

RELAZIONE SULLA GESTIONE

dell'esercizio 2012

Signori Azionisti,

Vi presentiamo per l'approvazione il bilancio separato al 31.12.2012, che chiude con un utile di 13.735.366 rispetto al risultato di Euro 97.543.909 conseguito nell'esercizio 2011, cui avevano concorso, peraltro, la percezione di dividendi da partecipate per complessivi Euro 58.449.839 (più precisamente: Euro 41.879.839 da parte di FERROVIENORD S.p.A., Euro 16.100.000 da parte di LeNORD S.r.l. ed Euro 470.000 da parte di Omnibus Partecipazioni S.r.l.), nonché la plusvalenza, rilevata alla voce del conto economico "Utile/(Perdita netta) da operazioni discontinue" pari a Euro 34.099.855, realizzata con il conferimento a Trenord S.r.l. della partecipazione totalitaria detenuta in LeNORD S.r.l..

Il valore della produzione (rappresentato da ricavi delle vendite e delle prestazioni, contributi ed altri proventi), passa da 46,551 a 52,676 milioni di Euro, con un incremento del 13,2%.

I costi operativi subiscono un incremento dello 0,4%, passando da 39,094 a 39,264 milioni di Euro; di conseguenza il risultato operativo passa da 7,457 a 13,412 milioni di Euro, registrando un incremento di 5,955 milioni di Euro. In tale contesto è da rilevare come all'incremento del risultato operativo concorra un provento non ricorrente, pari a 1.206.453, quale indennizzo assicurativo liquidato in relazione ad un sinistro ferroviario avvenuto in data 31 gennaio 2011 nel quale era stata incidentata una locomotiva tipo E483 il cui valore nello scorso esercizio era stato conseguentemente svalutato, determinando un costo non ricorrente di Euro 1.402.502, che aveva penalizzato il risultato operativo dell'esercizio precedente. Pertanto, il risultato operativo, depurato dall'effetto economico delle operazioni non ricorrenti sopra citate, segnerebbe un incremento, rispetto al precedente esercizio, di 3,346 milioni di Euro, prevalentemente dovuto all'avvio del contratto di locazione di n. 8 rotabili tipo CSA a Trenord S.r.l..

Il risultato della gestione finanziaria ammonta a 3,370 milioni di Euro rispetto ai 60,660 milioni di Euro del 2011, cui avevano concorso significativamente le già citate distribuzioni di dividendi.

Il risultato ante imposte passa da 68,117 milioni di Euro a 16,782 milioni di Euro.

Le imposte sul reddito diminuiscono di 1,626 milioni di Euro, passando da 4,673 milioni di Euro a 3,047 milioni di Euro; in tale voce si sono rilevati proventi non ricorrenti, pari a 1,954 milioni di Euro per il rimborso, previsto dall'articolo 4 del Decreto Legge 2 marzo 2012, n. 16, convertito con modifiche nella legge 26 aprile 2012, n. 44, della maggiore IRES versata, nel periodo 2007 – 2011, a seguito dell'integrale indeducibilità dell'IRAP relativa ai costi del personale dipendente e assimilato. Tale provento comprende, a seguito di specifico accordo sottoscritto tra la Società, Trenitalia S.p.A. e Trenord S.r.l., un importo di 1,506 milioni di Euro, quale maggiore IRES versata dalla società LeNORD S.r.l., fusa per incorporazione in Trenord S.r.l. nell'esercizio 2011, nei periodi di imposta 2007 – 2010, nei quali la stessa aderiva al regime del Consolidato Fiscale Nazionale del Gruppo FNM.

Il patrimonio netto passa da 273.566.474 a 287.221.495 Euro.

Si segnala che l'Assemblea Straordinaria degli Azionisti, in data 28 aprile 2012, ha deliberato di procedere ad un aumento gratuito di capitale sociale, ai sensi dell'art. 2442 c.c., per un importo nominale di Euro 100.000.000 mediante emissione di n. 186.386.814 azioni ordinarie aventi le medesime caratteristiche delle azioni ordinarie in circolazione, da assegnarsi ai soci in rapporto di 3 azioni nuove ogni 4 azioni possedute, con godimento regolare.

L'operazione ha avuto esecuzione in data 18 giugno 2012 con imputazione a capitale, per l'intero importo indicato, di una corrispondente somma prelevata dalle riserve disponibili iscritte in bilancio; il capitale sociale ammonta quindi ad Euro 230.000.000,00 ed il numero totale delle azioni ammonta a 434.902.568.

Per un'analisi di dettaglio si rinvia al successivo paragrafo 8. "Andamento economico e finanziario di FNM S.p.A." della presente relazione.

Il bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2012 chiude con un utile di 24,060 milioni di Euro rispetto ai 24,909 milioni di Euro del 2011.

