

RELAZIONE SULLA GESTIONE dell'esercizio 2008

Signori Soci,

Vi presentiamo per l'approvazione il bilancio separato al 31.12.2008, che chiude con un utile di euro 5.620.404 in netto miglioramento rispetto al risultato di euro 3.962.476 conseguito nell'esercizio 2007. L'assenza nell'esercizio 2008 di svalutazioni di partecipazioni, ha infatti più che compensato la leggera diminuzione del risultato operativo e la mancata distribuzione di dividendi da parte di società controllate.

I ricavi passano da euro 38,567 a 43,534 milioni di euro, con un incremento del 13%.

I costi aumentano, passando da 33,544 a 38,654 milioni di euro, mentre il risultato operativo decresce leggermente, passando da 5,023 a 4,880 milioni.

Il risultato della gestione finanziaria migliora passando da euro 639.570 ad euro 2.030.282.

Il patrimonio netto passa da 153.108.088 a 158.893.644.

Si ricorda che in data 30 giugno 2008, in esecuzione della delibera assembleare del 23 maggio 2008, è stata perfezionata l'operazione di aumento gratuito del capitale sociale da euro 107.690.160,24 a euro 130.000.000,00 mediante imputazione a capitale sociale di euro 22.309.839,76 dalla "Riserva utili indivisi" e assegnazione di 1 nuova azione ogni 5 azioni possedute da ciascun azionista a tale data.

PRINCIPI CONTABILI E CRITERI GENERALI DI REDAZIONE

Si rammenta che il bilancio separato 2008 della Vostra Società, il bilancio consolidato e le altre informazioni periodiche sono stati predisposti 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"). Essi sono predisposti in applicazione dei principi internazionali IAS/IFRS, secondo quanto previsto dall'art. 3, comma 1 del D. Lgs. 38/2005.

Le altre società del Gruppo redigono le loro situazioni contabili in conformità al Codice Civile (artt. 2423 e seguenti) e ai principi contabili italiani.

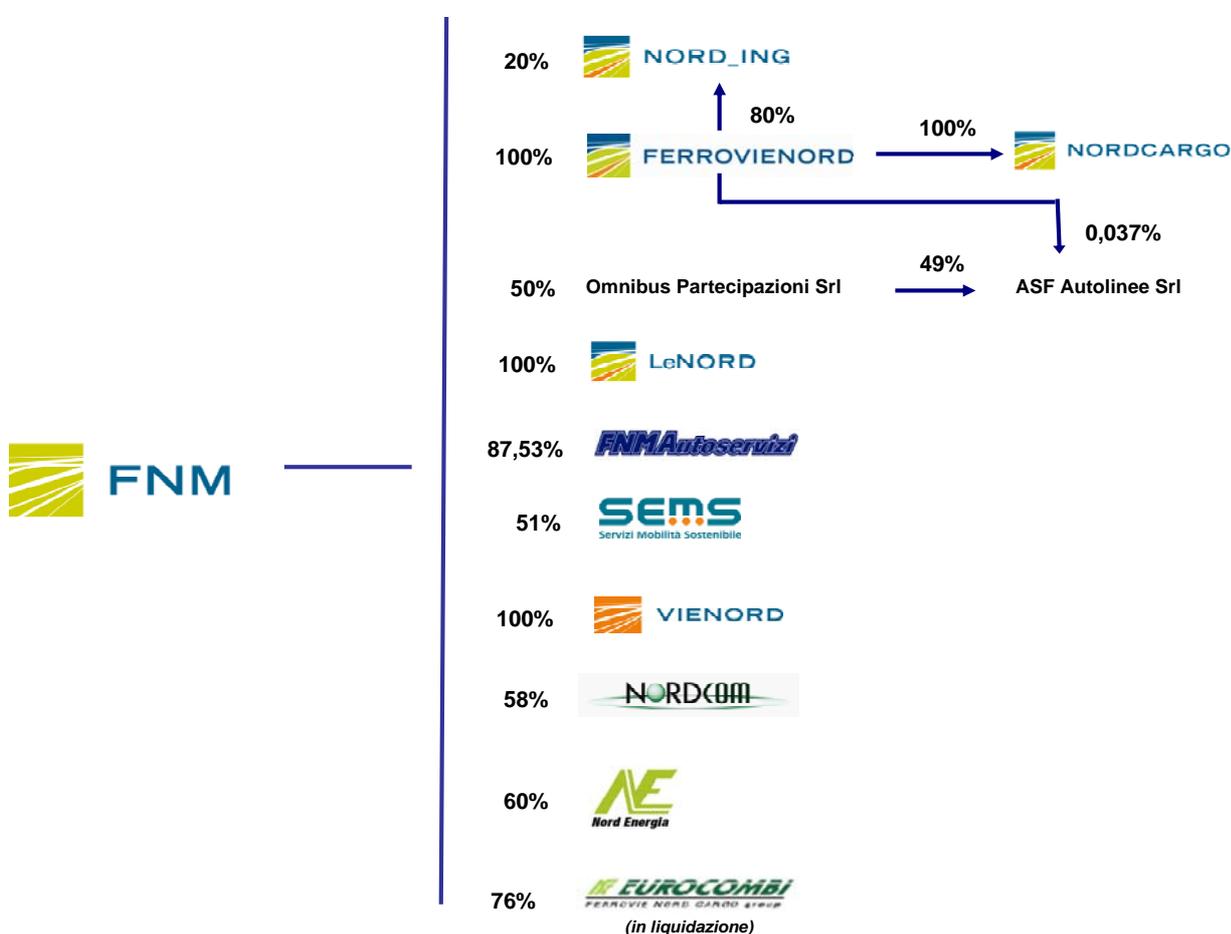
1. STRUTTURA E SETTORI DI ATTIVITA' DEL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2008

Il Gruppo FNM è uno degli operatori leader del settore del Trasporto Pubblico Locale in Italia, attività che svolge tramite le società FERROVIENORD SpA, LeNORD Srl e FNMA SpA; il Gruppo è altresì presente nel settore del trasporto merci su ferrovia con la società NORDCARGO Srl.

FNM SpA, società capogruppo, esercita un ruolo di holding operativa, fornendo alle società controllate servizi amministrativi, oltre che locazione di materiale rotabile e gestione immobiliare.

Le altre aree di attività del gruppo sono relative all'Information & Communication Technology, esercitata da NordCom SpA a beneficio del Gruppo FNM oltre che per terzi, alla consulenza progettuale e tecnica svolta da NORD_ING Srl a beneficio delle società del Gruppo, nonché ai servizi per la mobilità sostenibile (tramite la controllata SeMS Srl) ed all'energia (tramite la controllata Nord Energia SpA).

La mappa del Gruppo FNM al 31 dicembre 2008 è la seguente



Si segnala che le società controllate NordCom S.p.A., Nord Energia S.p.A., SeMS S.r.l. e Omnibus Partecipazioni S.r.l. sono state consolidate con il metodo proporzionale, in quanto presentano le caratteristiche di joint venture; per tali società, infatti, esistono accordi contrattuali o parasociali per la gestione paritetica dell'attività. Esse 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 che rendono paritetico il controllo delle partecipate.

Per tutte le altre società si applica il metodo dell'integrazione globale. (Si rimanda alla nota 2 al bilancio consolidato per approfondimenti sulle due metodologie)

Il bilancio consolidato chiude con un utile di 7,963 milioni di euro in diminuzione di 1,682 milioni di euro rispetto al risultato 2007 che era stato di 9,645 milioni di euro.

Si evidenzia che su tale riduzione incide per 2,733 milioni di euro il cosiddetto “effetto curtailment”, cioè il ricalcolo del TFR maturato a tutto il 31 dicembre 2006, che aveva migliorato il risultato dell’esercizio 2007. Al netto di tale componente non ricorrente, il risultato sarebbe stato superiore a quello dell’esercizio precedente per 1,051 milioni di euro.

I ricavi del gruppo passano da 294,050 a 315,599 milioni di euro; i costi del gruppo passano da 274,458 a 302,439 milioni di euro.

Gli investimenti del gruppo passano da 213,7 a 267,1 milioni di euro, di cui 15,3 milioni con mezzi propri e 251,8 milioni con finanziamenti pubblici.

Il patrimonio netto consolidato passa da 221,292 a 229,092 milioni di euro.

Per un dettagliato commento dei risultati e delle variazioni rispetto al 2007 si rinvia al successivo paragrafo 8 della presente relazione.

I risultati civilistici al 31.12.2008, redatti per FNM secondo i principi contabili internazionali e per le altre società del Gruppo ai sensi degli artt. 2423 e successivi del codice civile, sono stati i seguenti:

Denominazione	Risultato del periodo	Risultato 2007	Differenza	%	totale di competenza del Gruppo
FNM S.p.A. – Bilancio Separato	5.620	3.962	1.658	100	5.620
FERROVIENORD S.p.A.	3.468	373	3.095	100	3.468
FNM Autoservizi S.p.A.	(875)	(2.134)	1.259	87,53	(766)
VIENORD S.r.l.	(13)	(57)	44	100	(13)
NordCom S.p.A.	596	257	339	58	346
NORD_ING S.r.l.	8	14	(6)	100	8
LeNORD S.r.l.	1.290	1.544	(254)	100	1.290
NORDCARGO S.r.l.	(181)	(1.410)	1.229	100	(181)
Eurocombi (in liquidazione) srl	(13)	(10)	(3)	76	(10)
Nord Energia S.p.A.	(34)	(51)	17	60	(20)
SeMS S.r.l.	211	(141)	352	51	108
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	(1)	1	(2)	50	(1)

L’andamento dei risultati di FNM S.p.A. e di ciascuna società è commentato nel successivo capitolo 8.

L'attività del Trasporto Pubblico Locale si conferma anche nel 2008 l'attività assolutamente prevalente del Gruppo, pari all'85% sul totale del volume d'affari.

In tale settore di attività il principale evento dell'esercizio 2008 è stata la sottoscrizione del "Patto per il Trasporto Pubblico Locale in Lombardia" che meglio definisce le risorse economiche pubbliche disponibili, nonché gli obiettivi di potenziamento e miglioramento dei servizi e gli standard per la loro erogazione. La rilevanza di tale accordo da un punto di vista di visibilità e certezza delle prospettive economiche future delle società interessate e delle "regole" di gestione dei contratti di servizio è approfonditamente analizzata nel successivo paragrafo 2 della presente relazione.

Come già comunicato nella relazione sulla gestione al bilancio 2007, in data 14 marzo 2008 è stata perfezionata la cessione dell'intera partecipazione in AVIONORD a N.G.C. Medical S.p.A. e, come deliberato dall'Assemblea del 23 maggio 2008, in data 20 ottobre 2008 si è perfezionata la fusione per incorporazione di Interporti Lombardi S.p.A. in FNM.

In data 19 settembre 2008, a conclusione di un complesso iter procedurale, la controllata FERROVIENORD ha sottoscritto il contratto di cessione del 49% del capitale sociale di NORDCARGO a Railion Italia S.r.l. (ora DB Schenker Rail Italia S.r.l.), controllata al 100% da Railion Deutschland AG, a sua volta indirettamente controllata da Deutsche Bahn AG, ad un prezzo di euro 3.000.000. Il contratto, sottoposto a condizione sospensiva del nulla-osta antitrust, si è perfezionato in data 12 gennaio 2009.

Infine, FNM e Trenitalia, in data 29 novembre 2008, hanno sottoscritto un "accordo di riservatezza" avente ad oggetto l'impegno a valutare e verificare in un regime di esclusiva alla data del 31 marzo 2009 [successivamente esteso sino al 30/06/2009] un progetto di cooperazione relativo all'esercizio dell'attività di trasporto pubblico locale ferroviario all'interno del territorio della Regione Lombardia.

Tra FNM e Trenitalia è attualmente in corso il negoziato volto a dare attuazione alla possibile partnership, con l'obiettivo di addivenire alla sottoscrizione di un documento d'intenti nel quale fissare i principali passaggi procedurali preordinati a tale scopo e le essenziali regole di governance della reciproca collaborazione.

La Società darà tempestiva informazione di ogni evento di rilievo inerente l'ipotesi di partnership allo studio in conformità con le disposizioni ad essa applicabili.

