



FNM

**DOCUMENTO INFORMATIVO RELATIVO AD
UN'OPERAZIONE DI MAGGIORE RILEVANZA CON PARTI
CORRELATE**

redatto ai sensi dell'art. 5 del Regolamento operazioni con parti correlate
adottato dalla CONSOB con delibera n. 17221/2010 nonché dell'art. 5
della Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate di
FNM S.p.A.

**CONTRATTO DI SERVIZIO TRA REGIONE LOMBARDIA, AZIONISTA DI CONTROLLO DI
FNM S.p.A., E FERROVIENORD S.p.A., SOCIETA' INTERAMENTE CONTROLLATA DA
FNM S.p.A.**

FNM S.P.A. – SEDE LEGALE IN MILANO, PIAZZALE CADORNA, 14 - CAPITALE SOCIALE € 230.000.000,00
INTERAMENTE VERSATO - ISCRIZIONE REGISTRO IMPRESE - C.F.E P.IVA 00776140154 - C.C.I.AA. MILANO - REA

28331

Premessa

Il presente documento informativo (il “**Documento Informativo**”) è stato redatto ai sensi e per gli effetti dell’articolo 5 del Regolamento adottato dalla CONSOB con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010 e s.m.i. (il “**Regolamento CONSOB OPC**”) e dell’articolo 5 della Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate (la “**Procedura OPC**”) di FNM S.p.A. (“**FNM**” o la “**Società**”), approvata dal Consiglio di Amministrazione di FNM nella seduta del 29 novembre 2010, come successivamente modificata.

Il Documento Informativo è stato redatto (i) sulla base delle informazioni fornite dai competenti organi e funzioni di FERROVIENORD S.p.A. (“**FERROVIENORD**” o il “**Concessionario**”), società interamente controllata da FNM ed (ii) in conformità allo schema di cui all’Allegato 4 del Regolamento CONSOB OPC.

Il Documento Informativo è volto a fornire al mercato un quadro informativo esaustivo riguardante (i) il rinnovo, da parte di Regione Lombardia (“**Regione**”) a favore di FERROVIENORD, dell’atto di concessione (la “**Concessione**”) per la realizzazione, l’esercizio e la gestione della rete ⁽¹⁾ e dell’infrastruttura ferroviaria regionale, con durata prevista fino al 31 ottobre 2060, nonché (ii) l’operazione (l’“**Operazione**”) consistente nell’approvazione, da parte di Regione e successivamente del Concessionario, del contratto di servizio (il “**Contratto di Servizio**”) volto a disciplinare, *inter alia*, le condizioni e i termini dell’attività di esercizio e gestione della rete e dell’infrastruttura da parte di FERROVIENORD, sulla base della Concessione che ne rappresenta il presupposto giuridico necessario.

L’Operazione, realizzata tra Regione e FERROVIENORD, costituisce un’operazione con parti correlate in ragione del fatto che la Regione è azionista di controllo di FNM ed è quindi qualificabile quale “parte correlata” della Società, la quale, a sua volta, controlla il Concessionario ed ha il potere di esercitare sul medesimo attività di direzione e coordinamento ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 2497 e ss. del codice civile.

Il presente Documento Informativo è messo a disposizione del pubblico nei termini previsti dalla normativa vigente presso la sede legale della Società e sul sito *internet* (<http://www.fnmgroup.it/it/>, sezione trasparenza/documenti e procedure/altri documenti), nonché sul meccanismo di stoccaggio autorizzato NIS-Storage all’indirizzo www.emarketstorage.com.

¹ La rete ferroviaria regionale oggetto della Concessione a favore di FERROVIENORD comprende le seguenti linee e le stazioni/fermate ivi ubicate: (i) Milano - Saronno; (ii) Milano Bovisa - Erba - Asso; (iii) Saronno - Como; (iv) Saronno - Varese - Laveno; (v) Saronno - Novara; (vi) Saronno - Seregno; (vii) Seveso - Camnago; (viii) Brescia - Edolo; (ix) Rovato - Bornato; (x) Malnate Olona - Confine Svizzero (Valmorea, ferrovia turistica); (xi) Busto Arsizio/Vanzaghello - Malpensa.

