguarda principalmente l’immissione in servizio di 1 nuovo autobus, per 141 migliaia di Euro (con le relative dotazioni di bordo). I trasferimenti dalla voce “Immobilizzazioni in corso e acconti”, all’immatricolazione di 2 autobus per 355 migliaia di Euro.

Le dismissioni del periodo sono interamente attribuibili alla cessione di autobus non più utilizzabili, già totalmente ammortizzati.

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

Attrezzature industriali e commerciali

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

Altri beni

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

L'incremento del semestre, pari a 14.602 migliaia di Euro, riguarda principalmente:

- l'immissione in servizio di un convoglio FLIRT TILO, per 8.452 migliaia di Euro; a seguito dell'immissione in servizio, sono stati trasferiti alla categoria in esame da "Immobilizzazioni in corso e acconti" gli investimenti sostenuti nell'esercizio precedente, pari a 2.113 migliaia di Euro;
- 2 locomotive Effishunter, per 2.946 migliaia di Euro, a seguito dell'immissione in servizio, sono stati trasferiti alla categoria in esame da "Immobilizzazioni in corso e acconti" gli investimenti sostenuti nell'esercizio precedente, pari a 842 migliaia di Euro;
- la capitalizzazione di manutenzione ciclica su 8 convogli CSA, per 3.064 migliaia di Euro.

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli incrementi si riferiscono principalmente agli acconti pagati per attività di revamping delle locomotive DE 520 (1.078 migliaia di Euro), per la fornitura di 1 locomotiva diesel - elettrica (842 migliaia di Euro), per l'acquisto di un nuovo mezzo d'opera per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria (529 migliaia di Euro) e per la realizzazione del parcheggio adiacente alla stazione di Milano Affori (521 migliaia di Euro).

I trasferimenti si riferiscono a quanto commentato alle voci precedenti.

Qualora le attività materiali fossero state contabilizzate al netto dei relativi contributi in conto capitale di cui alla Nota 24 e alla Nota 29 l'effetto sul bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2021 sarebbe stato il seguente:

30.06.2021	Valore di bilancio	Contributo	Valore al netto del contributo
Terreni e fabbricati	33.683	(5.751)	27.932
Impianti e macchinario	37.476	(15.656)	21.820
Attrezzature industriali e commerciali	1.675		1.675
Altri beni	343.159	(1.819)	341.340
Immobilizzazioni in corso e acconti	31.618		31.618
Totale attività materiali	447.611	(23.226)	424.385

Nel primo semestre 2021 non sono stati rilevati indicatori endogeni ed esogeni che abbiano fatto ritenere necessaria l'aggiornamento dei *test di impairment* effettuati al 31 dicembre 2020.

Nota 6 Attività Immateriali

Al 1° gennaio 2021 le attività immateriali risultano così costituite:

Descrizione	01.01.2021		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.136		1.136
Altre	32.187	(28.299)	3.888
Beni devolvibili	46.140	(46.025)	115
Totale attività immateriali	79.463	(74.324)	5.139

La movimentazione del primo semestre 2021 è stata la seguente:

Descrizione	Immobiliz. in corso e acconti	Altre	Corpo Autostradale	Beni devolvibili	Totale
Valore Netto al 01.01.2021	1.136	3.888		115	5.139
Acquisizioni	441	232	209		882
Trasferimenti	(800)	800			
Quote di Ammortamento		(1.095)	(13.058)	(2)	(14.155)
Variazione periodo di consolidamento MISE		1.404	282.570		283.974
Valore netto al 30.06.2021	777	5.229	269.721	113	275.840

Al 30 giugno 2021 le attività immateriali risultano pertanto costituite come segue:

Descrizione	30.06.2021		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	777		777
Altre	34.623	(29.394)	5.229
Corpo autostradale	282.779	(13.058)	269.721
Beni devolvibili	46.140	(46.027)	113
Totale attività immateriali	364.319	(88.479)	275.840

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli incrementi della voce “Immobilizzazioni in corso e acconti”, pari a 441 migliaia di Euro, si riferiscono principalmente all’attività di *upgrade* dei moduli SAP e BPC per 233 migliaia di Euro.

Nel corso del semestre, essendosi completate le attività di progetto con l’avvenuto utilizzo dei moduli implementati, sono stati trasferiti alla categoria “Altre immobilizzazioni” i costi sostenuti nell’esercizio 2020 principalmente relativi all’attività di *upgrade* del modulo BW SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 382 migliaia di Euro, oltre all’attivazione di altri moduli aggiuntivi di SAP che FNM utilizza nell’ambito del *service* amministrativo per 202 migliaia di Euro.

Altre

L’incremento del semestre, pari a 232 migliaia di Euro, si riferisce principalmente ai moduli aggiuntivi per estensione del *software* gestionale SAP, gestito da FNM e utilizzato da società del Gruppo, per 168 migliaia di Euro.

Beni devolvibili - Infrastruttura ferroviaria

Si ricorda come l’applicazione dell’IFRIC 12, implichi che i beni gratuitamente devolvibili (rappresentati dalle linee ferroviarie devolvibili al termine della concessione su cui viene esercitato il servizio di trasporto) sono classificati nella voce “Attività immateriali”.

La quota di ammortamento, pari a 2 migliaia di Euro, viene calcolata in funzione della durata della concessione sull’Infrastruttura ferroviaria, rinnovata nell’esercizio 2016 fino al 31 ottobre 2060.

Beni devolvibili - Corpo Autostradale

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

La quota di ammortamento, pari a 13.058 migliaia di Euro, viene calcolata in funzione della durata della concessione sull’Infrastruttura in scadenza il 31 ottobre 2028.

Nel primo semestre 2021 non sono stati rilevati indicatori endogeni ed esogeni che abbiano fatto ritenere necessaria l’aggiornamento dei *test* di *impairment* effettuati al 31 dicembre 2020.

Nota 7 Avviamento

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

Descrizione	01.01.21	Variazioni 2021			30.06.2021
		Incrementi	(Svalutazioni)	Riclassifiche	
Azienda Trasporti Verona S.r.l.	3.627				3.627
La Linea S.p.A.	726				726
Totale Avviamento	4.353				4.353

Per quanto riguarda l'avviamento di ATV, a seguito delle attività di *purchase price allocation* effettuate in occasione dell'acquisizione della partecipazione (2 maggio 2017), secondo quanto definito dallo IFRS 3 (*revised*) e dallo IAS 38 è stato iscritto un importo di 5.501 migliaia di Euro, comprensivo del valore di avviamento iscritto per la controllata La Linea 80. L'avviamento è stato svalutato nell'esercizio 2018, per 1.874 migliaia di Euro, a seguito dell'*impairment test*.

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

Nel primo semestre 2021 non sono stati rilevati indicatori endogeni ed esogeni che abbiano fatto ritenere necessario l'aggiornamento del *test di impairment* effettuati al 31 dicembre 2020.

Nota 8 Diritto d'uso

Al 1° gennaio 2021 la voce "Diritto d'uso" rilevata a seguito dell'adozione del principio contabile IFRS 16 risulta così costituita:

Descrizione	01.01.2021		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	113	(20)	93
Diritto d'uso fabbricati	7.593	(2.542)	5.051
Diritto d'uso impianti e macchinari	4.381	(1.166)	3.215
Diritto d'uso altri beni	8.883	(1.753)	7.130
Totale diritto d'uso	20.970	(5.481)	15.489

La movimentazione del primo semestre 2021 è stata la seguente:

Descrizione	Diritto d'uso software	Diritto d'uso fabbricati	Diritto d'uso impianti e macchinari	Diritto d'uso altri beni	Totale
Valore Netto al 01.01.2021	93	5.051	3.215	7.130	15.489
Acquisizioni			936	1.350	2.286
Quote di Ammortamento	(30)	(1.428)	(584)	(915)	(2.957)
Chiusura contratti Costo Storico	(16)		(70)	(34)	(120)
Chiusura contratti Fondo	16		70	34	120
Variazione perimetro di consolidamento Costo Storico		18.092		377	18.469
Variazione perimetro di consolidamento Fondo Ammortamento		(2.734)		(57)	(2.791)
Valore netto al 30.06.2021	63	18.981	3.567	7.885	30.496

Al 30 giugno 2021 la voce "Diritti d'uso" risulta pertanto costituita come segue:

Descrizione	30.06.2021		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	97	(34)	63
Diritto d'uso fabbricati	25.685	(6.704)	18.981
Diritto d'uso impianti e macchinari	5.247	(1.680)	3.567
Diritto d'uso altri beni	10.576	(2.691)	7.885
Totale diritto d'uso	41.605	(11.109)	30.496

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

La voce “Diritto d’uso fabbricati” è principalmente attribuibile alle sedi locate dalle controllate MISE e ATV per lo svolgimento della loro attività operativa.

La voce “Diritto d’uso impianti e macchinari” è principalmente attribuibile alle autovetture noleggiate dalla controllata E-Vai per lo svolgimento delle attività di *car sharing*; l’incremento dell’esercizio è attribuibile alla consegna di tali autovetture.

La voce diritto d’uso altri beni, comprende, per 6.040 milioni di Euro, la locazione di 4 locomotive modello Bombardier TRAXXF140 DC3, la cui scadenza contrattuale è prevista il 31 dicembre 2025.

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

Nel primo semestre 2021 non sono stati rilevati indicatori endogeni ed esogeni che abbiano fatto ritenere necessario l’aggiornamento del *test di impairment* effettuati al 31 dicembre 2020.

Nota 9 Partecipazioni

Le variazioni intervenute durante il primo semestre 2021 sono così analizzabili:

Descrizione	01.01.2021 Valore a Bilancio	Variazioni				30.06.2021 Valore a Bilancio
		Incrementi Decrementi	Risultato dell'esercizio	Riserva di traduzione	Riserva di utili/(perdite) attuariali	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto:						
Trenord Srl	39.275		(26.245)	(15)	29	13.044
Nord Energia SpA	12.015	(2.860)	921			10.076
NordCom SpA	7.795		153			7.948
Omnibus Partecipazioni Srl	6.394	(1.000)	(306)			5.088
Conam S.r.l.	219	(219)				
Totale partecipazioni in imprese a controllo congiunto	65.698	(4.079)	(25.477)	(15)	29	36.156
Partecipazioni in imprese collegate:						
Tangenziali Esterne Milano		43.427	(1.107)			42.320
Autostrada Pedemontana Lombarda		38.424	(1.144)			37.280
DB Cargo Italia S.r.l.	10.277		872			11.149
Tangenziale Esterna S.p.A.		1.740				1.740
Busforfun.com Srl	492		(10)			482
Autotrasporti Pasqualini S.r.l.	181					181
Servizi Trasporti Interregionali S.p.A.	85					85
Totale partecipazioni in imprese collegate	11.035	83.591	(1.389)			93.237
Totale partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	76.733	79.512	(26.866)	(15)	29	129.393
Altre partecipazioni:						
Milano Serravalle - Milano Tangenziale S.p.A.	85.841	(85.841)				
Autostrade Lombarde S.p.A.		5.801				5.801
Azienda Trasporti Veneto Orientale S.p.A.	5.272					5.272
S.A.Bro.M. S.p.A.		3.199				3.199
CIV S.p.A.		673				673
Società progetto Brebemi SpA		301				301
Fondazione ATV	99					99
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca	40					40
Fap SpA	39					39
Confed. Autostrade Ital.Energia		13				13
Cosmo Scarl	7					7
Consorzio ELIO	4					4
Trasporti Brescia Nord	3					3
Cons.Autostr. Italiane Energia		2				2
Consorzio Tangenziale Engineering		2				2
ATAP	2					2
STECAV	2					2
Sviluppo Artigiano	2					2
Imprese Artigiane Soc. Coop.	2					2
Totale partecipazioni in altre imprese	91.313	(75.850)				15.463
Totale partecipazioni	168.046	3.662	(26.866)	(15)	29	144.856

Con riferimento alla componente di variazioni del semestre denominata “Riserva di utili/(perdite) attuariali”, si tratta dell’effetto sulla valutazione con il “metodo del patrimonio netto” della variazione degli utili e perdite attuariali rilevati nei bilanci delle partecipate a controllo congiunto, direttamente nel Conto Economico complessivo in applicazione dello IAS 19.

Di seguito vengono commentate le principali variazioni intervenute nel semestre, diverse dalla rilevazione del contributo al bilancio consolidato semestrale abbreviato determinato dalla realizzazione del risultato del semestre e dalle soprammenzionate componenti “Riserva di utili/(perdite) attuariali”:

Trenord S.r.l.