L'utile da operazioni in continuità risulta pari a 24,060 milioni di Euro rispetto agli 11,411 del precedente esercizio, mentre l'utile netto da operazioni discontinue risulta pari a zero rispetto ai 13,498 milioni di Euro del 2011, che si riferivano per 6,160 milioni di Euro al risultato conseguito fino al 2 maggio 2011 da LeNORD S.r.l. (inclusivo di quello del ramo d'azienda affittato a Trenord S.r.l.) e per 7,338 milioni di Euro alla plusvalenza realizzata con il conferimento in Trenord S.r.l.

della partecipazione totalitaria detenuta da FNM in LeNORD, operazione descritta nella relazione sulla gestione dell'esercizio 2011.

Il risultato prima delle imposte è di 26,957 milioni di Euro rispetto ai 18,906 milioni di Euro dell'esercizio 2011, con un miglioramento di 8,051 milioni di Euro, pari al 42,6%. Le imposte sul reddito diminuiscono di 4,598 milioni di Euro passando da 7,495 a 2,897 milioni di Euro; la variazione è principalmente imputabile alla rilevazione di un provento straordinario, pari a 4,164 milioni di Euro, in relazione al rimborso, della maggiore IRES versata, negli esercizi 2007-2011, a seguito del regime di integrale indeducibilità dell'IRAP relativa ai costi del personale dipendente e assimilato, già precedentemente commentato.

Nell'esercizio si sono rilevati proventi "non ricorrenti" pari a 1,774 milioni di Euro, derivanti dalla liquidazione di risarcimenti assicurativi, in parte coincidenti con quelli commentati con riferimento al bilancio separato; nell'esercizio 2011, come anticipato in relazione al bilancio separato, era stata operata una svalutazione "non ricorrente" di una locomotiva incidentata per 1,403 milioni di Euro. Al netto di tali componenti reddituali non ricorrenti, il risultato operativo passa da 12,184 a 15,378 milioni di Euro, con un incremento di 3,194 milioni di Euro.

Il patrimonio netto consolidato passa da 285,389 milioni di Euro a 306,938 milioni di Euro.

I ricavi del gruppo, al netto dei "contributi per investimenti finanziati" passano da 179,397 a 189,151 milioni di Euro, con un incremento del 5,4%; i costi del gruppo, al netto dei costi per investimenti finanziati, passano da 168,616 a 171,999 milioni di Euro con un aumento del 2%.

Gli investimenti passano da 156,8 a 179,8 milioni di Euro, di cui 41,4 milioni di Euro finanziati con mezzi propri e 138,4 milioni di Euro derivanti da finanziamenti pubblici (135,7 milioni di Euro nel 2011).

Per un dettagliato commento dei risultati e delle variazioni rispetto al 2011 si rinvia al successivo paragrafo 10. "Andamento economico e finanziario consolidato" della presente relazione.

PRINCIPI CONTABILI, CRITERI GENERALI DI REDAZIONE E AREA DI CONSOLIDAMENTO

Il bilancio separato 2012 della Vostra Società, il bilancio consolidato e le altre informazioni periodiche sono stati predisposti nel rispetto 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 stati altresì predisposti conformandosi ai principi contabili internazionali IAS/IFRS, secondo quanto previsto dall’art. 3, comma 1 del D. Lgs. 38/2005. A riguardo, si precisa che le altre società consolidate del Gruppo hanno redatto le loro situazioni contabili conformandosi ai principi contabili italiani ed alla competente normativa del Codice Civile (artt. 2423 e seguenti).

L’area di consolidamento include il bilancio al 31 dicembre 2012 di FNM S.p.A., delle sue controllate e di quelle società sulle quali viene esercitato un controllo congiunto.

Sono considerate controllate le società sulle quali il Gruppo ha il potere di esercitare il controllo, vale a dire il potere di determinare le politiche economiche e finanziarie, mentre si considerano a controllo congiunto (*joint venture*) le società per le quali esistono accordi contrattuali o parasociali per la gestione paritetica dell’attività. Le società a controllo congiunto operano in settori differenti dai segmenti operativi del Gruppo e le loro attività sono sviluppate con un partner specializzato con il quale ne sono condivise le decisioni finanziarie, gestionali e strategiche anche con il supporto di patti parasociali che rendono paritetico il controllo delle partecipate.

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

Per quanto concerne la modalità di consolidamento delle società a controllo congiunto si ricorda che, a partire dal resoconto intermedio di gestione del primo trimestre 2011, FNM ha deciso di modificare il principio di consolidamento delle società in *joint venture*; in particolare, sino alla data del 31 dicembre 2010, le società controllate NordCom S.p.A., Nord Energia S.p.A. (e la controllata CMC MeSta S.A.), SeMS S.r.l. e Omnibus Partecipazioni S.r.l. venivano consolidate – ai sensi dello IAS 31 - con il “metodo proporzionale”, mentre a partire dal rendiconto intermedio di gestione del primo trimestre 2011 si è passati alla valutazione delle partecipate a controllo congiunto con il “metodo del patrimonio netto” (metodologia di consolidamento altrettanto prevista dallo IAS 31).