Sommario

1. Avvertenze	4
1.1 Rischi connessi a potenziali conflitti di interesse derivanti dall'Operazione.....	4
2. Informazioni relative all'operazione.....	5
2.1. Descrizione delle caratteristiche, modalità, termini e condizioni dell'Operazione.....	5
2.2. Indicazione delle parti correlate con cui l'Operazione è stata posta in essere, della natura della correlazione e, ove di ciò sia data notizia all'organo di amministrazione, della natura e della portata degli interessi di tali parti nell'Operazione.....	10
2.3. Indicazione delle motivazioni economiche e della convenienza dell'Operazione.....	11
2.4. Modalità di determinazione del corrispettivo dell'Operazione e valutazioni circa la sua congruità rispetto ai valori di mercato di operazioni similari.....	11
2.5. Effetti economici, patrimoniali e finanziari dell'Operazione	13
2.6. Incidenza dell'Operazione sui compensi dei componenti dell'organo amministrativo della società e/o di società da questa controllate	13
2.7. Informazioni relative a componenti degli organi di amministrazione e controllo, direttori generali e dirigenti della società coinvolti nell'Operazione	13
2.8. <i>Iter</i> di approvazione dell'Operazione	14
2.9. Se la rilevanza dell'Operazione deriva dal cumulo, ai sensi dell'articolo 5, comma 2, di più operazioni compiute nel corso dell'esercizio con una stessa parte correlata, o con soggetti correlati sia a quest'ultima sia alla società, le informazioni indicate nei precedenti punti devono essere fornite con riferimento a tutte le predette operazioni	15
Dichiarazioni del Dirigente Preposto alla redazione dei Documenti contabili societari.....	16

1. Avvertenze

1.1 Rischi connessi a potenziali conflitti di interesse derivanti dall'Operazione

L'Operazione di cui al presente Documento Informativo costituisce un'operazione con parti correlate in quanto la Regione detiene una partecipazione di controllo in FNM pari al 57,574% del relativo capitale sociale. A sua volta, FNM controlla FERROVIENORD tramite una partecipazione pari al 100% del relativo capitale sociale ed ha il potere di esercitare attività di direzione e coordinamento su quest'ultima ai sensi e per gli effetti degli artt. 2497 e ss. del codice civile. Si dà inoltre atto che il Presidente del Consiglio di Amministrazione di FERROVIENORD, Architetto Andrea Angelo Gibelli, ricopre analogo carica nell'organo amministrativo di FNM; tale Amministratore ha pertanto precisato la predetta situazione anche nel rispetto dell'art. 2391 c.c.

L'Operazione e le sue condizioni e termini economici avrebbero potuto essere influenzati (i) dalla situazione di soggezione di FERROVIENORD alla possibilità di esercizio del potere di direzione e coordinamento di FNM, ai sensi degli articoli 2497 e ss. cod. civ. e (ii) dal rapporto di correlazione con Regione Lombardia.

Tuttavia, come meglio descritto nel seguito, l'Operazione è stata valutata e approvata autonomamente da FERROVIENORD nella sua capacità di concessionario per la realizzazione, l'esercizio e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale. Infatti, l'oggetto sociale di FERROVIENORD e la relativa *mission* aziendale riguardano lo svolgimento diretto di attività espressione di una pubblica funzione, quali l'assunzione di concessioni e licenze per la costruzione e l'esercizio di linee di trasporto pubblico ferroviario nonché l'esercizio del trasporto pubblico locale e ferroviario merci, che si concretano nella gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, comprese le attività finalizzate al potenziamento della rete o all'attivazione di nuovi impianti.

Sul punto si precisa che, all'interno del gruppo ad essa facente capo, la capogruppo FNM svolge un ruolo di *holding* di partecipazioni ed operativa senza tuttavia essere direttamente titolare o beneficiaria di alcuna concessione pubblica relativamente ai servizi di trasporto regionali o, tanto meno, svolgere od essere coinvolta nello svolgimento effettivo di alcuno di tali servizi.

Alla luce di quanto sopra, e considerato che la Società non ha né approvato né esaminato l'Operazione, nel rispetto di quanto previsto dalla Comunicazione Consob n. DEM/10078683 del 24 settembre 2010, non sono stati attivati i meccanismi procedurali previsti dal Regolamento CONSOB OPC e dalla Procedura OPC di FNM per le operazioni compiute da FNM direttamente o per il tramite di società controllate.

In ogni caso, al fine di assicurare adeguati presidi con riferimento all'Operazione, la stessa è stata discussa e approvata in sede di Consiglio di Amministrazione di FERROVIENORD in data 25 febbraio 2016, il quale, in condizioni di autonomia decisionale ed operativa e senza atti di ingerenza da parte di FNM, ha valutato l'interesse di FERROVIENORD al compimento dell'Operazione, nonché la correttezza sostanziale e la convenienza delle relative condizioni, e ha pertanto approvato l'Operazione e la stipula del Contratto di Servizio.

Si segnala che, tenuto conto della prevista durata della Concessione (31 ottobre 2060) e della inclusione tra le attività oggetto del Contratto di Servizio di servizi di mobilità sostenibile, l'efficacia dell'approvazione dell'Operazione da parte del Consiglio di Amministrazione di FERROVIENORD è stata condizionata alla previa modifica dello statuto di FERROVIENORD al fine di (i) estendere la durata del Concessionario (prevista fino al 31 dicembre 2040) almeno fino alla data del 31 dicembre 2070 al fine di renderla compatibile con la scadenza del nuovo atto di Concessione prevista per il 31 ottobre 2060 e (ii) includere i servizi di mobilità sostenibile nell'oggetto sociale di FERROVIENORD. Tali modifiche statutarie sono state approvate dall'Assemblea Straordinaria del Concessionario tenutasi, in sede totalitaria, in data 25 febbraio 2016.