La voce “Riserva di traduzione”, negativa per 15 migliaia di Euro, deriva dalla conversione in Euro del bilancio della partecipata TILO S.A., che redige il proprio bilancio utilizzando quale moneta di conto il franco svizzero.

La conversione è stata effettuata applicando per le poste del conto economico il cambio medio del periodo (pari a 1,09427) e per le attività e passività il cambio a pronti alla data del 30 giugno (1,09800).

L’impatto del COVID-19 influisce sull’operatività e sull’andamento economico della partecipata Trenord e per tale ragione gli Amministratori hanno effettuato al 31 dicembre 2020 il test di *impairment* ai sensi dello IAS 36 per la verifica della recuperabilità del valore di carico della partecipazione che non ha evidenziato situazioni di *impairment*, rilevando una *test cover*.

Nel primo semestre 2021 non sono stati rilevati indicatori endogeni ed esogeni che abbiano fatto ritenere necessario l’aggiornamento del *test di impairment* effettuato al 31 dicembre 2020.

I risultati del semestre tengono conto solo parzialmente delle risorse stanziare dal Decreto Sostegni, in quanto la somma stanziata, pari a 800 milioni di Euro, è destinata a coprire in via prioritaria i mancati ricavi relativi al 2020 e in quota residuale quelli relativi al 2021, quota residuale che sarà resa nota solo a seguito del completo accertamento dei mancati ricavi da traffico subiti dal settore nell'anno 2020. L'importo rilevato dalla partecipata al 30 giugno 2021 quale contributo per i mancati ricavi risulta pari ad 23.800 migliaia di Euro.

È inoltre confermato che le obbligazioni contrattuali previste nel Contratto di Servizio vigente e prorogato, anche con specifico riferimento a quanto disposto dal Regolamento Europeo n. 1370/2007, prevedono che venga garantito l'equilibrio economico - finanziario del Contratto di Servizio complessivo affidato alla partecipata.

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

NORD ENERGIA S.p.A.

Il decremento della partecipazione, pari a 2.861 migliaia di Euro, è determinato dalla distribuzione del dividendo effettuata dalla partecipata.

Omnibus Partecipazioni S.r.l.

Una partecipazione del 49,037% di ASF Autolinee è detenuta dal Gruppo FNM tramite Omnibus Partecipazioni S.r.l. (partecipata in *joint venture* da FNM per il 50%) per il 49% e tramite FERROVIENORD S.p.A. per lo 0,037%; poiché ASF Autolinee è l'unico *asset* detenuto da Omnibus Partecipazioni S.r.l., il Gruppo FNM possiede il 24,537% di ASF Autolinee che risulta pertanto iscritto complessivamente per 5.088 migliaia di Euro nella situazione patrimoniale finanziaria consolidata al 30 giugno 2021.

Il decremento del valore della partecipazione, pari a 1.000 migliaia di Euro, è determinato dalla distribuzione del dividendo deliberata dalla partecipata.

La variazione complessiva delle partecipazioni collegate e delle altre partecipazioni è relativa all'ingresso nell'area di consolidamento del Gruppo di MISE.

Infatti, a seguito dell'acquisto del 96% del capitale sociale di MISE e al relativo consolidamento integrale della partecipazione, la voce diminuisce per 85,8 milioni di Euro, pari al valore di iscrizione al 31 dicembre 2020, e aumenta per l'apporto al consolidamento delle partecipate di MISE di seguito rappresentate:

Partecipazioni detenute tramite Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.	% di possesso	Valore di iscrizione alla data di consolidamento	Valore di iscrizione al 30.06.2021
Partecipazioni in imprese collegate:		83.591	81.340
Tangenziali Esterne Milano	18,8006%	43.427	42.320
Autostrada Pedemontana Lombarda	36,66%	38.424	37.280
Tangenziale Esterna S.p.A.	0,3864%	1.740	1.740
Partecipazioni in altre imprese:		9.991	9.991
Autostrade Lombarde S.p.A.	2,7794%	5.801	5.801
S.A.Bro.M. S.p.A.	12,9746%	3.199	3.199
CIV S.p.A.	5%	673	673
Società progetto Brebemi SpA	0,4129%	301	301
Confederazione Autostrade S.p.A.	16,6670%	13	13
Consorzio Autostrade Italiane Energia	1,45%	2	2
Consorzio Tangenziale Engineering	10%	2	2

Nota 10 Crediti finanziari correnti e non correnti

La composizione di tale voce può rappresentarsi come segue:

Descrizione	30.06.2021		
	Non correnti	Correnti	Totale
Polizze accantonamento TFR	5.175		5.175
Obbligazioni	1.000		1.000
Incassi pedaggi in transito		872	872
Altri	2		2
Crediti finanziari	6.177	872	7.049
Finanziamento Fruttifero APL	51.112		51.112
Finanziamento Fruttifero Sabrom	2.616		2.616
Finanziamento Fruttifero TE	758		758
Crediti finanziari per interessi verso parti correlate (MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		172 (46)	172 (46)
Crediti finanziari verso parti correlate (Nota 44)	54.486	126	54.612
Totale	60.663	998	61.661

Descrizione	31.12.2020		
	Non correnti	Correnti	Totale
Altri	2		2
Crediti finanziari	2	-	2
Crediti finanziari per interessi verso parti correlate (MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		161 (46)	161 (46)
Crediti finanziari verso parti correlate (Nota 44)	-	115	115
Totale	2	115	117

La voce “Polizze accantonamento TFR” riguarda le polizze sottoscritte dalla controllata MISE per il “Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato dei dipendenti”. Il valore iscritto rappresenta il credito complessivo vantato al 30 giugno 2021 nei confronti delle compagnie assicurative Allianz (ex Ras) e Assicurazioni Generali (ex Ina Assitalia).

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

La voce “Incassi pedaggio in transito” è attribuibile al credito vantato verso i gestori delle carte elettroniche per l’incasso dei pedaggi autostradali.

La voce “Finanziamento fruttifero APL” si riferisce ai due finanziamenti fruttiferi concessi alla collegata Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. per un importo complessivo 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.

Tale finanziamento è stato iscritto in continuità di valori rispetto al bilancio individuale 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 6,68%, che riflette le caratteristiche del finanziamento e che differisce rispetto al tasso di interesse contrattuale (pari all’Euribor a 3 mesi maggiorato di uno *spread* di 357 bps a partire dal 1° gennaio 2021).

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

2.615 migliaia di Euro comprende anche gli interessi maturati al 30 giugno 2021, calcolati a un tasso d'interesse pari al 2,75%, come previsto contrattualmente.

Il Finanziamento fruttifero verso Tangenziale Esterna S.p.A. è riferito al finanziamento fruttifero, come previsto dal contratto di contribuzione al finanziamento project – *Equity Contribution and Subordination Agreement* – rinnovato dalla Società in data 2 agosto 2018, alle medesime condizioni economiche del precedente, a seguito della sottoscrizione del nuovo contratto di finanziamento della partecipata. L'importo complessivo di 758 migliaia di Euro comprende anche gli interessi maturati dalla data del richiamo delle quote al 30 giugno 2021, calcolati a un tasso d'interesse pari al 12,06%, come previsto dal contratto.

Nota 11 Attività contrattuali

La voce, pari a 131.398 migliaia di Euro, accoglie il saldo degli investimenti effettuati fino alla data del 30 giugno 2021 dalla controllata MISE nell'ambito del rapporto concessorio in essere con ANAS S.p.A. Tali importi saranno riclassificati nella voce “Attività Immateriali – Corpo Autostradale” a partire dal momento in cui sorgerà il diritto per il Gruppo al riconoscimento dell'investimento in sede di determinazione della tariffa da applicare agli utenti finali.

L'incremento del semestre per investimenti effettuati è stato pari a 24.286 migliaia di Euro.

Le movimentazioni più significative si riferiscono a:

- Interventi di ammodernamento standard di qualità settoriale per circa Euro 5.233 migliaia di Euro;
- Lavori di riqualifica della S.P. 46 Rho-Monza per circa Euro 12.026 migliaia di Euro, con tale produzione è stato raggiunto il 72% del quadro economico dell'opera;
- Completamento della viabilità di accesso al centro intermodale di Segrate per Euro 6.749 migliaia di Euro.

Nota 12 Crediti per investimenti finanziati

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

Nella tabella seguente si fornisce la movimentazione di tale posta nell'esercizio in esame:

Descrizione	Importo
Crediti per investimenti finanziati 01.01.2021	41.511
Contributi incassati nel periodo	(10.143)
Utilizzo anticipi	(2.555)
Svalutazioni effettuate nel periodo	(2.252)
Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati Infrastruttura (Nota 34)	24.187
Crediti per investimenti finanziati 30.06.2021	50.748

La voce al 30 giugno 2021 è interamente attribuibile a interventi di ammodernamento dell'infrastruttura.

Nota 13 Rimanenze

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame:

Descrizione	Correnti	
	30.06.2021	31.12.2020
Materiale d'armamento	5.264	5.890
Ricambi Autobus	2.993	3.120
Ricambi per linee di contatto, apparati, centrali e telefoni	2.045	2.059
Materiale manutenzione infrastruttura autostradale	1.628	
Gasolio e lubrificanti	374	456
Altri materiali ausiliari	550	506
(MENO: Fondo svalutazione magazzino)	(3.125)	(3.329)
Totale	9.729	8.702

La voce aumenta per 1.027 migliaia di Euro per effetto dell'apporto di MISE, pari a 1.628 migliaia di Euro, parzialmente compensato dagli approvvigionamenti effettuati per gli interventi manutentivi previsti sull'infrastruttura ferroviaria.

Nota 14 Crediti commerciali

Descrizione	Correnti	
	30.06.2021	31.12.2020
Crediti verso clienti - lordi	70.899	20.392
(MENO) Fondo svalutazione crediti	(4.471)	(2.805)
Crediti commerciali verso terzi	66.428	17.587
Crediti verso parti correlate - lordi	61.740	65.122
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	(69)	(69)
Crediti commerciali verso parti correlate (Nota 44)	61.671	65.053
Totale	128.099	82.640

Crediti commerciali verso terzi

La variazione della voce "Crediti commerciali verso terzi", pari a 48.841 migliaia di Euro, è principalmente legata all'apporto al consolidato di MISE, pari a 47.298 migliaia di Euro, di cui 42.564 migliaia di Euro attribuibile ai rapporti di credito intrattenuti con le società autostradali interconnesse, tra cui la principale è Autostrade per l'Italia S.p.A., e rappresenta il credito verso l'utenza per pedaggi a pagamento differito.

Il valore equo dei crediti, ottenuto adeguandone il valore nominale tramite il fondo svalutazione crediti (appostato per stimare il rischio di inesigibilità delle posizioni creditorie in essere a ciascuna data di riferimento), approssima il valore di iscrizione degli stessi al 30 giugno 2021 e al 31 dicembre 2020.

Crediti commerciali verso parti correlate

Il decremento dei crediti commerciali verso parti correlate lordi, pari a 3.382 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2020, è determinato dal minor credito verso Trenord, per 10.536 migliaia di Euro, in relazione ai maggiori incassi del semestre, parzialmente compensato dal maggior credito vantato nei confronti di Regione Lombardia, pari a 5.526 migliaia di Euro, per l'ultima mensilità 2020 del Contratto di Servizio relativo all'infrastruttura ferroviaria, che sarà regolato a seguito della sottoscrizione della relazione di chiusura dell'esercizio 2020.

Nota 15 Altri Crediti correnti e non correnti

La composizione di tale voce può rappresentarsi come segue:

Descrizione	30.06.2021		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati		60.017	60.017
Crediti tributari		8.891	8.891
Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura ferroviaria		7.271	7.271
Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura autostradale		3.902	3.902
Crediti verso Inps oneri malattia		1.719	1.719
Crediti per contributi		3.322	3.322
Crediti verso lo Stato per contributi		102	102
Credito per anticipo contrattuale		70	70
Crediti diversi	2.118	13.878	15.996
(MENO) Fondo svalutazione crediti		(246)	(246)
Altri crediti verso terzi	2.118	98.926	101.044
Crediti verso parti correlate		14.702	14.702
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		(37)	(37)
Altri crediti verso parti correlate (Nota 44)		14.665	14.665
Totale	2.118	113.591	115.709

Descrizione	31.12.2020		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati		51.726	51.726
Crediti tributari		9.051	9.051
Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura		8.348	8.348
Crediti verso Inps oneri malattia		2.485	2.485
Crediti per contributi		709	709
Crediti verso lo Stato per contributi		102	102
Credito per anticipo contrattuale		70	70
Crediti diversi	213	9.326	9.539
(MENO) Fondo svalutazione crediti		(669)	(669)
Altri crediti verso terzi	213	81.148	81.361
Crediti verso parti correlate		14.723	14.723
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		(37)	(37)
Altri crediti verso parti correlate (Nota 44)		14.686	14.686
Totale	213	95.834	96.047

La voce “Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati”, pari a 60.017 migliaia di Euro, è interamente attribuibile alla quota di anticipo sui SAL delle commesse relative al “Programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032”.