La modifica del criterio di consolidamento delle partecipate a controllo congiunto è stata applicata in vista delle modifiche apportate allo IAS 31 dall’IFRS 11 che individua il “metodo del patrimonio netto” come unico metodo accettabile per la presentazione delle partecipazioni a controllo congiunto. Il principio è applicabile in modo retrospettivo dal 1° gennaio 2013. Con l’intento di anticipare l’impatto del deconsolidamento delle *joint venture* per effetto della evoluzione normativa, il Gruppo ha deciso, già a partire dalla rendicontazione trimestrale al 31 marzo 2011, di applicare il “metodo del patrimonio netto” che è comunque ammesso dal principio IAS 31 vigente, pur nelle more della entrata in efficacia dell’IFRS 11.

Le società collegate NORDCARGO S.r.l. e ASF Autolinee S.r.l. sono state parimenti consolidate applicando il “metodo del patrimonio netto”.

I risultati economici delle società a controllo congiunto o collegate sono pertanto recepiti nel conto economico consolidato alla voce “Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto”, mentre una analisi sintetica della natura dei costi e ricavi che concorrono alla formazione del risultato delle partecipate a controllo congiunto è esposta nella Nota 37.

Con riferimento alla modalità di consolidamento della partecipazione del 50% nella società Trenord S.r.l., si rileva inoltre che, sino alla data del 31 marzo 2011, esso è stato effettuato in applicazione dello IAS 31.21 “partecipazioni in beni a controllo congiunto”; a seguito dell’evoluzione della *partnership* tramite le operazioni di conferimento descritte nella relazione sulla gestione del bilancio consolidato 2011, a partire dalla redazione della relazione finanziaria semestrale 2011, similmente a tutte le altre *joint ventures*, la partecipata Trenord S.r.l. è stata consolidata con il “metodo del patrimonio netto” (IAS 31).

Si evidenzia inoltre che, a partire dalla redazione dei bilanci separato e consolidato al 31 dicembre 2011, la Società ha modificato la modalità di rilevazione degli utili e perdite attuariali previsti dallo IAS 19 sia ai fini della redazione del bilancio separato che di quello consolidato: gli utili e le perdite attuariali sono riconosciuti in una specifica riserva di patrimonio netto denominata “Riserva utili/perdite attuariali”.

1. STRUTTURA E SETTORI DI ATTIVITA’ DEL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2012

Il Gruppo FNM è il secondo operatore ferroviario italiano, con società operanti nei settori del trasporto pubblico, anche su gomma, dell’ingegneria ferroviaria, dei servizi e importanti diversificazioni nei settori dell’informatica, dell’energia e della mobilità sostenibile.

L’attuale assetto organizzativo del Gruppo distingue competenze e attività tra le diverse società, affinché ciascuna, sotto l’indirizzo e il controllo della Capogruppo, sia focalizzata su uno specifico settore di attività.

La configurazione del Gruppo si è notevolmente modificata con la costituzione di Trenord S.r.l. e il successivo conferimento della partecipazione totalitaria detenuta dalla capogruppo in LeNORD S.r.l., operazione descritta nella relazione sulla gestione del bilancio consolidato 2011.

L’esito di tale operazione ha comportato per FNM il rafforzamento del ruolo di holding di partecipazioni; in quest’ottica, anche al fine di consentire una maggiore simmetria del Patrimonio Netto della Società con quello del consolidato di Gruppo, nel corso dell’esercizio 2011 sono state poste in essere distribuzioni di dividendi da parte delle partecipate totalitarie FERROVIENORD S.p.A. e LeNORD S.r.l. per complessivi 57,980 milioni di Euro. Peraltro, pur caratterizzandosi come “holding di partecipazioni”, FNM svolge anche un ruolo di “holding operativa”, attraverso la

locazione di *asset* utilizzati dalle partecipate operanti nei settori del Trasporto Pubblico Locale e del Trasporto Merci, nonché erogando servizi amministrativi alle controllate.

1.1 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Il core business del Gruppo è rappresentato dal Trasporto Pubblico Locale.

Le società operanti in tale settore di attività sono:

- FERROVIENORD S.p.A. – 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;
- Trenord S.r.l. (controllata al 50% con Trenitalia S.p.A.) – gestore dei servizi di trasporto su ferrovia in Regione Lombardia, nonché gestore dei servizi ferroviari sul “Brennero” in collaborazione con Deutsche Bahn e Österreichische Bundes Bahn;
- Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A. – concessionaria di quote dei servizi di trasporto pubblico su gomma nelle Province di Varese e Brescia e titolare in A.T.I. con ASF Autolinee S.r.l. di contratto di servizio per quelli in Provincia di Como e operatore di supporto al Gruppo (Trenord) per attività “sostitutive treno”;
- Omnibus Partecipazioni S.r.l. – società che detiene il 49% delle quote in ASF Autolinee S.r.l. ed è partecipata pariteticamente con il Gruppo Arriva Italia.

Si segnala che il contributo di Trenord S.r.l. ed Omnibus Partecipazioni S.r.l. al bilancio consolidato al 31 dicembre 2012 si sostanzia effettuando la valutazione delle partecipazioni con il “metodo del patrimonio netto” senza impatto sulle singole voci della situazione patrimoniale e finanziaria consolidata e del conto economico consolidato con eccezione rispettivamente delle voci “Partecipazioni” e “Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto”.