2. Informazioni relative all'operazione

2.1. Descrizione delle caratteristiche, modalità, termini e condizioni dell'Operazione

L'Operazione di cui al presente Documento Informativo consiste nell'approvazione del Contratto di Servizio e nella successiva sottoscrizione dello stesso tra FERROVIENORD e la Regione.

Come anticipato, il Contratto di Servizio disciplina le condizioni e i termini dell'attività di esercizio e gestione dell'infrastruttura da parte di FERROVIENORD.

Il Contratto di Servizio costituisce, unitamente al c.d. Contratto di Programma (di seguito definito), l'atto contrattuale di implementazione dei principi e obblighi stabiliti nella Concessione.

La Concessione

La Concessione relativa alla realizzazione, all'esercizio e alla gestione della infrastruttura ferroviaria regionale, con scadenza fissata per il 17 marzo 2016, è stata rinnovata fino al 31 ottobre 2060 a favore del Concessionario con delibera assunta dalla giunta regionale in data 15 febbraio 2016, così da realizzare un pieno allineamento alla durata della concessione a favore di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Secondo quanto stabilito dalla Concessione, FERROVIENORD, in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria regionale, è chiamata allo svolgimento, *inter alia*, dei seguenti compiti: (i) la realizzazione, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresi gli apparati di segnalamento; (ii) il potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria su base regionale; (iii) la regolazione della circolazione; e (iv) l'allocazione delle capacità residua di traffico della rete.

Nell'esercizio di tali compiti, il Concessionario ha diritto all'utilizzo dei beni e delle relative pertinenze, degli impianti, delle attrezzature e dei macchinari indicati nella Concessione, garantendone il buono stato di conservazione e il funzionamento, e apportando i miglioramenti necessari per lo svolgimento in condizioni di efficienza, di uso ottimale e di sicurezza dell'attività.

La Regione vigila e controlla l'adempimento degli obblighi nonché il rispetto di leggi e regolamenti da parte del Concessionario a tutela dell'interesse pubblico. La Regione può disporre altresì la risoluzione della Concessione in caso di gravi e persistenti violazioni dei predetti compiti

di FERROVIENORD, con conseguente obbligo di quest'ultima di mettere a disposizione i beni necessari a garantire con continuità, efficacia e efficienza la gestione dell'infrastruttura nonché di risarcire i danni causati dall'inadempimento.

Le condizioni ed i termini dell'esercizio delle attività di gestione e manutenzione della rete ferroviaria regionale nonché gli interventi di potenziamento e sviluppo della stessa sono disciplinati, rispettivamente, dal Contratto di Servizio e dal contratto di programma (il "**Contratto di Programma**").

Il Contratto di Servizio

Come anticipato, il Contratto di Servizio disciplina i rapporti obbligatori in essere tra le parti, stabilendo nello specifico le condizioni e i termini (anche economici) dello svolgimento dell'attività di gestione e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura da parte di FERROVIENORD.

Con delibera assunta dalla giunta in data 15 febbraio 2016, la Regione ha approvato il testo del nuovo Contratto di Servizio, con durata a decorrere dal 18 marzo 2016 fino al 31 dicembre 2022, destinato a sostituire il precedente accordo in scadenza in data 17 marzo 2016.

Come sopra ricordato, il Consiglio di Amministrazione del Concessionario ha approvato il testo del Contratto di Servizio, dopo idonea valutazione dell'interesse del Concessionario alla relativa stipula nonché della correttezza sostanziale e convenienza delle relative condizioni, con delibera in data 25 febbraio 2016. È previsto che la formalizzazione e la firma del Contratto di Servizio da parte del Concessionario e della Regione interverranno nel breve termine, tenendo conto dei tempi tecnici necessari per l'organizzazione del *signing*.

Ai sensi del Contratto di Servizio, il Concessionario si impegna a gestire e mantenere le infrastrutture ferroviarie e di stazione oggetto della Concessione, nonché la gestione della flotta di treni acquistati dal Concessionario mettendoli a disposizione dell'Impresa Ferroviaria titolare del Contratto di Servizio per il Trasporto Regionale (Trenord S.r.l.). In particolare, il Concessionario è tenuto a garantire:

