

RELAZIONE SULLA GESTIONE dell'esercizio 2009

Signori Soci,

Vi presentiamo per l'approvazione il bilancio separato al 31.12.2009, che chiude con un utile di euro 5.638.433 in leggero miglioramento rispetto al risultato di euro 5.620.404 conseguito nell'esercizio 2008.

Il patrimonio netto passa da 158.893.644 a 164.532.077 euro.

I ricavi passano da euro 43,534 a 45,344 milioni di euro, con un incremento del 4,2%.

I costi aumentano, passando da 38,654 a 39,420 milioni di euro, con un incremento del 2,0%.

Il risultato operativo migliora sensibilmente passando da 4,880 a 5,925 milioni di euro, con un aumento del 21,4%.

Il risultato della gestione finanziaria diminuisce, passando da 2,030 a 1,820 milioni di euro con un decremento del 10,4%.

Il risultato ante imposte migliora con un incremento del 12,1%, passando da 6,910 a 7,744 milioni di euro.

Le imposte sul reddito aumentano significativamente passando da 1,290 milioni di euro a 2,106 milioni di euro.

Per un'analisi di dettaglio si rinvia al successivo paragrafo 6. "Andamento economico e finanziario di FNM S.p.A." della presente relazione.

Il bilancio consolidato del Gruppo al 31.12.2009 chiude con un utile di 12,799 milioni di euro in netto miglioramento rispetto a quello del 2008 pari a 7,757 milioni di euro.

Il patrimonio netto consolidato passa da 229,092 milioni a 241,891 milioni di euro.

I ricavi del gruppo passano da 283,049 a 302,271 milioni di euro, con un incremento del 6,8%; i costi del gruppo passano da 269,452 a 282,170 milioni di euro con un aumento del 4,7%.

Gli investimenti del Gruppo passano da 267,1 a 290 milioni di euro, di cui 29,8 milioni con mezzi propri e 260,2 milioni con finanziamenti pubblici.

Per un dettagliato commento dei risultati e delle variazioni rispetto al 2008 si rinvia al successivo paragrafo "Andamento economico e finanziario consolidato" della presente relazione.

PRINCIPI CONTABILI E CRITERI GENERALI DI REDAZIONE

Si rammenta che il bilancio separato 2009 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.

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).

Per i criteri di consolidamento di TLN si rimanda al successivo paragrafo 1. "Struttura e settori di attività del Gruppo al 31 dicembre 2009".

1. STRUTTURA E SETTORI DI ATTIVITA' DEL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2009

Il Gruppo FNM è uno degli operatori leader del settore del Trasporto Pubblico Locale in Italia, attività che svolge tramite le società controllate FERROVIENORD, FNMA, LeNORD e, dal 15.11.2009, tramite anche la società assoggettata "a controllo congiunto con Trenitalia S.p.A." denominata "Trenitalia-LeNORD S.r.l.". Proprio la costituzione di questa società è il fatto di maggiore rilievo verificatosi nell'esercizio 2009.

In data 3 agosto 2009 Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato S.p.A. hanno infatti firmato il Protocollo di Intesa e l'Accordo Attuativo per il potenziamento e miglioramento del Servizio Ferroviario Regionale in Lombardia. Questi eventi hanno portato alla sottoscrizione in data 4 agosto 2009 tra FNM S.p.A. e Trenitalia S.p.A. del

- "Contratto quadro relativo alla partnership finalizzata alla gestione unitaria ed integrata del trasporto pubblico locale ferroviario in Lombardia attraverso una società comune" e
- "Patto parasociale relativo all'organizzazione e alla gestione della nuova società".

Sulla base di tali documenti è stata costituita, con atto Notaio Zabban rep. 32823/8403, sempre in data 4 agosto, la società Trenitalia-LeNORD (TLN) in forma di società a responsabilità limitata, partecipata in misura paritetica da FNM S.p.A. e da Trenitalia S.p.A. (50%-50%) con capitale sociale di euro 120.000.

Come previsto dagli atti di cui sopra, alla nuova società è attribuito il compito di gestire unitariamente il TPL ferroviario in Lombardia.

In particolare, sono previste due diverse fasi attraverso le quali avviare l'attività della nuova società:

- una fase preliminare, della durata di undici mesi, consistente nell'affitto a favore della nuova società dei rami di azienda di titolarità degli operatori LeNORD e Trenitalia, dedicati allo svolgimento del servizio di TPL ferroviario regionale;

- una successiva fase, da attuarsi solo qualora sia stata positivamente superata una verifica in ordine alla efficacia ed efficienza della partnership, avente ad oggetto il conferimento a favore di TLN dei predetti rami di azienda.

In data 30 ottobre 2009 tra LeNord/TLN e Trenitalia/TLN sono stati sottoscritti i contratti di affitto per i rispettivi rami d'azienda con decorrenza fissata dal 15 novembre 2009.

Per quanto riguarda il Gruppo FNM si precisa che il Contratto di Affitto del ramo di azienda dedicato al trasporto pubblico locale di LeNORD è composto dai seguenti elementi:

- a) il magazzino, nella sua consistenza alla data del 1 gennaio 2010;
- b) i rapporti di lavoro con i dipendenti addetti al Ramo di Azienda, il cui numero complessivo è pari a 1.301 persone. Si precisa al riguardo che i dipendenti facenti capo alle funzioni sicurezza, pari a 59 unità, non sono stati trasferiti alla data di decorrenza ma saranno oggetto di trasferimento solo nel momento in cui TLN otterrà il certificato di sicurezza di cui all'art. 10 del D.Lgs. n. 188/2003;
- c) il fondo di trattamento di fine rapporto relativo ai dipendenti, i debiti e i crediti per la quota di tredicesima e quattordicesima maturata alla data di decorrenza e il debito per ferie maturate e non godute a tale data, e più in generale le prestazioni accessorie riferite a tale data;
- d) i contratti afferenti il Ramo di Azienda, ivi incluso il Contratto di Servizio concernente l'affidamento della gestione del servizio di trasporto pubblico locale ferroviario regionale tra la Regione Lombardia e LeNord e con effetto dalla data di decorrenza.

Non costituiscono oggetto del Contratto di Affitto i crediti e i debiti inerenti al Ramo di Azienda che siano sorti antecedentemente la data di decorrenza, ancorché non ancora esigibili o scaduti, e che dunque rimarranno in capo a LeNord. Quelli, invece, che sono sorti e sorgeranno successivamente alla data di decorrenza, ancorché non esigibili o scaduti al termine del Contratto di Affitto, rimarranno in capo a TLN.

Il Contratto di Affitto prevede che il canone di affitto del Ramo di Azienda è composto di due parti:

- parte fissa, quantificata nell'importo di Euro 2.291.700,00, equivalente ai costi ed oneri già in capo a Le Nord e non attribuibili a TLN;
- parte variabile, pari all'80% dell' eventuale utile lordo ante pagamento dell'IRES effettivamente conseguito dalla gestione economica del Ramo di Azienda nel periodo di efficacia del Contratto di Affitto.

È previsto che la componente fissa del canone di affitto del Ramo di Azienda dovrà essere corrisposta in rate trimestrali posticipate.

Successivamente all'operazione di affitto sopra descritta, FNM S.p.A. ha provveduto a redigere il "Documento informativo" ai sensi dell'art. 71bis del Regolamento di attuazione del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, così come adottato dalla CONSOB con delibera n. 11971 del 14 maggio 1999. Detto documento ai sensi dell'art. 91 bis del Regolamento Emittenti in data 27 novembre 2009 è stato depositato presso la sede sociale nonché trasmesso a Borsa Italiana e a CONSOB.

Con riferimento alla modalità di consolidamento della partecipazione del 50% nella società Trenitalia – LeNORD S.r.l., occorre tenere in considerazione che la *Corporate Governance* di TLN - per effetto della partecipazione paritetica dei soci al capitale sociale di TLN nonché delle maggioranze qualificate necessarie per la validità delle più rilevanti deliberazioni consiliari –

determina che la partecipata non risulti assoggettata al controllo unico di uno dei soci (o di altro soggetto), bensì ad un controllo congiunto da parte di Trenitalia e di FNM.

Come indicato nella Nota 2 al bilancio consolidato, ma qui ribadito per la rilevanza delle considerazioni sulla rappresentazione patrimoniale-finanziaria ed economica del Gruppo, tale controllo congiunto, ai sensi dello IAS 31.21 “partecipazione in beni a controllo congiunto”, implica che FNM debba rilevare nel proprio bilancio consolidato:

- la sua quota dei beni a controllo congiunto, classificata secondo la natura dei beni;
- qualsiasi passività sostenuta;
- la sua quota di qualsiasi passività riferita alla joint venture sostenuta congiuntamente con gli altri partecipanti;
- qualsiasi ricavo derivante dalla vendita o dall'utilizzo della sua quota dei prodotti ottenuti dalla joint venture, insieme alla sua quota di qualsiasi costo sostenuto dalla joint venture;
- qualsiasi costo sostenuto con riferimento alla sua partecipazione nella joint venture.

I beni a controllo congiunto ai sensi dello IAS 31.21 sono rappresentati dai rami d'azienda affittati a TLN.