L’analisi per natura dei ricavi e costi, proventi ed oneri, afferenti Trenord S.r.l. ed Omnibus Partecipazioni S.r.l. (che consente al lettore di fruire dello stesso contenuto informativo che sarebbe stato fornito con l’utilizzo del metodo di consolidamento proporzionale) è illustrata nella Nota 37 delle Note al bilancio consolidato.

1.1.1 QUADRO NORMATIVO T.P.L.

Come già richiamato nella relazione all’esercizio 2011 si evidenzia che il quadro normativo che regola il TPL sia ferroviario che automobilistico è reso sempre più complesso dal rapido susseguirsi di norme di diverso rango e portata (regolamenti europei – leggi nazionali – leggi regionali – disposizioni amministrative) il cui coordinamento risulta particolarmente laborioso, tanto da rendere difficoltosa una sua compiuta descrizione.

Nell'ambito di tale incessante stratificazione è da segnalare che in data 17 luglio 2012 è intervenuta la Corte Costituzionale (sentenza n. 199/2012) con la dichiarazione di illegittimità costituzionale dell'art. 4 del Decreto-legge 138/2011 convertito in Legge 148/2011 "Disciplina in materia di servizi pubblici locali".

Si ricorda che tale articolo aveva subito diversi interventi di modifica, l'ultimo dei quali con Decreto-legge 1/2012 convertito in Legge 27/2012, cosiddetta "Cresci Italia".

La Corte ha ritenuto di dover colpire, con la dichiarazione di illegittimità costituzionale, l'intero art. 4 sia nel testo originario che in quello risultante dalle successive modificazioni. Ciò determina, quindi, la cessazione di efficacia di tutte le disposizioni in esso previste: non solo quelle inerenti, cioè, le modalità di affidamento dei servizi, ma anche di quelle relative – tra le altre - alla disciplina del transitorio, alle incompatibilità, alla disciplina dei rapporti in corso (che, con riferimento alla attività svolta da Trenord S.r.l., determinava l'impossibilità, da parte della Regione Lombardia, di rinnovare per ulteriori sei anni il contratto di servizio scadente nel 2014). Venuto meno l'art. 4 citato, che prevedeva una "clausola di prevalenza" delle disposizioni in esso contenute su quelle di settore con esse incompatibili, si "riespande" la normativa settoriale contenuta, per il settore del trasporto pubblico regionale e locale, ai fini che qui interessano, nelle seguenti disposizioni:

- Regolamento comunitario n. 1370/2007 in materia di servizi di trasporto pubblico passeggeri su strada e per ferrovia, entrato in vigore il 3.12.2009;
- D.lgs. 422/97 e s.m.i. in materia di servizi di trasporto pubblico regionale e locale;
- Art. 61 della Legge 99/2009 che ha recepito, in deroga alla disciplina di settore, le modalità di affidamento previste dalla normativa comunitaria;
- Art. 4-bis della Legge 102/09 che ha introdotto ulteriori regole per gli affidamenti in house;
- Art. 3-bis Decreto-legge 138/2011 convertito in Legge 148/2011 relativo agli ambiti territoriali e criteri di organizzazione nello svolgimento dei servizi;
- Leggi regionali in materia
- Orientamenti comunitari in materia di partenariati pubblico-privati.

In materia di affidamento dei servizi pubblici è poi intervenuto il D.L. 179/2012 (decreto crescita 2) convertito con modificazioni dalla legge 17/12/2012 n. 221 (art. 34), che conferma l'allineamento della disciplina settoriale (Trasporto Pubblico Locale) a quella comunitaria che, si rammenta, stabilisce un termine massimo di scadenza degli "affidamenti non conforme" al 3 dicembre 2019 con l'obbligo per gli stati membri di adeguarsi gradualmente alle disposizioni del regolamento 1370/2007 CE (trasmettendo entro maggio 2014 una relazione sullo stato di attuazione della normativa).

Sempre per quanto riguarda la legislazione nazionale è da evidenziare che nel corso del 2012 il passaggio più importante in materia di TPL è la “legge di stabilità” 2013 (l. 24/12/2012 n. 228) che all’art. 16-bis commi 1 e 2 istituisce il “Fondo Nazionale Trasporti”, stabilendone la dotazione finanziaria complessiva in 4.929 milioni di euro.

Il Fondo è alimentato dalla compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina, fissando al valore 2011 le risorse derivanti da accisa benzina e gasolio e rendendo tale ammontare indipendente dalle dinamiche dei consumi dei carburanti. Ciò significa che, a partire dal 2013, l'alea di rischio della contrazione dei consumi non grava più sul settore.

L’art. 16/bis comma 3 della norma in argomento definisce poi i criteri generali per la ripartizione e trasferimento delle risorse del Fondo tra le Regioni a statuto ordinario; tali criteri sono finalizzati ad incentivare le Regioni e gli Enti locali a razionalizzare, rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi tramite il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- a) un’offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;
- e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

“L’attuazione” della ripartizione è poi affidata ad apposito DPCM (Ministro dell’Economia e delle Finanze di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti) da emanarsi “entro il 31/12/2013”.