- (i) la disponibilità dell'infrastruttura e l'assegnazione della capacità disponibile, coerentemente con quella necessaria per l'implementazione del modello di esercizio previsto dalla programmazione regionale;
- (ii) la conservazione, la manutenzione ordinaria e l'efficienza dell'infrastruttura stessa;
- (iii) la gestione in sicurezza ("*safety*");
- (iv) la progettazione dello sviluppo dell'infrastruttura, in coerenza con il Contratto di Programma;
- (v) il monitoraggio della circolazione e la fornitura dei relativi dati;
- (vi) la gestione delle stazioni, dell'informazione al pubblico e dei servizi di accessibilità al sistema ferroviario sulle infrastrutture date in gestione al Concessionario;
- (vii) la gestione e valorizzazione del patrimonio storico;
- (viii) la gestione e valorizzazione degli spazi di stazione e degli edifici non direttamente funzionali all'attività di circolazione ferroviaria e ai viaggiatori;

- (ix) la sicurezza personale e patrimoniale dei viaggiatori ("*security*") e degli ambienti a loro accessibili;
- (x) le attività riguardanti l'acquisto, il finanziamento e la gestione del materiale rotabile, destinato al servizio ferroviario regionale; e
- (xi) la gestione e lo sviluppo dei servizi di mobilità sostenibile.

A tal proposito si precisa che, tra le attività richieste al Concessionario, il nuovo Contratto di Servizio non menziona, a differenza del contratto precedente, le attività e gli obblighi di manutenzione straordinaria.

Tutte le attività sopra menzionate devono essere poste in essere nel rispetto di *standard* di servizio legati, *inter alia*, all'efficienza complessiva della rete, alla qualità dei servizi di informazione al pubblico nonché alla pulizia, funzionalità e decoro delle stazioni. La Regione effettua un monitoraggio costante delle prestazioni e del rispetto degli *standard* sulla base dei dati che il Concessionario deve fornire in modo continuativo e sulla base di ogni altra informazione ritenuta necessaria ai fini dell'attività di valutazione.

In virtù del Contratto di Servizio, FERROVIENORD si impegna quindi ad assicurare continuativamente il servizio, fatta eccezione per interruzioni o limitazioni dovute a causa di forza maggiore o all'esecuzione di lavori programmati; si impegna altresì a non interrompere né sospendere l'esecuzione delle prestazioni e a non invocare, quale causa di sospensione delle prestazioni, l'inadempimento di qualsiasi obbligo in capo alla Regione, con la sola eccezione del mancato versamento dei corrispettivi da parte di quest'ultima.

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

La validità del Contratto di Servizio dipende dalla validità della Concessione. In caso di modifiche rilevanti alla Concessione, è riconosciuto alla Regione il diritto di modificare di conseguenza il Contratto di Servizio. Il Contratto è da considerarsi risolto di diritto in caso di revoca anticipata della Concessione. Inoltre, fatte salve le ipotesi di forza maggiore e lavori programmati, in caso di interruzione ovvero abbandono delle prestazioni da parte del Concessionario, Regione Lombardia può sostituirsi a FERROVIENORD nell'esecuzione di tali prestazioni con addebito delle spese sostenute a carico del Concessionario.

Il Contratto di Servizio, oltre ad aver definito una puntale descrizione dei servizi da erogare, ha introdotto, quale strumento di determinazione del corrispettivo, il "Catalogo", il quale articola le prestazioni del Concessionario nei seguenti ambiti:

Servizi alle imprese ferroviarie:

- Circolazione
- Manutenzione ordinaria dell'infrastruttura

Servizi ai cittadini:

- Servizi di stazione e di accessibilità al sistema
- Valorizzazione del patrimonio storico

Servizi all'ente concedente:

- Acquisto e gestione della flotta regionale

Servizi interni:

- Ingegneria e Sviluppo Infrastruttura, Patrimonio
- Funzioni specifiche del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria
- Funzioni generali e amministrative

Per ciascuno degli ambiti, come sopra identificati, il Contratto di Servizio determina la quantificazione del corrispettivo, per ciascun anno solare, in base all'orario entrato in vigore nel dicembre precedente, in base ai seguenti valori o grandezze fisiche:

A. Circolazione:

- ore di servizio per "posto di regolazione della circolazione" (ciascun posto di regolazione è caratterizzato da un arco giornaliero di disponibilità)
- volume della produzione, definito in termini di tracce totali annue (treni*km del servizio ferroviario regionale)

B. Manutenzione ordinaria dell'infrastruttura:

- per la parte di manutenzione indipendente dall'usura prodotta dal traffico: estensione fisica della rete, misurata in km di binario, disponibile all'esercizio nell'anno
- per la parte di manutenzione che dipende dal traffico: volume della produzione, definita come tracce totali annue (treni*km del servizio ferroviario regionale)

C. Servizi di stazione e di accessibilità al sistema:

- numero di stazioni/fermate, eventualmente dotate di servizi di accessibilità, distinte per tipologia, a ciascuna delle quali corrisponde una diversa articolazione e complessità dei servizi offerti

D. Acquisto e gestione della flotta regionale:

- per l'organizzazione e gestione delle procedure per il finanziamento e l'acquisto di nuovi lotti di materiale rotabile: numero e valore economico delle commesse
- per l'amministrazione, monitoraggio e finanziamento della manutenzione programmata di secondo livello: numero e valore economico dei rotabili gestiti