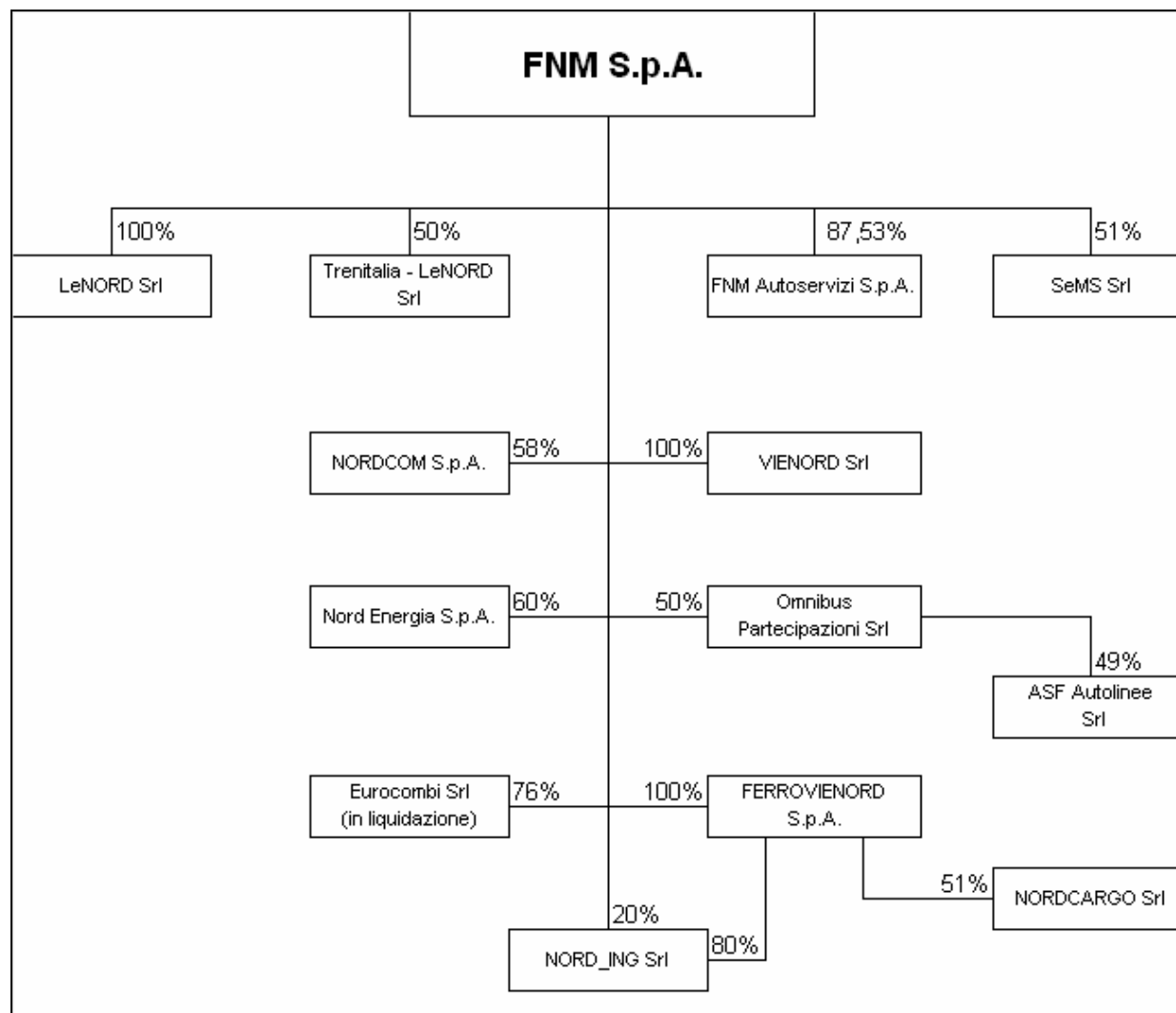
Per effetto dell'ulteriore pattuizione di *Corporate Governance* di TLN - che fa sì che, durante l'intera fase di affitto dei rami di azienda, la partecipazione di FNM e di Trenitalia agli utili ed alle perdite di TLN sia correlata al risultato prodotto dal settore di impresa che utilizza rispettivamente il ramo d'azienda LeNORD e Trenitalia, - il consolidamento delle attività, passività e dei costi e ricavi del ramo LeNORD non determina alcuna differenza nella presentazione della situazione patrimoniale, finanziaria ed economica consolidata di FNM rispetto alla situazione preesistente in cui il ramo d'azienda oggetto dell'affitto era consolidato integralmente tramite LeNORD.

Per completezza, si ricorda che l'esistenza di condizioni sospensive all'effettuazione del conferimento - rappresentate sia dall'esito positivo della verifica congiunta delle Parti sui risultati della Partnership nella fase di affitto dei rami di azienda, oltre che dall'ottenimento del nulla osta da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato - fanno sì che al contratto di affitto di ramo d'azienda non possa essere applicato il trattamento contabile previsto dall'IFRIC 4 di anticipazione degli effetti del conferimento del ramo di Trenitalia alla data di stipula del contratto di affitto di ramo d'azienda.

Sempre per quanto riguarda TLN si informa che in data 30 ottobre 2009 l'Assemblea della società ha deliberato un aumento di capitale sociale da euro 120.000 ad euro 6.120.000 da offrire in opzione ai soci in proporzione alle quote di partecipazione da essi possedute pari al 50% per ciascun socio. L'aumento è stato interamente sottoscritto.

1.2 MAPPA DEL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2009

La mappa del Gruppo FNM al 31 dicembre 2009 è la seguente



FNM S.p.A., 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 S.r.l. a beneficio delle società del Gruppo, nonché ai servizi per la mobilità sostenibile (tramite la controllata SeMS S.r.l.) ed all'energia (tramite la controllata Nord Energia SpA).

Al 31 dicembre 2009 le società LeNord S.r.l., FNM Autoservizi SpA, SeMS S.r.l., VIENORD S.r.l., Nord Energia SpA, FERROVIENORD SpA, NORDCARGO S.r.l., NORD_ING S.r.l., sono soggette a direzione e coordinamento da parte di FNM; le stesse oltre a NordCom SpA aderiscono alla tassazione di gruppo ai sensi dell'art. 117 comma 1 del TUIR.

I risultati civilistici al 31 dicembre 2009, 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 i seguenti:

(in migliaia di euro)

Denominazione	Risultato del periodo	Risultato 2008	Differenza	%	totale di competenza del Gruppo
FNM S.p.A. – Bilancio Separato	5.638	5.620	18		5.638
FERROVIENORD S.p.A.	1.738	3.468	(1.730)	100	1.738
FNM Autoservizi S.p.A.	(410)	(875)	465	87,53	(359)
VIENORD S.r.l.	(519)	(13)	(506)	100	(519)
NordCom S.p.A.	391	596	(205)	58	227
NORD_ING S.r.l.	15	8	7	100	15
LeNORD S.r.l.	1.755	1.290	465	100	1.755
NORDCARGO S.r.l.	(817)	(181)	(636)	51	(417)
Trenitalia-LeNORD S.r.l.	20		20	50	(*)
Eurocombi (in liquidazione) S.r.l.	(4)	(13)	9	76	(3)
Nord Energia S.p.A.	1.770	(34)	1.804	60	1.062
SeMS S.r.l.	367	211	156	51	187
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	522	(1)	9	50	261

(*) vedi criteri di consolidamento di Trenitalia-LeNORD

In fase di consolidamento sono state effettuate le rettifiche di allineamento ai principi contabili internazionali adottati dalla Capogruppo.

L'andamento e i risultati di FNM S.p.A. e di ciascuna società è commentato nel successivo paragrafo 8. "Andamento economico e finanziario consolidato".

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

I settori di attività dell'esercizio 2009 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: 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 19,056 milioni di euro contro i 16,433 milioni di euro dell'esercizio 2008.

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 per 20,189 milioni di euro contro 18,044 milioni di euro nel 2008, si riferiscono al seguente materiale rotabile:

- N. 26 TAF locati a Trenitalia-LeNORD S.r.l.
- N. 2 TSR locati a Trenitalia-LeNORD S.r.l.
- N. 2 locomotive 189-Siemens locate a NORDCARGO S.r.l.
- N. 8 locomotive 189 Siemens locate a Österreichische Bundes Bahn
- N. 11 locomotive 483 locate a NORDCARGO S.r.l.
- N. 1 locomotiva ES64 F4 locata a NORDCARGO S.r.l.

Le locazioni finanziarie per 1,902 milioni di euro contro 2,417 milioni di euro nel 2008, interamente attribuibili a rapporti infragruppo, si riferiscono al seguente materiale rotabile:

- N. 14 locomotive 520 locate rispettivamente: n. 9 alla controllata Trenitalia - LeNORD S.r.l., n. 5 alla controllata FERROVIENORD S.p.A.
- N. 8 locomotive 640 locate alla controllata Trenitalia-LeNORD S.r.l.
- N. 3 locomotive 660 locate alla controllata Trenitalia-LeNORD S.r.l.

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, l'area parcheggio di Novate ed il deposito di Solbiate. Fatta eccezione per le locazioni della stazione di Milano Cadorna, gli altri contratti sono intercorrenti con le società del Gruppo.

I ricavi di competenza sono per l'esercizio 2009 di 1,389 milioni di euro, mentre per l'esercizio 2008 sono stati di 1,492 milioni di euro.

VALORIZZAZIONE AREE

Per quanto riguarda 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 si evidenzia che l'attività ha subito forti rallentamenti dovuti alla crisi del mercato immobiliare che nel corso del 2009 si è ulteriormente aggravata. In particolare l'area milanese ha registrato un forte calo della domanda nonché il default di alcune importanti iniziative immobiliari già avviate, mentre il mercato soffre di eccesso di offerta nel settore del terziario-uffici. Inoltre l'incertezza legata all'Expo che inizialmente aveva accelerato l'attenzione degli investitori sull'Area nord di Milano, provoca una situazione di attesa insieme alla definizione del Piano di Governo del Territorio (PGT) da parte del Comune di Milano.

PROGETTO 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. 54000 mq di cui il 53% di proprietà FNM e il 47% di proprietà FERROVIENORD.

Il Programma Integrato di Intervento (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 selezionando l'offerta della società Pegaso per complessivi 15 milioni di euro. In data 6 aprile 2009 è stato stipulato un contratto preliminare tra FNM S.p.A e FERROVIENORD S.p.A. da una parte e Immobiliare Pegaso "progetto Affori" S.p.A. dall'altra, in forza del quale Immobiliare Pegaso ha versato due somme a titolo di caparra confirmatoria: la prima in occasione della sottoscrizione innanzi a notaio (pari ad euro 200.000, di cui 125.000 euro a FNM e 75.000 euro a FERROVIENORD), la seconda (pari importo e ripartizione) in occasione della stipula di un accordo modificativo e aggiuntivo siglato nel giugno 2009.

Tuttavia la sottoscrizione della Convenzione con il Comune di Milano e quindi il Rogito non sono potuti avvenire a causa inizialmente di una richiesta di rivisitazione del progetto per renderlo più redditizio in relazione agli aumentati oneri di urbanizzazione. Successivamente alla fine del 2009 il promissario acquirente ha di fatto rinunciato alla prosecuzione dell'iniziativa.

Si dovrà quindi valutare, anche in relazione al particolare momento del mercato e alle destinazioni d'uso imposte dal Comune, una strategia per la prosecuzione dell'iniziativa.

MILANO BOVISA

Il Comune di Milano ha avviato nel dicembre 2007, tramite la pubblicazione di un bando, il procedimento di variante al Piano Regolatore Generale (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 diritti edificatori pertinenti a circa 90.000 mq di sedimi ferroviari.

E' in corso di definizione tra le proprietà un Protocollo di accordo che stabilisce le linee guida dello sviluppo integrato dell'intera area.

GARBAGNATE

L'iniziativa, avviata nel 2006 con la presentazione di una proposta di P.I.I., successivamente integrata nel giugno 2008, prevede il recupero e la riqualificazione dell'area limitrofa alla stazione di Garbagnate – Parco delle Groane (ex Garbagnate Serenella).

Le aree interessate dal progetto sono di ca. 26.000 mc di cui il 79% di proprietà FNM e il 21% di proprietà della Parrocchia dei Santi Eusebio e Maccabei.

Il P.I.I. prevede di realizzare, per la quota di proprietà FNM, un volume edificabile di 24.490 mc da destinare a utilizzo residenziale (di cui il 10% a edilizia convenzionata) e una superficie lorda di pavimento di 1.185 mq da destinare a utilizzo commerciale e servizi e standard in cessione (119 mq).

A seguito della ripresa dei rapporti con l'Amministrazione Comunale, è stata consegnata la proposta definitiva di P.I.I.

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 marzo 2009 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 identificare in maniera conclusiva le aree a disposizione per il progetto urbanistico.

VARESE

A seguito dell'approvazione dell'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, sono tuttora in corso, da parte del Comune, approfondimenti sulla distribuzione delle volumetrie tra le proprietà interessate.

Si prospetta quindi una verifica dell'equilibrio finanziario complessivo dell'operazione nonché la puntualizzazione degli aspetti legali coinvolti dal meccanismo perequativo individuato.