Ad oggi tale DPCM, approvato nella “Conferenza Unificata” del 7/2/2013 è ancora in attesa della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

Per quanto riguarda la legislazione di competenza regionale, si segnala che in data 27 marzo 2012 è stata approvata dal Consiglio Regionale Lombardo la Legge di riforma del T.P.L. in Regione Lombardia “Disciplina del settore dei trasporti”. La nuova Legge regionale si prefigge i seguenti obiettivi:

- rafforzare gli strumenti di programmazione anche mediante l’identificazione di 5 bacini di trasporto ottimali e omogenei di adeguate dimensioni per superare le attuali divisioni tra servizi urbani e extraurbani, integrare e razionalizzare i servizi, ottimizzare reti e orari. I 5 bacini corrispondono ai confini amministrativi delle province di: 1) Bergamo 2) Brescia 3)

Como, Lecco, Sondrio e Varese 4) Cremona e Mantova 5) Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia;

- gestire in forma associata le funzioni relative al trasporto pubblico locale mediante l'istituzione per ogni bacino di un'Agenzia per il trasporto pubblico locale, per programmare, organizzare, monitorare, controllare e promuovere i servizi di T.P.L. in modo integrato all'interno del singolo bacino. Quanto sopra, attraverso tre strumenti di programmazione: 1) il programma regionale della mobilità e dei trasporti; 2) il programma dei servizi ferroviari; 3) i programmi di bacino del T.P.L., superando le attuali difficoltà di coordinamento tra i diversi soggetti attualmente responsabili dei servizi di trasporto;
- confermare, come modalità ordinaria, l'assegnazione dei servizi attraverso gare ad evidenza pubblica e la conseguente sottoscrizione di contratti di servizio garantendo, anche attraverso la competizione tra gli operatori, il miglioramento della qualità, una maggiore efficienza del sistema e della stessa gestione imprenditoriale;
- introdurre il criterio dei costi standard quale modalità di assegnazione delle risorse per lo svolgimento dei servizi, premiando il conseguimento di obiettivi di efficacia e di efficienza precedentemente stabiliti, con ciò superando il criterio delle risorse storicamente erogate;
- ottimizzare il sistema tariffario, in particolare attraverso la progressiva attuazione dell'integrazione tariffaria regionale;
- semplificare il quadro normativo, attraverso l'eliminazione di una serie di disposizioni di legge e la contestuale attribuzione alla Giunta del potere di emanare atti di fonte secondaria del quadro normativo di riferimento, almeno per la parte di competenza di Regione Lombardia.

Si evidenzia che la legge regionale riconosce ai sistemi di trasporto ferroviario la funzione di asse portante del sistema integrato della mobilità regionale delle persone e delle merci e orienta verso tali sistemi la domanda di mobilità proveniente dal territorio, attraverso:

- a) un'offerta di servizi differenziata e adeguata per qualità e quantità, mediante l'adeguamento delle infrastrutture e del materiale rotabile;
- b) lo sviluppo e la gestione del sistema ferroviario quale componente fondamentale della programmazione del territorio e della salvaguardia dell'ambiente;
- c) l'espansione e la razionalizzazione del traffico merci per ferrovia, in funzione del contenimento del traffico merci su gomma.

1.2 ALTRI SETTORI DI ATTIVITA'

FNM S.p.A., società Capogruppo, in coerenza con le proprie finalità statutarie, esercita il duplice ruolo di holding di partecipazioni e di holding operativa, svolgendo sotto questa veste l'attività (i) di locazione di materiale rotabile alle partecipate operanti nel settore del TPL, (ii) di provider di servizi amministrativi alle proprie controllate ed, infine, (iii) di gestore del proprio patrimonio immobiliare.