E. Ingegneria e Sviluppo Infrastruttura, Patrimonio:

- - valore fisso annuale nel corso del periodo di vigenza del Contratto di Servizio

F. Funzioni specifiche del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria:

- valore fisso annuale nel corso del periodo di vigenza del Contratto di Servizio

G. Valorizzazione del patrimonio storico:

- valore massimo annuale da concordare tra le parti

H. Funzioni generali e amministrative:

- valore percentuale fisso annuale in funzione del valore economico delle altre prestazioni

I. Progetti di mobilità sostenibile (*car sharing*):

- valore massimo annuale da concordare tra le parti in base al piano di attività, nei limiti di un importo annuo di 1,8 milioni di Euro (IVA esclusa)

L'importo consuntivo di ciascun anno solare sarà quantificato e aggiornato sulla base di fattori quali (i) l'effettivo volume di produzione aziendale in termini di treni*km per servizio viaggiatori; (ii) lo sviluppo della rete in termini di km di binario; (iii) il numero e tipologia delle stazioni; (iv) il tipo di presenziamento delle principali stazioni; nonché (v) le voci correlate alla sicurezza, alla gestione patrimoniale, ai servizi di ingegneria per gli investimenti sull'infrastruttura e sullo sviluppo della flotta.

Il Contratto di Servizio definisce altresì le voci per le quali si prevede un adeguamento del corrispettivo sulla base dell'inflazione e quelle soggette ad un prefissato tasso di efficientamento percentuale annuo. In particolare, le voci soggette ad efficientamento (stabilito in misura pari al 2% annuo) sono le seguenti:

- Manutenzione ordinaria dell'infrastruttura
- Servizi di stazione e di accessibilità al sistema
- Ingegneria e Sviluppo Infrastruttura, Patrimonio
- Funzioni generali e amministrative

Per quanto riguarda le voci "Circolazione", "Valorizzazione del patrimonio storico", "Acquisto e gestione della flotta regionale" e "Funzioni specifiche del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria" il corrispettivo rimarrà invariato per l'arco di durata contrattuale, senza pertanto la previsione di meccanismi di efficientamento.

Il Contratto di Programma

La Concessione prevede che il Concessionario e la Regione stipolino il nuovo Contratto di Programma, una cui proposta di testo, alla data del Documento Informativo, non è ancora stata finalizzata ed approvata a livello regionale, nel quale dovranno essere individuati gli interventi di investimento e di sviluppo della rete nonché le modalità di gestione tecnica e finanziaria.

In particolare, tale accordo disciplinerà (i) gli investimenti per il potenziamento e lo sviluppo della rete; (ii) le modalità e le procedure per la gestione tecnica e finanziaria della rete, avendo come fini il miglioramento della qualità dei servizi e il conseguimento di elevati livelli di sicurezza; e (iii) gli interventi aventi carattere di straordinaria manutenzione.

Il Contratto di Programma attualmente in vigore, stipulato in data 3 dicembre 2009, scadrà in data 17 marzo 2016 e prevede finanziamenti complessivi pari a Euro 747,4 milioni, di cui:

- Euro 580,7 milioni per opere in fase di attuazione, di collaudo o per le quali sono in corso le procedure di gara d'appalto;
- Euro 166,7 milioni per nuove opere da appaltare, di cui Euro 84,1 milioni a valere su risorse statali, Euro 76,1 milioni a valere su risorse regionali ed Euro 6,5 milioni a valere su risorse di altri soggetti.

Come premesso, alla data del presente Documento Informativo, una proposta di testo del nuovo Contratto di Programma non è ancora stato finalizzato ed approvato a livello regionale. Ciò detto, si precisa che il controvalore atteso derivante da tale contratto si presume possa essere idoneo a superare le predette soglie di rilevanza previste dal Regolamento CONSOB OPC come riflesse nella Procedura OPC. Pertanto, qualificandosi come operazione con parte correlata, anche la possibile approvazione del Contratto di Programma da parte del Concessionario – previa definizione della versione finale del relativo testo da parte della Regione, da sottoporre poi al Concessionario – potrebbe richiedere la pubblicazione di un apposito documento informativo.

2.2. Indicazione delle parti correlate con cui l'Operazione è stata posta in essere, della natura della correlazione e, ove di ciò sia data notizia all'organo di amministrazione, della natura e della portata degli interessi di tali parti nell'Operazione

L'Operazione si configura quale operazione tra parti correlate, così come individuate in conformità all'Allegato 1 del Regolamento CONSOB OPC e all'articolo 2 della Procedura OPC.

In particolare l'Operazione è posta in essere tra le seguenti parti correlate:

- (i) Regione, che controlla FNM attraverso una partecipazione pari al 57,574% del relativo capitale sociale;
- (ii) FERROVIENORD, società controllata al 100% da FNM e soggetta al potere di direzione e coordinamento di quest'ultima.