L’incremento del periodo, pari a 8.291 migliaia di Euro, è relativo all’avvio di una nuova commessa, parzialmente compensato dagli utilizzi del periodo a seguito dell’avanzamento delle commesse. La quota di avanzamento delle commesse maturata in relazione alla percentuale di completamento del semestre è pari a 140.612 migliaia di Euro.

I crediti tributari correnti si riferiscono principalmente a crediti IVA già richiesta a rimborso per 7.736 migliaia di Euro (7.223 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019), nonché ai crediti vantati verso l’amministrazione finanziaria per il rimborso dell’accisa sui carburanti per autotrazione per 984 migliaia di Euro (1.532 migliaia di Euro al 31 dicembre 2019).

Per quanto riguarda il credito IVA già richiesto a rimborso si precisa che lo stesso si riferisce:

- per 7.223 migliaia di Euro, alle richieste di rimborso presentate dal Gruppo in data 27 aprile 2017 per il primo trimestre 2017, per 1.723 migliaia di Euro, ed in data 24 aprile 2018 con la Dichiarazione IVA relativa al periodo di imposta 2017, per 5.500 migliaia di Euro;
- per 513 migliaia di Euro, ai crediti iscritti dalla controllata MISE per le istanze di rimborso I.V.A. degli esercizi 2003, 2004, 2005 e 2006 a seguito della notifica da parte della Corte Suprema di Cassazione delle ordinanze di condanna dell’Agenzia delle Entrate alla liquidazione delle istanze stesse.

La voce “Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura ferroviaria”, pari a 7.271 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 verso INPS, pari a 1.719 migliaia di Euro (2.485 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020), è attribuibile ai crediti verso enti previdenziali per il recupero di costi sostenuti per l’erogazione dei

trattamenti di malattia a dipendenti e diminuisce in relazione alla compensazione concessa per il rimborso dei maggiori oneri di malattia dell'anno 2014 nel mese di febbraio 2021.

I crediti per contributi per acquisto autobus sono relativi agli importi da ricevere dalla Provincia di Verona sugli acquisti di autobus effettuati da ATV.

I crediti verso lo Stato per contributi riguardano contributi per investimenti da erogarsi a copertura delle spese sostenute dal Gruppo in relazione ad interventi di ammodernamento dell'infrastruttura.

La voce "Credito per anticipo contrattuale" è relativa al credito vantato a seguito dell'applicazione di penali su un contratto di fornitura di materiale rotabile, che verrà utilizzato in compensazione con la fornitura di scorta tecnica relativa al materiale rotabile acquistato.

La voce "Crediti diversi correnti" include per:

- 5.332 migliaia di Euro (1.064 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020) quali risconti per premi assicurativi;
- 2.346 migliaia di Euro (1.218 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020) quali anticipi a fornitori;
- 1.703 migliaia di Euro (non presenti al 31 dicembre 2020) quali risconti per le mensilità aggiuntive già erogate ai dipendenti.

I crediti verso parti correlate (Nota 44) si riferiscono prevalentemente a crediti per prestazioni erogate a partecipate in *joint ventures*, che rimangono sostanzialmente invariati rispetto al precedente esercizio, oltre che ai crediti di natura tributaria, in particolare accolgono le poste derivanti dall'IVA di Gruppo per 1.288 migliaia di Euro (1.986 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020).

Nota 16 Credito per imposte correnti

Descrizione	30.06.2021		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti per imposte	26	3.611	3.637

Descrizione	31.12.2020		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti per imposte		2.968	2.968

La voce comprende i crediti verso l'Erario per IRES e IRAP, pari rispettivamente a 3.372 migliaia di Euro e 239 migliaia di Euro (rispettivamente 2.571 migliaia di Euro e 397 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020) determinatesi con il versamento dell'acconto effettuato nel mese di giugno 2021 dalla controllante nell'ambito del Consolidato fiscale di Gruppo.

Nota 18 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame:

Descrizione	30.06.2021	31.12.2020
Depositi bancari e postali	384.370	253.983
(MENO) Impairment IFRS 9	(693)	(693)
Denaro e valori in cassa	1.788	54
Totale	385.465	253.344

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

Depositi bancari e postali	30.06.2021	31.12.2020	Variazione
Depositi bancari e postali in cash pooling	79.015	102.674	(23.659)
ATV (e la sua controllata La Linea 80)	17.704	24.091	(6.387)
MISE (e la sua controllata Milano Serravalle Engineering)	153.228		153.228
Ferrovienord (conti dedicati ad investimenti RL)	134.423	127.218	7.205
Totale	384.370	253.983	130.387

Il Gruppo FNM gestisce le disponibilità liquide mediante il *cash pooling* ad eccezione delle società consolidate ATV (inclusiva della sua controllata La Linea 80) e MISE (inclusiva della sua controllata Milano Serravalle Engineering). 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.

Pertanto, a fronte di disponibilità su depositi bancari in *cash pooling* pari a 79.015 migliaia di Euro il Gruppo ha debiti in c/c di corrispondenza – comprensivi di interessi – per 31.279 migliaia di Euro (37.246 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020), come di seguito rappresentati:

Debiti in conto corrente di corrispondenza	30.06.2021	31.12.2020	Variazione
Nord Energia	16.688	20.188	(3.500)
NordCom	8.183	10.231	(2.048)
Trenord	30	13	17
Enti aziendali	6.378	6.814	(436)
Totale (Nota 21)	31.279	37.246	(5.967)

Su tali conti correnti di corrispondenza vengono riconosciuti interessi attivi e passivi a tassi di mercato (Nota 21).

In data 31 maggio 2018 la controllata FERROVIENORD ha sottoscritto con Cassa Depositi e Prestiti un contratto di finanziamento per sostenere il programma regionale di acquisto treni; tale contratto prevede che i contributi erogati da Regione Lombardia successivamente alla sottoscrizione, vengano accreditati su un conto corrente specifico, oggetto di pegno a favore di CDP e Banca Europea degli Investimenti. Il saldo di tale conto corrente al 30 giugno 2021 ammonta a 94.304 migliaia di Euro (87.099 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020). Tali ammontari sono utilizzabili dal Gruppo esclusivamente per l'esecuzione del programma di acquisto treni sopra commentato.

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

La variazione delle disponibilità liquide è meglio analizzata per natura di componente nel rendiconto finanziario.

In relazione all'applicazione dell'IFRS 9, basato sul modello delle perdite attese (*expected losses*), il Gruppo considera le perdite attese lungo la vita dell'attività finanziaria ad ogni data di riferimento del bilancio, a tal fine è stata effettuata la rettifica per *impairment* pari a 693 migliaia di Euro.

Nota 19 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 variazione Fair value Strumenti derivati	Utili/Perdite Indivisi	Riserva utili/perdite attuariali	Riserva di traduzione	Utili/Perdite dell'esercizio			
Saldo 01.01.2020	230.000	7.788	0	172.970	(7.545)	96	30.281	433.590	20.711	454.301
Totale Utile Complessivo						325	18	(778)	(435)	(377)
Destinazione utile 2019				30.281			(30.281)	-		-
Variazione perimetro di consolidamento				67	-			67	(1.903)	(1.836)
Saldo 30.06.2020	230.000	7.788	0	203.318	(7.220)	114	(778)	433.222	18.866	452.088
Saldo 31.12.2020	230.000	7.788	0	203.387	(7.661)	105	24.185	457.804	19.304	477.108
Totale Utile Complessivo			899		219	(15)	(12.465)	(11.362)	1.780	(9.582)
Destinazione utile 2020				24.185			(24.185)	-		-
Variazione perimetro di consolidamento				(285.809)				(285.809)	13.281	(272.528)
Saldo 30.06.2021	230.000	7.788	899	(58.237)	(7.442)	90	(12.465)	160.633	34.365	194.998

L'Assemblea degli Azionisti, in data 30 aprile 2021, ha approvato la proposta di bilancio separato della controllante per l'esercizio 2020 e ha deliberato di destinare l'utile di esercizio della Capogruppo come segue:

- Euro 1.195 migliaia di Euro a riserva legale;
- Euro 22.697 migliaia di Euro ad utili portati a nuovo.

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

Come già commentato alla Nota 3, l'acquisizione si configura come un'operazione "under common control", ossia come un'operazione di aggregazione aziendale in cui le società partecipanti all'aggregazione (FNM e MISE) sono controllate dalla medesima entità (Regione Lombardia) sia prima sia dopo l'aggregazione, e tale controllo non è transitorio. Tali operazioni sono contabilizzate tenendo conto di quanto previsto dallo IAS 8, ovvero del concetto di rappresentazione attendibile e fedele dell'operazione, e da quanto previsto dall'OPI 1 (orientamenti preliminari Assirevi in tema IFRS), relativo al "trattamento contabile delle *business combination of entities under common control* nel bilancio separato e nel bilancio consolidato". La selezione del principio contabile per le operazioni in esame deve essere guidata dagli elementi sopra descritti, che portano ad applicare il criterio della continuità di valori delle attività nette trasferite.

Le attività nette acquisite sono state pertanto rilevate ai valori di libro, appositamente adeguati agli IAS/IFRS, che risultavano nel bilancio di MISE alla data dell'operazione e pari a Euro 319,4 milioni mentre la differenza di 285,4 milioni di Euro con il prezzo pagato per acquisire il 96% di MISE, pari a 604,8 milioni di Euro è stata contabilizzata a riduzione nella voce "Patrimonio netto di Gruppo".

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

	Milano Serravalle - Milano Tangenziali	La Linea	ATV	Totale
Saldo al 01.01.2021	4%	49%	50,00%	19.304
Variazione perimetro di consolidamento				
Risultato dell'esercizio	13.345	(64)		13.281
Riserva Utili/(Perdite) Attuariali	380	320	964	1.664
Riserva Variazioni Fair Value	(1)	3	77	79
	37			37
Saldo al 30.06.2021	13.761	3.459	17.145	34.365

La variazione del perimetro di consolidamento è principalmente relativa al consolidamento di MISE avvenuto in data 26 febbraio 2021 a seguito del completamento dell'operazione di acquisto.

Nota 20 Debiti verso banche correnti e non correnti

I debiti verso banche sono così dettagliati:

Descrizione	30.06.2021		
	Non Correnti	Correnti	Totale
<i>Bridge Loan</i>		617.048	617.048
Finanziamento BEI		48.292	48.292
UBI Banca-Banco BPM 2010	26.005	7.432	33.437
Banca Nazionale del Lavoro/Monte Paschi di Siena 2010	43.135	12.331	55.466
Banca Carige (Intermediazione BEI) 2012	6.600	1.888	8.488
Intesa-BancoBPM-BNL-Ubibanca-Unicredit 2019	111.694	38.088	149.782
Altri debiti verso banche per finanziamenti	644	344	988
Debiti verso banche	188.078	725.423	913.501

Descrizione	31.12.2020		
	Non Correnti	Correnti	Totale
<i>Term Loan Facility</i>		50.000	50.000
Finanziamento BEI	41.688	8.244	49.932
Altri debiti verso banche per finanziamenti	752	375	1.127
Debiti verso banche	42.441	58.619	101.060

La voce “*Bridge Loan*” è interamente attribuibile al finanziamento *Bridge* a breve termine di importo pari a 620 milioni di Euro sottoscritto in data 28 gennaio 2021 con un *pool* di banche composto da Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas Italian Branch. Tale finanziamento è stato contratto per acquisire la quota di maggioranza, pari all’82,4% del capitale sociale, detenuta in MISE da Regione Lombardia pari a 519,2 milioni di Euro, e per rifinanziare l’acquisto della quota detenuta in MISE dal Gruppo ASTM, pari a 85,6 milioni di Euro. Il finanziamento non è assistito da garanzie e il tasso di interesse è pari all’EURIBOR maggiorato di un margine dell’1,25% per il periodo 26 febbraio – 28 aprile e dell’1,50% per il periodo 29 aprile – 30 giugno.