2.4 PERSONALE DIPENDENTE DI FNM S.P.A.: NUMERI, COSTI E FORMAZIONE**2.4.1 NUMERI E COSTI**

Il personale in servizio al 31 dicembre 2009 è pari a 189 unità oltre a n. 12 dirigenti, contro le 171 e n. 9 dirigenti del 31 dicembre 2008.

Il costo complessivo del personale è stato di circa 12,975 milioni di euro rispetto a 11,155 milioni di euro nel 2008.

2.4.2 RELAZIONI INDUSTRIALI

L'anno 2009 si è caratterizzato per l'assenza di conflittualità.

Per quanto riguarda le relazioni sindacali, è particolarmente rilevante la stipula del Protocollo d'Intesa sul CCNL della Mobilità, che ha previsto, in attesa di definire la parte normativa,

l'erogazione, dal mese di maggio, di un aumento retributivo medio pari a 60,00 euro mensili. Tuttavia, tale accordo non esaurisce le trattative per il rinnovo del Contratto Nazionale, che proseguono per la definizione di tutta la parte regolamentare nonché per quella economica ad integrazione di quanto già erogato dal 1° maggio 2009 prevedendo un apposito accantonamento basato sull'ipotesi di un ulteriore incremento a parametro medio pari a 60,00 euro a decorrere dal 1° maggio 2009.

2.4.3 FORMAZIONE

Le attività di formazione hanno impegnato i dipendenti di FNM che hanno avuto accesso a corsi per circa 700 giornate.

La formazione è stata per il 90% gestita da formatori esterni.

Integralmente gestita con risorse interne, invece, la formazione relativa al Dlgs. 231/2001.

Tutti gli interventi hanno avuto come tema lo sviluppo delle competenze sia specifiche sia manageriali in generale.

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 marzo 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 su ferrovia sulla base di affidamento diretto da parte di Regione Lombardia regolato da contratto di servizio, sino al 14 novembre 2009;
- Trenitalia-LeNORD S.r.l. dal 15 novembre 2009 gestore dei servizi di trasporto su ferrovia sulla base dei Contratti di Affitto dei rami d'azienda LeNORD e Trenitalia T.P.L. Lombardia;
- 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;
- 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. 11/2009 – Testo Unico delle leggi regionali in materia di trasporti - e dalle norme contenute nella legge 9 aprile 2009, n. 33 e nel d.d.l. 1195/09, così come recepito nella legge 23 luglio 2009, n. 99. Il combinato disposto delle leggi di cui sopra e del regolamento europeo n. 1370/2007 consentono un'assegnazione diretta dei servizi di Trasporto

Pubblico Locale ferroviario, “con una durata minima dei contratti non inferiore a 6 anni, rinnovabile di ulteriori 6 anni, nei limiti di stanziamento di bilancio allo scopo finalizzato”.

Si ricorda, poi, che Regione Lombardia ha inteso regolare i propri rapporti con le società di Trasporto Pubblico Locale nell’ambito del “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” 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.

Nell’ambito del quadro legislativo e regolamentare sopra descritto, sono stati negoziati e sottoscritti in data 12 marzo 2009 il Contratto di servizio per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria tra FERROVIENORD e Regione Lombardia e in data 13 novembre 2009 il Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra LeNORD e Regione Lombardia.

Il Contratto di servizio per la gestione rete ha durata dall’1 gennaio 2009 al 17 marzo 2016, data di scadenza delle concessioni ferroviarie.

Il Contratto di servizio del trasporto, invece, ha durata dall’1 gennaio 2009 al 31 dicembre 2014 e potrà essere rinnovato di 6 anni, secondo quanto disposto dalla sopra richiamata legge. E’ altresì stabilito che il contratto potrà essere conferito alla società TLN, dapprima nell’ambito del contratto di affitto del ramo d’azienda T.P.L. di LeNORD e successivamente nell’ambito del “trasferimento” del medesimo a TLN.

FERROVIENORD S.p.A.

Il bilancio al 31 dicembre 2009 evidenzia un utile di euro 1.737.752, che beneficia del “ripristino di valore” per euro 1.034.217 della partecipazione in NORDCARGO S.r.l. operato tenendo conto del prezzo che DB Schenker Rail Italia S.r.l. ha pagato per l’acquisto dell’11% delle quote sociali in data 11 gennaio 2010 (1,6 milioni di euro), nonché del valore dell’opzione di vendita detenuta dalla società per le residue quote del capitale della partecipata, pari a 3.066.666. Si evidenzia che il risultato 2008 pari ad euro 3.468.270 beneficiava di un “ripristino di valore” relativo alla partecipazione di NORDCARGO di euro 3.052.145.

Come già ricordato, FERROVIENORD ha sottoscritto in data 12 marzo 2009 con Regione Lombardia il Contratto di Servizio per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria con durata dall’1 gennaio 2009 al 17 marzo 2016. Si sottolinea l’aspetto relativo alla 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.

Il corrispettivo per l’anno 2009, IVA esclusa, è stato stabilito in 87.300.000 euro. A fronte del corrispettivo di cui sopra, FERROVIENORD s’impegna a garantire:

- la disponibilità dell’infrastruttura e l’assegnazione della capacità in funzione del modello di esercizio previsto dalla programmazione regionale;
- la conservazione, la manutenzione e l’efficienza dell’infrastruttura stessa;
- la gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria;

- la gestione delle stazioni e dei centri di interscambio;
- la prestazione dei servizi inerenti al servizio ferroviario.

FERROVIENORD si impegna altresì ad acquistare il materiale rotabile finanziato da Regione Lombardia e a garantirne la gestione, manutenzione e custodia; tale materiale rotabile è affittato alle società affidatarie dei servizi di TPL.

Il volume di affari complessivo è stato di 106,440 milioni di euro contro 99,239 milioni di euro nel 2008; il patrimonio netto al 31.12.2009 è di 53,023 milioni di euro rispetto a 51,285 milioni di euro nell'esercizio precedente.

Il personale dipendente al 31 dicembre 2009 è di n. 891 unità oltre a n. 7 dirigenti.

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

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 a luglio 2016.

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

Nel corso dell'esercizio 2009 FERROVIENORD ha proseguito nell'attuazione dei programmi di investimento concordati con Regione Lombardia, nel contratto di programma per gli investimenti relativi all'ammodernamento e potenziamento della rete.

Il totale degli investimenti sulla rete nell'esercizio 2009 è stato di 48,4 milioni di euro e ha riguardato principalmente i seguenti interventi:

- prosecuzione dei lavori di raddoppio in galleria nella tratta ferroviaria in Comune di Castellanza;
- installazione del sistema di supporto condotta treni;
- 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, all'adeguamento a standard di alcune stazioni ferroviarie, nonché al rinnovo dell'armamento ferroviario.

Il contratto di programma per gli investimenti, scaduto in data 31 dicembre 2007 è stato rinnovato il 12 marzo 2009. Si ricorda che FERROVIENORD, nella sua veste di concessionario e sulla base di specifiche convenzioni con Regione Lombardia, provvede all'acquisto di materiale rotabile, che entra a far parte pertanto del suo patrimonio come "bene reversibile" alla fine della concessione medesima.

Le "commesse" in essere riguardano:

- fornitura di treni TSR con l'ATI ANSALDO BREDA – FIREMA – KELLER per un totale di 632 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 treni per la linea Brescia – Iseo - Edolo con Stadler per un totale di 25,6 milioni di euro.
- fornitura di treni per la linea Milano-Molteno-Lecco con Stadler per un totale di 62,5 milioni di euro.
- fornitura di due treni per lo sviluppo del servizio in Valcamonica con la società polacca PESA per un totale di 6,9 milioni di euro.

Nel corso del 2009 è stato risolto per inadempimento il contratto di appalto con Cogel Infrastrutture S.r.l. (ora Cogel S.p.A. in liquidazione) n. 15287 (stazione di Affori), n. 15346 (raccordo per Busto Arsizio) e n. 15832 (riqualificazione linea ferroviaria Saronno-Seregno).

E' stato poi risolto sempre per inadempimento il contratto di appalto n. 15352 con De Lieto Costruzioni Generali S.r.l. (ora Costruzioni Napoletane S.r.l. in liquidazione) relativo al complemento dell'interramento di Castellanza.

In entrambi i casi gli appaltatori, eccedendo l'illegalità delle risoluzioni, hanno citato FERROVIENORD avanti il Tribunale di Milano per vedersi riconoscere danni pari rispettivamente a 16,6 milioni di euro (Cogel) e 21,1 milioni di euro (De Lieto).

Per quanto riguarda Cogel, la società si è costituita in giudizio, oltre che per vedere rigettare le domande attoree, proponendo a sua volta domande riconvenzionali per danni per importo pari a 7,3 milioni di euro nei confronti di Cogel.

Per quanto riguarda De Lieto, la società si costituirà in giudizio, non solo per chiedere il rigetto della domanda attorea, ma anche per far valere in via riconvenzionale il proprio diritto al risarcimento dei danni.

Per entrambe le situazioni sopra considerate, da cui non si prevede emergano passività per il Gruppo, FERROVIENORD sta provvedendo ad incardinare procedimenti monitori nei confronti dei fideiussori.

Si ricorda inoltre, come già anticipato nelle ultime comunicazioni finanziarie annuale e semestrale, che in data 30 ottobre 2008 Railion Italia S.r.l. ha comunicato a FERROVIENORD l'impegno irrevocabile all'esercizio dell'opzione di acquisto dell'11% di NORDCARGO entro e non oltre il 31 gennaio 2010, come previsto dal contratto di cessione di quote.

In data 4 gennaio 2010 DB Schenker Rail Italia S.r.l. ha esercitato l'opzione di acquisto, per un importo di 1.600.000 euro, dell'ulteriore partecipazione, acquisto successivamente perfezionato in data 11 gennaio 2010 con atto notarile – notaio Becelli – rep. N. 54.068/4.698 - acquisendo così da FERROVIENORD S.p.A. l'11% delle quote del capitale sociale, con conseguente incremento della propria quota di interessenza al 60% del capitale sociale e corrispondente riduzione al 40% della quota di interessenza di FERROVIENORD S.p.A. Si evidenzia che FERROVIENORD detiene un'opzione di vendita per le residue quote del capitale della partecipata, ad un prezzo pari ad euro 3.066.666 per la durata di due anni dal 5 gennaio 2010.

Con riferimento, infine, all'accesso ispettivo della Guardia di Finanza conclusosi in data 20 luglio 2007 s'informa che l'Agenzia delle Entrate – Ufficio Milano 1, con provvedimento n. 147578 del 14 dicembre 2009 ha disposto l'annullamento dell'avviso di accertamento riguardante il contenzioso relativo all'applicazione dell'aliquota IVA agevolata alle somme dovute sul Contratto di servizio gestione rete; ciò in applicazione dell'art. 4 sexies della Legge 3 agosto 2009 n. 102 di conversione del D.L. 1 luglio 2009, n. 78.

In data 10 marzo 2010 la Commissione Tributaria Provinciale di Milano ha dichiarato estinto il giudizio per cessazione della materia del contendere, chiudendo così il contenzioso con esito totalmente favorevole alla società.