2. ANDAMENTO DELLA GESTIONE NEI SETTORI DI ATTIVITA' IN CUI FNM S.p.A. OPERA DIRETTAMENTE

I settori di attività dell'esercizio 2008 ed i relativi ricavi sono stati i seguenti:

2.1 SERVIZI AMMINISTRATIVI

Riguardano la gestione mediante contratti di service con le società controllate delle seguenti attività centralizzate: direzione, coordinamento e controllo; organizzazione ed erogazione dei servizi di contabilità; amministrazione del personale; servizi generali; supporto allo sviluppo dei progetti e delle iniziative straordinarie da parte delle società controllate; coordinamento delle funzioni di segreteria societaria; attività e consulenza legale; tesoreria; pianificazione e controllo; ICT (Information & Communication Technology); acquisti, gare e appalti; gestione delle risorse umane e organizzazione, comunicazione.

I ricavi di competenza, integralmente attribuibili a rapporti infragruppo, sono stati pari a 16,433 milioni di euro contro i 16,505 dell'esercizio 2007.

2.2 LOCAZIONE MATERIALE ROTABILE

Per effetto dell'applicazione dello IAS 17 nell'ambito IFRS, i proventi relativi a questa voce risultano disaggregati in canoni attivi (ricavi) per locazioni operative e interessi attivi (proventi finanziari) per locazioni finanziarie.

I canoni attivi, interamente attribuibili a rapporti infragruppo, per 18,044 milioni di euro si riferiscono al seguente materiale rotabile:

- N. 27 TAF locati alla controllata LeNORD S.r.l.
- N. 9 locomotive 189-Siemens locate alla controllata NORDCARGO S.r.l.
- N. 3 locomotive 483 locate alla controllata NORDCARGO S.r.l.
- N. 1 locomotiva ES64 F4 locata alla controllata NORDCARGO S.r.l.

Le locazioni finanziarie per 2,417 milioni di euro, parimenti interamente attribuibili a rapporti infragruppo, si riferiscono al seguente materiale rotabile:

- N. 14 locomotive 520 locate rispettivamente: n. 9 alla controllata LeNORD S.r.l., n. 5 alla controllata FERROVIENORD
- N. 8 locomotive 640 locate alla controllata LeNORD.

2.3 GESTIONE IMMOBILIARE

In questa voce confluiscono i canoni di locazione degli immobili di proprietà, quali il palazzo di P.le Cadorna, i locali commerciali dell'atrio della Stazione di Milano Cadorna, il fabbricato di Iseo, il fabbricato di Novate ed il deposito di Solbiate. Fatta eccezione per le locazioni della stazione di Milano Cadorna, gli altri contratti sono sottoscritti con le società del Gruppo.

I ricavi di competenza sono per l'esercizio 2008 di 1,492 milioni di Euro, mentre per l'esercizio 2007 sono stati di 1,501 milioni.

Sono proseguite nel 2008, con il supporto tecnico di *NORD_ING*, le iniziative per la valorizzazione delle aree di proprietà di FNM e di FERROVIENORD in prossimità di alcune stazioni ferroviarie, e dei diritti edificatori correlati.

Il loro "stato di avanzamento" è di seguito illustrato.

Milano Affori

L'iniziativa, avviata nel 2001 rappresenta il primo esempio di progettazione edilizia coordinata con un nodo di trasporto ossia la nuova stazione ferroviaria di interscambio tra FNM e la MM 3 di Milano Affori.

Le aree interessate dal progetto sono di ca. 54.000 mq di cui il 53% di proprietà FNM e il 47% di FERROVIENORD.

Il P.I.I. prevede di realizzare - sulle aree di proprietà situate su entrambi i lati della nuova stazione - una superficie lorda di pavimento complessiva di 27.700 mq di cui 24.700 mq ricettivo e terziario, 3.000 mq commerciale e altre funzioni compatibili.

La valorizzazione (advisor Lazard&Co) ha subito un rallentamento a causa della controversia per la determinazione degli oneri di urbanizzazione aumentati dal Consiglio Comunale dopo l'approvazione del P.I.I. avvenuta nel giugno 2007.

La procedura è stata comunque conclusa identificando come congrua e di interesse l'offerta del Consorzio Pegaso di 15 milioni di euro. Seguirà la firma del Contratto Preliminare, la sottoscrizione della Convenzione con il Comune di Milano e quindi il Rogito.

Milano Bovisa

Il Comune di Milano ha avviato nel dicembre 2007, tramite la pubblicazione di un bando, il procedimento di variante al PRG per la riattivazione dell'AdP "Bovisa-Gasometri" mediante ampliamento dell'ambito territoriale interessato, riguardante le aree delle Zone Speciali Z14, unità 2, Z6 "Bovisa stazione" e Z7 "Bovisa quartiere", e definizione dei nuovi contenuti dell'accordo medesimo. In tale ambito territoriale allargato saranno riviste e coordinate le funzioni da prevedere per le aree di competenza del Gruppo FNM che può contare su circa 90.000 mq di sedimi ferroviari.

Garbagnate

FNM è proprietaria di un terreno di 20.000 mq in prossimità della stazione di Garbagnate Serenella.

Da alcuni anni è all'esame del Comune una proposta di PII che prevede ca. 6000 mq di slp residenziale.

Si è in attesa di eseguire le procedure per la VAS (Valutazioni Ambientale Strategica) secondo le indicazioni del Comune.

Novara

L'attivazione della nuova stazione FERROVIENORD di Novara interconnessa con la rete AV ha liberato un'area ferroviaria di ca. 40.000 mq della vecchia stazione.

Con nota del 6/3/09 il Comune di Novara ha modificato le modalità di intervento precedentemente stabilite, prevedendo che gli interventi possano essere effettuati anche attraverso l'approvazione di strumenti urbanistici esecutivi (SUE) di iniziativa privata indipendenti, anziché, come in precedenza attraverso la redazione di un unico strumento di iniziativa pubblica (piano particolareggiato).

Saronno

Sono proseguiti gli approfondimenti progettuali tra NORD_ING e gli uffici interessati di FERROVIENORD per la riorganizzazione e lo spostamento delle officine e degli impianti dello stabilimento di Saronno Centro sulle aree FNM di Saronno Sud, condizione necessaria per poter definire le aree a disposizione per il progetto urbanistico.

Saronno Sud

Le aree di Saronno Sud sono di proprietà di FNM.

Nella seconda metà del 2007 è stata presentata al Comune una proposta preliminare di P.I.I. insieme alle società NOVA EDIL e IMMOBILIARE PRIMAVERA proprietarie delle aree del comparto SP2 nel quale sono comprese anche le aree FNM. Si prevede un mix di residenziale, commerciale e terziario con la realizzazione degli uffici FNM. Il P.I.I. prevede il coordinamento con quello di Saronno centro per quanto concerne le funzioni ed in particolare per accogliere gli impianti ferroviari ivi stabiliti. La pratica è stata sospesa anche in considerazione della prossima scadenza della Giunta Comunale.

Varese

Con delibera n. VIII/4358 del 21 marzo 2007, la Giunta regionale ha approvato l'Accordo di Programma per la riorganizzazione del nodo ferroviario di Varese e la connessa riqualificazione urbanistica, territoriale ed ambientale, sottoscritto da Regione, Provincia e Comune di Varese, RFI, FERROVIENORD ed Infrastrutture Lombarde in data 29 marzo 2007.

Il Collegio di Vigilanza dell'AdP ha avviato le procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), che costituirà variazione allo strumento urbanistico generale del Comune di Varese.

Sono tuttora in corso, da parte del Comune, approfondimenti sulla distribuzione delle volumetrie tra le proprietà interessate.

2.4 PERSONALE DIPENDENTE DI FNM S.P.A.: NUMERI E COSTI, FORMAZIONE

Il personale in servizio al 31 dicembre 2008 è pari a 171 unità oltre a n. 9 dirigenti, contro le 167 e n. 9 dirigenti del 31 dicembre 2007.

Il costo complessivo del personale è cresciuto in misura pari a circa 1,191 milioni di euro. Il costo medio del personale si attesta a circa 60.640 euro.

Le attività di formazione hanno impegnato per circa 310 giornate i dipendenti di FNM. Tale formazione è stata integralmente effettuata da formatori esterni.

3. ANDAMENTO DELLA GESTIONE NELLE AREE DI ATTIVITA' IN CUI OPERANO LE SOCIETA' DEL GRUPPO

3.1 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Come già ricordato il settore T.P.L. continua a rappresentare l'attività prevalente del Gruppo con circa l'85% sul totale del volume d'affari.

Le società operanti in tale settore di attività sono:

- FERROVIENORD – alla quale è affidata la gestione dell'infrastruttura ferroviaria sulla base delle concessioni con scadenza 17/3/2016
- NORD_ING S.r.l. – alla quale è affidata l'attività di progettazione, nonché il supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti sulla rete
- LeNORD S.r.l. – gestore dei servizi di trasporto sulla base di affidamento diretto da parte di Regione Lombardia regolato da contratto di servizio
- VIENORD S.r.l. – alla quale è affidata la gestione e valorizzazione delle locazioni commerciali del Gruppo, la gestione sempre per l'intero Gruppo delle relazioni esterne e delle attività di Marketing Communication, l'attività di Customer Care del Servizio Commerciale di LeNORD
- Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A. – concessionaria di servizi di trasporto pubblico su gomma nelle Province di Varese e Brescia e titolare in A.T.I. con ASF di contratto di servizio per quelli in Provincia di Como
- Omnibus Partecipazioni S.r.l. – società che detiene il 49% delle quote in ASF S.r.l. ed è partecipata pariteticamente con il Gruppo Arriva Italia.

Il quadro normativo del T.P.L., come noto, è definito dal D.Lgs. 422/97 e per la Lombardia dalla legge regionale n. 22 del 1998.

Il contesto industriale e normativo del settore continua ad essere contrassegnato dai limiti più volte denunciati. Un processo di riforma che in questi anni si è sviluppato in modo confuso e contraddittorio, ha condizionato strategie e comportamenti delle aziende, senza rendere realmente praticabile la liberalizzazione dei servizi. A ciò si aggiunge un quadro economico e finanziario critico, con risorse pubbliche insufficienti, non adeguate alle dinamiche inflattive, e un sistema di tariffe troppo basse con dinamiche non predefinite. La struttura industriale, infine, continua a caratterizzarsi per la sua frammentarietà, priva di una prospettiva di concentrazione e fortemente condizionata da un sistema di relazioni industriali "improprio", che non consente di affrontare in sede naturale, in un confronto tra gli operatori, gli snodi tipici delle relazioni sindacali.

Pur in tale contesto è peraltro doveroso sottolineare che nel 2008 si sono verificate novità positive. Infatti come già evidenziato nella relazione dell'esercizio 2007, la Legge Finanziaria

dello Stato 2008 all'art. 1, commi 295 e 296, ha meglio individuato le fonti di finanziamento del T.P.L., compreso quello "su ferro", riconducendole al meccanismo della compartecipazione all'accisa sul gasolio e garantendo una dinamica di incremento.

Il successivo riparto di queste risorse tra le Regioni ha assegnato alla Regione Lombardia una maggiore disponibilità complessiva per il TPL "gomma" e "ferro" (esclusa Trenitalia) di circa 88 milioni di Euro.

E' da notare che il provvedimento di ripartizione di tali risorse alle Regioni, formalizzato ad esito del "tavolo interistituzionale per il T.P.L. istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri", in realtà non vincolava le Regioni ad assegnare integralmente le medesime agli operatori del settore, né prevedeva criteri di ripartizione tra TPL "gomma" e "ferro".

Ciò premesso Regione Lombardia, a fronte delle difficoltà del TPL, ha ritenuto di procedere con il metodo del "confronto" tra tutti i soggetti coinvolti, istituendo già dal 2007 il "tavolo per il trasporto Pubblico Locale". Sulla base di detto lavoro, Regione Lombardia è giunta alla definizione di un "PATTO PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN LOMBARDIA", ossia l'accordo tra Regione Lombardia, Province, Comuni Capoluogo, Anci Lombardia, Associazioni e Imprese di TPL, Imprese Ferroviarie, Gestori dell'Infrastruttura Ferroviaria, Sindacati Confederali e del Settore dei Trasporti, Associazioni di Utenti, Consumatori e Pendolari (il "Patto").