Il finanziamento *Bridge* ha scadenza di sei mesi, a decorrere dalla data di sottoscrizione, avvenuta il 28 gennaio 2021, e prevede la possibilità di esercitare un’opzione di estensione della data di scadenza finale per due periodi di tre mesi ciascuno, pertanto al massimo fino al 28 gennaio 2022. In data 22 giugno 2021 è stata richiesta la prima estensione, con scadenza 28 ottobre 2021.

Sono state avviate le attività propedeutiche volte al rifinanziamento e considerato il *rating investment grade* di FNM (BBB- attribuito da Fitch e Baa3 da Moody’s, entrambi con *outlook* stabile), la Società ha la ragionevole aspettativa di poter rifinanziare entro la scadenza il *Bridge Loan* con un indebitamento a medio lungo termine, anche attraverso il ricorso al mercato dei capitali. .

Il finanziamento prevede i seguenti *covenants* finanziari calcolati sul bilancio consolidato di FNM (annuale e semestrale):

- PFN/Patrimonio netto: non superiore a 2,25
- PFN/EBITDA: non superiore a 5,85
- EBITDA/Oneri finanziari netti: non inferiore a 5,77.

Contestualmente alla sottoscrizione della suddetta linea di credito a breve termine, in data 29 gennaio 2021 FNM ha estinto integralmente il finanziamento sottoscritto il 7 agosto 2018, *Term Loan Facility*, in quanto non più coerente con la struttura finanziaria del Gruppo, rimborsando in via anticipata tutto l’ammontare utilizzato pari a 50 milioni di Euro.

La voce “Finanziamento BEI” è interamente attribuibile all’erogazione della prima *tranche*, pari a 10 milioni di Euro, del finanziamento sottoscritto tra la Capogruppo e Banca Europea degli Investimenti. Il finanziamento, sottoscritto in data 21 dicembre 2017, per un importo totale massimo di 50 milioni di Euro 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 prevede un 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, con durata sei anni e piano di rimborso previsto in rate annuali costanti con prima scadenza 1° febbraio 2021. Il finanziamento prevede i seguenti *covenants* finanziari calcolati sul bilancio consolidato di FNM (annuale e semestrale):

- PFN/Patrimonio netto: non superiore a 2,25
- PFN/EBITDA: non superiore a 5,85
- EBITDA/Oneri finanziari netti: non inferiore a 5,77.

Per effetto del consolidamento di MISE secondo quanto previsto dall'OPI 1 (orientamenti preliminari Assirevi in tema IFRS), relativo al “trattamento contabile delle *business combination of entities under common control* nel bilancio separato e nel bilancio consolidato”, la differenza tra il prezzo pagato da FNM per acquisire il 96% di MISE, pari a 604,8 milioni di Euro, e il corrispondente valore del patrimonio netto di MISE, pari a 319,4 milioni di Euro, non è iscritta tra l'attivo fisso del Gruppo ma a riduzione del Patrimonio Netto di Gruppo per un importo pari ad Euro 285,4 milioni (Nota 19).

Tale riduzione del Patrimonio netto ha comportato il mancato rispetto del *covenant* PFN/PN e conseguentemente, il “Finanziamento BEI” è stato classificato tra i debiti verso banche correnti in ossequio a quanto previsto dai principi contabili internazionali. Non si ritiene che tale aspetto generi problemi di liquidità in considerazione del fatto che la Capogruppo si è attivata con gli istituti finanziatori per concordare una modifica della definizione del *covenant* che tenga conto di questa specifica conseguenza della rilevazione contabile sopra descritta.

Si ricorda peraltro che, oltre alla sopracitata operazione di rifinanziamento, il Gruppo dispone di un *liquidity headroom* pari a circa 140 milioni di Euro di linee *uncommitted*, che assicurano un adeguato margine di flessibilità finanziaria.

Gli altri debiti rappresentati costituiscono l'indebitamento bancario di MISE iscritto al costo ammortizzato.

Nella tabella seguente sono riassunti i finanziamenti bancari di MISE con l'indicazione dei rispettivi tassi di interesse e *covenants*:

Finanziamento	Importo Nominale	Scadenza	Tasso di interesse	Covenants
INTESA (già UBI) – BANCO BPM	33.750	31/12/2025	Euribor 6 mesi (senza <i>floor</i>) + margine 2%	PFN/EBITDA < 5 PFN/PN < 2
MPS - BNL	56.250	31/12/2025	Euribor 6 mesi (senza <i>floor</i>) + margine 2,25%	PFN/EBITDA < 5 PFN/PN < 2
CARIGE	9.000	31/12/2025	Tasso fisso 3,617%	N/A
INTESA - - BANCO BPM- UNICREDIT- BNL- INTESA (già UBI)	137.500	31/12/2026 -	Euribor 6 mesi (senza <i>floor</i>) + margine 1,80%	PFN/EBITDA < 4 PFN/PN < 2

Alla data di chiusura del 30 giugno 2021, sulla base dei dati preliminari disponibili, tali *covenants* risultano rispettati.

Nota 21 Debiti finanziari correnti e non correnti

I debiti finanziari sono di seguito dettagliati:

Descrizione	30.06.2021		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti per contratti di <i>leasing</i> IFRS 16	25.195	7.048	32.243
Debiti verso altri azionisti di minoranza		19.440	19.440
Conto corrente di corrispondenza		4.989	4.989
Strumenti derivati passivi	4.474		4.474
Debito Finanziario <i>Put Option</i> La Linea	2.087		2.087
Altri debiti finanziari		167	167
Debiti finanziari	31.756	31.644	63.400
Conto corrente di corrispondenza		26.290	26.290
Finanziamento FINLOMBARDA	4.008	8.041	12.049
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	23	17	40
Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 44)	4.031	34.348	38.379
Totale	35.787	65.992	101.779

Descrizione	31.12.2020		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti per contratti di <i>leasing</i> IFRS 16	11.643	4.875	16.518
Conto corrente di corrispondenza		5.058	5.058
Debito Finanziario <i>Put Option</i> La Linea	2.061		2.061
Altri debiti finanziari		331	331
Debiti finanziari	13.704	10.264	23.968
Conto corrente di corrispondenza		32.188	32.188
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	2	90	92
Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 44)	2	32.278	32.280
Totale	13.706	42.542	56.248

La voce “Conto corrente di corrispondenza terzi” si riferisce al conto corrente di corrispondenza del *cash pooling* con gli Enti Cassa Integrativa e Circolo Ricreativo Aziendale FNM.

Il Debito verso altri azionisti di minoranza è la stima del debito, con le informazioni attualmente disponibili sulla base della Relazione del CTU del 23 luglio 2019, relativo alla liquidazione della partecipazione detenuta dall’azionista di minoranza della controllata MISE, che ai sensi dell’art. 24 comma 5 del D.Lgs. 175/2016, ha richiesto la liquidazione in data 19 novembre 2018.

La voce “Strumenti derivati passivi” rappresenta i derivati in essere al 30 giugno 2021 relativi a contratti di copertura Interest Rate Swap perfezionati dalla controllata MISE nel corso del 2011 con Banco BPM, Banca Intesa (già UBI Banca), Banca Nazionale del Lavoro e Monte dei Paschi di Siena al fine di prevenire il rischio delle variazioni dei tassi d’interesse, il cui *fair value* è negativo. Il valore nozionale complessivo ammonta a 120.000 migliaia di Euro. L’analisi qualitativa ha evidenziato un’esatta corrispondenza tra gli elementi portanti del finanziamento e quelli dell’IRS ed inoltre non si ravvisano particolari problematiche inerenti al merito creditizio della controparte dello strumento di copertura.

Con riferimento al “Debito finanziario *Put Option*” si evidenzia che in sede di acquisizione della partecipazione in La Linea, FNM ha sottoscritto un accordo con il venditore riconoscendo a quest’ultimo il diritto di cedere a FNM le azioni detenute nella società La Linea (28,73%). Tale opzione sarà esercitabile a partire dal 1° gennaio 2024 a fronte del pagamento di un corrispettivo che verrà determinato in tale sede sulla base del valore di mercato delle azioni oggetto di cessione. Il debito è stato iscritto al valore attuale dell’esborso atteso nel momento in cui la *put option* potrebbe essere esercitata dal venditore ed è stato quindi contabilizzato con contropartita a riduzione del patrimonio netto di Gruppo.

La voce “Conto corrente di corrispondenza verso parti correlate” si riferisce principalmente al saldo debitorio del conto corrente di corrispondenza in essere tra FNM e le partecipate in *joint venture*; la variazione si riferisce prevalentemente al decremento del saldo di conto corrente di corrispondenza verso

NORD ENERGIA S.p.A., pari a 3.500 migliaia di Euro, e verso NordCom S.p.A., pari a 2.048 migliaia di Euro.

Il debito “Finanziamento Finlombarda” è riferito al finanziamento sottoscritto nel dicembre 2017 dalla controllata MISE con Finlombarda S.p.A. di Euro 40 milioni, avente durata quinquennale.

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

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

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

Descrizione	30.06.2021	31.12.2020
Tra 1 e 2 anni	10.143	3.225
Tra 2 e 5 anni	19.877	10.344
Più di 5 anni	5.767	137
Totale	35.787	13.706

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

Descrizione	30.06.2021	31.12.2020
Debiti per leasing IFRS 16	1,47% - 2,18%	1,47%
Debiti per cash pooling	0,001%	0,001%
Debito verso Finlombarda	2,500%	-
Debito verso Obbligazionisti	-	1,168%

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

Di seguito viene fornito il dettaglio per scadenza dei pagamenti minimi futuri dei contratti di locazione finanziaria e la riconciliazione con il relativo valore attuale, pari al debito iscritto in bilancio alle date di riferimento:

Pagamenti minimi futuri del leasing	30.06.2021	31.12.2020
Meno di 1 anno	8.002	5.764
2 - 5 anni	20.552	11.631
Più di 5 anni	5.907	157
Totale	34.461	17.552
Interessi passivi futuri	(2.178)	(942)
Valore attuale dei debiti relativi ai leasing finanziari	32.283	16.610

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

Valore attuale dei debiti relativi ai leasing finanziari	30.06.2021	31.12.2020
Meno di 1 anno	7.101	4.957
2 - 5 anni	19.415	11.516
Più di 5 anni	5.767	137
Totale	32.283	16.610

Nota 22 Debiti per investimenti finanziati

La voce si riferisce principalmente all’eccedenza dei contributi erogati dall’Ente a fronte degli investimenti effettuati dal Gruppo, per la quota già destinata ad investimenti stessi in anticipo rispetto al raggiungimento del SAL delle commesse.

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

Debiti per investimenti finanziati	30.06.2021	31.12.2020
Debiti verso Regione Lombardia - Contratto di Programma	54.003	55.583
Debiti verso Regione Lombardia - Acquisto materiale rotabile	23.206	109.625
Debiti per investimenti finanziati verso parti correlate (Nota 44)	77.209	165.208
Totale Debiti per investimenti finanziati	77.209	165.208

Il decremento rispetto al 31 dicembre 2020 è principalmente connesso agli utilizzi effettuati nel semestre per l'avanzamento delle commesse, pari a 140.612 migliaia di Euro, parzialmente compensati dagli incassi di una quota *milestone* prevista relativa al “Programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032”, pari a 54.193 migliaia di Euro.

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

Debiti per investimenti finanziati	30.06.2021	31.12.2020
Debiti verso il Ministero dei Trasporti	5.822	5.821
Altri debiti finanziari		681
Debiti per investimenti finanziati	5.822	6.502
Debiti verso Regione Lombardia	6.759	6.079
Debiti per investimenti finanziati verso parti correlate (Nota 44)	6.759	6.079
Totale Debiti per investimenti finanziati	12.581	12.581

Le voci “Debiti verso il Ministero dei Trasporti” e “Debiti verso Regione Lombardia” includono principalmente la quota parte dei contributi relativa ad anticipi sugli investimenti effettuati e rimborsati dal Ministero dei Trasporti e Regione Lombardia. Il Gruppo sospende tale ammontare tra le passività finanziarie in attesa di ricevere dalle controparti la comunicazione d’impiego dell’anticipo ricevuto.