NORD_ING S.r.l.

Il Bilancio dell'esercizio si chiude con un utile di 15.444 euro contro 8.378 euro nel 2008.

Il personale dipendente al 31.12.09 è di n. 12 unità, oltre a n. 3 dirigenti rispetto a n. 18 unità e n. 3 dirigenti nell'esercizio precedente.

La società è controllata al 20% da FNM e all'80% da FERROVIENORD.

Nel corso dell'esercizio NORD_ING ha proseguito la sua attività di progettazione, nonché supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti sulla rete, così come previsti dal "Contratto di Programma per gli Investimenti sulla rete ferroviaria regionale in concessione a FERROVIENORD S.p.A." sottoscritto il 12 novembre 2002 e rinnovato con contratto sottoscritto in data 3 dicembre 2009.

LeNORD S.r.l.

Il bilancio al 31 dicembre 2009 evidenzia un utile di euro 1.755.011 rispetto a quello di 1.289.603 nel 2008, ambedue al netto di 2,5 milioni di euro di ammortamento dell'avviamento.

Il volume di affari complessivo è stato di 144,992 milioni di euro contro 149,551 milioni di euro nel 2008, il patrimonio netto al 31.12.2009 è di 38,817 milioni di euro rispetto a 37,061 milioni di euro dell'esercizio precedente.

La Società è soggetta a direzione e coordinamento di FNM S.p.A. ed è interamente controllata dalla medesima.

La produzione totale di servizi passeggeri è stata di 8.994.098 treni-km.

I principali investimenti operati nel corso dell'esercizio 2009 hanno riguardato interventi di revamping sul materiale rotabile per 640 mila euro, nonché l'acquisizione di macchinari, impianti e attrezzature utilizzate nelle officine manutentive di Novate Milanese e Iseo (934 mila euro), interamente finanziati in proprio dalla partecipata.

Come già anticipato nel paragrafo 1. "Struttura e settori di attività del Gruppo al 31 dicembre 2009" della presente relazione, LeNORD, con contratto sottoscritto in data 30 ottobre 2009, ha ceduto in affitto a TLN, a far tempo dal 15 novembre 2009, il proprio ramo d'azienda dedicato al trasporto pubblico locale. Per tale motivo i dati economici dell'esercizio 2009 non sono comparabili con quelli dell'esercizio 2008 in quanto riferiti a soli 10 mesi e mezzo di operatività diretta.

Dalla data di decorrenza del contratto di affitto, LeNORD gestisce la sola attività riguardante la condotta dei treni passeggeri gestiti da DB e ÖBB sulla linea internazionale del Brennero; inoltre, sino ad ottenimento da parte di TLN del certificato di sicurezza, LeNORD continua a svolgere in service per conto della medesima tutte le attività inerenti la gestione della sicurezza ferroviaria.

Di conseguenza al 31 dicembre 2009, il personale in servizio, rispetto a n. 1.229 dipendenti e 6 dirigenti dell'esercizio precedente, si è ridotto a 102 unità oltre a n. 4 dirigenti, di cui n. 43 dedicati alla linea "Brennero" e n. 59 al service sicurezza; questi ultimi verranno anch'essi trasferiti a TLN all'ottenimento, da parte della stessa, del certificato di sicurezza.

In merito all'attività di trasporto pubblico locale, si descrivono di seguito i fatti principali dell'esercizio:

- NEGOZIAZIONE E SOTTOSCRIZIONE CON REGIONE LOMBARDIA DEL NUOVO CONTRATTO DI SERVIZIO

Come già indicato in premessa in data 13 novembre 2009 è stato sottoscritto con Regione Lombardia il Contratto di Servizio per la gestione del trasporto pubblico locale ferroviario in Lombardia; con decorrenza 1 gennaio 2009 e durata di anni 6 + 6.

Il corrispettivo/anno complessivo al netto di IVA è composto dalle voci che seguono:

- un corrispettivo di 63.960.000 euro per l'effettuazione di 8.858.845 treni/km annui (comprensivi di 570.000 bus/km annui) in essere alla data di sottoscrizione del Contratto, pari a 7,22 euro/treno km;
- un corrispettivo di 12.940.000 euro a copertura del noleggio dei 26 treni TAF forniti da FNM S.p.A.;
- un corrispettivo a rimborso del canone di accesso sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, indicativamente pari a 3.426.195 euro per i servizi in essere alla data di sottoscrizione del Contratto;
- un corrispettivo derivante dalla valorizzazione al corrispettivo treno/km di euro 7,22 per i servizi di nuova attivazione;
- un corrispettivo forfetario per le attività propedeutiche svolte nel 2009, finalizzate all'attivazione di nuovi servizi, pari a 1.400.000 euro.
- un corrispettivo per le attività propedeutiche che verranno svolte a partire dal 2010 per l'attivazione dei nuovi servizi, pari a non più del 25% del corrispettivo unitario di euro 7,22, erogato per i 12 mesi anteriori all'attivazione di ciascun servizio, dietro adeguata rendicontazione di tali attività;
- un corrispettivo di compartecipazione all'avviamento e al rischio commerciale iniziale per i nuovi servizi attivati a partire dal 2009, pari al 20% del corrispettivo unitario di euro 7,22, erogato per i primi 12 mesi di attivazione di ciascun servizio e al 10% per i successivi 12 mesi; tale corrispettivo aggiuntivo copre in particolare le attività di promozione dei nuovi servizi che LeNORD è tenuta ad effettuare, per garantirne un adeguato utilizzo da parte dell'utenza.
- L'ammontare erogato, per la quota parte legata alle risorse ex Art. 1 commi 295 e 298 della legge 24 dicembre 2007 n. 244, è condizionato all'effettiva disponibilità delle relative risorse finanziarie, sulla base dell'accisa maturata rispetto ai litri di gasolio venduti, così come previsto dalla medesima legge. In caso d'indisponibilità delle risorse contrattualmente previste per svolgere il servizio, le parti s'impegnano a riconfigurare conseguentemente l'offerta oggetto del contratto.

Sulla base di quanto precede il corrispettivo totale per l'esercizio 2009 è stato pari ad euro 78,3 milioni di euro, di cui 68,3 milioni di euro erogati per il periodo 1 gennaio 2008 – 14 novembre 2009 a LeNORD e 10 milioni di euro per quello dal 15 novembre 2009 – 31 dicembre 2009 a TLN per effetto dell'affitto del Ramo d'Azienda a Trenitalia–LeNORD S.r.l.

Il contratto di servizio, come precedentemente indicato nel paragrafo **1.** della presente relazione, è stato infatti volturato a favore di TLN.

- SVOLGIMENTO SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Nell'anno 2009 LeNORD ha dato seguito ad una riorganizzazione interna volta a presidiare maggiormente i processi operativi tramite una convergenza verso la Business Unit TPL Lombardia delle attività di pianificazione e controllo del servizio gestione operativa, produzione, commerciale, turni e formazione e piani e controlli materiale rotabile.

Dal 19 ottobre 2009 è stato attivato il collegamento tra Malpensa Aeroporto e Busto RFI e dal 13 dicembre 2009, (quindi successivamente alla decorrenza dell'affitto del ramo d'azienda) il prolungamento del Servizio S1 da Rogoredo a Lodi nella fascia di morbida.

Sono stati inoltre effettuati interventi di riorganizzazione, razionalizzazione e ampliamento del servizio in relazione ai lavori del tunnel di Castellanza.

Gli introiti da bigliettazione TPL per il periodo dall'1 gennaio 2009 al 14 novembre 2009 sono stati di 51,966 milioni di euro.

A tal riguardo si segnala che Regione Lombardia non ha proceduto all'adeguamento tariffario che, ai sensi del Regolamento regionale, sarebbe stato pari all'1,48%.

- SERVIZI T.P.L. "S5"

Sono proseguite anche nel 2009 le attività che LeNORD svolge nell'ambito dell'ATI con Trenitalia e ATM per il servizio sulla linea S5 Varese-Gallarate-Pioltello. Come da regolamento del raggruppamento LeNORD svolge le attività di manutenzione e di pulizia del materiale rotabile. Il tutto a fronte di un corrispettivo annuo pari a 7.000.000 euro.

- SERVIZIO AEROPORTUALE "MALPENSA EXPRESS"

Nell'anno 2009 si registra un significativo miglioramento della redditività del servizio Malpensa Express rispetto allo scorso anno. I ricavi da traffico sono aumentati del 4,35%.

- PARCO ROTABILE

Nel corso del 2009 sono stati messi in servizio ulteriori 27 treni TSR che hanno permesso di fronteggiare l'incremento dei treni-km dovuto alle estensioni dei servizi S1 da Rogoredo a Lodi e S5 da Pioltello a Treviglio il 13 dicembre 2009 e di migliorare il comfort dei passeggeri.

- SERVIZI DI TRASPORTO "LUNGA PERCORRENZA"

Come già sopra indicato, nel corso dell'esercizio 2009 è stata avviata l'attività riguardante la circolazione di treni a lunga percorrenza in servizio diurno tra la Germania/l'Austria e l'Italia attraverso il Brennero.

Gli elementi essenziali di tale contratto sono i seguenti:

- Durata del contratto : 13 dicembre 2009 – 13 dicembre 2015;
- Servizi prodotti dal 13 dicembre 2009 con effettuazione di 5 coppie di treni giornalieri:
 - 1 coppia Monaco – Brennero – Bolzano;
 - 2 coppie Monaco – Brennero - Verona;
 - 1 coppia Monaco – Brennero – Verona – Milano P.G.;
 - 1 coppia Monaco – Brennero – Verona - Bologna.
- Il corrispettivo pattuito è di 1,07M€/anno.

Trenitalia-LeNORD S.r.l.

Come già anticipato nel paragrafo 1. della presente relazione e nel commento all'andamento delle attività di LeNORD S.r.l., la società, costituita in data 4 agosto 2009, ha iniziato la propria attività al 15 novembre 2009, in conseguenza dei contratti di affitto dei rami di azienda LeNORD e Trenitalia dedicati al trasporto ferroviario in Lombardia.

Si ricorda che la società è partecipata in misura paritetica (50-50) da FNM S.p.A. e Trenitalia S.p.A. e non è soggetta a direzione e coordinamento, ma a controllo congiunto dei soci paritetici.

Al 31 dicembre 2009 la società ha registrato un utile di 20.100 euro, dopo aver effettuato un accantonamento di 1,060 milioni di euro (di cui 300 mila euro ramo LeNORD e 760 mila euro ramo Trenitalia), quale parte variabile del canone di affitto dei rami di azienda.

VIENORD S.r.l.

Il bilancio chiude con una perdita di 519.402 euro, dopo aver beneficiato di “proventi da tassazione consolidata” per 167.768 euro; l’esercizio 2008 si era chiuso con una perdita di 13.289 euro.

A seguito della citata perdita il patrimonio netto della società diminuisce da 779.996 euro a 260.594 euro; di conseguenza il capitale sociale, pari a 500.000 euro, risulta diminuito di oltre un terzo, integrando, così, la fattispecie di cui all’art. 2482-bis del Codice Civile. Tuttavia, tenuto conto delle aspettative di un risultato positivo dell’esercizio 2010 previsto dal budget approvato nella seduta del 23 febbraio 2010 dal Consiglio di Amministrazione, nonché dell’impegno del Socio a sostenere la società in caso di squilibrio economico-finanziario, lo stesso Consiglio ha ritenuto di non proporre all’Assemblea dei soci la riduzione del capitale sociale.