Il "Patto" è stato sottoscritto da tutti i soggetti di cui sopra in data 11 Novembre 2008 e individua il trasporto pubblico su ferro come asse portante del sistema del Trasporto Pubblico Locale.

Per quanto riguarda gli aspetti economici il patto prevede quanto segue:

Regione Lombardia assegna agli operatori del Trasporto Pubblico Locale Lombardo, quali risorse aggiuntive rispetto a quelle già erogate dalla Regione e dagli Enti Locali, tutte quelle di cui ai commi 295 e 298 dell'Art. 1 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (Legge Finanziaria dello Stato 2008). In particolare le parti prendono atto che le nuove risorse destinate al settore per la Lombardia sono:

- a. l'importo in Tabella 1, prima colonna, della legge finanziaria citata, pari a 44.581.650 euro (comma 295);
- b. l'importo derivante dall'applicazione dell'ulteriore quota dell'accisa sul gasolio, determinata nella misura di 0,00860 euro per l'anno 2008 per ogni litro di gasolio erogato sul territorio regionale (comma 298); per semplicità di esposizione, ai fini del presente Patto, questo importo è stimato al valore approssimativo di 43,8 milioni per l'anno 2008 e varia negli anni successivi, secondo la dinamica prevista dalla Legge Finanziaria 2008 e il trend di vendita del gasolio;
- c. che le stesse saranno assegnate per il 78,46% ai servizi "su gomma" e per il rimanente 21,54% ai servizi "ferroviari";
- d. per il 2008 la ripartizione è effettuata sulla base delle risorse previste nel bilancio regionale per il 2007, oltre indicizzazione.

Il "Patto" conformemente alle indicazioni legislative comma 301 art. 1 Legge Finanziaria 2008, conferma che gli oneri derivanti dal rinnovo del CCNL, scaduto in data 31 dicembre 2007, dovranno trovare integrale copertura nelle risorse economiche di cui sopra.

Per quanto riguarda gli investimenti, Regione Lombardia conferma il seguente programma di acquisto di materiale rotabile:

- 78 treni TSR per i servizi di LeNORD e del raggruppamento di imprese (Trenitalia, LeNORD, ATM) esercente la linea S5, per un valore di 653 milioni di euro, con entrata in servizio dall'aprile 2007 alla fine del 2009;

- 6 treni aeroportuali, per un valore di 35 milioni di euro, con entrata in servizio entro gennaio 2010
- 8 treni per la linea Brescia-Iseo-Edolo e 6 treni per la linea Milano – Molteno- Lecco, per un valore di 60 milioni di euro. In base al comma 1031, Art. 1 della Finanziaria 2007.

Regione Lombardia è inoltre impegnata a proseguire il programma di rinnovo della flotta ferroviaria, destinando 30 milioni di euro ad investimenti ferroviari nell'ambito delle risorse previste dalla Legge n.133 del 2008, come previsto dalla D.G.R. 8132 del 1 ottobre 2008, nonché quota parte delle risorse nazionali del Fondo Aree Sottosviluppate (FAS), in via di assegnazione.

FERROVIENORD S.p.A.

Il bilancio al 31.12.2008 evidenzia un utile di euro 3.468.270, che beneficia del provento finanziario da parziale ripristino di valore della partecipazione detenuta in NORDCARGO per euro 3.052.145.

Il volume di affari complessivo è stato di 99,239 milioni di euro; il patrimonio netto al 31.12.2008 è di 51,285 milioni di euro.

Il personale dipendente al 31.12.08 è di n. 934 unità oltre a n. 7 dirigenti.

La società è controllata al 100% da FNM ed è soggetta a direzione e coordinamento della medesima.

Come già ricordato FERROVIENORD svolge le attività di gestore delle infrastrutture ferroviarie dei rami di Milano ed Iseo sulla base delle concessioni rinnovate con Decreto Dirigenziale del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 3239/2000, nonché della Legge n. 472/99 che le attribuisce la concessione della tratta ferroviaria Bivio Sacconago – Malpensa, sempre sino al 17 marzo 2016.

Complessivamente FERROVIENORD gestisce Km. 319 di rete ferroviaria di cui Km. 211 ramo di Milano e Km. 108 ramo di Iseo.

Il corrispettivo per lo svolgimento di tale attività è determinato dal Contratto di Servizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, stipulato con la Regione Lombardia. A tal riguardo si rammenta che FERROVIENORD, scaduto al 31 dicembre 2007 il contratto di servizio, aveva tempestivamente provveduto a richiedere a Regione Lombardia il suo rinnovo e l'adeguamento del corrispettivo con decorrenza 1 gennaio 2008.

Peraltro, solo a seguito della sottoscrizione in data 11 novembre 2008 del "Patto", che come sopra illustrato ha precisato le risorse disponibili, i criteri di ripartizione e gli standard dei servizi di T.P.L., è stato possibile avviare concretamente la trattativa per il rinnovo del contratto di servizio e determinare l'esatto ammontare delle risorse integrative per l'esercizio 2008.

L'assegnazione delle risorse integrative per il 2008 è stata formalizzata con il decreto della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità n. 15753 del 29/12/08, che ha così stabilito:

- di prorogare al 31/12/2008 il contratto di servizio 2006-07;
- di assegnare a FERROVIENORD S.r.l. l'importo aggiuntivo di euro 5.883.440,59 IVA esclusa pari ad euro 6.471.784,65 IVA inclusa.

L'importo complessivo 2008 del contratto di servizio è stato pertanto fissato in euro 84.013.420,59 + IVA, oltre ai contributi erogati direttamente dal Ministero dei Trasporti o tramite Regione Lombardia a copertura dei maggiori costi dei CCNL (Legge 47/2004, Legge 58/2005 e Legge 244/2007).

Per quanto riguarda il rinnovo del contratto di servizio, Regione Lombardia e FERROVIENORD, viste altresì le "linee guida per la redazione dei Contratti di Servizio stabilite dal "Patto", hanno tempestivamente avviato il confronto pervenendo alla fine del mese

di dicembre 2008 alla sua approvazione in Giunta Regionale (delibera n. 8825 del 30.12.2008) e alla sua sottoscrizione in data 12 marzo 2009.

I contenuti del nuovo contratto di servizio possono essere così riassunti :

- durata del contratto dall' 1/1/09 al 17/3/2016;
- corrispettivo per l'anno 2009, IVA esclusa, di euro 87.300.000.

Si sottolinea l'importantissimo risultato riguardo la durata del contratto, che si estende a tutta la durata della concessione, incorporando meccanismi di adeguamento del medesimo tali da garantire una corretta valorizzazione delle prestazioni effettuate.

Nel corso del 2008 FERROVIENORD ha proseguito nell'attuazione dei programmi di investimento concordati con Regione Lombardia, nel contratto di programma per gli investimenti relativi all'"ammodernamento"/potenziamento della rete.

Il totale degli investimenti sulla rete nel 2008 è stato di 62 milioni di euro e ha riguardato principalmente i seguenti interventi:

- prosecuzione dei lavori di raddoppio in galleria nella tratta ferroviaria in Comune di Castellanza
- raddoppio della tratta Sacconago - Vanzaghello
- realizzazione dei quattro binari sulla tratta urbana Cadorna – Bovisa
- adeguamento delle stazioni di Affori e Bovisio Masciago
- rinnovo armamento e segnalamento linea Brescia – Iseo – Edolo
- lavori per la realizzazione del nuovo capannone di lavaggio e manutenzione nel deposito di Novate Milanese.

Sono stati inoltre realizzati una serie di lavori minori relativi a opere sostitutive per passaggi a livello di adeguamento a standard di alcune stazioni ferroviarie, nonché di rinnovo dell'armamento ferroviario.

Sempre per quanto riguarda i lavori, si nota l'impegno di FERROVIENORD per l'installazione sulla rete gestita del sistema di controllo marcia treni (SSC/SCMT) al fine di adempiere alla direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 9 marzo 2006, dotando la rete di un sistema che consenta di elevare lo standard di sicurezza, mediante la realizzazione della funzione di train – stop.

Il contratto di programma per gli investimenti, scaduto in data 31 dicembre 2007 è in fase di rinnovo. Si ricorda che FERROVIENORD, nella sua veste di concessionario e sulla base di specifiche convenzioni con Regione Lombardia, provvede all'acquisto di materiale rotabile.

Le "commesse" in essere riguardano:

- fornitura di treni TSR con l'ATI ANSALDO BREDA – FIREMA – KELLER per un totale di 639 milioni di euro.
- fornitura di treni per il servizio "Malpensa Express" con Alstom Ferroviaria per un totale di 34,9 milioni di euro.
- fornitura di due treni per lo sviluppo del servizio in Valcamonica dalla società polacca PESA per un totale di 6,9 milioni di euro.

Sono poi in corso procedura di gara per

- n. 8 treni diesel per i servizi sulla Brescia-Iseo-Edolo con base d'asta di 25 milioni di euro;
- n. 11 treni a trazione termica per il servizio suburbano sulla linea Milano - Molteno - Lecco con base d'asta di 65 milioni di euro.

Il totale degli "stati d'avanzamento" fatturati nell'esercizio 2008 sui contratti di fornitura del materiale rotabile è stato di complessivi euro 188,9 milioni, con finanziamento da parte della Regione per 133,9 milioni di euro.

A fronte dei ritardi di esecuzione rispetto alle tempistiche contrattualmente stipulate con i fornitori, sono state contestate agli stessi, per conto della Regione Lombardia, penali per 14,6 milioni di euro.

Per quanto riguarda l'attività "ordinaria" di gestione della circolazione treni, si rileva che nell'anno 2008 le principali modifiche apportate all'offerta riguardano l'attestazione, a partire dal giugno 2008, delle linee "Passante" (S1, S2, S10) a Milano Rogoredo; contestualmente sono state prolungate 11 corse S2 sino a Mariano Comense, potenziando così l'offerta nell'area della bassa e media Brianza; con il cambio orario di dicembre sono state introdotte 12 nuove corse da e per Malpensa ampliando notevolmente l'arco di servizio coperto (dalle 5.00 alle 24.00).

E' proseguita regolarmente l'attività ordinaria di gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e di stazione.

Per completezza si ritiene, infine, di segnalare le seguenti ulteriori informazioni:

Con atto in data 4 aprile 2008 si è addivenuti, senza oneri a carico della società, alla composizione stragiudiziale dell'annoso contenzioso instaurato CONFEMI senza oneri a carico della società.

Con riferimento all'accesso ispettivo della Guardia di Finanza conclusosi in data 20 luglio 2007, si evidenzia che, chiuso con esito totalmente favorevole alla società il contenzioso IRPEG relativo all'utilizzo delle perdite pregresse, rimane invece ancora aperto quello riguardante l'applicazione dell'aliquota IVA agevolata al 10%.

In data 3/10/08 la Società, in accordo con Regione Lombardia, ha presentato una "istanza di interpello ex art. 11, Legge 27 luglio 2000, n. 212 in materia di imposta sul valore aggiunto (numero 127-novies, della Tabella A, parte III, allegata al D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633)".

Successivamente, a seguito dell'avviso di accertamento notificatoci dall'Agenzia delle Entrate in data 21 novembre 2008 relativa all'annualità 2004, la Società ha provveduto a presentare ricorso alla Commissione Tributaria Provinciale di Milano. Ad oggi non risulta fissata l'udienza per la discussione, né è pervenuta risposta dalla Direzione Centrale circa l'istanza di interpello presentato.

Regione Lombardia, che con nota n. A1.2007.0091943 del 18 settembre 2007, aveva già garantito FERROVIENORD da eventuali conseguenze patrimoniali, anche nel nuovo contratto di servizio 2009-2016 ribadisce il proprio orientamento circa l'applicabilità dell'aliquota IVA ridotta.