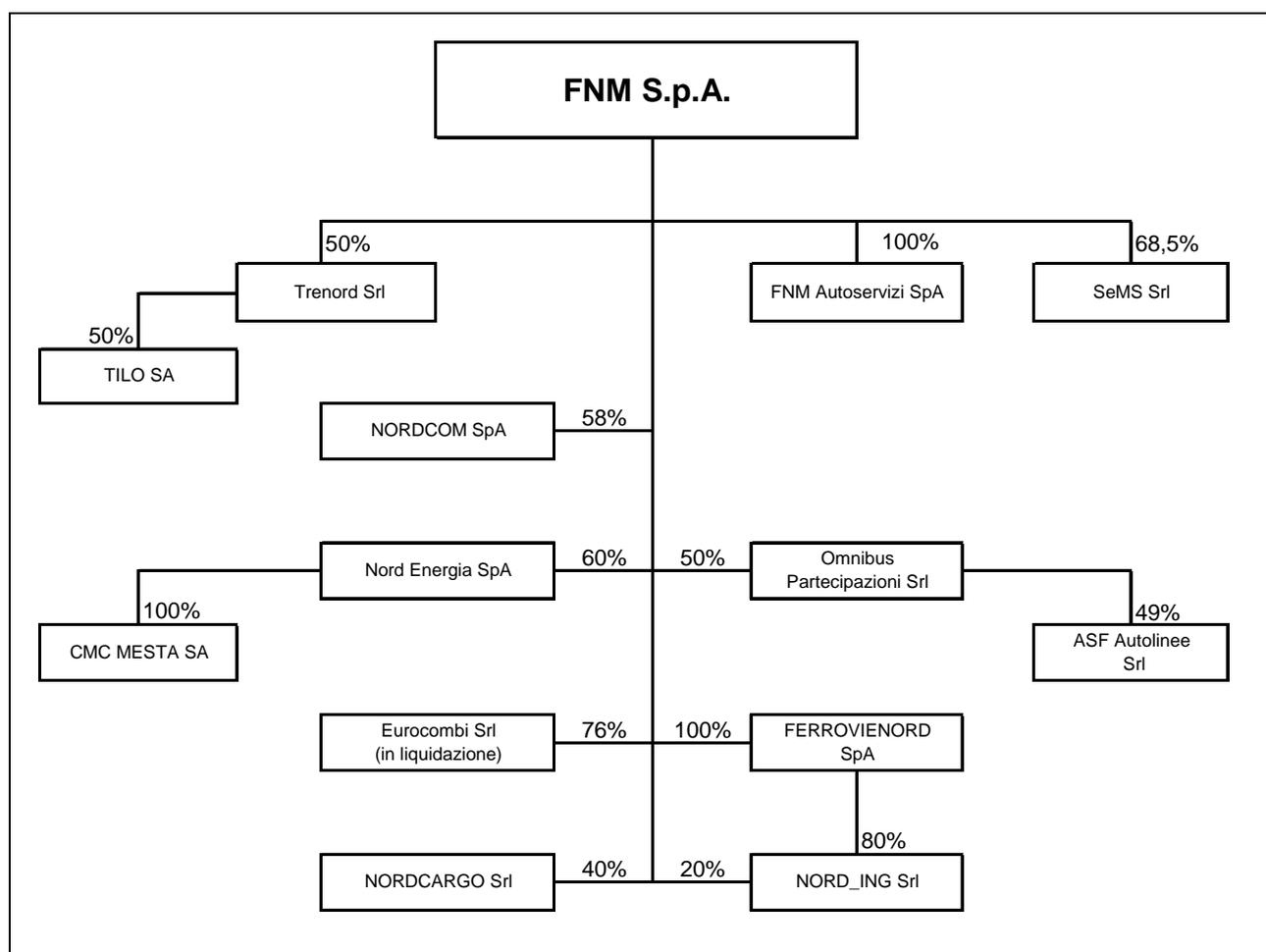
Il Gruppo FNM, attraverso alcune partecipate, estende le proprie articolazioni operative anche in altri settori diversi da quelli menzionati. E' infatti presente nel settore dell'Information & Communication Technology – con NordCom S.p.A., che opera sia a beneficio del Gruppo FNM che per terzi; è altresì presente nel settore specialistico della mobilità sostenibile (tramite la controllata SeMS S.r.l.), nel settore del trasporto merci su rotaia (esercitato dalla collegata NORDCARGO S.r.l.), e nel vettoriamento di energia elettrica (tramite la controllata Nord Energia S.p.A.).

Come meglio descritto alla Nota 2 delle Note al bilancio consolidato, per effetto del consolidamento delle partecipazioni in joint venture di Nord Energia S.p.A., NordCom S.p.A. e SeMS S.r.l. con il “metodo del patrimonio netto” (IAS 31) e della collegata NORDCARGO S.r.l. con il medesimo “metodo del patrimonio netto”, gli “Altri settori di attività” concorrono al risultato netto consolidato dell'esercizio alla voce “Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto”.

L'analisi per natura dei ricavi e costi, proventi ed oneri, afferenti Nord Energia, NordCom, SeMS e NORDCARGO S.r.l. (che consente al lettore di fruire dello stesso contenuto informativo che sarebbe stato fornito con l'utilizzo del metodo di consolidamento proporzionale) è esposta nella Nota 37 delle Note al bilancio consolidato.

2. MAPPA DEL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2012

La mappa del Gruppo FNM al 31 dicembre 2012 è la seguente:



Nel corso dell'esercizio 2012 non sono intervenute variazioni inerenti il profilo del Gruppo rispetto alla situazione al 31 dicembre 2011.

3. RISULTATI DELLE SOCIETA' PARTECIPATE

I risultati civilistici al 31 dicembre 2012, redatti per FNM secondo i principi contabili internazionali e per le altre società partecipate ai sensi degli artt. 2423 e successivi del codice civile, sono i seguenti:

Importi in migliaia di euro

Denominazione	Risultato 2012	Risultato 2011	Differenza	% di possesso
FNM S.p.A. - Bilancio separato	13.735	97.544	(83.809)	
FERROVIENORD S.p.A.	3.537	2.038	1.499	100%
Trenord S.r.l.	1.137	8.454	(7.317)	50%
FNM Autoservizi S.p.A.	207	19	188	100%
NordCom S.p.A.	592	412	180	58%
NORD_ING S.r.l.	74	1	73	100%
NORD ENERGIA S.p.A.	3.753	2.711	1.042	60%
CMC MeSta S.A.	894	644	250	60%
SeMS S.r.l.	314	387	(73)	68,50%
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	400	27	373	50%
NORDCARGO S.r.l.	1.776	939	837	40%
Eurocombi S.r.l. in liquidazione	(1)	(1)	0	76%

In fase di consolidamento sono state operate le rettifiche di allineamento ai principi contabili internazionali adottati da FNM S.p.A..