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

Il personale dipendente al 31 dicembre 2009 è di n. 30 unità, invariato rispetto al 2008.

L’andamento negativo della società è dovuto esclusivamente allo start-up del progetto di valorizzazione delle stazioni definito ISOLATUA® ed in particolare del sistema di videocomunicazione Digital Signage e Web Tv; si è infatti verificato uno slittamento dell’avvio operativo del sistema di videocomunicazione che non ha consentito di raggiungere il volume di affari necessari (vendita spazi pubblicitari) tali da coprire i costi comunque sostenuti. Tale gap dovrebbe essere recuperato nel corso dell’esercizio 2010, consentendo il riequilibrio del risultato economico del progetto.

Sono invece proseguite anche per il 2009 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.

FERROVIE NORD MILANO AUTOSERVIZI S.p.A.

Il bilancio al 31 dicembre 2009 evidenzia una perdita di 409.916 euro con una diminuzione di 465.142 euro rispetto alla perdita di euro 875.058 dell’esercizio precedente. Entrambi gli esercizi hanno beneficiato di 300 mila euro di proventi da tassazione consolidata.

Il personale al 31 dicembre 2009 è di 208 dipendenti e 2 dirigenti, invariato rispetto all’esercizio precedente.

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 2009 FNM Autoservizi ha sostanzialmente raggiunto gli obiettivi prefissati dal “Piano industriale 2007/09” approvato dal Consiglio di Amministrazione il 12 marzo 2007 per quanto riguarda l’abbattimento delle perdite di gestione, la ristrutturazione dell’azienda e la riorganizzazione dell’offerta.

La società gestisce il trasporto pubblico locale nelle province di Varese, Brescia e Como; svolge, altresì, servizi di sostitutive treno per le società del Gruppo FNM.

L'attività di TPL nelle province di Varese e Brescia è svolta in regime di concessione, mentre quella in provincia di Como è regolata da contratto di servizio, con scadenza il 30 giugno 2012.

Nell'esercizio 2009 la produzione si è attestata ad un totale di circa 6,5 milioni bus/km così suddivisi: 5,5 bus/km per TPL e 1,0 milioni bus/km sostitutive treni e charter.

Nel corso del 2009 sono stati acquistati e messi in servizio 25 nuovi autobus destinati al TPL per un investimento di 6,255 milioni di euro, dei quali 3 milioni per contributi dalla Regione Lombardia.

Sono stati, altresì, acquistati 4 autobus granturismo per un investimento di 812 mila euro, totalmente a carico della società.

Si ricorda che la società, per far fronte alle perdite di esercizio e all'onere finanziario per l'acquisto di autobus di cui sopra, ha chiesto ai soci un aumento di capitale di 5 milioni di euro; nelle more di una definitiva decisione in merito a tale richiesta, FNM ha comunque deliberato la concessione di una linea di credito di 5 milioni di euro. FNM continua garantirle la liquidità necessaria per far fronte alle proprie obbligazioni e operare in condizioni di continuità aziendale, anche tenendo conto degli impegni di pagamento dei canoni di locazione finanziaria dell'immobile di Saronno.

Omnibus Partecipazioni S.r.l.

La società è partecipata pariteticamente al 50% tra FNM S.p.A. e Arriva Italia S.r.l. e detiene il 49% del capitale di ASF Autolinee S.r.l.

Il bilancio chiude con un utile di 521.536 euro. Tale risultato è determinato dal dividendo di 539.000 euro (pari al 49% del dividendo complessivo) percepito da ASF Autolinee S.r.l. A sua volta la società in data 24 marzo 2010 ha deliberato di distribuire ai soci una quota di utile pari ad euro 400.000 e di rinviare a nuovo la restante quota di utile pari ad euro 118.536.

La società non ha personale dipendente.

Per completezza di informazione si riportano, di seguito, i dati essenziali di ASF Autolinee S.r.l. al 31 dicembre 2009

- utile di 2.168.971 euro contro quello di 102.701 euro dell'esercizio precedente;
- utile distribuito 1.100.000 euro;
- personale dipendente: n. 523 unità oltre ad 1 dirigente.

3.2 TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

NORDCARGO S.r.l.

Il bilancio chiude con una perdita di euro 817.271, dopo aver scontato 500 mila euro di ammortamento dell'avviamento e beneficiato di euro 253.793 da "Proventi e da tassazione consolidata". La perdita dell'esercizio 2008 è stata di 180.922 euro.

La società al 31 dicembre 2009 è posseduta per il 51% da FERROVIENORD e per il 49% da DB Schenker Rail Italia S.r.l. (DBRI).

In data 11 gennaio 2010, è stato ceduto l'ulteriore 11%; ad oggi, pertanto, la società è partecipata al 60% da DB Schenker Rail Italia S.r.l.; di conseguenza non è più soggetta a

direzione coordinamento da parte di FNM né partecipa alla tassazione di gruppo ai sensi dell'art. 117 comma 1 del TUIR.

Nella data medesima l'Assemblea straordinaria di NORDCARGO ha poi deliberato l'aumento di capitale per complessivi 100,00 euro, sottoscritto da DB Schenker Rail Italia S.r.l. per la propria quota di competenza mediante conferimento del proprio ramo d'azienda dedicato al trasporto merci su rotaia e da FERROVIENORD mediante versamento di denaro per la propria quota.

Il personale dipendente al 31 dicembre 2009 è di n. 193 unità.

Il risultato economico dell'anno è stato fortemente condizionato dalla crisi economica mondiale che ha determinato, a livello europeo, una perdita del volume di trasporto merci ferroviario di circa il 25% rispetto all'anno precedente.

Per quanto riguarda NORDCARGO la perdita del volume di trasporto, in termini di treni-Km effettuati, è risultata pari al 18% rispetto alle previsioni di budget.

La riduzione del volume di trasporto è risultata costante per tutto il primo semestre dell'anno, e solo negli ultimi 3 mesi si è verificata una inversione di tendenza, che ha consentito un importante recupero, anche a livello di fatturato, rispetto alle previsioni di metà anno.

Nel corso del 2009 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 all'effettuazione delle attività di manovra.

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 4.051.

3.3 INFORMATION & COMMUNICATION TECHNOLOGY / TELECOMUNICAZIONI

NordCom S.p.A.

Il bilancio chiuso al 31 dicembre 2009 presenta l'utile di 391.100 euro, in diminuzione rispetto al risultato 2008 pari a 596.043 euro.

Nel 2009 la società ha proseguito e consolidato il percorso di sviluppo iniziato nel 2002, raggiungendo un valore della produzione di 12.252 mila euro (12.164 mila euro al 31 dicembre 2008), nel rispetto degli obiettivi economici e finanziari fissati dai piani aziendali.

Al 31 dicembre 2009 il personale dipendente è di n. 50 unità oltre a 2 Dirigenti.

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

Nel 2009 l'attività a favore del Gruppo FNM ha visto importanti iniziative e investimenti che hanno interessato il sistema informativo gestionale SAP-ERP, l'aggiornamento tecnologico della piattaforma SAP, i progetti "mini-pc" e "palmari per controllo titoli di viaggio", il progetto "Digital Signage" di VIENORD, e la realizzazione e installazione di circa 200 apparati di informazione al pubblico. E' inoltre prevista nel 2010 l'installazione di oltre 300

nuovi terminali presso le stazioni del Gruppo FNM con un investimento nel 2010 di circa 1,65 milioni di euro per monitor e cablaggi strutturali.

Le esigenze di nuove infrastrutture e nuovi servizi espresse dal Gruppo FNM hanno comportato un forte incremento degli investimenti (circa euro 2,540 milioni contro euro 900 mila nel 2008).

Per quanto riguarda il mercato esterno, NordCom ha perseguito l'obiettivo di consolidamento della presenza con proprie soluzioni soprattutto nei settori della Sanità e della Pubblica Amministrazione Locale, con una produzione d'area in crescita rispetto al 2008 (euro 5,987 milioni nel 2009 contro euro 5,819 milioni nel 2008).

3.4 ENERGIA

Nord Energia S.p.A.

Nel mese di luglio 2009 la società ha avviato la gestione commerciale dell'elettrodotto Mendrisio – Cagno, consentendo di chiudere il bilancio al 31 dicembre 2009 con un utile di euro 1.769.728 in assoluto miglioramento rispetto al risultato negativo di euro 34.302 del precedente esercizio.

Il patrimonio netto è di euro 2,131 milioni di euro contro i 161 mila euro dell'esercizio precedente.

La società è controllata al 60% da FNM e per il rimanente 40% da SPE (Società Partecipazioni Energetiche) SA, società a sua volta controllata al 100% da AET. La società è soggetta a direzione e coordinamento di FNM.

In data 22 dicembre 2009 l'Assemblea dei soci ha deliberato, come da richiesta del Consiglio di Amministrazione, l'aumento di capitale sociale da euro 200.000,00 ad euro 10.200.000,00 con emissione di 10.000.000 di nuove azioni del valore nominale di euro 1,00 cadauna da offrire in opzione ai Soci ai sensi dell'art. 2441 del Codice Civile. L'aumento di capitale è conseguente alla necessità di acquisire gli assets costituenti la merchant line Mendrisio – Cagno attualmente in proprietà delle società di scopo, CMC MeSta e CMC S.r.l. partecipate al 100% da AET. A tal proposito, la società ha sottoscritto in data 30 dicembre un contratto preliminare di acquisto delle due partecipazioni la cui efficacia era subordinata al reperimento da parte della società stessa di risorse finanziarie adeguate.

I soci FNM S.p.A. e SPE rispettivamente in data 12 febbraio 2010 e in data 9 febbraio 2010 e per le rispettive quote di competenza, hanno sottoscritto l'aumento di capitale sociale, effettuando i relativi versamenti.

Il capitale sociale è quindi di euro 10.200.000, posseduto per il 60% da FNM S.p.A. e per il 40% da SPE SA e, pertanto, il patrimonio netto dopo la citata sottoscrizione è pari a 12.130.858 euro.

Al 31 dicembre 2009 la società ha 1 dipendente.

Con riferimento all'attività svolta, in particolare dal 9 luglio 2009 la società ha avviato l'attività commerciale di cessione della capacità di interconnessione all'elettrodotto Mendrisio - Cagno.

Le autorizzazioni, i regolamenti e le normative applicabili in relazione all'utilizzo come Merchant line dell'elettrodotto Mendrisio - Cagno hanno permesso quindi alla società di valorizzare la capacità assegnata di 200 MWe (150 MWe nelle ore di summer peak) nei modi seguenti:

- Trasferimento della capacità a soggetti qualificati (trasfer)
- Rivendita della capacità alle aste organizzate dai gestori di rete (resale)

I ricavi di periodo ammontano a 5,413 milioni di euro, positivamente influenzati da un evento straordinario e non ripetibile, ossia la messa sull'asta CH-IT e IT-CH di 120 MW (90 MW ore di summer peak) contrattualmente destinati ad AET Italia S.r.l. che, sino all'1 agosto, non risultava possedere i requisiti minimi richiesti per il trasferimento non avendo ancora ottenuto il "swiss balance group".