Si evidenzia infine che, in data 19 settembre 2008, a conclusione di un complesso iter procedurale, FERROVIENORD ha sottoscritto il contratto di cessione del 49% del capitale sociale di NORDCARGO a Railion Italia S.r.l. (ora DB Schenker Rail Italia S.r.l.), controllata al 100% da Railion Deutschland AG, a sua volta indirettamente controllata da Deutsche Bahn AG, ad un prezzo di euro 3.000.000. Il contratto, sottoposto a condizione sospensiva del nullasta antitrust, si è perfezionato in data 12 gennaio 2009, e, oltre alla cessione iniziale del 49%, prevede altresì un'opzione di vendita a favore di FERROVIENORD e una corrispondente opzione di acquisto a favore di Railion Italia S.r.l., di una quota pari all'11% del capitale sociale di NORDCARGO a decorrere dal 1° gennaio 2010 e sino al 1° gennaio 2012; è inoltre prevista un'ulteriore opzione di vendita a favore di FERROVIENORD, avente ad oggetto la residua partecipazione del 40% detenuta da FERROVIENORD in NORDCARGO, per un periodo di due anni dal termine di esercizio della prima opzione.

In data 30 ottobre 2008 Railion Italia S.r.l. ha comunicato a FERROVIENORD la dichiarazione di impegno irrevocabile all'esercizio dell'opzione di acquisto dell'11% di NORDCARGO entro e non oltre il 31 gennaio 2010.

NORD_ING S.r.l.

Il Bilancio dell'esercizio si chiude con un utile di 8.378 euro.

Il personale dipendente al 31.12.08 è di n. 21 unità.

La società è controllata al 20% da FNM e all'80% da FERROVIENORD ed è soggetta a direzione e coordinamento di FNM S.p.A..

Nel corso dell'esercizio NORD_ING ha proseguito la sua attività di progettazione, nonché supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti sulla rete, previsti dal "Contratto di Programma per gli investimenti sulla rete di Ferrovie Nord Milano Esercizio S.p.A." sottoscritto in data 7 marzo 2005 e finanziati con le risorse regionali e le risorse previste dall'"Accordo ai sensi dell'articolo 4 del D.Lgs. 281/97 ai fini dell'attuazione dell'art.15 del D.Lgs. 422/97 in materia di investimenti nel settore dei trasporti tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Regione Lombardia" sottoscritto in data 12 novembre 2002.

LeNORD S.r.l.

Il bilancio al 31.12.2008 evidenzia un utile di Euro 1.289.603 al netto di 2,5 milioni di Euro di ammortamento dell'avviamento.

Il volume di affari complessivo è stato di Euro 149.551.557, il patrimonio netto al 31.12.2008 è di Euro 37.061.883.

La produzione totale di servizi passeggeri è stata di 8.703.904 treni-km.

Il personale dipendente al 31.12.08 è di n. 1.229 unità più 6 dirigenti.

La società è controllata al 100% da FNM ed è soggetta a direzione e coordinamento della stessa.

Anche nel 2008 si conferma il conseguimento di risultati gestionali positivi, fatto significativo in un contesto di settore contraddistinto da non poche difficoltà sia sul versante delle risorse economiche sia per quanto riguarda il quadro normativo.

Si ricorda che l'esercizio 2008 è stato gestito in regime di prorogatio del Contratto di Servizio 2006-2007 sottoscritto con Regione Lombardia in data 12.05.2006 e scaduto il 31.12.2007.

Con lettera Nr. TP 2007-2358 dell'11.06.2007 LeNORD aveva sollecitato il rinnovo del Contratto di Servizio per un ulteriore biennio (fino al 31 dicembre 2009) previa una rinegoziazione dello stesso.

Regione Lombardia pur dichiarandosi determinata a rinegoziare l'affidamento dei servizi gestiti a LeNORD aveva in particolare disposto, con nota S1.2007.0023998 del 28 dicembre 2007, la prosecuzione del servizio in essere rinviando la rinegoziazione del contratto a valle del completamento delle procedure di riparto tra le Regioni delle risorse della Legge Finanziaria dello Stato 2008.

A seguito della sottoscrizione del "Patto" che come sopra illustrato ha precisato le risorse disponibili, i criteri di ripartizione e gli standard dei servizi di T.P.L. anche per LeNORD, è stato possibile determinare l'esatto ammontare delle risorse integrative per l'esercizio 2008 e avviare concretamente la trattativa per il rinnovo del contratto di servizio.

L'assegnazione delle risorse integrative per il 2008 è stata formalizzata con il decreto della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità n° 15754 del 29 dicembre 2008, che ha così stabilito:

- di prorogare al 31 dicembre 2008 il contratto di servizio 06-07.

- di assegnare a LeNORD Srl l'importo aggiuntivo di euro 8.054.829,00 IVA esclusa pari ad euro 8.860.311,96 IVA inclusa, per l'effettuazione di una produzione complessiva 2008 di 8.854.439 treni/km (comprensiva di 581.996 bus km).

L'importo complessivo 2008 del contratto di servizio è stato pertanto di euro 75.755.163 + IVA.

Per quanto riguarda il rinnovo del contratto di servizio, Regione Lombardia e LeNORD, viste altresì le "linee guida per la redazione dei Contratti di Servizio" stabilite dal "Patto", hanno tempestivamente avviato il confronto pervenendo alla fine del mese di dicembre 2008 alla definizione complessiva dei contenuti del medesimo, che possono essere così riassunti: durata biennale (2009-2010) del contratto, un corrispettivo complessivo indicativamente pari ad euro 88.988.779 per il 2009 e ad euro 100.488.785 per il 2010, al netto di IVA, comprensivo dei nuovi servizi su Lodi e Pavia il cui avvio è ipotizzato, rispettivamente, da giugno 2009 e giugno 2010.

Tuttavia ad oggi il contratto non è stato ancora approvato dalla Giunta Regionale, infatti, come già riportato, Regione Lombardia, Ferrovie dello Stato e FNM, hanno avviato un progetto di cooperazione avente per oggetto l'esercizio unitario dell'attività di trasporto locale ferroviario sul territorio della Regione Lombardia, nell'ambito del quale Regione Lombardia ipotizza un contratto di servizio di maggiore durata (2 + 4 anni).

Nelle more dell'approvazione del Contratto, Regione Lombardia sta predisponendo il provvedimento per confermare la prosecuzione del servizio attualmente in essere.

Ovviamente un tale progetto che coinvolge l'intera attività di Le NORD, a seconda delle modalità e dei tempi della sua realizzazione, avrebbe un impatto assolutamente importante sui contenuti del contratto di servizio che pertanto dovranno essere rivisti in tale prospettiva.

Per quanto concerne la gestione dell'esercizio ferroviario si evidenzia quanto segue:

la produzione effettuata nel 2008 si è attestata a 8.979.480 treni-km (tale valore comprende anche la produzione per "materiali vuoti" pari a 240.141 treni-km e 35.435 treni-km per trasporto merci) di cui 8.703.904 treni-km per servizio viaggiatori comprensivi di 593.374 di bus-km.

Sono stati attivati servizi straordinari legati a situazioni contingenti quali il potenziamento dei servizi per iniziative promozionale-Notti Bianche (Città di Como, Città di Varese), mondiali di ciclismo di Varese, ordine pubblico, blocchi del traffico, comitive etc.

I servizi suburbani S1, S2 e S10 sono stati attestati a decorrere dal 15/6/2008 a Milano Rogoredo sulla tratta urbana del Passante Ferroviario Milanese.

Sul ramo Iseo l'offerta è stata incrementata a partire dal 3 febbraio 2008 e completata nel mese di Giugno 2008 con l'introduzione di treni diretti, con modifiche agli orari di partenza e prolungamento del percorso di alcuni treni e con l'attivazione del servizio navetta tra Brescia e Castegnato.

Per quanto concerne il traffico TPL nel 2008 si assiste ad una sostanziale invarianza dei viaggiatori e dei viaggiatori km del Ramo Milano e contemporaneamente ad un incremento dei viaggiatori e dei viaggiatori km del Ramo Iseo:

- viaggiatori trasportati -0,20% (-0,31% Ramo Milano e +4,21% Ramo Iseo)
- viaggiatori-Km +0,10% (-0,13% Ramo Milano e +8,17% Ramo Iseo)

Gli introiti da traffico viaggiatori sono aumentati dell' 1,25% (1,03% Ramo Milano e 7,91% Ramo Iseo).

L'adeguamento tariffario disposto dalla D.G.R. N.8/7969 del 6.08.2008 ha comportato l'aumento del 2,5% per gli abbonamenti validi dal mese di Settembre 2008 con uno slittamento al 1° Dicembre 2008 per l'abbonamento mensile scontato Treno-Milano.

La procedura di riconoscimento del bonus prevista dal Contratto di Servizio ha comportato il superamento nel 2008 del valore soglia 7 volte con conseguente minore introito stimato di euro 600.000.

La redditività del servizio Malpensa Express è stata penalizzata dalla riduzione di traffico da parte dei vettori aerei ed in particolar modo dalle riduzioni di voli operate da Alitalia.

Rispetto al precedente esercizio i ricavi da traffico sono diminuiti del -3,37%, i viaggiatori-km sono diminuiti del -4,06%.

A far data dal 14 dicembre 2008, per fronteggiare comunque la crisi in atto e allo scopo di rilanciare il collegamento Milano-Malpensa, è stato avviato il progetto di potenziamento del traffico, mediante la programmazione di un servizio ferroviario ridisegnato per soddisfare le esigenze del viaggiatore aeroportuale a partire dalla stazione di Milano Cadorna. In particolare l'offerta di base è stata rimodulata ed arricchita con l'implementazione di 7 treni diretti che effettuano servizio point to point con tempi di percorrenza di circa 30 minuti.

TAVOLE STATISTICHE

Treni-km (servizio viaggiatori)	2008	2007	Diff. %
TPL			
- MILANO	6.414.181	6.264.356	2,39%
- ISEO	1.009.755	815.524	23,82%
Totale	7.423.936	7.079.880	4,86%
Malpensa Express	1.279.968	1.283.245	-0,26%
Totale	8.703.904	8.363.125	4,07%

(valori comprensivi delle corse straordinarie effettuate)

Viaggiatori	2008	2007	Diff. %
- MILANO	50.603.876	50.760.818	-0,31%
- ISEO	1.339.567	1.285.413	4,21%
Totale	51.943.443	52.046.231	-0,20%
Malpensa Express	1.558.660	1.607.049	-3,01%
Totale	53.502.103	53.653.280	-0,28%

Viaggiatori-km	2008	2007	Diff. %
- MILANO	1.125.281.592	1.126.766.529	-0,13%
- ISEO	35.738.595	33.040.075	8,17%
Totale	1.161.020.187	1.159.806.604	0,10%
Malpensa Express	70.204.798	73.172.294	-4,06%
Totale	1.231.224.985	1.232.978.898	-0,14%

Ricavi del traffico	2008	2007	Diff. %
- MILANO	46.311.638	45.838.256	1,03%
- ISEO	1.618.071	1.499.526	7,91%
Totale	47.929.710	47.337.782	1,25%
Malpensa Express	11.809.523	12.221.890	-3,37%
Totale	59.739.232	59.559.672	0,30%

Merci	2008	2007	Diff. %
SERVIZIO CUMULATIVO TONN. MERCI TRASPORTATE	25.370	24.731	2,58%
RICAVI	280.591	270.517	3,72%

Per quanto riguarda le attività finalizzate all'analisi della domanda e alla percezione della qualità del servizio da parte della clientela, nell'anno 2008 sono proseguite le periodiche indagini di Customer Satisfaction, con l'effettuazione di rilevazioni nei mesi di maggio e novembre.

Al 31 dicembre 2008 risultano in esercizio 32 TSR (Treni Servizi Regionali): 15 TSR (14 treni di 3 vetture e un treno di 5 vetture) utilizzati da LeNORD sulla rete FERROVIENORD e nel Passante ferroviario e 17 TSR (9 treni di 3 vetture e 8 treni di 5 vetture) utilizzati da Trenitalia, capofila dell'ATI composta da Trenitalia, ATM Milano e LeNORD, aggiudicataria dei servizi sulla linea S5 Varese/Gallarate-Pioltello.

L'entrata in servizio dei nuovi TSR ha permesso di fronteggiare l'incremento dei treni*km dovuto all'attivazione della tratta Porta Vittoria-Rogoredo del Passante ferroviario di Milano ed all'inizio dei servizi sulla linea S5 a cura dell'ATI Trenitalia, ATM Milano e LeNORD, il 5 luglio 2008.

Tuttavia il ritardo nelle consegne dei nuovi treni ha comportato, anche nel 2008, difficoltà nella gestione del parco rotabili in quanto si è dovuto procedere ad una revisione dei piani di accantonamento di alcune unità di trazione (serie E700 e E730 in servizio dagli anni '30).