Nota 23 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	30.06.2021	di cui parti correlate	31.12.2020	di cui parti correlate	Note
A. Disponibilità Liquide	385.465		253.344		18
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	-		-		0
C. Altre attività finanziarie correnti	-		-		0
D. Liquidità (A+B+C)	385.465	-	253.344	-	18
E. Debito finanziario corrente	(793.435)	(103.499)	(252.785)	(197.396)	20 - 21 - 22
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	(75.189)	(26.307)	(13.584)	(90)	20 - 21 - 22
G. Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(868.624)	(129.806)	(266.369)	(197.486)	
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G-D)	(483.159)	(129.806)	(13.025)	(197.486)	
I. Debiti finanziario non corrente	(236.446)	(10.790)	(68.728)	(6.081)	20 - 21 - 22
L. Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	(236.446)	(10.790)	(68.728)	(6.081)	
M. Totale Indebitamento finanziario (H+L)	(719.605)	(140.596)	(81.753)	(203.567)	

Il debito finanziario corrente include i debiti verso banche e verso altri finanziatori correnti e quindi in dettaglio il *Bridge Loan*, pari a 617.048 migliaia di Euro (Nota 20), i debiti derivanti dalle anticipazioni corrisposti da Regione Lombardia per gli investimenti finanziati relativi all’acquisto di materiale rotabile e all’ammodernamento dell’infrastruttura ferroviaria, pari a 77.209 migliaia di Euro (Nota 22), il saldo dei conti di corrispondenza in cash pooling verso le società in *joint ventures* e verso gli Enti aziendali per un totale di 31.279 migliaia di Euro (37.246 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020), nonché il debito verso azionisti di minoranza della controllata MISE (Nota 22), pari a 19.440 migliaia di Euro.

La parte corrente del debito finanziario non corrente, include debiti verso banche per 68.333 migliaia di Euro (Nota 20), di cui 59.739 derivanti dal consolidamento di MISE, oltre a debiti per leasing per 7.065 migliaia di Euro (Nota 21).

Il debito finanziario non corrente include debiti verso banche non correnti per 228.120 migliaia di Euro (Nota 20), di cui 187.434 derivanti dal consolidamento di MISE, oltre a debiti per leasing per 25.218 migliaia di Euro (Nota 21).

Per meglio rappresentare la PFN di Gruppo, è stata calcolata una PFN rettificata che esclude gli effetti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12, come di seguito rappresentato:

Descrizione	30.06.2021	di cui parti correlate	31.12.2020	di cui parti correlate	Note
A. Disponibilità Liquide	251.043		126.126		18
D. Liquidità (A+B)	251.043		126.126		
E. Debito finanziario corrente	(716.226)	(26.290)	(87.577)	(32.188)	20 - 21 - 22
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	(75.189)	(26.307)	(13.584)	(90)	20 - 21 - 22
G. Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(791.415)	(52.597)	(101.161)	(32.278)	
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G-D)	(540.372)	(52.597)	24.965	(32.278)	
I. Debiti finanziario non corrente	(236.446)	(10.790)	(68.728)	(6.081)	20 - 21 - 22
L. Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	(236.446)	(10.790)	(68.728)	(6.081)	
M. Totale Indebitamento finanziario (H+L) rettificato	(776.818)	(63.387)	(43.763)	(38.359)	
Impatti IFRIC 12					
di cui - D. Liquidità	94.303		87.099		17
di cui - D. Liquidità	40.119		40.119		17
di cui - E. Debito finanziario corrente - Debiti per investimenti finanziati	(77.209)	(77.209)	(165.208)	(165.208)	22
N. Totale Indebitamento finanziario IFRIC 12	57.213	(77.209)	(37.990)	(165.208)	
Indebitamento finanziario netto (M + N)	(719.605)	(140.596)	(81.753)	(203.567)	

Al fine di escludere gli effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12, sono stati esclusi dalla PFN rettificata e riclassificati tra gli impatti IFRIC 12 le disponibilità bancarie derivanti dagli accrediti dei contributi di Regione Lombardia per il programma regionale di acquisto treni (Nota 17), le disponibilità bancarie derivanti dallo svincolo del deposito costituito con i fondi CONFEMI (Nota 17), nonché i debiti derivanti dalle anticipazioni corrisposti da Regione Lombardia per gli investimenti finanziati relativi all'acquisto di materiale rotabile e all'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria (Nota 22).

Ad integrazione dell'indebitamento finanziario, per quanto riguarda l'indebitamento finanziario indiretto si rinvia alla Nota 25 per gli accantonamenti rilevati in bilancio.

Sempre con riferimento all'indebitamento finanziario indiretto, si riportano di seguito gli impegni definitivi al 30 giugno 2021 che obbligano il Gruppo ad acquisire o a costruire un'attività nei prossimi 12 mesi:

Descrizione	Importo
Investimenti in materiale rotabile finanziato	298.941
Investimenti infrastruttura ferroviaria finanziata	157.522
Investimenti infrastruttura autostradale	125.428
Investimenti in materiale rotabile con fondi propri	73.653
Investimenti in autobus	2.124
Altri investimenti	440

Nota 24 Altre passività non correnti

Le altre passività non correnti sono così composte:

Descrizione	30.06.2021	31.12.2020
Contributi in conto capitale	10.763	11.533
Altre passività	4.133	2.668
Passività non correnti	14.896	14.201
Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia	9.199	10.016
Altre passività	126	140
Passività non correnti verso parti correlate (Nota 44)	9.325	10.156
Totale	24.221	24.357

La voce “Contributi in conto capitale” concerne la quota non corrente dei finanziamenti ricevuti dalla controllata ATV dalla Regione Veneto per l’acquisto di nuovi autobus urbani ed extraurbani (9.501 migliaia di Euro), oltre i finanziamenti ricevuti nell’anno 2001 dal Ministero dei Lavori Pubblici ai sensi della Legge n. 270/97 per la sistemazione della stazione di Milano Cadorna (1.079 migliaia di Euro).

La voce “Altre passività” accoglie per 1.564 migliaia di Euro, il risconto passivo relativo ad oneri manutentivi futuri sul materiale rotabile di proprietà, a fronte di anticipi incassati dai locatari nel corso dell’esercizio 2017.

I “Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia” si riferiscono principalmente ai contributi erogati dalla Regione Lombardia per l’acquisto di materiale rotabile pari a 702 migliaia di Euro, per la ristrutturazione dell’immobile sito in piazza Cadorna in Milano pari a 4.005 migliaia di Euro, nonché per l’acquisto di autobus per 3.307 migliaia di Euro e per la realizzazione del museo “La civiltà di Golasecca” pari a 98 migliaia di Euro. La riduzione del periodo è connessa al riconoscimento a Conto Economico del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile.

Nota 25 Fondi per rischi e oneri

I fondi per rischi e oneri sono così composti:

Descrizione	Manutenzione ciclica	Fondi di Rinnovo Infrastruttura Autostradale	Personale	Oneri accessori PII Affori	Altri rischi	Totale
Saldo 01.01.2021	40.297		8.811	1.940	9.911	60.959
Incrementi	5.475	12.396	1.381		208	19.460
Utilizzi		(12.273)	(1.808)		(2.015)	(16.096)
Variazione area di consolidamento		54.527			22.644	77.171
Rilasci			(1.436)		(2.433)	(3.869)
Saldo 30.06.2021	45.772	54.650	6.948	1.940	28.315	137.625

I fondi per rischi e oneri sono così scadenzati:

Descrizione	30.06.2021	31.12.2020
Corrente	43.253	21.237
Non corrente	94.372	39.722
Totale	137.625	60.959

Manutenzione ciclica

Con riferimento al materiale rotabile, di proprietà di Regione Lombardia, la controllata FERROVIENORD riveste il ruolo di gestore della commessa per l’acquisto dei rotabili, nonché di responsabile del mantenimento dei mezzi in condizioni tali da garantire l’efficace svolgimento del servizio, con particolare riferimento agli interventi di manutenzione ciclica. In relazione a tali interventi manutentivi previsti in funzione degli anni di utilizzo e del numero di chilometri percorsi, il Gruppo ha quindi operato un accantonamento al fondo manutenzione ciclica di 5.475 migliaia di Euro.

Fondo di rinnovo infrastruttura autostradale

Il valore del fondo di rinnovo, pari a 42.768 migliaia di Euro (fondo spese di ripristino o sostituzione dei beni gratuitamente devolvibili) si riferisce alla copertura dei costi per manutenzioni future 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).

La voce include inoltre il fondo pari al valore attuale degli investimenti programmati a fronte dei quali non sono previsti degli incrementi tariffari. L’importo, pari a 11.882 migliaia di Euro, è stato stimato sulla base delle informazioni rivenienti dal piano industriale disponibile alla data del presente documento. Il fondo rischi ed oneri è utilizzato per compensare gli esborsi di cassa che il Gruppo sosterrà per finanziare gli stessi investimenti.

Personale

Nel semestre sono stati effettuati accantonamenti per 1.381 migliaia di Euro quale stima degli aumenti contrattuali per l’esercizio 2021 per i dipendenti con CCNL Autoferrotranvieri.

In data 17 giugno 2021 è stata sottoscritta un’intesa, utile per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri scaduto il 31 dicembre 2017, siglata dai vertici di Asstra, Anav e Agens con Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Faisa Cisl e Ugl Fna, atta a definire la copertura economica del triennio 2018-2020 attraverso l’erogazione di una somma *una tantum* e contestualmente avvia un percorso di metodo che contempla la prioritaria definizione di due tematiche contrattuali che sono considerate delle appendici all’ultimo accordo di rinnovo contrattuale. L’accordo prevede per il personale a tempo indeterminato in forza alla data di sottoscrizione del verbale, di coprire il triennio 2018-2020 con l’erogazione di una somma *una tantum* pari a 680 Euro lordi al parametro 175, da riparametrare secondo la vigente scala parametrica. L’erogazione è stata ripartita in due *tranches*, la prima pari a 300 Euro da corrispondere con la retribuzione del mese di luglio 2021 e la seconda pari a 380 Euro da corrispondere con la retribuzione del mese di dicembre 2021. A fronte di tale accordo è stato effettuato un utilizzo del fondo, per 1.808 migliaia di Euro e rilasciata la somma eccedente per 1.437 migliaia di Euro.

Oneri PII Affori

In relazione alla cessione delle aree adiacenti la stazione di Milano Affori, il Gruppo FNM ha assunto l’impegno di effettuare attività connesse al PII (bonifica terreni, realizzazione opere di urbanizzazione, spostamento CTE); la stima di tali oneri futuri a carico del Gruppo è pari a 1.940 migliaia di Euro.

Altri rischi

Il fondo altri rischi al 30 giugno 2021, comprende:

- 21.328 migliaia di Euro relativi al differenziale tra le spese per manutenzioni eseguite rispetto alle corrispondenti previsioni del vigente Piano Economico Finanziario di MISE;
- 1.457 migliaia di Euro, accantonati nei precedenti esercizi, quale stima del rischio derivante dal contenzioso con l’Agenzia delle Dogane descritto al paragrafo 8 della relazione sulla gestione, a cui si rinvia, a seguito della sentenza di appello della CTR di Milano n. 1815/2021 il fondo è stato rilasciato per 2.237 migliaia di Euro;
- 5.530 migliaia di Euro, quale stima del rischio di soccombenza in contenziosi instaurati da terzi; tale fondo è stato utilizzato nel periodo per 2.015 migliaia di Euro e rilasciato, a seguito della chiusura di contenziosi, per 196 migliaia di Euro.

Si rimanda alla relazione sulla gestione per considerazioni sulle altre situazioni di contenzioso commerciale e fiscale pendenti o definitesi nel corso del semestre; i fondi per rischi ed oneri in essere al 30 giugno 2021 sono, in tale contesto, ritenuti congrui rispetto ai rischi di soccombenza richiamati nella relazione sulla gestione.

Nota 26 Trattamento di fine rapporto

Descrizione	30.06.2021	31.12.2020
Valore attuale della passività TFR, calcolato sulla base di ipotesi demografiche e finanziarie	28.831	21.201
Totale	28.831	21.201

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

Descrizione	30.06.2021	31.12.2020
Costi per servizio	158	215
Interessi (Nota 40)	44	118
Totale	202	333

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

Descrizione	30.06.2021	31.12.2020
Debito di inizio anno	21.201	23.931
Costo per servizi	158	215
Utile attuariale	(375)	(153)
Costo per interessi	44	118
Utilizzi	(1.042)	(2.913)
Trasferimenti	3	3
Variazione area di consolidamento	8.842	
Debito di fine anno	28.831	21.201

Le principali assunzioni attuariali sono state:

Descrizione	30.06.2021	31.12.2020
Tasso di sconto	0,70	0,35
Tasso annuo incremento retribuzioni	1,50	1,50
Tasso annuo inflazione	1,00	1,00
Tasso annuo incremento del TFR	2,25	2,25

Le assunzioni riguardanti le mortalità si basano sulle probabilità di morte della popolazione italiana rilevate dall'ISTAT nell'anno 2000, distinte per sesso. Tali probabilità sono state ridotte del 25% per tenere conto in media delle caratteristiche della collettività.