Si dà inoltre atto che il Presidente del Consiglio di Amministrazione di FERROVIENORD, Architetto Andrea Angelo Gibelli, ricopre analoga carica nell'organo amministrativo di FNM.

Il Consiglio di Amministrazione di FERROVIENORD ha svolto una valutazione autonoma e approfondita sulle ragioni (economiche, finanziarie, strategiche) che portano a ritenere sussistente il concreto ed effettivo interesse della società all'approvazione dell'Operazione e alla stipula del Contratto di Servizio, avendone anche verificato la correttezza sostanziale e la convenienza dei relativi termini e condizioni.

Inoltre, pur essendo FERROVIENORD soggetta all'attività di direzione e coordinamento di FNM, la Società non ha (i) trasmesso direttive o indicazioni di qualsivoglia natura ovvero (ii) esaminato, valutato, rilasciato pareri (anche non vincolanti) o approvato, tanto per effetto di delibere espresse quanto in via informale, l'Operazione.

2.3. Indicazione delle motivazioni economiche e della convenienza dell'Operazione

La sussistenza dell'interesse di FERROVIENORD alla realizzazione dell'Operazione e della convenienza della stessa risulta evidente alla luce dello scopo sociale e della *mission* istituzionale attribuibile a tale società.

Infatti, come sopra ricordato, FERROVIENORD è (insieme alla società TRENORD S.r.l.) la società del gruppo FNM direttamente titolare di concessioni di natura pubblica. In particolare, come ampiamente descritto *sub* Paragrafi 1.1 e 2.1, l'oggetto sociale del Concessionario consiste nell'assunzione di concessioni e licenze per la costruzione e l'esercizio di linee di trasporto pubblico ferroviario nonché nell'esercizio del trasporto pubblico locale e ferroviario merci, che si concretano nella gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, comprese le attività finalizzate al potenziamento della rete o all'attivazione di nuovi impianti.

Pertanto, il rinnovo della Concessione e la successiva stipula del Contratto di Servizio (nonché, una volta predisposto, del Contratto di Programma) sono condizioni necessarie per lo svolgimento dell'attività sociale propria del Concessionario e per la relativa operatività.

Inoltre, il Consiglio di Amministrazione di FERROVIENORD ha valutato positivamente la correttezza sostanziale e la convenienza relativa ai termini e condizioni del Contratto di Servizio, ivi inclusa la congruità dei corrispettivi previsti a favore del Concessionario, tanto da un punto di vista di valorizzazione economica degli stessi, quanto da un punto di vista di valenza strategica per FERROVIENORD, anche alla luce dell'avvenuto rinnovo della Concessione per un periodo temporale (pari a 44 anni) molto superiore rispetto all'ultimo precedente rinnovo, intervenuto nell'esercizio 2000, per un periodo pari a 16 anni.

Il Consiglio di Amministrazione di FERROVIENORD, in particolare, ha valutato che i corrispettivi fissati all'interno del nuovo Contratto di Servizio garantiscono a FERROVIENORD il mantenimento di condizioni di economicità per l'intera durata del contratto medesimo.

Infatti, il Contratto di Servizio, pur prevedendo, nella determinazione dei corrispettivi, i meccanismi di efficientamento sopra descritti, prevede altresì che i corrispettivi stessi siano definiti a consuntivo in funzione delle prestazioni effettivamente rese. Ciò consentirà a FERROVIENORD di fronteggiare lo scenario dei servizi che si renderanno necessari, tenuto conto dell'ulteriore previsto sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e del progressivo incremento del traffico sulla rete che ne potrà conseguentemente derivare, nonché dei piani di sviluppo del trasporto regionale sulla rete sociale, mantenendo livelli di marginalità equivalenti a quelli realizzati nel periodo di vigenza del precedente Contratto di Servizio.

2.4. Modalità di determinazione del corrispettivo dell'Operazione e valutazioni circa la sua congruità rispetto ai valori di mercato di operazioni similari

Il corrispettivo del Contratto di Servizio è stato determinato con le modalità indicate nel paragrafo 2.1, che precede. In particolare, il corrispettivo base (calcolato al netto del corrispettivo massimo annuale per le attività di *car sharing* pari a Euro 1,8 milioni, IVA esclusa) del Contratto di

Servizio, pari a circa 90,9 milioni di Euro (oltre IVA) per l'esercizio 2016, di cui circa Euro 71,8 milioni (oltre IVA) per il periodo di vigenza effettiva del nuovo Contratto di Servizio (18 marzo – 31 dicembre 2016), si ridurrà, in relazione al tasso di efficientamento annuo del 2%, a circa Euro 83,7 milioni (oltre IVA) per l'esercizio 2022.