VIENORD S.r.l.

Il bilancio chiude con una perdita di 13 mila euro.

Il personale dipendente al 31.12.08 è di n. 32 unità.

La società è controllata al 100% da FNM ed è soggetta a direzione e coordinamento della medesima.

La società ha proseguito anche per il 2008 le attività di gestione e valorizzazione delle locazioni commerciali del Gruppo, delle relazioni esterne e di Marketing Communication, nonché quella di Customer Care del Servizio Commerciale di LeNORD.

Particolare menzione meritano poi le attività di implementazione del progetto SBME in collaborazione con ATM, TRENITALIA e Regione Lombardia, progetto che ha comportato la revisione globale dei titoli di viaggio esistenti, delle Condizioni di Trasporto, nonché la predisposizione di tutte le procedure tariffarie e normative.

La società ha inoltre predisposto di concerto con SEA e successivamente implementato un progetto relativo al miglioramento dei servizi relativi al collegamento ferroviario aeroportuale.

Di particolare rilievo sono state infine le attività connesse al completamento della fase di avvio del progetto di valorizzazione delle stazioni; l'inizio dei lavori di ristrutturazione delle prime stazioni è previsto entro il primo semestre 2009 ed il conseguimento dei primi ricavi entro l'esercizio 2009.

FERROVIE NORD MILANO AUTOSERVIZI S.p.A.

Il bilancio al 31 dicembre 2008 evidenzia una perdita di 875.058 euro con una diminuzione di 1.258.967 euro rispetto alla perdita dell'esercizio precedente. Entrambi gli esercizi hanno beneficiato di 300 mila euro di "proventi da tassazione consolidata".

Il personale è diminuito di 4 unità passando da 212 a 208 dipendenti ed il relativo costo è diminuito di euro 859.325.

La società è controllata all'87,53% da FNM e il restante 12,47% è di proprietà di SITA S.p.A. ed è soggetta a direzione e coordinamento di FNM.

Nell'esercizio 2008 FNM Autoservizi ha proseguito nel percorso di ristrutturazione così come delineato nel "Piano industriale" 2007/09 approvato dal Consiglio di Amministrazione il 12 marzo 2007.

Nella seduta del 3 febbraio 2009 il Consiglio di Amministrazione di FNMA ha deliberato di aderire al “Patto per il trasporto pubblico locale in Lombardia”, i cui contenuti sono già stati illustrati, e, conseguentemente, di rinunciare al contenzioso in essere con Regione Lombardia e le Province di Brescia, Varese, Milano, Como e Cremona. I benefici per l’esercizio 2008 derivanti dal “Patto” sono pari a 1,16 milioni di euro.

Passando al commento della gestione ordinaria; si nota che nell’esercizio 2008 la produzione si è attestata ad un totale di 6.948.798 bus/km, con una diminuzione di 760.386 bus/km rispetto all’anno precedente, diminuzione da ascrivere principalmente alla cessione del ramo d’azienda “Milano” (che, si ricorda, è stato ceduto a SILA S.p.A. con decorrenza 1/9/2007).

I ricavi totali sono leggermente diminuiti passando da 19.300.087 Euro del 2007 a 19.019.300 del 2008; mentre i ricavi del traffico hanno registrato un incremento di Euro 52.421 passando da 7.799.067 Euro del 2007 a 7.851.488 del 2008.

La società ha sottoscritto contratti per la fornitura di n. 26 nuovi autobus per il T.P.L..

La spesa complessiva sarà di 6,368 milioni di euro di cui 3,045 milioni di euro coperti da contributo pubblico.

La società ha inoltre deliberato l’acquisto di n. 4 autobus nuovi “granturismo” totalmente autofinanziati per i quali è prevista una spesa di euro 900 mila.

Anche per il 2009 la società prevede una perdita sostanzialmente in linea con quella del 2008.

Proprio per far fronte a tali perdite e all’onere finanziario per l’acquisto degli autobus, la società ha richiesto un aumento di capitale di 5 milioni di euro. FNM S.p.A. si è comunque impegnata a garantire le risorse necessarie per la continuazione dell’attività.

Omnibus Partecipazioni S.r.l.

La società è stata costituita in data 27 luglio 2007, con partecipazione paritetica al 50% tra FNM S.p.A. e Arriva Italia S.r.l., allo scopo di rilevare la partecipazione del 49% del capitale di ASF Autolinee S.r.l.; come da offerta formulata congiuntamente da FNM e SAB in sede di gara, il prezzo pagato per l’acquisto di tale quota è stato di 7,2 milioni di euro, tenuto conto delle prospettive reddituali future di ASF Autolinee S.r.l..

Il bilancio chiude con una perdita di 1.370 euro.

La società non ha personale dipendente.

Per completezza di informazione si riportano, di seguito, i dati essenziali di ASF Autolinee S.r.l. chiude il bilancio al 31 dicembre 2008 con un utile di 110 mila euro mentre il bilancio al 31 dicembre 2007 chiudeva con una perdita di 1,4 milioni di euro.

Il personale dipendente al 31.12.2008 è di n. 519 unità e di 1 dirigente rispetto alle 546 unità del 31.12.2007.

3.2 TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

NORDCARGO S.r.l.

Il bilancio chiude con una perdita di euro 180.922, dopo aver scontato 500 mila euro di ammortamento dell’avviamento.

Il personale dipendente al 31 dicembre 2008 è di n. 194 unità ed 1 dirigente.

La società al 31 dicembre 2008 è controllata al 100% da FERROVIENORD ed è soggetta a direzione e coordinamento di FNM.

Come già ampiamente riportato, FERROVIENORD, a conclusione di un complesso iter procedurale, ha sottoscritto il contratto di cessione del 49% del capitale sociale di NORDCARGO a Railion Italia S.r.l., controllata al 100% da Railion Deutschland AG, a sua volta indirettamente controllata da Deutsche Bahn AG, ad un prezzo di euro 3.000.000.

Il risultato economico dell'anno è stato condizionato dalla crisi economica mondiale che, nel secondo semestre del 2008, e con effetti più rilevanti negli ultimi 3 mesi dell'anno, ha causato una riduzione dei volumi di trasporto, e quindi una riduzione del fatturato rispetto alle stime del budget.

In effetti, dopo un primo semestre caratterizzato da risultati costantemente migliorati rispetto al budget, negli ultimi mesi dell'anno si sono registrate perdite significative, fino ad un risultato di chiusura che presenta una perdita di 180.922 euro.

Pur nel quadro congiunturale di cui sopra, nel 2008 NORDCARGO ha consolidato il suo ruolo sia come fornitore di trazione in Italia, sia come fornitore di servizi di trasporto ferroviario internazionale.

Complessivamente sono stati effettuati 5181 treni commerciali (circa 400 in più rispetto al 2007), oltre a 2834 servizi di condotta a treni di altra impresa ferroviaria (autostrada viaggiante) per un totale di 8015 treni a fronte degli 8517 previsti a budget (-6%).

La percorrenza complessiva è risultata di circa 1.235.000 tr*km + 260.000 tr*km per servizi di condotta ad altra impresa ferroviaria, per una produzione complessiva di 1.495.000 tr*km, valore pressoché uguale a quello registrato nel 2007.

Nella rendicontazione complessiva della produzione vanno inoltre aggiunti circa 440.000 tr*km prodotti dalle locomotive NORDCARGO su reti ferroviarie estere (Svizzera e Germania).

Nel corso del 2008 ha avuto un ruolo importante anche la produzione di servizi di manovra per conto di altre imprese ferroviarie, resa possibile, negli impianti di Novara e Domodossola, dalla oramai consolidata presenza di nostri presidi di terra e dalla disponibilità di locomotive diesel atte alla effettuazione delle attività di manovra (D145 e DE520).

La produzione si è svolta con buona regolarità e senza incidenti di rilievo.

In particolare, considerando le sole cause di soppressione dovute alla produzione e/o programmazione di NORDCARGO l'indice di effettuazione annuo è stato del 99,6%.

Soddisfacente anche la puntualità del servizio: i treni arrivati a destinazione con meno di 1h di ritardo sono stati il 76,4% del totale; considerando invece l'indice di puntualità a 3 h, il valore si eleva al 94%.

Per l'esercizio 2009 si confida che l'ingresso del nuovo socio (ora DB Schenker Rail Italia S.r.l.) sia in grado di aprire nuove prospettive commerciali per la società. E' in fase di redazione il Piano Industriale che tenga conto dei contributi sinergici del partner pur nel contesto di crisi dell'economia che penalizza i traffici e, quindi, l'operatività societaria.

Eurocombi S.r.l. in liquidazione

La società è in liquidazione dal 15 novembre 2005.

Il bilancio si è chiuso con una perdita di Euro 12.548.

3.3 INFORMATION & COMMUNICATION TECHNOLOGY / TELECOMUNICAZIONI

NordCom S.p.A.

Il bilancio chiuso al 31 dicembre 2008 presenta l'utile di 596.043 euro.

Al 31 dicembre 2008 il personale dipendente è di n. 52 unità.

La società è nata nel 2001 da una joint venture con Telecom Italia; è infatti posseduta per il 58% da FNM e per il 42% da Telecom Italia S.p.A..

L'accordo parasociale stipulato in data 23 marzo 2001 tra FNM e Telecom Italia S.p.A., scaduto il 31/12/2007, è stato prorogato fino all'assemblea di approvazione del bilancio 2008 con gli "Addendum" formalizzati in data 19 marzo 2008 e 3 settembre 2008.

Nel 2008 la società ha proseguito il percorso iniziato nel 2002 e fissato nei piani aziendali. Il valore della produzione di 12.164 mila Euro mostra una flessione rispetto al 2007 (13.623 mila Euro), peraltro prevista, effetto di una contrazione della spesa ICT del Gruppo FNM e del peggioramento delle condizioni sul mercato esterno.

Relativamente alle attività realizzate per il Gruppo FNM, sono da segnalare, oltre al presidio del sistema informativo distribuito agli utenti e del sistema informativo centrale ERP (che hanno visto un maggiore e più qualificato impegno di NordCom anche in relazione all'entrata in esercizio dei nuovi contratti quadro), la conclusione di importanti progetti in ambito SAP-ERP che consentono agli utenti del Gruppo FNM la gestione avanzata del patrimonio immobiliare e delle problematiche inerenti la sicurezza sul lavoro (D.Lgs. 626/94) e del progetto di rifacimento dei siti web Internet di Gruppo. A fine 2008 è iniziato lo sviluppo di alcune applicazioni software per device mobili volte a supportare l'operatività del personale ferroviario. Complessivamente ricavi verso il Gruppo si sono ridotti del 12,8% (6.345 mila Euro nel 2008 contro 7.279 mila Euro nel 2007)

Per quanto riguarda il mercato esterno, NordCom ha perseguito il consolidamento della presenza della società con proprie soluzioni nei settori della Sanità (+58%), della Pubblica Amministrazione Locale (+43%), mentre nei settori TPL/enterprise si è registrato un andamento negativo essenzialmente per il peggioramento delle condizioni di mercato. Complessivamente le vendite sul mercato esterno si sono ridotte passando da 6.343 mila a 5.819 mila euro (-8,3% circa), pur aumentando di incidenza sul totale dei ricavi (48% contro il 47%).

3.4 ENERGIA

Nord Energia S.p.A.

La società chiude con una perdita di Euro 34.302.

Al 31.12.2008 la società non ha dipendenti.

La società, costituita nell'ottobre 2002, ha un capitale sociale di euro 200.000,00, sottoscritto per il 60% da FNM S.p.A. e per il 40% da SPE (Società Partecipazioni Energetiche) SA, società controllata al 100% da AET.

La società ha ottenuto dal Ministero dello Sviluppo Economico in data 9 gennaio 2008 per l'elettrodotto Mendrisio-Cagno la concessione della "*..esenzione dalla disciplina che prevede il diritto di accesso di terzi per una quota pari al 100% e per un periodo di 13 anni, per l'intero incremento della capacità nominale di trasporto di 150 MW per le ore "summer peak"*

e 200 MW per le restanti ore dell'anno, a partire dall'entrata in esercizio della linea.." ; in tal senso è possibile l'utilizzo dell'elettrodotto stesso come "Merchant Line".