Inoltre, la Direzione Generale Qualità dell'Ambiente della Regione Lombardia con decreto n° 145 del 15/01/2009 pubblicato su BURL del 16 febbraio 2009 Serie ordinaria n. 7 ha rilasciato ad American Husky III S.r.l. (società di scopo per la realizzazione ed esercizio della CTE di Ceriano Laghetto a cui la Vostra società intende partecipare) l'Autorizzazione Integrata Ambientale (IPPC) ai sensi del D.Lgs 18 febbraio 2005- n°59 per la Centrale stessa.

In data 14 maggio 2009 è stata presentata dalla società di scopo American Husky III al Comune di Ceriano Laghetto domanda di permesso di costruire la nuova centrale; la relativa autorizzazione è stata negata dalla nuova amministrazione di Ceriano Laghetto in data 27 luglio 2009 con diniego (provvedimento n. 7339) avverso il quale è stato presentato ricorso al TAR Lombardia nel mese di dicembre 2009.

Nel corso del 2009 sono state comunque sviluppate tutte le attività tecnico-ambientali "ex ante" così come richieste dalla Regione Lombardia con l'autorizzazione AIA del gennaio 2009 per la CTE di Ceriano Laghetto.

3.5 SERVIZI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

SeMS S.r.l.

Il bilancio al 31 dicembre 2009 chiude con un utile pari a euro 367.312 contro un utile di 34.302 euro nel 2008.

Il personale dipendente al 31 dicembre 2009 è di n. 4 unità rispetto a n. 3 unità dell'esercizio precedente.

La società è una joint-venture tra le società FNM (51%) – Kaleidos (25%) – Micro-vett (24%). L'esercizio 2009 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 16 veicoli raggiungendo un numero totale di noleggi pari a 182. Inoltre, nel 2009 la società ha costituito con FNM Autoservizi S.p.A un'ATI avente ad oggetto lo svolgimento del servizio di trasporto pubblico lungo la linea Saronno-Solaro.

Grazie all'ammissione in graduatoria delle domande presentate alla Cassa Depositi nel 2006, la società ha avuto la possibilità di effettuare nuovi investimenti acquistando una prima tranche di 27 veicoli a basso o nullo impatto ambientale da noleggiare nel corso del 2010.

In collaborazione con la capogruppo, la società ha inoltre avviato una attività di verifica per la realizzazione di un servizio di car-sharing regionale, valutando anche eventuali partnership con car-sharing esistenti.

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

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

Come anticipato nella comunicazione finanziaria relativa al bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008, l'individuazione e mitigazione di tali rischi – a tutto l'esercizio 2008 – era stata sistematicamente effettuata dalle funzioni interessate di ciascuna società del Gruppo in relazione ai segmenti operativi di proprio interesse; nell'ultimo scorcio dell'esercizio stesso, la Società, con l'obiettivo di assicurare l'organicità della gestione dei rischi, aveva avviato un progetto di gestione centralizzata dei rischi, pur mantenendo ancora invariate le responsabilità in capo alle singole società nella identificazione degli stessi e nel monitoraggio delle azioni mitiganti.

Le attività svolte nell'anno 2009 sono consistite - alla luce delle evoluzioni del contesto macroeconomico e della normativa del settore del TPL - nell'aggiornamento della matrice dei rischi del Gruppo e nell'analisi delle azioni mitiganti poste in essere.

Al riguardo è opportuno considerare che, da un punto di vista qualitativo, l'attività di aggiornamento della matrice dei rischi svolta nel 2009 non ha portato alla individuazione di nuovi rischi rispetto a quelli evidenziati nel 2008; per contro, per effetto della stabilizzazione del contesto macroeconomico di crisi - che rende più prevedibile l'andamento di variabili esogene non controllabili - nonché delle evoluzioni normative del settore del trasporto pubblico - che rendono più stabile il contesto di operatività del Gruppo - si è ridotta sensibilmente la rilevanza assoluta di alcuni rischi, anche in termini di probabilità di accadimento ed impatto.

Alla luce di quanto sopra, i rischi ed incertezze esterne, strategiche ed interne a cui la Società ed il Gruppo sono esposti, possono essere ulteriormente analizzati, identificando separatamente quelle comuni ai vari settori operativi rispetto a quelli propri di ciascun settore.

Infine, con riferimento a specifici rischi finanziari ed a più dettagliate analisi sul rischio di credito e di liquidità, si rimanda alle Note 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) su ferrovia e, in misura assai minore, automobilistico. Tale settore è caratterizzato da una notevole complessità normativa e regolamentare e, da oltre dieci anni, è oggetto di un processo di profonda e radicale trasformazione non sempre chiaro e lineare e comunque lungi dal considerarsi concluso.

In particolare si nota che l'obiettivo, formalmente perseguito dalla normativa vigente della liberalizzazione del mercato da attuarsi mediante i due principali passaggi della separazione anche societaria tra la gestione delle infrastrutture e quella del trasporto e del successivo affidamento dei servizi di trasporto mediante gare pubbliche, non è ancora pienamente attuato, in particolare per quanto riguarda l'affidamento mediante gara dei servizi ferroviari.

In tale contesto va quindi letto l'ultimo intervento legislativo (art. 61 del d.d.l. 1195, così come recepito nella legge 23 luglio 2009, n. 99), che ha di fatto reso possibile l'affidamento diretto dei servizi TPL ferroviario con durata dei contratti di anni 6 con la possibilità di rinnovo per ulteriori 6 anni.

Usufruendo di tale norma, Regione Lombardia ha rinnovato a LeNORD il contratto di servizio per la gestione del TPL ferroviario per la durata di anni 6 dall'1/1/2009 con la possibilità di proroga per ulteriori 6 anni.

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.

Per effetto dei soprammenzionati rinnovi contrattuali, il rischio di continuità aziendale derivante dal mancato rinnovo dei contratti di servizio - pur nel contesto d'incertezza del quadro normativo di riferimento di lungo termine - si è notevolmente ridotto rispetto a quanto indicato per l'esercizio 2008.

Sulla base della normativa vigente, Regione Lombardia ha poi rinnovato il contratto di servizio gestione rete in capo a FERROVIENORD sino a luglio 2016, data di scadenza delle concessioni.

Per effetto dei soprammenzionati rinnovi contrattuali, il rischio in esame, pur nel contesto d'incertezza del quadro normativo di riferimento di lungo termine - si è notevolmente ridotto rispetto a quanto indicato per l'esercizio 2008.

Rimane invariato il rischio connesso all'attività di trasporto su gomma, che è soggetta alle incertezze tipiche dei rinnovi in proroga.

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 2010 dei Sistemi di Train Stop (SCMT e SSC) su tutta la rete FERROVIENORD incrementerà notevolmente il livello di sicurezza garantito.

Anche la ulteriore e progressiva disponibilità del nuovo materiale rotabile tecnologicamente più avanzato 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 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.

Da questo punto di vista, l'evoluzione organizzativa introdotta dalla costituzione della *joint venture* con Trenitalia per la gestione del contratto di servizio del trasporto in Lombardia, introduce elementi di criticità in termini di efficacia dell'integrazione delle procedure e di gestione unitaria del servizio erogato a Regione Lombardia, elementi fondamentali per garantire gli impegni assunti con l'ente concedente stesso.

La Società è peraltro impegnata non solo a mantenere i livelli qualitativi del servizio preesistenti, bensì a migliorarli.

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, potrebbero quindi incidere significativamente sulla redditività del Gruppo essendo limitata la possibilità di ridurre l'impiego della forza lavoro a parità di qualità ed efficienza delle operation.

Da questo punto di vista, 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.

La *joint venture* con Trenitalia, per la gestione del contratto di servizio del trasporto in Lombardia, introduce elementi di criticità connessi alla negoziazione delle condizioni contrattuali applicabili alla realtà neo costituita sia nella fase transitoria che in quella successiva della completa integrazione dei rami aziendali.

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 regolato da norme estremamente stringenti relative alla sicurezza delle stazioni e della rete e da un programmazione puntuale degli interventi finanziati concertata con il Concedente.

Si segnala tuttavia che anche per quanto riguarda i lavori di ammodernamento della rete, nonché gli interventi di manutenzione straordinaria sull'armamento ferroviario, il rischio legato alla vischiosità dei meccanismi di finanziamento dei medesimi si è notevolmente ridotto a seguito della sottoscrizione con Regione Lombardia in data 12/3/2009 del Contratto di programma per gli investimenti.

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 per la Società un rischio, 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) e la dotazione di palmari a tutto il personale viaggiante.

Da questo punto di vista, gli accordi in essere per la gestione della *joint venture* con Trenitalia, nel primo anno di attività della stessa, non modificano l'esposizione al rischio da parte del Gruppo in quanto i due rami, da un punto di vista del contributo alla redditività dei Soci, mantengono la propria autonomia.

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.

Con riferimento alla percezione attuale del rischio è da rilevare come, nel corso dell'esercizio, in cui si sono concretamente manifestati gli effetti della crisi macroeconomica, il Gruppo sia riuscito comunque a mitigare gli impatti negativi anche grazie agli accordi di cessione del pacchetto di controllo all'altro Socio della controllata NORDCARGO.

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

La 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 SINTESI DEI DATI ECONOMICI

L'utile dell'esercizio ammonta ad euro 5.638.433, in linea con il risultato dello scorso esercizio, pari a 5.620.404 euro.

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato dell'esercizio, raffrontato con quello dell'esercizio 2008, con indicazione degli scostamenti in valore assoluto ed in percentuale.

Importi in migliaia di euro	2009	2008	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	40.677	36.001	4.676	13,0%
Altri ricavi e proventi	4.667	7.533	(2.866)	-38,0%
VALORE DELLA PRODUZIONE	45.344	43.534	1.810	4,2%
Costi esterni operativi	(17.197)	(15.541)	(1.656)	10,7%
VALORE AGGIUNTO	28.147	27.993	154	0,6%
Costi del personale *	(13.393)	(11.427)	(1.966)	17,2%
Ammortamenti e accantonamenti	(8.829)	(11.686)	2.857	-24,4%
RISULTATO OPERATIVO	5.925	4.880	1.045	21,4%
Risultato della gestione finanziaria	1.819	2.030	(211)	-10,4%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	7.744	6.910	834	12,1%
Imposte sul reddito	(2.106)	(1.290)	(816)	63,3%
UTILE NETTO	5.638	5.620	18	0,3%
* include il costo per collaboratori a progetto				

I **ricavi delle vendite e delle prestazioni** aumentano rispetto al 2008 di 4,676 milioni di euro. La variazione è determinata dall'aumento dei ricavi per locazioni operative di materiale rotabile (20,2 milioni di euro rispetto ai 18 milioni di euro dell'esercizio 2008), nonché dall'incremento dei proventi per attività di service erogate a favore delle altre società del Gruppo (19,1 milioni di euro rispetto ai 16,4 del 2008).