Pertanto, nell'ambito del Contratto di Servizio, le Parti, riconoscendo il valore strategico del programma di manutenzione straordinaria per la qualità del servizio ferroviario che – come concordato dalle parti in sede di Contratto di Servizio – costituirà oggetto del Contratto di Programma, intendono destinare al programma di manutenzione straordinaria le risorse recuperate dall'efficientamento delle attività di manutenzione ordinaria (queste oggetto del Contratto di Servizio), sia per le attività effettuate direttamente sia per quelle appaltate a terzi.

Nella seguente tabella sono indicati i corrispettivi complessivi stimabili del nuovo Contratto di Servizio:

Annualità	Voci Base Soggette a Consuntivo (in Euro) (*)	Car Sharing (Valori massimi In Euro)	IVA (in Euro)	Totale Soggetto a Consuntivo (in Euro)
2016	71.793.765 (**)	1.800.000	7.359.377	80.953.142
2017	90.426.210	1.800.000	9.222.621	101.448.831
2018	89.012.951	1.800.000	9.081.295	99.894.246
2019	87.631.192	1.800.000	8.943.119	98.374.311
2020	86.314.553	1.800.000	8.811.455	96.926.008
2021	84.959.165	1.800.000	8.675.917	95.435.082
2022	83.667.441	1.800.000	8.546.744	94.014.185
TOTALE in Euro	593.805.277	12.600.000	60.640.528	667.045.805

(*) Voci già assoggettate ad efficientamento base e al netto di (i) consuntivazione prestazioni e (ii) adeguamento ISTAT.

(**) Il corrispettivo 2016 è indicato per il periodo di vigenza del nuovo Contratto di Servizio (18 marzo 2016 – 31 dicembre 2016).

Il corrispettivo totale preventivato per i sette anni di vigenza del Contratto di Servizio ammonta a circa Euro 667,0 milioni, IVA inclusa, di cui Euro 593,8 milioni per le voci del "Catalogo" e massimi Euro 12,6 milioni per progetti di mobilità sostenibile (*car sharing*).

Il corrispettivo base del Contratto di Servizio sopra indicato risulta in linea con quello previsto nel contratto in scadenza, fatta eccezione per l'avvenuto scorporo, nel nuovo testo, dell'importo, pari a Euro 6,6 milioni annui, da destinarsi a manutenzione straordinaria e che sarà oggetto di distinto accordo tra le Parti.

Si precisa che il Consiglio di Amministrazione di FERROVIENORD non ha ritenuto necessario richiedere appositi pareri ad esperti indipendenti.

2.5. Effetti economici, patrimoniali e finanziari dell'Operazione

L'Operazione si configura quale "operazione di maggiore rilevanza" tra parti correlate ai sensi del Regolamento Consob OPC e della Procedura OPC, in quanto il controvalore dell'Operazione risulta superiore alla soglia di rilevanza del 5% del patrimonio netto consolidato del Gruppo FNM (calcolato escludendo le interessenze di terzi) quale risultante dal resoconto intermedio di gestione della Società al 30 settembre 2015 (*i.e.* il più recente stato patrimoniale consolidato pubblicato dalla Società).

In particolare, l'indice di rilevanza del controvalore assume il seguente valore:

Controvalore complessivo dell'operazione (in milioni di Euro)	606,405	
<hr/>		= 172,96%
Patrimonio Netto Consolidato al netto di interessenze di terzi al 30.09.2015 (in milioni di Euro)	350,603	

Per effetto della stipula del Contratto di Servizio tra FERROVIENORD e Regione Lombardia, FNM rileverà nel bilancio consolidato i relativi effetti economici e patrimoniali in continuità con quanto operato finora. In particolare il corrispettivo annualmente riconosciuto da Regione Lombardia a FERROVIENORD sarà iscritto nella voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" e la parte di corrispettivo che, alla data di rendicontazione (trimestrale, semestrale ed annuale) non risulterà ancora incassata, darà origine alla rilevazione di un credito commerciale classificato nelle "Attività correnti".

2.6. Incidenza dell'Operazione sui compensi dei componenti dell'organo amministrativo della società e/o di società da questa controllate

Per effetto dell'Operazione non sono previste modifiche e/o variazioni ai compensi dei componenti dell'organo di amministrazione della Società o di alcuna delle società da essa direttamente o indirettamente controllate (inclusa FERROVIENORD).

2.7. Informazioni relative a componenti degli organi di amministrazione e controllo, direttori generali e dirigenti della società coinvolti nell'Operazione

Come detto, la controparte dell'Operazione è l'azionista di controllo della Società e nell'Operazione non sono coinvolti quali parti correlate componenti degli organi di amministrazione, degli organi di controllo, né direttori generali e/o dirigenti della Società o di FERROVIENORD.

Come menzionato *sub* Paragrafi 1.1 e 2.2, il Presidente del Consiglio di Amministrazione di FERROVIENORD, Architetto Andrea Angelo Gibelli ricopre analoga carica nell'organo amministrativo di FNM.