L'elettrodotto ha iniziato in data 1 luglio 2008 l'esercizio provvisorio; sotto il profilo tecnico l'esercizio provvisorio si è svolto positivamente per l'avvio effettivo dell'esercizio della Merchant Line.

Si è ancora in attesa dell'accordo tra i Transmission System Operators nazionali italiano e svizzero (Terna e Swissgrid). Si confida in un rapido superamento di tali problemi.

Per quanto riguarda la centrale di Ceriano Laghetto, l'altro progetto in cui la società è impegnata, si informa che nel corso del 2008 sono state anche sviluppate tutte le attività tecnico-ambientali così come richieste dalla Regione Lombardia per la procedura di "Autorizzazione Integrata Ambientale" (AIA). Si è ora in attesa della pubblicazione del relativo decreto di autorizzazione.

Visto il cronoprogramma del progetto, fatta salva la stipula degli accordi definitivi tra i partners, si ritiene che nell'esercizio 2009 possano essere svolte e concluse tutte le attività tecniche, ambientali ed amministrative residuali al fine di permettere l'inizio dei lavori di costruzione della Centrale nel primo semestre del 2010.

3.5 SERVIZI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

SeMS S.r.l.

Il bilancio al 31 dicembre 2008 chiude con un utile pari a euro 210.618.

Il personale dipendente al 31 dicembre 2008 è di n. 3 unità.

La società è stata costituita nel novembre 2004 sulla base di un accordo di joint-venture tra le società FNM – Kaleidos – Micro-vett.

Le quote sono: FNM S.p.A. per il 51%, Kaleidos S.r.l. 25% e Micro-vett S.p.A. 24%.

L'esercizio 2008 ha rappresentato per la Società un anno di consolidamento dell'attività svolta, ricco di iniziative volte ad ampliare il campo di azione e il mercato di riferimento in modo tale da rendere la società leader nel settore della mobilità sostenibile.

In particolare nel corso dell'anno la società ha collocato sul mercato 61 veicoli raggiungendo un numero totale di noleggi pari a 186. Mancano ancora da locare 22 veicoli che, come previsto dai piani di budget, verranno noleggiati nei primi mesi del 2009.

4. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE CUI FNM S.P.A. E IL GRUPPO SONO ESPOSTI

Nell'effettuazione delle proprie attività, la Capogruppo ed il Gruppo sono esposti a rischi ed incertezze esterne, derivanti da fattori esogeni connessi al contesto macroeconomico generale o specifico dei settori operativi in cui vengono sviluppate le operation, nonché rischi derivanti da scelte strategiche ed a rischi interni di gestione.

L'individuazione e mitigazione di tali rischi – a tutto l'esercizio 2008 – è stata sistematicamente effettuata dalle funzioni interessate di ciascuna entità giuridica in relazione ai segmenti operativi di proprio interesse, consentendo un presidio tempestivo delle rischiosità manifestatesi con contenimento a livello ritenuto accettabile degli impatti organizzativi e reddituali.

Nell'ultimo scorcio dell'esercizio 2008, con riferimento alla gestione dei rischi, la Capogruppo ha avviato - in particolare - un progetto di gestione centralizzata dei rischi, pur mantenendo ancora invariate le responsabilità delle entità giuridiche nella identificazione dei rischi stessi e monitoraggio delle azioni mitiganti.

Alla luce di quanto sopra, i rischi ed incertezze esterne, strategiche ed interne a cui il Gruppo è esposto possono essere analizzate ulteriormente, identificando separatamente quelle comuni ai vari settori operativi rispetto a quelle proprie di ciascun settore.

Infine, con riferimento a specifici rischi finanziari ed a più dettagliate analisi sul rischio di credito e di liquidità, si rimanda comunque alle Note Illustrative al bilancio consolidato – Paragrafo 3.

RISCHI COMUNI AI SETTORI OPERATIVI

Incertezza del quadro normativo e regolamentare

Il Gruppo FNM opera prevalentemente nel settore del trasporto pubblico locale (TPL) passeggeri (su gomma e su rotaia). Tale settore appare caratterizzato da una notevole complessità normativa e regolamentare che, da oltre dieci anni, è oggetto di un processo di profonda e radicale trasformazione.

In particolare, seguendo l'orientamento della Comunità Europea, il quadro normativo nazionale e regionale prevedrebbe la liberalizzazione del settore tramite l'affidamento con gara e stipula di Contratti di Servizio della gestione del trasporto pubblico e della manutenzione della rete; propedeutici a tale affidamento sono altri elementi fondamentali, quali la previsione della necessità di scorporo dell'infrastruttura ferroviaria dal gestore del servizio di trasporto, l'affidamento alle Regioni del potere di programmazione e di spesa in materia di TPL.

Come diffusamente trattato nel paragrafo 2, i fatti mostrano peraltro come, indipendentemente dal realizzarsi gli soprammenzionati elementi propedeutici alla liberalizzazione, la stessa sia condizionata dalla permanenza di rilevanti barriere all'entrata per il mantenimento di tariffe e contributi a livelli notevolmente inferiori al panorama europeo. Il risultato è che l'affidamento dei servizi tramite gara, come richiesto dalla normativa vigente, risulta ancora poco praticabile.

Come anticipato nel paragrafo 2, il Gruppo (tramite LeNORD e FERROVIENORD) svolge, inoltre, rispettivamente l'attività di gestore del trasporto e gestore dell'infrastruttura, sulla base di Contratti di Servizio stipulati con la Regione Lombardia e, per l'infrastruttura, degli atti di concessione con scadenza 17/3/2016. Entrambi i Contratti, come già evidenziato in altre parti della presente Relazione sulla Gestione, sono scaduti al 31 dicembre 2007 e sono stati rinnovati fino al 31 dicembre 2008.

Mentre il Contratto di Servizio per la manutenzione della rete è stato rinnovato e prevede l'assegnazione del servizio a FERROVIENORD fino al 2016, il Contratto di Servizio di LeNORD è oggetto del più ampio dibattito di cui si è trattato nel paragrafo 2.

Per quanto riguarda invece il trasporto su gomma fornito da FNM Autoservizi, l'unico servizio gestito mediante contratto a seguito di gara è quello con la Provincia di Como. Con le Province di Varese e Brescia i servizi sono stati gestiti mediante la proroga delle concessioni in essere.

Come si evince da quanto sopra illustrato, il trasporto pubblico locale, su rotaia e gomma è per un gestore un "quasi mercato", in quanto fortemente regolamentato e vincolato dal Regolatore regionale al fine di garantire a tutti i cittadini lombardi un diritto considerato primario quale quello alla mobilità.

In tale ambito si inseriscono i vincoli di natura strutturale, quali quelli dell'impossibilità di effettuare un piano di sviluppo dell'offerta coerente con quello della domanda, il blocco delle tariffe e la dipendenza dai fondi pubblici per la programmazione di investimenti del materiale rotabile o dei miglioramenti sulla rete. A tali vincoli si aggiungono difficoltà legate alla strutturazione dei Contratti di Servizio, al momento di durata troppo limitata per permettere investimenti di ampio respiro e che non sempre includono adeguati strumenti di adeguamento dei corrispettivi alle dinamiche inflattive.

Dato questo contesto di riferimento, il rischio primario di breve termine, ancorché ragionevolmente contenuto sulla base dello stato di avanzamento delle trattative con la Regione Lombardia o del potenziale sbocco verso la partnership con Trenitalia, è quello di mancato rinnovo del contratto di servizio di Le NORD mentre nel medio termine è quello della mancanza di certezza della normativa.

Sicurezza del servizio e della rete

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

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

La progressiva messa in servizio a partire dal 2009 dei Sistemi di Train Stop (SCMT e SSC) su tutta la rete FERROVIENORD incrementerà notevolmente il livello di sicurezza garantito.

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

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

Mancato rispetto degli impegni con il Concedente

L'incapacità di rispettare gli impegni assunti contrattualmente o comunque la riduzione della qualità del servizio prestato, rappresentano un rischio significativo per il mantenimento della economicità dei contratti di servizio a causa del rischio di addebito di penali contrattuali.

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

Rischi connessi a rapporti con dipendenti

Il costo del lavoro rappresenta un fattore rilevante della produzione per i tre principali settori operativi. La necessità di mantenere i livelli di servizio coerenti con le aspettative del Concedente e del Cliente e la complessità della regolamentazione giuslavoristica determinano una limitata flessibilità nella gestione della risorsa lavoro; incrementi significativi del costo unitario della risorsa, possono quindi incidere significativamente sulla redditività del Gruppo essendo limitata la possibilità di ridurre l'impiego della forza lavoro a parità di qualità ed efficienza delle operation.

Da questo punto di vista, il Gruppo ritiene prioritario il mantenimento di dialogo costruttivo con il personale e le organizzazioni sindacali per garantire il soddisfacimento degli obiettivi di efficienza ed efficacia dei processi produttivi con piena assunzione della responsabilità sociale della sicurezza del lavoro e garanzia dell'occupazione pur in periodi recessivi.

RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO GESTIONE DELLA INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

La gestione della manutenzione della rete ferroviaria, gestita da FERROVIENORD sulla base di un Contratto di Servizio come più sopra richiamato, non presenta particolari aree di rischio in quanto risulta un servizio guidato da norme estremamente stringenti relative alla sicurezza delle stazioni e della rete e da una programmazione puntuale degli interventi finanziati concertata con il Concedente.

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

RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO TRASPORTO PASSEGGERI SU ROTAIA

Rischi legati alle politiche tariffarie

Storicamente, le aziende operanti nel TPL in Italia hanno subito il sostanziale blocco delle tariffe con il risultato che le tariffe attualmente in vigore riconosciute dai Contratti di Servizio si attestano su valori notevolmente inferiori ai livelli europei.

Pur in tale contesto, LeNORD garantisce con ricavi da biglietti ed abbonamenti una copertura pari a circa il 45% dei costi, grazie ad una efficiente gestione dei servizi.

L'evasione tariffaria rappresenta dunque per la Società un rischio piuttosto rilevante, data l'alta copertura dei costi.

Per affrontare tale rischio, LeNORD ha previsto un incremento dei controlli sia a bordo che a terra anche mediante la "chiusura" delle principali stazioni della rete con tornelli, collegata al nuovo Sistema di Bigliettazione Magnetico Elettronica (SBME).

Ritardi nelle consegne di materiale rotabile

Il materiale rotabile è acquistato dal Concessionario della rete regionale (FERROVIENORD, gestore dell'infrastruttura) e dato in comodato alle imprese ferroviarie utilizzatrici (ad oggi LeNORD e Trenitalia).

Al fine di ammodernare il materiale rotabile, nel corso del 2003 e del 2006 FERROVIENORD ha stipulato dei contratti per la fornitura di 61 treni Ansaldo-Breda per LeNORD. La consegna dei convogli risente di un forte ritardo.

I rischi connessi a tali ritardi nell'ammodernamento della flotta sono numerosi, anche se la continuità del servizio non è posta in discussione. Tra questi, i principali sono connessi ai costi di manutenzione di materiale obsoleto, all'inefficienza della gestione e ad una minore qualità del servizio, con conseguente insoddisfazione dei passeggeri e difficoltà nel mantenere i livelli di servizio stabiliti dal Contratto di Servizio.

I nuovi treni permetteranno la riduzione dell'affollamento ed un incremento della qualità del servizio in termini di puntualità, pulizia e qualità del materiale rotabile, come richiesto dai recenti accordi con la Regione Lombardia.

RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO TRASPORTO MERCI SU ROTAIA

Riduzione del flusso di traffico

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

L'impatto del rischio in esame è prevalentemente economico con riduzione delle vendite e della redditività.

5. CORPORATE GOVERNANCE DI FNM S.P.A.

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

Il modello di governance adottato da FNM con delibera del Consiglio di Amministrazione del 19 dicembre 2006, si ispira sostanzialmente al Codice di Autodisciplina di Borsa Italiana S.p.A. nella sua ultima formulazione del marzo 2006.

Il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, nella riunione del 26 marzo 2009 ha approvato la Relazione annuale sul governo societario, alla quale si fa in questa sede integrale rinvio per una dettagliata illustrazione del sistema di governance di FNM S.p.A.

La Relazione è consultabile sul sito della società all'indirizzo www.fnmgroup.it (sezione Investor relations).