Il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice Iboxx 10+ Eurozone Corporate AA (0,70% al 30 giugno 2021), secondo le disposizioni dell'ESMA; tale incremento ha determinato il sorgere di un significativo utile attuariale con conseguente decremento della passività.

Si ricorda che la componente di variazione degli utili e perdite attuariali afferenti le partecipate valutate con il metodo del patrimonio netto determina una variazione del valore di iscrizione della partecipazione (Nota 9) con diretta contropartita la soprammenzionata voce di riserva di patrimonio netto denominata "Riserva utili/perdite attuariali".

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività effettuata sul tasso medio annuo di attualizzazione inserito nel modello di calcolo, considerando come scenario base quello descritto più sopra e aumentando e diminuendo il tasso medio annuo di attualizzazione di mezzo punto percentuale. I risultati ottenuti sono sintetizzati nella tabella seguente:

Tasso annuo di attualizzazione	+0,5%	-0,5%
Trattamento di fine rapporto	31.794	30.514

Nota 27 Debiti verso fornitori

I debiti verso fornitori sono così composti:

Descrizione	30.06.2021	31.12.2020
Debiti per fatture ricevute	100.464	63.268
Debiti per fatture da ricevere	157.899	110.322
Debiti verso fornitori	258.363	173.590
Debiti verso fornitori parti correlate	9.015	3.948
Debiti verso fornitori parti correlate (Nota 44)	9.015	3.948
Totale	267.378	177.538

I debiti verso fornitori, al netto dell'apporto di MISE, pari a 52.390 migliaia di Euro, aumentano per 37.757 migliaia di Euro principalmente per l'avanzamento delle commesse di rinnovo del materiale rotabile, e di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria.

In particolare, in merito al rinnovo del materiale rotabile, si rileva che il saldo include debiti per fatture ricevute per 36.147 migliaia di Euro (30.404 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020) e debiti per fatture da ricevere per Euro 94.600 migliaia di Euro (28.429 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020).

La voce include i debiti nei confronti di Cogel S.p.A. (pari a 1.696 migliaia di Euro) in relazione è in essere un contenzioso dal cui esito non si attendono passività integrative a quelle già accantonate.

Nota 28 Debiti per imposte e debiti tributari

I debiti per imposte e tributari sono così dettagliati:

Descrizione	30.06.2021	31.12.2020
IRES	1.062	
IRAP	787	87
Debiti per imposte	1.849	87
IRPEF e ritenute	4.612	3.298
IVA	3.102	
Altre	12	17
Debiti tributari	7.726	3.315

Il debito comprende la stima dell'onere IRES ed IRAP di competenza del semestre, operata ai sensi dello IAS 34 (Nota 41).

L'incremento del semestre è principalmente relativo all'apporto di MISE pari a 1.193 migliaia di Euro alla voce "IRPEF e ritenute", pari a 2.772 migliaia di Euro alla voce "IVA" e pari a 1.287 migliaia di Euro alla voce "Debiti per imposte".

Nota 29 Altre passività correnti

Le altre passività correnti sono così composte:

Descrizione	30.06.2021	31.12.2020
Debiti verso il personale	23.174	13.906
Debiti verso istituti di previdenza	8.625	3.164
Risconti passivi	5.307	3.872
Contributi in conto capitale	1.544	1.754
Acconti da clienti	771	797
Enti	1.513	84
Debiti verso Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture	85	85
Altre passività	5.046	2.306
Debiti per acquisto partecipazione		7.341
Passività correnti	46.065	33.309
Debiti verso Joint Ventures/Collegate	12.717	10.337
Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia	1.801	1.827
Debito verso il Fondo Pensione	715	442
Debiti verso Regione Lombardia	-	134
Passività correnti verso parti correlate (Nota 44)	15.233	12.740
Totale	61.298	46.049

La voce “Debiti verso il personale” aumenta di 9.268 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2020, in quanto comprensivo dei ratei di mensilità e premi che saranno erogati nel corso del secondo semestre, oltre che per l’apporto di MISE, pari a 4.627 migliaia di Euro. Per analoga motivazione si incrementa la voce “Debiti verso istituti di previdenza”; l’apporto di Mise è pari a 3.170 migliaia di Euro.

La voce “Risconti passivi” aumenta in relazione all’apporto di Mise, pari a 3.187 migliaia di Euro.

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

La voce “Debiti verso *joint ventures*” è relativa a debiti per prestazioni erogate al Gruppo e per acconti IRES versati alla Capogruppo da partecipate in *joint ventures* (NordCom, Nord Energia e Omnibus).

La voce “Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia” si riferisce principalmente ai contributi erogati da Regione Lombardia per l’acquisto di materiale rotabile (950 migliaia di Euro), nonché per l’acquisto di autobus (515 migliaia di Euro).

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

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

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

Nota 30 Ricavi delle vendite e delle prestazioni

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

Descrizione	Primo semestre 2021	Primo semestre 2020
Proventi pedaggi autostradali	72.036	
Ricavi da contratto di servizio per settore automobilistico	19.528	19.856
Prodotti del traffico automobilistico	14.242	9.514
Proventi da concessioni Aree di Servizio	1.321	
Ricavi Movimentazione Terminal	756	306
Ricavi Car sharing	431	25
Proventi immobiliari	198	707
Prestazioni fatturate	3.535	951
Locazione materiale rotabile		286
Ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi	112.047	31.645
Contratto di servizio gestione infrastruttura	44.796	44.878
Locazione materiale rotabile	31.443	32.251
Prestazioni fatturate	5.349	6.138
Sostitutive treno	2.814	2.195
Prestazioni fatturate manutenzione infrastruttura	1.443	
<i>Car Sharing</i>	900	900
Ricavi accesso rete	566	640
Proventi immobiliari	227	
Ricavi delle vendite e delle prestazioni verso parti correlate (Nota 44)	87.538	87.002
Totale	199.585	118.647

I ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi verso terzi aumentano di 80.402 migliaia di Euro principalmente per l'apporto di MISE, pari a 74.232 migliaia di Euro, rispetto al semestre comparativo 2020 in relazione alle seguenti variazioni:

- i ricavi da bigliettazione del trasporto pubblico su gomma aumentano di 4,6 milioni di Euro per le maggiori vendite, in relazione ai provvedimenti assunti per l'emergenza COVID-19, passando dai 9,6 milioni di Euro nel primo semestre 2020 ai 14,2 milioni di Euro del periodo;
- le prestazioni fatturate aumentano per 2.584 migliaia di Euro in relazione ai maggiori servizi di trasporto passeggeri su gomma.

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

Contratto di servizio gestione infrastruttura ferroviaria

Il corrispettivo derivante dal Contratto di Servizio di gestione dell'infrastruttura ferroviaria rimane sostanzialmente in linea con il precedente esercizio, passando da 44.878 migliaia di Euro a 44.796 migliaia di Euro, per effetto del calo di 1.244 migliaia di Euro, dovuto sia al meccanismo di efficientamento previsto dal Contratto stesso, che alla rimodulazione della programmazione ferroviaria, in seguito alla minore mobilità causata dalla pandemia Covid-19; tale calo è stato compensato dai proventi riconosciuti dal Concessionario, a valere sull'anno 2020, a copertura della rimodulazione della programmazione ferroviaria per i provvedimenti assunti per l'emergenza COVID-19.

Locazione materiale rotabile

I ricavi per la locazione di materiale rotabile diminuiscono di 808 migliaia di Euro principalmente per la riduzione del corrispettivo a seguito del rinnovo del contratto di noleggio operativo con Trenord dei

convogli TAF, parzialmente compensata dai maggiori ricavi sui locomotori DE 520, dei convogli TILO, ROCK, POP e Caravaggio noleggiati a Trenord e delle locomotive E494 ETRAXX DC a DB Cargo Italia.

Prestazioni fatturate

La voce include ricavi per prestazioni di *service* erogate a società partecipate dalla Capogruppo, che diminuiscono per 789 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 2.814 migliaia di Euro rispetto ai 2.195 migliaia di Euro del primo semestre 2020, per la maggiore effettuazione di corse straordinarie grazie all'evoluzione della pandemia che ha consentito un allentamento delle misure adottate delle Autorità per fronteggiare l'epidemia Covid-19.

Nota 31 Contributi

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

Descrizione	Primo semestre 2021	Primo semestre 2020
Misure compensative mancati ricavi da traffico	6.166	2.326
Contributi in conto esercizio	339	191
Contributi rinnovo CCNL altre Regioni	270	155
Altri contributi	1.243	956
Contributi	8.018	3.628
Contributi in conto esercizio Regione Lombardia	1.779	2.301
Contributi rinnovo CCNL Regione Lombardia	1.449	806
Misure compensative mancati ricavi da traffico	1.036	228
Altri contributi Regione Lombardia	523	923
Contributi verso parti correlate (Nota 44)	4.787	4.258
Totale	12.805	7.886

La voce contributi aumenta di 4.919 migliaia di Euro in relazione alla contabilizzazione delle misure compensative introdotte dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto "Decreto Rilancio"), dalla Legge 13 ottobre 2020, n.126 (art. 44, cosiddetto "Decreto Agosto"), dalla Legge 18 dicembre 2020, n.176 (art. 22^{ter}, cosiddetto "Decreto Ristori Bis") e dal Decreto Legge 22 marzo 2021, n.41 (art.29, cosiddetto "Decreto Sostegni"), pari a 7.202 migliaia di Euro.

Gli altri contributi verso terzi, relativi agli investimenti finanziati in autobus, rimangono sostanzialmente invariati rispetto al periodo comparativo.

Anche gli altri contributi verso parti correlate rimangono sostanzialmente invariati rispetto al periodo di confronto.

Nota 32 Ricavi per servizi di costruzione – IFRIC 12

L'adozione dell'IFRIC 12 ha comportato che gli investimenti operati sull'infrastruttura autostradale, ferroviaria e sul materiale rotabile, interamente finanziati da Regione Lombardia, non vengano esposti tra le attività materiali, ma, secondo quanto previsto dallo IFRS 15, nei costi dell'esercizio.

L'ammontare di tali investimenti, nel primo semestre 2021, è stato pari a 44.181 migliaia di Euro, rispetto ai 17.873 migliaia di Euro dell'esercizio precedente e si riferisce ad interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria per 24.187 migliaia di Euro e interventi per infrastruttura autostradale per 18.394 migliaia di Euro.

La voce comprende inoltre i proventi derivanti dal recupero delle spese generali per le commesse sia per l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria che per il rinnovo del materiale rotabile, rispettivamente per 689 migliaia di Euro e 911 migliaia di Euro (737 migliaia di Euro e 1.586 migliaia di Euro nel primo semestre 2020).

La quota del corrispettivo maturata in relazione alla percentuale di completamento delle commesse relative al rinnovo del materiale rotabile sono esposte al netto dei costi sostenuti, in applicazione del principio IFRS 15 (B36), pari a 140.614 migliaia di Euro.

Nota 33 Altri proventi

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

Descrizione	Primo semestre 2021	Primo semestre 2020
Proventi gestione infrastruttura autostradale	1.428	
Vendita materiali magazzino	1.311	604
Prestazione di servizi	1.170	495
Recupero costi	1.052	529
Canoni attivi di locazione	954	1.143
Recupero accisa gasolio	495	753
Sopravvenienze	481	1.340
Plusvalenza su attività materiali	439	20
Mulle e penali	259	204
Indennizzi assicurativi	212	119
Rilascio fondi rischi ed oneri	196	
Altri proventi	10	
Altri proventi	8.007	5.207
Proventi diversi con parti correlate	4.377	3.755
Altri proventi verso parti correlate (Nota 44)	4.377	3.755
Totale	12.384	8.962

Gli "Altri proventi" verso terzi, aumentano di 2.800 migliaia di Euro; le principali variazioni sono di seguito evidenziate:

- apporto di MISE al consolidato, pari a 3.019 migliaia di Euro;
- la voce "vendita materiali di magazzino", riferita a cessioni di materiale obsoleto non più utilizzabile per attività di manutenzione in aumento di 707 migliaia di Euro;

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

Nota 34 Materie prime, materiali di consumo e merci utilizzate

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

Descrizione	Primo semestre 2021	Primo semestre 2020
ATV S.r.l.	5.224	3.790
FERROVIENORD S.p.A.	2.751	2.827
FNM Autoservizi S.p.A.	1.606	1.175
La Linea S.p.A.	987	430
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.	426	
Malpensa Intermodale	67	67
Totale	11.061	8.289

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

In particolare, per quanto concerne i costi di ATV S.p.A., i costi per gasolio da trazione, pari a 2.693 migliaia di Euro, sono in aumento per 1.434 migliaia di Euro rispetto a quelli del primo semestre 2020 (1.840 migliaia di Euro) per effetto dei maggiori volumi di produzione, parzialmente compensato dal decremento del costo medio (pari a 1,038 Euro/litro rispetto a 1,044 Euro/litro del 2020).