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

I settori di attività dell'esercizio 2012 ed i relativi ricavi sono stati i seguenti:

4.1 SERVIZI AMMINISTRATIVI

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

I ricavi di competenza, integralmente attribuibili a rapporti infragruppo, sono stati pari a 18,030 milioni di Euro contro i 18,869 milioni di Euro dell'esercizio 2011.

4.2 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 le locazioni operative e interessi attivi (proventi finanziari) per le locazioni finanziarie.

I canoni attivi per 24,807 milioni di Euro contro 21,185 milioni di Euro nel 2011, si riferiscono al seguente materiale rotabile:

- N. 26 TAF locati a Trenord S.r.l.
- N. 2 TSR locati a Trenord S.r.l.
- N. 8 CSA locati a Trenord S.r.l.
- 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 1,583 milioni di Euro contro 1,826 milioni di Euro nel 2011, interamente attribuibili a rapporti infragruppo, si riferiscono al seguente materiale rotabile:

- N. 14 locomotive 520 locate a Trenord S.r.l.
- N. 8 locomotive 640 locate a Trenord S.r.l.
- N. 3 locomotive 660 locate a Trenord S.r.l.

4.3 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.

VALORIZZAZIONE AREE

Per quanto riguarda le iniziative per la valorizzazione delle aree in prossimità di alcune stazioni ferroviarie di proprietà di FNM e di FERROVIENORD e dei diritti edificatori correlati, si evidenzia che l'attività ha subito forti rallentamenti dovuti alla crisi del mercato immobiliare perdurata anche nel corso del 2012. In particolare, l'area milanese ha registrato un forte calo della domanda nonché lo stallo di alcune importanti iniziative immobiliari già avviate, in un mercato che allo stato soffre di un eccesso di offerta nel settore del terziario-uffici. A tutto ciò si aggiunga che l'auspicata ripresa delle attività connesse all'adozione del Piano di Governo del Territorio (PGT) da parte del Comune

di Milano, intervenuta nel mese di luglio 2010, ha subito un colpo d'arresto con la revoca, intervenuta con la Delibera Consiliare n. 60 del 21 novembre 2011, della delibera consiliare relativa alle controdeduzioni e all'approvazione definitiva del PGT. Dopo una profonda revisione normativa, il PGT è stato definitivamente approvato con Delibera Consiliare n. 45 del 22 maggio 2012.

MILANO AFFORI

L'iniziativa, avviata nel 2001, rappresenta il primo esempio di progettazione edilizia coordinata con un nodo di trasporto ossia la nuova stazione ferroviaria di interscambio tra FNM e la M3 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.) approvato prevedeva 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.

Il 23 giugno 2010, FNM, FERROVIENORD e Gecofin Unipersonale (partner privato nel PII) avevano sottoscritto la Convenzione attuativa con il Comune di Milano.

La procedura di selezione di un Operatore interessato alla realizzazione del Programma Integrato si è concretizzata con la proposta irrevocabile di acquisto del 7 ottobre 2010 della Società GDF Group S.p.A. – Gruppo Della Frera, con la quale, in data 25 novembre 2010, è stato sottoscritto il contratto preliminare di compravendita immobiliare per complessivi 14 milioni di Euro. In data 18 aprile 2011 è stato stipulato, a rogito Notaio Lainati – Milano n. rep. 42546 n. racc. 18380, il contratto di compravendita con la società GDF SYSTEM s.r.l., società controllata al 99% da GDF GROUP S.p.A. e all'1% dal Cav. Della Frera, amministratore unico della stessa. In considerazione dei termini di pagamento previsti, dilazionati fino al 18 aprile 2017, la compravendita è stata effettuata con riserva di proprietà a favore di FNM e FERROVIENORD. Restano a carico di FNM e FERROVIENORD le opere di bonifica di cui all'art. 10.9 della Convenzione attuativa, lo spostamento della CTE e realizzazione delle opere di urbanizzazione a scomputo oneri sull'area liberata, oltre alla realizzazione del parcheggio di interscambio. In merito a quest'ultimo, FNM e FERROVIENORD, con scrittura privata del 19 luglio 2011, si sono impegnate ad anticiparne la realizzazione, a fronte di un anticipato pagamento di 5 milioni di Euro, oltre ad 1 milione di Euro già versato alla stipula del contratto, da parte di GDF SYSTEM.