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

6.1 COSTI E RICAVI

I ricavi e i costi di gestione hanno avuto un andamento in linea con quanto verificatosi nello scorso esercizio determinando pertanto una sostanziale invarianza del risultato operativo, pari a 4,9 milioni di euro rispetto ai 5,0 milioni del 2007.

Si esamina di seguito l'andamento delle singole poste di Bilancio:

6.1.1 RICAVI E PROVENTI

I Ricavi e Proventi aumentano rispetto al 2007 di 4,967 milioni di euro. Tale variazione è di seguito analizzata.

I ricavi delle vendite e delle prestazioni rimangono sostanzialmente invariati.

I ricavi delle vendite e delle prestazioni con Parti Correlate aumentano di 1,160 milioni di euro per l'incremento dei canoni di locazione operativa del materiale rotabile.

I contributi aumentano di 144 mila euro principalmente per effetto dei maggiori contributi relativi alla copertura dei costi del personale derivanti dal CCNL Autoferrotranvieri.

Gli Altri proventi si incrementano di 3,659 milioni di euro; tale variazione viene sostanzialmente determinata dalla liquidazione da parte della compagnia assicurativa INA Assitalia dell'indennizzo assicurativo per il sinistro ferroviario avvenuto nel 2006 sulla tratta Milano – Saronno, che aveva coinvolto un TAF di proprietà della società.

6.1.2 COSTI

I Costi aumentano di 5,110 milioni di euro.

I costi per servizi, aumentano di 1,320 milioni di euro, principalmente per le seguenti variazioni:

- a. *Locazioni operative materiale rotabile* - i relativi canoni aumentano di 606 mila euro per l'incremento del numero delle locomotive (3 locomotive in più rispetto al 2007);
- b. *Prestazioni di terzi* - aumentano di 408 mila euro sia per le attività di manutenzione ai rotabili in locazione operativa sia per le attività di consulenza;
- c. *Attività di Marketing e Pubblicità* – si incrementano di 104 mila euro.

I costi per il personale subiscono un incremento di 1,378 milioni di euro, sia per l'aumento del numero medio dei dipendenti (da 175 del 2007 a 180 del 2008), sia per l'andata a regime dell'incremento retributivo afferente il biennio economico 2006 – 2007 previsto dal rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri avvenuto in data 14 dicembre 2006.

Gli Altri costi operativi si incrementano di 2,831 milioni di euro a seguito della svalutazione del TAF n. 7 non più utilizzabile a seguito dell'incidente ferroviario citato.

Di fatto quindi l'effetto economico derivante dall'incidente del 2006 si è manifestato, come originariamente previsto, neutro ai fini della redditività societaria in quanto gli oneri sostenuti sono stati compensati dall'indennizzo assicurativo relativo.

6.2 GESTIONE FINANZIARIA

FNM gestisce la liquidità di tutte le società del Gruppo mediante contratti di cash pooling; pertanto sui conti correnti di FNM risultano disponibilità liquide derivanti anche dall'operatività delle società controllate.

La liquidità complessiva ammonta a 78,6 milioni di euro, a fronte dei quali la società risulta debitrice su conti correnti di corrispondenza con le controllate per un totale di 75,9 milioni di euro, di cui 44,5 milioni di euro verso FERROVIENORD, 23,2 milioni di euro verso LeNORD, 5,4 milioni di euro verso NORDCOM.

Come evidenziato nel rendiconto finanziario cui si rimanda, la gestione operativa ha generato liquidità per 4,8 milioni di euro, principalmente a causa di positivi flussi reddituali (13,5 milioni di euro), mentre le attività di investimento hanno assorbito risorse finanziarie per 4,8 milioni di euro, determinati dagli investimenti per l'acquisizione di materiale rotabile (2 treni tipo TSR e 8 locomotive per il servizio merci). Le attività di finanziamento hanno invece assorbito risorse per 6,2 milioni di euro, che si riferiscono al decremento dell'esposizione debitoria su conti correnti di corrispondenza con le controllate.

Il risultato della gestione finanziaria migliora di 1,391 milioni di euro. Rispetto allo scorso esercizio gli scostamenti più significativi concernono:

- la mancata distribuzione di dividendi da parte delle aziende controllate (mentre nel 2007 Interporti Lombardi aveva distribuito un dividendo straordinario di 800 mila euro);
- l'assenza di svalutazioni di partecipazioni a fronte della svalutazione di 2,319 milioni di euro operata nel 2007 in relazione alla partecipazione in FNM Autoservizi (1,868 milioni di euro) e in AVIONORD (451 mila euro).

6.3 IMPOSTE

Le imposte sul reddito diminuiscono di 410 mila euro; si evidenziano le seguenti variazioni:

- l'onere per imposte correnti aumenta di 229 mila euro, quale saldo negativo derivante dalla diminuzione della fiscalità gravante sulla società (2,720 milioni di euro rispetto ai

3,366 dell'esercizio precedente) e dalla contestuale decrescita (875 mila euro) delle perdite fiscali trasferite alla società da FNMA;

- il costo per imposte differite diminuisce di 638 mila euro.

6.4 INVESTIMENTI

Gli investimenti di periodo ammontano globalmente a 12,609 milioni di euro e si riferiscono a:

"Immobilizzazioni immateriali" per 253 mila euro, relative a:

- 105 mila euro per la realizzazione del nuovo sistema di gestione informatizzata delle attività del Servizio Prevenzione e Protezione; il progetto è stato completato con un costo complessivo di 220 mila euro;
- 148 mila euro per l'implementazione del modulo SAP "Real Estate" al fine di consentire la gestione integrata del patrimonio immobiliare; il progetto è stato completato con un costo complessivo di 210 mila euro;

"Immobilizzazioni materiali" per 12,356 milioni di euro; in particolare si evidenziano:

- 12,149 milioni di euro per "Immobilizzazioni in corso e acconti" riguardanti n. 2 convogli tipo TSR e 8 locomotive per il trasporto merci.
- 100 mila euro per macchine d'ufficio e mobili ed arredi per uffici e sale riunioni della sede sociale.
- 99 mila euro per capitalizzazioni connesse agli interventi di riqualificazione e valorizzazione dell'area di Affori.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, va segnalato che l'adozione dei principi contabili internazionali IAS-IFRS ha modificato la modalità di esposizione in bilancio di tali beni.

Con riferimento ai contratti attivi aventi natura di locazioni finanziarie, le locomotive in esercizio di proprietà sono state stornate dai beni materiali e per esse è stato iscritto un credito di natura finanziaria. Pertanto il materiale rotabile iscritto nelle immobilizzazioni si riferisce ai TAF (Treni Alta Frequentazione), nonché alla locomotiva tipo ES64 F4, la cui immissione in servizio è avvenuta nell'esercizio 2008.

7. RAPPORTI DI FNM S.p.A. CON LE IMPRESE CONTROLLATE E COLLEGATE

Di seguito vengono riepilogati i riflessi economici determinati dallo svolgimento delle attività effettuate a condizioni di mercato a favore del Gruppo e descritte in precedenza:

7.1 ATTIVITÀ CHE HANNO PRODOTTO RICAVI:

- FERROVIENORD *Service Amministrativo*
 Service Comunicazione
 Canone Sap
 Locazione materiale rotabile
 Locazione uffici in uso a personale Polfer
 Locazione uffici P.le Cadorna
 Locazione uffici e aree ad Iseo

- LeNORD *Service Amministrativo*
 Service Comunicazione

- Canone Sap*
Locazione locali a Novate
Locazione uffici in uso a personale Polfer
Locazione materiale rotabile
- **NORDCARGO** *Service Amministrativo*
Service Comunicazione
Canone Sap
Locazione materiale rotabile
 - **FNMA** *Service Amministrativo*
Service Comunicazione
Canone Sap
Locazione locali ad Iseo
Locazione deposito Solbiate C.
Leasing autobus
 - **VIENORD** *Service Amministrativo*
Service Comunicazione
Canone Sap
Locazione locali fabbricato Cadorna
 - **NORD_ING** *Service Amministrativo*
Service Comunicazione
Canone Sap
 - **NORDCOM** *Service Amministrativo*
Service Comunicazione
Canone Sap
Locazione locali fabbricato Cadorna
 - **NORD ENERGIA** *Service Amministrativo*

7.2 ATTIVITÀ CHE HANNO PRODOTTO COSTI

- **FERROVIENORD** *Locazione spazi commerciali atrio Cadorna*
Locazione spazi fabbricato Cadorna
- **FNMA** *Noleggio Autobus*
- **VIENORD** *Gestione contratti commerciali*
Relazioni esterne
Gestione servizi generali
Attività marketing e sviluppo
Rapporti Ministero Interni-Dip. P.S. (Polfer)
- **NORDCOM** *Servizi informatici*

Locazione informatica distribuita

- NORD_ING *Supporto tecnico amministrativo*

8. ANDAMENTO ECONOMICO E FINANZIARIO CONSOLIDATO**8.1 COSTI E RICAVI**

Il Conto Economico consolidato evidenzia un incremento di 21,549 milioni di euro dei ricavi (pari al 7%), che passano da 294,050 a 315,599 milioni di euro.

In particolare si evidenziano le seguenti variazioni:

I ricavi delle vendite e delle prestazioni verso terzi aumentano di 6,653 milioni di euro a causa dei seguenti fattori:

- I prodotti del traffico ferroviari si incrementano di 2,2 milioni di euro a seguito dell'avvio del servizio svolto sulla linea Varese/Gallarate-Pioltello (S5) dal raggruppamento temporaneo di imprese formato tra LeNORD S.r.l., Trenitalia S.p.A. ed ATM S.p.A.;
- I prodotti del traffico merci crescono di 4,2 milioni di euro a seguito dell'avvio di nuovi traffici lungo le direttrici Fossacesia-Ghislenghien, Fossacesia-Neuf Brisach, Busto Arsizio-Fiorenzuola/Bologna, Novara-Villa Opicina e Domodossola - Melzo.

I ricavi delle vendite e delle prestazioni con Parti Correlate aumentano di 13,401 milioni di euro: come evidenziato in precedenza, i contratti di servizio stipulati da FERROVIENORD e LeNORD con Regione Lombardia, aventi ad oggetto rispettivamente la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e del TPL, scaduti entrambi in data 31 dicembre 2007, sono stati, con decreti della Regione Lombardia emanati in data 29 dicembre 2008, prorogati a tutto il 31 dicembre 2008, con una integrazione del corrispettivo pari a 5,8 milioni di euro per FERROVIENORD e ad 8 milioni di euro per LeNORD.

I contributi verso terzi diminuiscono di 0,321 milioni di euro; la variazione è determinata dal fatto che la società NORDCARGO S.r.l. non ha rilevato contributi a copertura dei maggiori costi derivanti dal rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri per il biennio economico 2002-2003, in quanto il Ministero dei Trasporti ha comunicato che la società, non svolgendo attività di trasporto pubblico locale, non ha diritto all'ottenimento del relativo contributo.

I contributi verso parti correlate aumentano di 1,617 milioni di euro; la crescita è dovuta al fatto che nel presente esercizio si è verificata l'andata a regime dell'incremento retributivo afferente il biennio economico 2006 - 2007 del CCNL Autoferrotranvieri siglato il 14 dicembre 2006, con conseguente rilevazione di maggiori contributi a copertura di detti costi, come previsto dalle leggi n. 58/2005 e 296/2006.

Gli Altri proventi si incrementano di 0,199 milioni di euro; si segnala che in tale voce è stata rilevata la liquidazione da parte della compagnia assicurativa INA Assitalia dell'indennizzo assicurativo, pari a 3,784 milioni di euro, per il sinistro ferroviario avvenuto nel 2006 sulla tratta Milano - Saronno, che aveva coinvolto un TAF di proprietà di FNM S.p.A..

I costi passano da 274,458 milioni di euro a 302,439 milioni di euro, con un incremento di 27,981 milioni di euro (pari a circa il 10%).

Tale variazione è determinata dai seguenti elementi:

I costi per materie prime aumentano di 5,282 milioni di euro per i maggiori consumi di materiali destinati alle attività di manutenzione dei rotabili da parte di LeNORD S.r.l. e dell'infrastruttura ferroviaria da parte di FERROVIENORD S.p.A.. Si evidenzia inoltre che, a

seguito di un'analisi puntuale degli indici di rotazione dei materiali, nonché della pianificazione delle dismissioni di rotabili obsoleti, è stato operato un accantonamento al fondo svalutazione magazzino di LeNORD S.r.l. per un importo di un milione di euro.