Gli **altri ricavi e proventi** diminuiscono, rispetto allo scorso esercizio, di 2,866 milioni di euro. Si evidenzia che nel 2008 era stato rilevato un provento, pari a 3,8 milioni di euro, inerente un indennizzo assicurativo liquidato dalla compagnia INA Assitalia in relazione al sinistro ferroviario avvenuto nel 2006 sulla tratta Milano – Saronno, che aveva coinvolto un treno tipo TAF, di proprietà della società.

I **costi esterni operativi** aumentano di 1,7 milioni di euro, passando da 15,5 milioni di euro a 17,2 milioni di euro. Si evidenzia in particolare l'incremento delle spese per le attività di manutenzione ai rotabili in locazione operativa (588 mila euro), delle prestazioni per consulenze (508 mila euro) e dei costi per attività di marketing e pubblicità (243 mila euro).

I **costi del personale**, inclusivi dei costi per collaboratori a progetto, aumentano di 2 milioni di euro, passando da 11,4 a 13,4 milioni di euro, a causa dell'aumento del numero medio dei dipendenti (da 180 del 2008 a 199 del 2009) e dell'incremento retributivo previsto nell'accordo siglato il 30 aprile 2009 tra associazioni datoriali e sindacali.

Gli **ammortamenti e svalutazioni** presentano un decremento pari a 2,9 milioni di euro. Si ricorda che nello scorso esercizio erano stati rilevati oneri, pari a 3,784 milioni di euro, relativi al treno TAF n. 7, non più utilizzabile a seguito dell'incidente sopra citato. Nel corso dell'esercizio sono state immesse in servizio n. 8 locomotive tipo E483 e due treni tipo TSR: le quote di ammortamento di materiale rotabile sono quindi aumentate di 767 mila euro, passando da 7,239 a 8,006 milioni di euro.

Il **risultato operativo** risulta pari a 5,925 milioni di euro rispetto ai 4,880 dell'esercizio 2008, con un miglioramento di 1,045 milioni di euro, pari al 21,4%.

La società gestisce la liquidità delle altre società del Gruppo in cash pooling; pertanto, a fronte di disponibilità su depositi bancari pari a 121,7 milioni di euro (di cui 10 milioni vincolati fino a gennaio 2010 in un conto di deposito fruttifero) FNM vanta crediti in c/c di corrispondenza per 8,8 milioni di euro e debiti in c/c di corrispondenza per 130,4 milioni di euro, di cui 80,4 milioni di euro verso FERROVIENORD, 39,2 milioni di euro verso LeNORD e 4,4 milioni di euro verso Nordcom.

Il **risultato della gestione finanziaria** ammonta a 1,8 milioni di euro, in flessione di 211 mila euro rispetto all'esercizio precedente.

In particolare i **proventi finanziari** sono diminuiti di 1,7 milioni di euro, passando da 5,5 a 3,8 milioni di euro. La variazione è stata determinata dalla diminuzione dei proventi su contratti di leasing finanziario (1,9 milioni di euro rispetto ai 2,4 del 2008) e dalla riduzione degli interessi maturati sui conti correnti bancari (1,7 milioni di euro rispetto ai 2,6 dell'esercizio precedente).

Gli **oneri finanziari** presentano anch'essi una flessione pari a 1,5 milioni di euro, passando da 3,5 a 2 milioni di euro. La variazione è stata determinata dalla diminuzione degli interessi passivi su contratti di leasing finanziario (303 mila euro rispetto agli 811 del 2008), nonché degli interessi maturati dalle società controllate sui conti correnti di corrispondenza (1,5 rispetto ai 2,4 del 2008).

Come evidenziato nel rendiconto finanziario, cui si rimanda, la gestione reddituale ha generato liquidità per 11,4 milioni di euro, mentre le attività d'investimento hanno assorbito risorse finanziarie per 30,8 milioni di euro, determinati dagli investimenti per l'acquisizione di materiale rotabile (2 treni tipo TSR e 8 locomotive per il servizio merci) nonché dalla sottoscrizione di un certificato di deposito, con scadenza aprile 2011, del valore di dieci milioni di euro. Le attività di finanziamento hanno generato risorse per 50,3 milioni di euro, che si riferiscono all'incremento dell'esposizione debitoria su conti correnti di corrispondenza con le controllate.

Il **risultato prima delle imposte** risulta pari a 7,744 milioni di euro rispetto ai 6,910 dell'esercizio 2008, con un miglioramento di 834 mila euro, pari al 12,1%.

Le **imposte sul reddito** aumentano di 816 mila euro passando da 1,290 a 2,106 milioni di euro. La variazione è principalmente imputabile all'incremento delle imposte correnti (611 mila euro) determinato dalle minori perdite fiscali non indennizzate trasferite dalla controllata FNM Autoservizi S.p.A. (275 mila euro) e dall'aumento degli oneri per IRES e IRAP (336 mila euro).

6.2 INVESTIMENTI

Gli investimenti di periodo ammontano globalmente a 16,836 milioni di euro e si riferiscono:

- 16,469 milioni di euro per l'acquisizione di materiale rotabile (di cui 11,574 milioni di euro relativi alla commessa per l'acquisto di n. 8 locomotive tipo E483 e 4,895 milioni di euro all'acquisto di n. 2 treni tipo TSR);
- 278 mila euro, quali costi sostenuti per lavori di ristrutturazione all'interno dell'immobile di Piazza Cadorna;

- 89 mila euro per macchine d'ufficio, mobili e arredi per uffici e sale riunioni della sede sociale.

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.

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*
- Trenitalia - 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.*

- 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 SINTESI DATI ECONOMICI

L'utile complessivo dell'esercizio ammonta ad euro 12,799 milioni di euro, rispetto ai 7,757 dello scorso esercizio.

L'utile netto da operazioni discontinue, determinato principalmente dalla plusvalenza da cessione del 49% del capitale sociale di NORDCARGO S.r.l., ammonta a 2,397 milioni di euro.

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato dell'esercizio, raffrontato con quello dell'esercizio 2008, con indicazione degli scostamenti in valore assoluto ed in percentuale.

Importi in migliaia di euro	2009	2008	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	264.858	245.761	19.097	7,8%
Altri ricavi e proventi	37.413	37.288	125	0,3%
VALORE DELLA PRODUZIONE	302.271	283.049	19.222	6,8%
Costi esterni operativi	(115.575)	(110.676)	(4.899)	4,4%
VALORE AGGIUNTO	186.696	172.373	14.323	8,3%
Costi del personale *	(143.515)	(135.617)	(7.898)	5,8%
Ammortamenti e accantonamenti	(23.080)	(23.159)	79	-0,3%
RISULTATO OPERATIVO	20.101	13.597	6.504	47,8%
Risultato della gestione finanziaria	(476)	57	(533)	-935,1%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	19.625	13.654	5.971	43,7%
Imposte sul reddito	(9.223)	(5.877)	(3.346)	56,9%
UTILE DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'	10.402	7.777	2.625	33,8%
UTILE DA OPERAZIONI DISCONTINUE	2.397	(20)	2.417	-12085,0%
UTILE COMPLESSIVO	12.799	7.757	5.042	65,0%
* include il costo per collaboratori a progetto				

I ricavi delle vendite e delle prestazioni aumentano di 19,1 milioni di euro a causa dei seguenti fattori:

- I prodotti del traffico ferroviario (biglietti ed abbonamenti) aumentano di 4,7 milioni di euro; la crescita è da imputarsi principalmente al corrispettivo spettante a LeNORD S.r.l. in relazione al 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.;
- nel mese di luglio 2009 è entrato in esercizio commerciale l'elettrodotto Mendrisio – Cagno. La cessione di capacità di interconnessione a tale merchant line ha generato ricavi per 3,2 milioni di euro;
- nel corso dell'esercizio sono stati sottoscritti i contratti di servizio tra FERROVIENORD e LeNORD e Regione Lombardia, aventi ad oggetto rispettivamente la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e del TPL.
Il corrispettivo complessivamente maturato in relazione a tali contratti è aumentato di 9,4 milioni di euro, passando dai 159,8 a 169,2 milioni di euro.
Si rileva inoltre che, nell'ambito del contratto di affitto di ramo d'azienda sottoscritto tra LeNORD e Trenitalia–LeNORD, quest'ultima è subentrata a LeNORD nella titolarità del Contratto di Servizio con Regione Lombardia.

Gli altri ricavi e proventi aumentano di 125 mila euro; le variazioni più significative sono le seguenti:

- i contributi aumentano di 738 mila euro; l'incremento è determinato dal contributo erogato dalla Cassa Depositi e Prestiti in relazione all'acquisizione di veicoli bimodali a basso impatto ambientale e da quelli erogati da Regione Lombardia in conto esercizio per l'attività di trasporto automobilistico e in conto capitale per l'acquisto di nuovi autobus;

- gli altri proventi diminuiscono di 613 mila euro. Si rileva che nel mese di dicembre si è avviata l'attività di trazione prestata a Deutsche Bahn e Osterreichische Bundes Bahn in relazione al servizio passeggeri a lunga percorrenza in servizio diurno tra la Germania/l'Austria e l'Italia attraverso il Brennero: i relativi proventi ammontano ad euro 1,026 milioni di euro. Si evidenzia che nel 2008 era stato rilevato un provento, pari a 3,8 milioni di euro, inerente un indennizzo assicurativo liquidato dalla compagnia INA Assitalia in relazione al sinistro ferroviario avvenuto nel 2006 sulla tratta Milano – Saronno, che aveva coinvolto un treno tipo TAF, di proprietà della capogruppo.

I costi esterni operativi aumentano di 4,9 milioni di euro; le variazioni più significative sono le seguenti:

- i costi per materiali sono diminuiti, rispetto al precedente esercizio, di 5,1 milioni di euro per i minori consumi di materiali destinati alle attività di manutenzione dei rotabili e dell'infrastruttura ferroviaria. 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 sono aumentati di 10,7 milioni di euro; le variazioni più significative sono le seguenti:
 - le spese per manutenzioni esternalizzate aumentano di 3,6 milioni di euro, principalmente per interventi sull'infrastruttura ferroviaria;
 - i costi per l'accesso alla rete ferroviaria gestita da RFI aumentano di 1 milione di euro a causa dei maggiori volumi di traffico sviluppati su tale rete;
 - le prestazioni di terzi aumentano di 2,8 milioni di euro a causa di maggiori costi per pulizia e sorveglianza degli impianti della rete sociale e di consulenze.

I costi per il personale, inclusivi dei costi per collaboratori a progetto, subiscono un incremento di 7,9 milioni di euro. Tale variazione è determinata sia dall'incremento del numero dei dipendenti in forza nelle società del Gruppo (2.958 al 31 dicembre 2009 rispetto ai 2.828 dell'esercizio precedente), sia all'aumento retributivo per i dipendenti con contratto di lavoro Autoferrotranvieri, stabilito con accordo del 30 aprile.

Alla data di predisposizione del bilancio sono in corso tra associazioni datoriali e organizzazioni sindacali trattative per un ulteriore aumento contrattuale; sulla base di una valutazione del contenuto della trattativa in corso e delle condizioni economiche dei precedenti rinnovi contrattuali, si è operato un accantonamento al fondo oneri per un importo di euro 1,474 milioni di euro con riferimento all'impatto che tale nuovo accordo potrebbe avere sulle retribuzioni dall'1 maggio 2009 (il solo periodo soggetto al potenziale aggiornamento contrattuale, dopo quello già rilevato nell'anno, come meglio evidenziato nel successivo paragrafo 9 – Risorse umane Gruppo FNM).