L'Operazione non genera, direttamente o indirettamente, alcun beneficio in capo ad alcun componente degli organi di amministrazione e di controllo, né ai direttori generali né ad alcun dirigente della Società.

2.8. Iter di approvazione dell'Operazione

Come descritto nei paragrafi precedenti, l'Operazione, che si qualifica come operazione di maggiore rilevanza ai sensi e per gli effetti del Regolamento CONSOB OPC e della Procedura OPC, viene posta in essere direttamente tra la Regione e FERROVIENORD, senza alcun preventivo esame e/o senza ingerenza da parte della Società.

I rapporti con Regione Lombardia relativi all'approvazione del rinnovo della Concessione e alla stesura del testo di Contratto di Servizio sono stati curati, a livello di FERROVIENORD, dalle strutture di volta in volta competenti per materia.

L'Operazione e il Contratto di Servizio sono stati autonomamente valutati dal Consiglio di Amministrazione di FERROVIENORD in data 25 febbraio 2016, il quale, anche attraverso la collaborazione di funzionari interni e del personale di FERROVIENORD dotato di adeguate competenze e conoscenze tecniche, ha valutato positivamente, con delibera assunta all'unanimità dei componenti l'organo amministrativo, la correttezza sostanziale e la convenienza delle relative condizioni, ritenendo sussistente l'interesse della società FERROVIENORD ed ha, pertanto, approvato l'Operazione. L'attività valutativa è stata posta in essere in condizioni di autonomia decisionale e operativa della controllata FERROVIENORD.

Considerato che l'Operazione viene posta in essere direttamente e autonomamente da FERROVIENORD, senza che la controllante FNM abbia svolto alcuna attività di esame, valutazione (ivi incluso il rilascio di pareri anche non vincolanti) o approvazione, tanto per effetto di delibere espresse quanto in via informale, nel rispetto di quanto previsto dal par. 7 della Comunicazione Consob n. DEM/10078683 del 24 settembre 2010, non ha trovato applicazione l'*iter* procedimentale previsto dalla Procedura OPC e dal Regolamento CONSOB OPC, applicabile in caso di operazioni di maggiore rilevanza compiute dall'emittente direttamente o per il tramite di società controllate.

Tale conclusione, da un lato, è coerente con il *potere* (e non già l'*obbligo*) di FNM di esercitare attività di direzione e coordinamento, che – quand'anche esercitato – non si traduce comunque in un superamento del principio dell'autonomia giuridica delle società controllate; dall'altro lato, trova piena giustificazione anche nel fatto che l'attuale assetto organizzativo del gruppo FNM distingue chiaramente tra competenze e attività proprie delle diverse società, affinché ciascuna, sia focalizzata su uno specifico settore di operatività.

Come sopra anticipato, all'interno del gruppo FNM, FERROVIENORD è la società deputata, per oggetto sociale e *mission*, alla gestione della rete e dell'infrastruttura ferroviaria nonché la diretta beneficiaria della Concessione. A ciò si aggiunga come il ruolo di FERROVIENORD si stia evolvendo

da quello di “semplice” concessionario a quello di vero e proprio “gestore dell’infrastruttura”, ruolo per il quale deve essere garantita la necessaria autonomia sul piano giuridico, organizzativo e decisionale.

Al contrario, la Società svolge il ruolo di *holding* di partecipazioni ed operativa che si estrinseca, *inter alia*, nel coordinamento tecnico e finanziario delle società controllate o collegate, nella valutazione di compatibilità con gli obiettivi del gruppo degli investimenti da queste effettuati e nella locazione di alcuni *asset* utilizzati dalle partecipate a favore di queste ultime. Inoltre, FNM non è direttamente titolare di alcuna concessione inerente ai servizi pubblici né, tanto meno, svolge o è coinvolta nello svolgimento effettivo di alcuno di tali servizi.

2.9. Se la rilevanza dell’Operazione deriva dal cumulo, ai sensi dell’articolo 5, comma 2, di più operazioni compiute nel corso dell’esercizio con una stessa parte correlata, o con soggetti correlati sia a quest’ultima sia alla società, le informazioni indicate nei precedenti punti devono essere fornite con riferimento a tutte le predette operazioni

La fattispecie descritta non è applicabile all’Operazione.

Milano, 2 marzo 2016

FNM S.p.A.

Il Presidente del Consiglio di
Amministrazione

Andrea Angelo Gibelli

Dichiarazioni del Dirigente Preposto alla redazione dei Documenti contabili societari

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, Mattia Cattaneo, dichiara ai sensi del comma 2 dell'art. 154-*bis* del D.lgs. 58/1998 che l'informativa contabile contenuta nel presente Documento Informativo corrisponde alle risultanze documentali, ai libri e alle scritture contabili.

Mattia Cattaneo
Dirigente Preposto alla redazione dei
Documenti contabili societari