I costi per servizi, aumentano di 10,128 milioni di euro, principalmente per le seguenti variazioni:

- I costi per manutenzioni esternalizzate aumentano di 4,9 milioni di euro, principalmente per la crescita degli interventi manutentivi all'infrastruttura ferroviaria esercita da FERROVIENORD S.p.A.;
- L'incremento dei volumi di produzione legato all'avvio di nuovi traffici sviluppati da NORDCARGO S.r.l. ha determinato una crescita dei costi diretti di produzione, ed in particolare dei costi di trazione e manovra, incrementatisi di 1,2 milioni di euro;
- I costi per l'energia di trazione si incrementano di 1,1 milioni di euro; tale variazione è determinata sia da maggiori consumi sia dall'innalzamento dei prezzi unitari.

I costi per il personale subiscono un incremento di 8,028 milioni di euro. Con riferimento a tale variazione, come ampiamente descritto nella relazione sull'andamento della gestione al Bilancio Consolidato 2007, si evidenzia che già nel corso del primo semestre 2007 il Gruppo aveva recepito nella propria situazione economica di periodo i riflessi contabili, previsti dallo IAS 19, conseguenti alle modifiche normative introdotte dalla Legge Finanziaria 2007 in merito alla disciplina del TFR. In particolare, a seguito del nuovo dettato normativo, si era operato un ricalcolo del TFR maturato a tutto il 31 dicembre 2006; tale ricalcolo aveva comportato un TFR inferiore di 2,7 milioni di euro rispetto a quanto riportato nel Bilancio Consolidato 2006. Conformemente a quanto definito dal paragrafo 109 dello IAS 19, tale differenza (cosiddetto "effetto curtailment") risultante dal nuovo calcolo rispetto al precedente, era stata contabilizzata a conto economico nel primo semestre 2007, determinando quindi una diminuzione dei costi del personale.

Si evidenzia inoltre che il CCNL Autoferrotranvieri è scaduto in data 31.12.2007; si è pertanto in condizioni di vacanza contrattuale. Alla data di predisposizione del bilancio sono in corso tra associazioni datoriali e organizzazioni sindacali le trattative per il rinnovo del contratto che si concluderanno nel corso del 2009 con la sottoscrizione di un accordo che si ritiene, sulla base delle esperienze negoziali precedenti, prevederà l'erogazione di un importo "una tantum" per il periodo intercorso tra il 1.1.2008 e la data di firma del contratto. Al fine di dare evidenza di tale passività certa, di importo stimabile, di competenza dell'esercizio 2008, le società del Gruppo che applicano tale contratto, sulla base di una valutazione del contenuto della trattativa in corso e delle condizioni economiche dei precedenti rinnovi contrattuali, hanno operato un accantonamento al fondo oneri per un importo complessivo di 2,9 milioni di euro.

Gli Altri costi operativi si incrementano di 4,566 milioni di euro: la variazione più rilevante riguarda la svalutazione del TAF n. 7 (composto da 2 carrozze motrici e 2 rimorciate) di proprietà di FNM S.p.A. non più utilizzabile a seguito di un incidente per un importo di 3,784 milioni di euro, a cui è correlato l'indennizzo assicurativo da INA Assitalia rilevato negli "Altri ricavi".

8.2 GESTIONE FINANZIARIA

Il gruppo FNM gestisce le disponibilità liquide mediante il cash pooling: giornalmente i saldi creditori e debitori dei conti correnti bancari delle singole società vengono trasferiti sui conti correnti della capogruppo FNM S.p.A., che provvede contestualmente ad accreditare/addebitare il conto corrente di corrispondenza delle singole società controllate.

Nel corso dell'esercizio la liquidità media disponibile è stata pari a 61,7 milioni di euro rispetto ai 70,1 del 2007; il tasso medio di remunerazione del capitale è stato pari a 4,44%, rispetto al 3,88% del 2007.

Proventi finanziari

I proventi finanziari evidenziano una crescita di 0,314 milioni di euro; le variazioni più significative sono ascrivibili ai seguenti elementi:

- Come evidenziato nel bilancio consolidato abbreviato al 30 giugno 2008, Regione Lombardia ha disposto il pagamento della prima trimestralità dei contratti di servizio per la gestione dell'infrastruttura e del TPL con un ritardo di circa tre mesi rispetto alle previsioni contrattuali; in ottemperanza a quanto previsto nei citati contratti sono stati pertanto rilevati interessi per ritardato pagamento per un totale di 0,758 milioni di euro;
- Nel corso dell'esercizio non sono stati rilevati proventi per leasing finanziari; di contro nel 2007 si erano rilevati proventi per la locazione finanziaria di n. 6 locomotive tipo DE520 da FNM S.p.A. a terzi pari a 0,297 milioni di euro.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari si incrementano di 0,141 milioni di euro principalmente per la crescita degli interessi passivi da leasing finanziario.

8.3 IMPOSTE

Le imposte sul reddito diminuiscono da 9,687 a 5.144 milioni di euro in considerazione del positivo effetto sul bilancio 2008 determinato dalla fiscalità differita iscritta su differenze temporanee deducibili in esercizi successivi. Per ulteriori dettagli si rimanda alle Note Illustrative al bilancio consolidato – Paragrafo 11.

8.4 INVESTIMENTI

Gli investimenti del periodo ammontano globalmente a 267,1 milioni di euro contro i 213,7 milioni di euro dello stesso periodo dell'anno precedente.

Il dettaglio per aggregati più significativi è il seguente:

- Sono stati operati investimenti con fondi pubblici per un ammontare di 251,783 milioni di euro, che si riferiscono principalmente ad interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura (realizzazione galleria a foro cieco nel Comune di Castellanza, realizzazione tratta Sacconago – Vanzaghello, quadruplicamento Cadorna – Bovisa, Sistema Supporto Condotta Treni - SSC/SCMT) nonché all'avanzamento della commessa per l'acquisizione di nuovo materiale rotabile TSR. I finanziamenti incassati nel corso dell'esercizio sono stati pari a 232,890 milioni di euro; di questi 160,764 milioni di euro si riferiscono ad investimenti del periodo, i restanti 72,126 sono relativi ad investimenti operati nel corso del 2007.
- Gli investimenti finanziati con mezzi propri sono stati pari a 15,316 milioni di euro e riguardano soprattutto acconti per l'acquisto di n. 5 (con opzione per ulteriori 3) locomotive per il trasporto merci e di n. 2 treni tipo TSR da parte della Capogruppo.

	Patrimonio netto escluso utile	Risultato 2008	Patrimonio netto compreso utile
Bilancio della Capogruppo FNM SpA	153.274	5.620	158.894
Eliminazione partecipazioni	(20.149)		(20.149)
Patrimonio e risultato apportato dalle società consolidate	101.904	2.495	104.399
Rettifiche di consolidamento	(14.141)	(152)	(14.293)
Patrimonio netto del Gruppo	220.888	7.963	228.851

Le principali rettifiche di consolidamento riguardano l'eliminazione delle poste relative all'avviamento contabilizzato nelle società LeNORD S.r.l. e NORDCARGO S.r.l..

9. RISORSE UMANE GRUPPO FNM

Il personale in servizio al 31 dicembre 2008, nelle Società del Gruppo FNM, si attesta a 2.828 unità rispetto a 2.840 unità in forza al 31 dicembre 2007.

Per la quasi totalità degli addetti sopra evidenziati trova applicazione il CCNL degli Autoferrotranvieri, eccezion fatta per 99 dipendenti delle società NORD_ING Srl, NordCom SpA, VIENORD Srl per i quali viene applicato il CCNL del Terziario-Distribuzione e Servizi.

Nel corso dell'anno 2008 si sono sviluppate relazioni sindacali nell'ambito delle quali si è giunti alla sottoscrizione di un accordo di rilevante significato per le Società FNM SpA, FERROVIENORD SpA, LeNORD Srl, NORDCARGO Srl. Tale accordo ha permesso di razionalizzare alcuni istituti retributivi aziendali e di riaffermare i principi, già sanciti negli accordi del 2005 e del 2006, sulle regole di funzionamento delle Rappresentanze sindacali unitarie del Gruppo.

Per quanto concerne il CCNL degli Autoferrotranvieri, scaduto il 31.12.2007, non si registrano significativi passi verso la conclusione di tale vicenda negoziale, anche in relazione alle rivendicazioni sindacali in merito all'applicazione di un contratto unico di settore che rappresenterebbe nei nostri contesti aziendali un aggravio in termini di maggior costo della manodopera e una minore flessibilità nel comando dei turni di lavoro.

10. ALTRE INFORMAZIONI

A seguito delle dimissioni del dott. Marco Piuri, con decorrenza dal 1 giugno 2008, dalle funzioni di Direttore Generale, in data 4 luglio 2008 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di nominare il dott. Giuseppe Biesuz, Direttore Generale di FNM SpA.

Il dott. Biesuz ha iniziato l'attività dal 14 luglio 2008.

11. ATTIVITA' EX DECRETO LEGISLATIVO 231/01

La società nel corso del 2008 ha formalmente approvato l'aggiornamento definitivo del modello di organizzazione e controllo. L'Organismo di vigilanza, già in precedenza nominato, ha regolarmente svolto il programma di monitoraggio del modello medesimo.

12.ADEMPIMENTI IN MATERIA DI TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI AI SENSI DEL D. LGS. 196/03

In relazione ai principi contenuti nella normativa di riferimento la società conferma la vigenza del proprio Documento Programmatico della sicurezza, già approvato ai sensi di legge .

Nell'ambito, pertanto, delle disposizioni legislative vigenti, comunica di aver provveduto nuovamente ad avviare il progetto di aggiornamento del predetto documento alla luce delle innovazioni predisposte e già approvate dagli organi competenti della società, che, nel medesimo documento, saranno inserite e più dettagliatamente illustrate.

13.ATTIVITA' DI RICERCA E DI SVILUPPO

Nel corso del 2008 FNM non ha svolto attività di ricerca e sviluppo.

14. PARTECIPAZIONI DETENUTE DA AMMINISTRATORI, SINDACI E DIRETTORI GENERALI

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

Inoltre, così come previsto dal Codice di Comportamento sull'Internal Dealing adottato in data 23 dicembre 2002, così come riformulato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 26 maggio 2006, non risultano essere state effettuate operazioni sugli strumenti finanziari di FNM S.p.A. da alcuna delle persone rilevanti destinatarie degli obblighi informativi.

15. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

- Da gennaio 2009 sono stati consegnati ulteriori 6 treni TSR.
- In data 12 gennaio 2009 FERROVIENORD ha ceduto il 49% delle quote del capitale di NORDCARGO S.r.l. a Railion Italia S.r.l. (ora DB Schenker Italia S.r.l.) ad un prezzo di 3 milioni di euro.
- In data 19 gennaio 2009 FERROVIENORD ha depositato ricorso avverso Agenzia delle Entrate – Ufficio di Milano 1 per l'annullamento dell'avviso di accertamento IVA 2004.

16. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Il risultato della gestione nell'esercizio 2009, prima delle imposte e con l'esclusione di componenti straordinarie, dovrebbe essere allineato a quello conseguito nel corrente esercizio.

17. PROPOSTA DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO E DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO 2008

Signori Azionisti,

sottoponiamo alla Vostra approvazione il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 che evidenzia un utile di euro 5.620.404; Vi proponiamo di destinare l'utile di esercizio come segue:

- alla riserva legale euro 281.020
- alla riserva straordinaria euro 5.339.384

Signori Azionisti,

con l'approvazione del bilancio al 31.12.2008 scadono il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale. Vi invitiamo pertanto ai sensi degli art. 17 dello Statuto, a voler provvedere alla nomina del Consiglio di Amministrazione ed eventuale nomina del Presidente, previa determinazione del numero dei componenti, della durata in carica e dei relativi emolumenti e, inoltre, ai sensi dell'art. 26 dello Statuto, a voler provvedere alla nomina del Collegio sindacale e del suo Presidente, nonché determinare i relativi emolumenti.

Milano, 26 marzo 2009

Il Consiglio di Amministrazione