In particolare per quanto concerne i costi di FNM Autoservizi S.p.A., i costi per gasolio da trazione, pari a 1.064 migliaia di Euro, sono in aumento per 263 migliaia di Euro rispetto a quelli del primo semestre 2020 (801 migliaia di Euro) per effetto dell'incremento dei volumi di produzione (da 2.013 bus Km a 2.625) e dell'incremento del costo medio (pari a 1,082 Euro/litro rispetto a 1,0323 Euro/litro del 2020) parzialmente compensato, dai consumi medi (2,47 km/litro rispetto a 2,51 km/litro del 2020).

Nota 35 Costi per servizi

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

Descrizione	Primo semestre 2021	Primo semestre 2020
Manutenzioni infrastruttura autostradale	12.630	0
Costi per subaffidi di servizi TPL gomma	6.153	1.199
Prestazioni di terzi - Manutenzioni	5.910	7.880
Utenze	3.694	2.718
Prestazioni varie di terzi	3.245	1.164
Spese per i dipendenti	2.889	1.996
Gestione infrastruttura autostradale	2.358	0
Assicurazioni	2.117	1.519
Spese di pulizia	2.094	2.168
Costi per consulenze non ordinarie	1.728	318
Spese di vigilanza	1.626	991
Prestazioni di terzi - Manutenzioni autobus	1.370	930
Consulenze	1.267	1.138
Spese commerciali	972	467
Gestione automezzi	798	524
Costi di informatica	701	385
Collaborazioni coordinate e continuative	331	216
Spese legali, notarili e giudiziarie	324	348
Gestione immobili	229	220
Prestazioni di terzi - Manutenzioni materiale rotabile	177	237
Accantonamento fondo rischi ed oneri	13	
Altri oneri	2.049	1.091
Costi per servizi	52.675	25.509
Costi per servizi parti correlate	4.518	3.946
Costi per servizi verso parti correlate (Nota 44)	4.518	3.946
Totale	57.193	29.455

I "Costi per servizi verso terzi" evidenziano un incremento netto rispetto al semestre comparativo 2020 di 27.166 migliaia di Euro, principalmente per l'apporto di MISE, pari a 20.447 migliaia di Euro, oltre che per quanto di seguito descritto:

- incremento, pari a 4.954 migliaia di Euro, per subaffidi di autoservizi a terzi;
- incremento dei costi per consulenze non ordinarie per 1.410 migliaia di Euro, principalmente attribuibili ai costi sostenuti per l'operazione di acquisizione di MISE.

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

Nota 36 Costi per il personale

La composizione del costo del personale è così rappresentata:

Descrizione	Primo semestre 2021	Primo semestre 2020
Salari e stipendi	52.368	40.257
Contributi previdenziali	15.105	11.959
Accantonamento al fondo previdenza integrativa	3.501	2.745
Accantonamento al fondo CCNL	1.632	1.291
Trattamento di quiescenza	202	305
Accantonamento debito per TFR	157	143
Altri costi	2.064	832
Totale	75.029	57.532

I costi del personale evidenziano un incremento netto complessivo di 17.497 migliaia di Euro, principalmente per l'apporto di MISE, pari a 15.137 migliaia di Euro, oltre che per effetto del minor utilizzo di ferie residue e del mancato ricorso a strumenti di supporto al reddito (Cassa Integrazione Generale e Fondo Trasporto Pubblico).

La voce include l'accantonamento per 1.020 migliaia di Euro quale stima dei costi per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri, scaduto il 31 dicembre 2017.

Si applica il CCNL Autoferrotranvieri a tutti gli addetti del Gruppo, ad eccezione dei dipendenti di MISE cui si applica il CCNL Società e Consorzi Autostrade e Trafori, di E-Vai ed impiegati di La Linea, cui si applica il CCNL Commercio, dei dipendenti di Martini Bus, cui si applica il CCNL Autorimesse, e dei dirigenti, cui si applica il contratto dei dirigenti delle aziende industriali.

Nota 37 Ammortamenti e svalutazioni

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

Descrizione	Primo semestre 2021	Primo semestre 2020
Ammortamenti materiali	17.045	16.465
Ammortamenti immateriali	14.156	1.787
Ammortamento diritti d'uso	2.957	1.898
Ammortamenti e svalutazioni	34.158	20.150
Totale ammortamenti e svalutazioni	34.158	20.150

Gli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali aumentano in relazione all'ammortamento del corpo autostradale, che essendo bene devolvibile è riclassificato nelle immobilizzazioni immateriali.

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

Nota 38 Altri costi operativi

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

Descrizione	Primo semestre 2021	Primo semestre 2020
Canone di concessione	8.104	
Accantonamento fondo rischi e oneri	5.605	4.431
Svalutazione dei crediti	250	56
Rilascio fondo rischi ed oneri non ricorrente	(2.237)	
Sopravvenienze passive	1.051	401
Imposte e tasse	864	711
Multe, penalità e transazioni	115	
Minusvalenze su attività materiali	38	32
Perdite su crediti	31	137
Altri oneri	921	741
Altri costi operativi	14.742	6.509
Altri costi operativi	126	
Altri costi operativi verso parti correlate (Nota 44)	126	
Totale	14.868	6.509

La voce “Canoni di concessione” è riferita ai canoni di concessione autostradale le cui variazioni sono influenzate dai ricavi da pedaggio e dall’andamento del traffico.

La voce “Accantonamento fondo rischi ed oneri” concerne gli accantonamenti effettuati al fondo manutenzione ciclica dei rotabili (Nota 25) e rimane sostanzialmente invariata rispetto al periodo comparativo.

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

Nota 39 Proventi finanziari

I proventi finanziari sono maturati su:

Descrizione	Primo semestre 2021	Primo semestre 2020
Plusvalenze vendita partecipazioni		1.014
Conti correnti bancari e depositi	37	188
Altri proventi finanziari	404	
Proventi finanziari	441	1.202
Proventi finanziari contratto gestione speciale tesoreria		283
Contratti attivi di leasing finanziario		37
Altri proventi finanziari	1.195	0
Proventi finanziari verso parti correlate (Nota 44)	1.195	320
Totale	1.636	1.522

Plusvalenza vendita partecipazioni

La plusvalenza è relativa alla cessione della partecipazione in Locoitalia avvenuta in data 10 marzo 2020.

Conti correnti bancari e depositi

I proventi finanziari su conti correnti bancari e depositi sono diminuiti di 151 migliaia di Euro in relazione alla minore disponibilità e al minor tasso medio di remunerazione che passa dallo 0,012% allo 0,0005% del 2021.

Altri proventi finanziari

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

Proventi finanziari contratto gestione speciale di tesoreria

I proventi finanziari iscritti rappresentavano gli interessi maturati sulle risorse finanziarie affidate a Finlombarda S.p.A., e regolate dal “Contratto gestione speciale tesoreria” scaduto in data 21 luglio 2020.

Nota 40 Oneri finanziari

Gli oneri finanziari sono maturati su:

Descrizione	Primo semestre 2021	Primo semestre 2020
Oneri finanziari su finanziamenti	11.528	464
Commissioni di mancato utilizzo finanziamenti	18	169
Contratti passivi di leasing	178	124
TFR (Nota 28)	44	81
Altri	287	22
Oneri finanziari	12.055	860
Oneri finanziari su prestito obbligazionario		342
Oneri finanziari c/c di corrispondenza	1	
Contratti passivi di leasing	47	
Oneri finanziari verso parti correlate (Nota 44)	48	342
Totale	12.103	1.202

Oneri finanziari su finanziamenti

La voce accoglie gli oneri finanziari su:

- finanziamento *Bridge* a breve termine di importo pari a 620 milioni di Euro sottoscritto in data 28 gennaio 2021 con un *pool* di banche composto da Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas Italian Branch, calcolati al tasso di interesse pari all'EURIBOR maggiorato di un margine, pari all'1,25% per il periodo 26 febbraio – 28 aprile e all'1,50% per il periodo 29 aprile – 30 giugno, per un importo complessivo pari a 8.623 migliaia di Euro, di cui 4.567 migliaia di Euro di *upfront fee* e 930 migliaia di Euro di *extention fee*;
- 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 117 migliaia di Euro.
- finanziamento sottoscritto dalla Capogruppo in data 7 agosto 2018, ed utilizzato solo per la linea *Term Loan Facility* in data 14 settembre 2018, e calcolati al tasso di interesse contrattuale pari a Euribor 6 mesi + *spread* dell'1,3%, pari complessivamente a 71 migliaia di Euro, di cui 18 migliaia di Euro per commissioni di mancato utilizzo. Contestualmente alla sottoscrizione del *Bridge*, in data 29 gennaio 2021, FNM ha estinto integralmente tale finanziamento in quanto non più coerente con la struttura finanziaria del Gruppo, rimborsando in via anticipata tutto l'ammontare utilizzato pari a 50 milioni di Euro;
- finanziamenti sottoscritti da MISE, per un importo totale di 2.735 migliaia di Euro.

Oneri finanziari su prestito obbligazionario

La voce accoglieva gli oneri finanziari sul prestito obbligazionario, emesso dalla Capogruppo in data 21 luglio 2015 ed interamente sottoscritto dalla società correlata Finlombarda S.p.A. totalmente rimborsato in data 2 luglio 2020.

Nota 41 Imposte e tasse

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

Descrizione	Primo semestre 2021	Primo semestre 2020
Correnti	(5.883)	(3.575)
Anticipate/Differite	330	769
Totale	(5.553)	(2.806)

Le imposte stimate per il primo semestre 2021 ammontano a 5.883 migliaia di Euro rispetto alle 3.575 migliaia di Euro del primo semestre 2020.

L'importo include le imposte della controllata MISE per 4.245 migliaia di Euro. Al netto di tale incremento diminuiscono per 1.937 migliaia di Euro in relazione al minore imponibile fiscale di FNM dovuto alla deduzione degli oneri finanziari grazie all'utilizzo delle eccedenze di ROL.

Si rimanda alla Nota integrativa del bilancio consolidato 2020 per la composizione per natura delle differenze temporanee che originano il saldo dei crediti per imposte anticipate la cui variazione del semestre è pari a 330 migliaia di Euro.

La fiscalità differita attiva rilevata direttamente a patrimonio netto in relazione alla contabilizzazione degli utili/perdite attuariali è pari a 106 migliaia di Euro.

Nota 42 Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto

Si riporta di seguito il dettaglio del risultato delle società valutate con il metodo del patrimonio netto al 30 giugno 2021 ed al 30 giugno 2020:

Descrizione	Primo semestre 2021	Primo semestre 2020	Variazione
Trenord Srl *	(26.245)	(15.927)	(10.318)
Autostrada Pedemontana Lombarda	(1.144)		(1.144)
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. **	(1.107)		(1.107)
NORD ENERGIA SpA **	921	1.213	(292)
DB Cargo Italia Srl	872	800	72
Ombibus Partecipazioni Srl ***	(306)	110	(416)
NordCom SpA	153	(399)	552
Busforfun.Com S.r.l.	(10)		(10)
Conam S.r.l.		17	(17)
SeMS Srl in liquidazione		53	(53)
Risultato società valutate a Patrimonio Netto	(26.866)	(14.133)	(12.733)

* include il risultato di TILO SA

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

*** include il risultato di CMC MeSta SA

*** include il risultato di ASF Auto linee Srl

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

Nota 43 Utile per azione

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

Descrizione	30/06/2021	30/06/2020
Risultato attribuibile agli azionisti della controllante in unità di euro	- 12.465.000,00	- 778.000,00
Numero medio ponderato delle azioni	434.902.568	434.902.568
Risultato per azione base in Euro	- 0,03	-

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

Nota 44 Operazioni con parti correlate

Il Gruppo è controllato dalla Regione Lombardia che detiene il 57,57%. Il 14,74% è detenuto da Ferrovie dello Stato S.p.A. e il rimanente è quotato al mercato Standard (Classe 1) della Borsa di Milano.

Pertanto, tutte le transazioni avvenute con la Regione Lombardia vengono riepilogate nell'ambito delle parti correlate; in questo ambito rientrano inoltre le transazioni avvenute con società sulle quali il Gruppo esercita un controllo congiunto e con società collegate, consolidate con il metodo del Patrimonio Netto.