La voce **ammortamenti e accantonamenti** diminuisce di 79 mila euro, quale risultante delle seguenti variazioni:

- Gli ammortamenti di attività materiali aumentano di 1,7 milioni di euro per i maggiori ammortamenti di treni e autobus, entrati in funzione nel presente esercizio;

- L'accantonamento al fondo svalutazione crediti è stato maggiore di 0,7 milioni di euro rispetto all'esercizio 2008;
- Gli accantonamenti al fondo rischi ed oneri sono cresciuti rispetto all'esercizio precedente di 2,7 milioni di euro. Tali maggiori accantonamenti hanno riguardato per 1,4 milioni di euro il fondo manutenzione ciclica dei treni TSR di proprietà di Regione Lombardia, per i quali FERROVIENORD S.p.A. riveste il ruolo di responsabile del mantenimento in efficienza dei mezzi, per 0,9 milioni di euro un fondo per oneri derivanti da un contenzioso con un fornitore in merito a pretese attività di pulizia dei rotabili e per ulteriori 0,4 milioni di euro uno stanziamento per oneri legati a sinistri non coperti dalle polizze assicurative stipulate, in quanto inferiori alla franchigia contrattuale;
- La voce svalutazione di immobilizzazioni si decrementa di 1,3 milioni di euro; nel 2008 erano infatti state operate maggiori svalutazioni relative a costi di progettazione di attività di ammodernamento dell'infrastruttura e di attività di manutenzione straordinaria di rotabili cui le società FERROVIENORD S.p.A. e LeNORD S.r.l. avevano deciso di non dar corso;
- Nello scorso esercizio erano stati rilevati gli oneri, pari a 3,8 milioni di euro, relativi all'incidente avvenuto a Garbagnate Milanese nel 2006, che aveva coinvolto rotabili di proprietà del Gruppo, compensati dall'indennizzo precedentemente commentato alla voce "Altri ricavi".

Il **risultato operativo** risulta pari a 20,101 milioni di euro rispetto ai 13,597 dell'esercizio 2008, con un miglioramento di 6,504 milioni di euro, pari al 47,8%.

Il **risultato della gestione finanziaria** peggiora di 533 mila euro.

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 85,5 milioni di euro rispetto ai 61,7 del 2008; il tasso medio di remunerazione del capitale è stato pari a 2%, rispetto al 4,44% del 2008. La diminuzione del tasso di remunerazione ha determinato una flessione degli interessi attivi maturati sui conti correnti bancari pari a 0,9 milioni di euro.

Inoltre si evidenzia che nello scorso esercizio erano stati rilevati proventi finanziari per 0,8 milioni di euro quali interessi sul ritardato pagamento da parte di Regione Lombardia della prima trimestralità dei contratti di servizio per la gestione dell'infrastruttura e del TPL; nell'esercizio 2009 i pagamenti delle trimestralità sono invece avvenuti nei termini previsti dai contratti.

Gli oneri finanziari diminuiscono di 1,2 milioni di euro: la riduzione dei tassi di mercato ha comportato una conseguente diminuzione degli interessi passivi sui contratti di leasing finanziario e dell'interest cost derivante dal calcolo attuariale del trattamento di fine rapporto.

Il **risultato prima delle imposte** risulta pari a 19,625 milioni di euro rispetto ai 13,654 dell'esercizio 2008, con un miglioramento di 5,971 milioni di euro, pari al 43,7%.

Le **imposte sul reddito** aumentano di 3,346 milioni di euro passando da 5,877 a 9,223 milioni di euro. La variazione è principalmente imputabile all'incremento delle imposte correnti a seguito dei maggiori imponibili fiscali delle società del Gruppo.

8.2 INVESTIMENTI

Gli investimenti del periodo ammontano globalmente a 290,0 milioni di euro contro i 267,1 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 260,26 milioni di euro, che si riferiscono principalmente ad interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura (realizzazione galleria a foro cieco nel Comune di Castellanza, Sistema Supporto Condotta Treni - SSC/SCMT, costruzione di un impianto di lavaggio treni a Novate Milanese), nonché all'avanzamento della commessa per l'acquisizione di nuovo materiale rotabile TSR, all'avvio della commessa per l'acquisizione di 6 convogli per il servizio aeroportuale e l'acquisto di n. 11 convogli bidirezionali a trazione diesel - elettrica. I finanziamenti incassati nel corso dell'esercizio sono stati pari a 264,014 milioni di euro; di questi 176,718 milioni di euro si riferiscono ad investimenti del periodo, i restanti 87,296 milioni di euro sono relativi ad investimenti operati nel corso degli anni precedenti.
- Gli investimenti finanziati con mezzi propri sono stati pari a 29,773 milioni di euro e riguardano soprattutto l'acquisto di n. 8 locomotive tipo E483 e di n. 2 treni tipo TSR, nonché l'acquisto di n. 25 autobus.

Si presenta di seguito la riconciliazione tra il risultato e patrimonio del bilancio separato di FNM S.p.A. e del bilancio consolidato del Gruppo:

	Patrimonio netto escluso utile	Risultato 2009	Patrimonio netto compreso utile
Bilancio della Capogruppo FNM SpA	158.894	5.638	164.532
Eliminazione partecipazioni	(17.165)		(17.165)
Patrimonio e risultato apportato dalle società consolidate	101.965	2.981	104.946
Rettifiche di consolidamento	(14.843)	4.217	(10.626)
Patrimonio netto del Gruppo	228.851	12.836	241.687

Le principali rettifiche di consolidamento riguardano l'eliminazione dell'avviamento contabilizzato nella società LeNORD S.r.l.

9. RISORSE UMANE GRUPPO FNM

Il personale dipendente in servizio al 31 dicembre 2009, nelle Società del Gruppo FNM, si attesta a 2.958 unità in aumento di n. 130 unità rispetto alle 2.828 del 31 dicembre 2008.

Si ricorda che tutte le società che svolgono l'attività di TPL e trasporto merci applicano il Contratto Nazionale Autoferrotranvieri, mentre le società NORD_ING S.r.l. (n. 13 dipendenti), NordCom S.p.A. (n. 50), VIENORD S.r.l. (n. 31) e SeMS S.r.l. (n. 3) applicano il CCNL del Terziario-Distribuzione e Servizi. Si rammenta che per tutti i dirigenti delle società del Gruppo è applicato il Contratto Nazionale dei Dirigenti di Aziende Industriali.

Per quanto riguarda le trattative per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri, scaduto in data 31 dicembre 2007, si informa che con verbale di accordo siglato in data 30 aprile 2009 è stato previsto, in attesa di definire la parte normativa, l'erogazione dal mese di Maggio di un aumento retributivo medio pari a 60,00 euro mensili. Tuttavia, tale accordo non esaurisce le trattative per il rinnovo del Contratto Nazionale, che proseguono per la definizione di tutta la parte regolamentare nonché per quella economica ad integrazione di quanto già erogato dal 1° maggio 2009.

Il conto economico consolidato non è stato penalizzato dall'onere conseguente all'accordo sopra delineato in quanto nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2008 era stato effettuato l'accantonamento della passività, ancorché su base estimativa.

Nessun accordo sindacale di rilievo va segnalato per quanto riguarda la contrattazione aziendale.

10. ATTIVITA' EX DECRETO LEGISLATIVO 231/01

La Società nel corso del 2009 ha dato tempestiva attuazione al modello di organizzazione e controllo, aggiornato nel 2008. L'Organismo di vigilanza, già in precedenza nominato, ha regolarmente svolto il programma di monitoraggio. Nel corso del 2009 è stato effettuato un nuovo corso di formazione 231/01 per il personale aziendale con riguardo sia ai nuovi reati presupposto sia ai nuovi protocolli di controllo. E' stata inoltre implementata una piattaforma intranet per dare tempestiva attuazione al modello (gestione dei flussi informativi verso l'Organismo di vigilanza e sistema di segnalazione).

11. 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, nonché dei contenuti del DPS, attesta di aver provveduto a dare esecuzione alle seguenti attività:

- nomine e revoche dei responsabili del trattamento dei dati;
- formazione ai dirigenti in qualità di responsabili del trattamento dei dati e agli incaricati secondo le specifiche esigenze evidenziate;
- adeguamento dell'utilizzo della posta elettronica interna ed esterna agli standard di protezione previsti dalla normativa.

La società comunica inoltre di aver provveduto nuovamente ad avviare l'aggiornamento del predetto documento in adempimento alle previsioni di legge.

12. ATTIVITA' DI RICERCA E DI SVILUPPO

Nel corso del 2009 FNM non ha svolto attività di ricerca e sviluppo.

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

Ai sensi e per gli effetti di quanto disposto dall'art. n. 79 della delibera CONSOB 14 maggio 1999 n. 11971 e successive modifiche si precisa che, dalle informazioni risultanti dal libro soci e dalle comunicazioni acquisite, gli amministratori, 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.

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

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

- In data 11 gennaio 2010 si è data esecuzione alla cessione dell'11% delle quote del capitale sociale di NORDCARGO S.r.l. a favore di DB Schenker Rail Italia S.r.l. ad un prezzo di 1.600.000.

Nella data medesima l'Assemblea straordinaria di NORDCARGO ha poi deliberato l'aumento di capitale per complessivi 100,00 euro, sottoscritto da DB Schenker Rail Italia S.r.l. per la propria quota di competenza mediante conferimento del proprio ramo d'azienda dedicato al trasporto merci su rotaia e da FERROVIENORD mediante versamento di denaro per la propria quota.

- In data 26 gennaio 2010 il Consiglio di Amministrazione di FNM ha deliberato l'acquisto di n. 8 nuovi treni ALSTOM per un investimento totale di circa 46 milioni di euro.

- In data 1 febbraio 2010 FNMA ha sottoscritto con SOGIN S.r.l. un'ATI finalizzata alla gestione delle sostitutive treni.

- Rispettivamente in data 9 febbraio 2010 AET e in data 12 febbraio 2010 FNM hanno sottoscritto per le quote di rispettiva competenza (40% e 60%) l'aumento di capitale da 200.000,00 euro a 10.200.000,00 euro, deliberato dall'Assemblea di Nord Energia in data 22 dicembre 2009.

- In data 10 marzo 2010 si è avviato un accesso ispettivo da parte dell'Agenzia delle Entrate relativo alla società FNM, per il periodo di imposta 2007.

15. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Il risultato della gestione nell'esercizio 2010, prima delle imposte e con l'esclusione di componenti straordinarie, dovrebbe essere allineato a quello conseguito nel corrente esercizio.

16. PROPOSTA DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO E DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO 2009

Signori Azionisti,
sottoponiamo alla Vostra approvazione il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 che evidenzia un utile di euro 5.638.433; Vi proponiamo di destinare l'utile di esercizio come segue:

- alla riserva legale euro 281.922
- alla riserva straordinaria euro 5.356.511.

Milano, 26 marzo 2010

Il Consiglio di Amministrazione