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

Descrizione	Note	30/06/2021			31/12/2020		
		Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
			Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
STATO PATRIMONIALE							
Crediti finanziari non correnti	10	60.663	54.486	89,8%	2		0,0%
Crediti commerciali	14	128.099	61.672	48,1%	82.640	65.052	78,7%
Altri crediti correnti	15	113.591	14.665	12,9%	95.834	14.686	15,3%
Crediti finanziari correnti	10	998	126	12,6%	115	115	100,0%
Crediti per investimenti finanziati	12	50.748	48.751	96,1%	41.511	39.514	95,2%
Debiti finanziari non correnti	20	35.787	4.031	11,3%	13.706	2	0,0%
Debiti per investimenti finanziati	21	12.581	6.759	53,7%	12.581	6.079	48,3%
Altre passività non correnti	22	24.221	9.325	38,5%	24.357	10.156	41,7%
Debiti finanziari correnti	20	65.992	34.348	52,0%	42.542	32.278	75,9%
Debiti per investimenti finanziati	21	77.209	77.209	100,0%	165.208	165.208	100,0%
Debiti verso fornitori	22	267.378	9.015	3,4%	177.538	3.948	2,2%
Altre passività correnti	28	61.298	15.233	24,9%	46.049	12.740	27,7%

Descrizione	Note	Primo semestre 2021			Primo semestre 2020		
		Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
			Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
CONTO ECONOMICO							
Ricavi delle vendite e della prestazioni	30	199.585	87.538	43,9%	118.647	87.002	73,3%
Contributi	31	12.805	4.787	37,4%	7.886	4.258	54,0%
Contributi per investimenti finanziati	32	44.181	25.787	58,4%	17.873	17.873	100,0%
Altri proventi	33	12.384	4.377	35,3%	8.962	3.755	41,9%
Costi per servizi	35	(57.193)	(4.518)	7,9%	(29.455)	(3.946)	13,4%
Altri costi operativi	35	(4.518)	(126)	2,8%	(6.509)		0,0%
Proventi finanziari	39	1.636	1.195	73,0%	1.522	320	21,0%
Oneri finanziari	40	(12.103)	(48)	0,4%	(1.202)	(342)	28,5%

L'incremento dei "Crediti finanziari non correnti" è principalmente determinato dai Finanziamento fruttifero detenuti da MISE nei confronti delle partecipate APL, S.A.Bro.M. e Tangenziale Esterna.

Gli "Altri crediti correnti verso parti correlate" si riferiscono a crediti verso la Regione Lombardia per contributi in conto investimenti e a copertura dei costi del personale per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri, a crediti per prestazioni erogate a partecipate in *joint ventures*, nonché ai crediti derivanti dall'IVA di Gruppo (Nota 15).

Nei "Crediti per investimenti finanziati" sono rilevate, secondo quanto previsto dall'IFRIC 12, le quote di contributi non ancora incassate e destinate a finanziare gli investimenti in ammodernamento dell'infrastruttura e del materiale rotabile (Nota 12).

I "Debiti finanziari non correnti" sono riferiti alla quota non corrente del finanziamento sottoscritto nel dicembre 2017 dalla controllata MISE con Finlombarda S.p.A.

I "Debiti finanziari correnti verso parti correlate" rimangono sostanzialmente invariati e comprendo il saldo del debito verso Finlombarda, oltre saldo di conto corrente di corrispondenza intrattenuto con le partecipate in *joint ventures* e il Fondo Pensione (Nota 21).

Nei "Debiti per investimenti finanziati verso parti correlate" sono compresi debiti verso Regione Lombardia relativi all'eccedenza dei contributi erogati dall'Ente a fronte degli investimenti effettuati dal Gruppo, per la quota già destinata ad investimenti stessi e non ancora compensati (Nota 22).

La voce “Altre passività correnti” è da ricondursi ai debiti per prestazioni erogate al Gruppo e per acconti IRES versati alla Capogruppo da partecipate in *joint ventures*, nonché a contributi in conto capitale ottenuti da Regione Lombardia per l’acquisto di materiale rotabile ed autobus.

Nota 45 Risultato da OCI

Si riporta di seguito il dettaglio di tali componenti di risultato rilevate a patrimonio netto al 30 giugno 2021 ed al 30 giugno 2020:

Descrizione	Primo semestre 2021			Primo semestre 2020		
	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore netto	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore netto
Utile/(perdita) attuariale TFR	375	(106)	269	111	(31)	80
Utile/(perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto	40	(11)	29	370	(108)	262
Riserva variazione <i>fair value</i> strumenti derivati	1.232	(296)	936			
Utili/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere	(15)		(15)	18		18
Totale	1.632	(413)	1.219	499	(139)	360

Utile (perdita) attuariale TFR

Si ricorda che, a partire dall’esercizio chiuso al 31 dicembre 2011, gli utili/(perdite) attuariali non vengono iscritte nel conto economico, ma contabilizzate in apposita riserva di patrimonio netto, al netto dell’effetto fiscale, concorrendo al conto economico complessivo del semestre.

Riserva di variazione fair value strumenti derivati

Con riferimento alla voce in esame si rimanda a quanto riportato nella Nota 21.

Riserva di traduzione

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

Nota 46 Descrizione degli impatti dell’epidemia COVID-19 sul conto economico

Come richiesto da Richiamo di attenzione CONSOB n.8/2020 del 16/07/2020 si riportano di seguito gli impatti significativi dell’epidemia COVID-19 sul conto economico del semestre.

I ricavi delle vendite e delle prestazioni derivanti dal settore autostradale hanno subito una contrazione, per effetto del protrarsi della pandemia, comparati rispetto al periodo dell’esercizio 2019, per 25.206 migliaia di Euro. Tali minori ricavi sono stati parzialmente compensati dai minori costi sostenuti per canoni di concessione autostradale e oneri di esazione, pari a 1.287 migliaia di Euro.

Il Gruppo ha contabilizzato “Contributi”, per il riconoscimento delle misure compensative ai mancati ricavi da traffico del TPL gomma, introdotti dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1,3 cosiddetto “Decreto Rilancio”), 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 dal Decreto Legge 22 marzo 2021, n.41 (art.29, cosiddetto “Decreto Sostegni”), pari a 7.797 migliaia di Euro.

Infine, si rileva una significativa variazione nella voce “Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto”, principalmente dovuta al risultato del semestre della partecipata Trenord che ha risentito significativamente delle misure di contenimento del contagio e quindi della revisione dell’offerta a seguito dell’emergenza COVID-19. Il risultato del periodo della partecipata, come già

commentato nella Relazione sulla Gestione, considera gli effetti compensativi introdotti dai decreti sopracitati per 23,8 milioni di Euro.

Nota 47 Eventi e operazioni significative non ricorrenti

Nell'esercizio è stato rilevato alla voce "Altri costi operativi non ricorrenti" il provento non ricorrente derivante dal rilascio, pari a 2.237 migliaia di Euro, del fondo stanziato in precedenti esercizi per il contenzioso con l'Agenzia delle Dogane descritto al paragrafo 8 della Relazione sulla gestione, cui si rimanda.

Inoltre, in relazione ai progetti di sviluppo, relativi all'operazione descritta alla Nota 3, è stato rilevato un onere non ricorrente per Euro 1.728 migliaia di Euro, 318 migliaia di Euro nel semestre comparativo 2020.

Nota 48 Eventi successivi

Per quanto attiene dati ed eventi di rilievo avvenuti dopo il 30 giugno 2021, si segnala quanto segue:

- in data **2 luglio 2021** è stato presentato ufficialmente FILI, un innovativo progetto di rigenerazione urbana ed extraurbana in Europa, volto a riqualificare i principali centri di connessione di FERROVIENORD lungo l'asse Milano-Malpensa, corridoio fondamentale per le Olimpiadi di Milano Cortina 2026, grazie a interventi di ricucitura urbana con l'adozione di soluzioni all'avanguardia nel disegno architettonico e nella sostenibilità ambientale.

Il progetto coinvolge con opere di ammodernamento, rifacimento e rinnovamento le stazioni di Milano Cadorna, Milano Bovisa, Saronno e Busto Arsizio e le aree ad esse adiacenti, con un intervento di oltre 188.000 metri quadrati, che arriverà a interessare progetti per un totale di 2 milioni di metri quadrati all'interno della Lombardia. FILI comprende inoltre la piantumazione di 800.000 alberi in circa 41.000 ettari attraverso 24 Comuni, la creazione di una superstrada ciclabile di 72,7 km fra la stazione di Milano Cadorna e Malpensa, la realizzazione di una Foresta Sintetica Pensile presso la stazione Milano Cadorna che produrrà ossigeno per la città di Milano. FILI è promosso da FNM, FERROVIENORD e Trenord insieme a Regione Lombardia.

- in data **19 luglio 2021** l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti di FNM S.p.A., convocata per deliberare l'integrazione del Collegio Sindacale, ha nominato il Prof. Eugenio Pinto Presidente del Collegio Sindacale e la Dott.ssa Marianna Tognoni Sindaco Supplente entrambi proposti dall'Azionista Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

Milano, 30 luglio 2021

Il Consiglio di Amministrazione

ALLEGATO 1 ALLE NOTE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE

ABBREVIATO AL 30 GIUGNO 2021

Denominazione	Sede Legale	Natura del Controllo	Metodo di consolidamento	Percentuale di possesso	Tipo di Controllo
FERROVIENORD S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100%	Diretto
NORD_ING S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100%	Indiretto
FNM Autoservizi S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100%	Diretto
E-Vai S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100%	Diretto
Nuovo Trasporto Triveneto S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100%	Diretto
Malpensa Intermodale S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100%	Diretto
Malpensa Distripark S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100%	Diretto
FNMPAY S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100%	Diretto
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.	Assago - Via del Bosco Rinnovato 4/b	Controllata	Consolidamento Integrale	96%	Diretto
Milano Serravalle Engineering S.r.l.	Assago - Via del Bosco Rinnovato 4/b	Controllata	Consolidamento Integrale	96%	Indiretto
Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.	Assago - Via del Bosco Rinnovato 4/b	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	37%	Indiretto
Azienda Trasporti Verona S.r.l.	Verona - Lungadige Galtarossa 5	Controllata	Consolidamento Integrale	50%	Diretto
La Linea 80 Scarl	Belluno - via Garibaldi 77	Controllata	Consolidamento Integrale	50%	Indiretto
La Linea S.p.A.	Venezia - Via della Fisica 30	Controllata	Consolidamento Integrale	51%	Diretto
Martini Bus S.r.l.	Venezia - Via Mutinelli 11	Controllata	Consolidamento Integrale	51%	Indiretto
Conam S.r.l.	Schio VI - Via Enrico Fermi 13	Controllata	Consolidamento Integrale	51%	Indiretto
Trenord S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	50%	Diretto
NordCom S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	58%	Diretto
NORD ENERGIA S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	60%	Diretto
CMC MeSta SA	Bellinzona CH - Viale Officina 10	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	60%	Indiretto
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	50%	Diretto
TILO SA	Bellinzona CH - Via Portaccia 1a	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	25%	Indiretto
ASF Autolinee S.r.l.	Como - via Asiago 16/18	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	25%	Indiretto
DB Cargo Italia S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	40%	Diretto
BusForFun.com S.r.l.	Venezia - via Botteghino 217	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	25%	Diretto

ATTESTAZIONE

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

1. I sottoscritti Andrea Gibelli in qualità di “Presidente del Consiglio di Amministrazione” e Valentina Montanari in qualità di “Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari” della FNM S.p.A., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
 - a) l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - b) l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato nel corso del primo semestre 2021.

2. Al riguardo non sono emersi aspetti di rilievo

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

Milano, 30 luglio 2021

Il Presidente
del Consiglio di Amministrazione

Andrea Gibelli



Il Dirigente preposto alla redazione
dei documenti contabili societari
Valentina Montanari



FNM S.p.A.

Piazzale Cadorna, 14
20123 Milano
Tel. +39 02 85111
Fax +39 85111 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





Relazione di revisione contabile limitata sul bilancio consolidato semestrale abbreviato

Agli azionisti di
FNM SpA

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata dell'allegato bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note illustrative di FNM SpA e controllate ("Gruppo FNM") al 30 giugno 2021. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. È nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

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

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311



Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo FNM al 30 giugno 2021, non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

Milano, 5 agosto 2021

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alessandro Turris', written in a cursive style.

Alessandro Turris
(Revisore legale)