In data 6 luglio 2011 GDF SYSTEM ha presentato istanza di variante al PII, comprensiva di un testo di convenzione in variante, concordato con il Comune di Milano, siglato anche da FNM in quanto contempla la realizzazione del parcheggio di interscambio in corpo autonomo e separato rispetto agli edifici del PII, sottostante il fondo di proprietà FNM. Nel mese di novembre l'iter approvativo ha finalmente preso avvio e in data 15 febbraio 2013 la Giunta Comunale ha adottato la Variante alla Normativa Tecnica di Attuazione ed al

Planivolumetrico dell'Unità di Intervento Nord del PII AFFORI, sulla base dello schema di Atto Ricognitivo e Specificativo siglato. Causa i tempi lunghissimi di approvazione di tale variante, che hanno impedito a GDF di iniziare la realizzazione del PII, la stessa GDF ha richiesto, e FNM ha acconsentito (atto Notaio Lainati del 9 aprile 2013), una dilazione di un anno dei termini di pagamento (dal 18.4.2017 al 18.4.2018), stabilendo, inoltre, per il 2013 e 2014 una rata di 500.000 euro contro 1 milione precedentemente previsto per entrambi gli anni.

Le note ai bilanci separato e consolidato danno conto delle modalità di contabilizzazione della citata operazione che - in considerazione della specificità degli accordi contrattuali che non determinano un immediato trasferimento dei rischi e benefici della cessione delle aree all'acquirente (per effetto della persistenza di una riserva di proprietà a favore del Gruppo sino ad avvenuto integrale incasso del corrispettivo di vendita) – prevedono il riconoscimento dilazionato del provento da cessione in funzione degli incassi dilazionati del corrispettivo contrattuale.

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 sedime ferroviario.

Nel 2010 le proprietà avevano avviato un Protocollo di Intesa volto alla promozione di un Accordo di Programma che stabilisse le linee guida dello sviluppo integrato dell'intera area.

La fase di adozione ed approvazione del nuovo PRG e la successiva revoca, intervenuta con Delibera Consigliare n. 60 del 21 novembre 2011, hanno provocato un colpo d'arresto ai lavori di redazione del Protocollo di Intesa. In data 22 maggio 2012 il PGT è stato definitivamente approvato e nel mese di marzo 2013 le attività del tavolo di lavoro coordinato dal Comune di Milano sull'AdP sono state riavviate, con la previsione di favorevoli sviluppi anche per quanto riguarda gli interessi del Gruppo FNM.

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 mq 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, complessivamente, un volume edificabile di 31.000 mc da destinare a utilizzo residenziale (di cui il 20% a edilizia convenzionata) e una superficie lorda di pavimento di 1.350 mq da destinare a utilizzo commerciale e servizi e standard in cessione (150 mq).

Il P.I.I. è stato adottato dal Comune di Garbagnate con Deliberazione del C.C. n. 41 del 4 luglio 2011 ed approvato definitivamente con successiva Deliberazione del C.C. n. 65 del 1 dicembre 2011.

In data 2 maggio 2012, con atto n. 5621 di rep., FNM e la Parrocchia dei Santi Eusebio e Maccabei, hanno quindi sottoscritto con il Comune di Garbagnate la Convenzione di Attuazione del Programma Integrato di Intervento “Serenella – Parco delle Groane”.

In data 5 dicembre 2012 è stato dato avvio alla procedura di selezione per la vendita delle aree con la pubblicazione di un avviso pubblicato sui maggiori quotidiani e all’Albo Pretorio del Comune di Garbagnate. Entro il termine stabilito del 4 gennaio 2013 sono pervenute le manifestazioni di interesse e in data 20 febbraio 2013 sono state spedite le lettere d’invito a presentare offerta.

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 potessero essere effettuati anche attraverso l’approvazione di Strumenti Urbanistici Esecutivi (SUE) di iniziativa privata indipendenti.

Con delibera C.C. n. 3 del 31 gennaio 2011 il Comune di Novara aveva adottato un Piano Particolareggiato Esecutivo (PPE) di iniziativa pubblica, rientrante nel Programma di Riquilificazione Urbana per alloggi a canone sostenibile di cui al Decreto Ministero delle Infrastrutture e Assetto del Territorio del 26/03/2008 – Contratti di Quartiere III, che prevedeva come soggetto attuatore l’Agenzia Territoriale della Casa (ATC) della Provincia di Novara, sulle aree di proprietà di FERROVIENORD.

In data 05 novembre 2012, in seguito alla rinuncia all’iniziativa comunicata da ATC, il Comune di Novara ha chiesto formalmente a FERROVIENORD di esprimere il proprio interesse ad aderire in qualità di partner al PPE in questione, in quanto proprietaria delle aree.

Attualmente sono in corso incontri con l’Amministrazione Comunale finalizzati alla definizione di una procedura congiunta Comune/FERROVIENORD che consenta la riquilificazione urbanistica dell’ex sedime ferroviario e permetta una adeguata valorizzazione economica del patrimonio immobiliare di FERROVIENORD.

SARONNO

Già da qualche anno risulta definito il *lay-out* progettuale per la riorganizzazione e lo spostamento delle officine e degli impianti FERROVIENORD dalle aree adiacenti la stazione di Saronno Centro alle aree FNM di Saronno Sud; detto spostamento è la condizione necessaria per poter identificare in maniera definitiva le aree a disposizione per la presentazione di un'eventuale proposta di riqualificazione urbanistica. Nel corso del 2012 si sono tenuti diversi incontri con il Comune di Saronno, unitamente ai Proprietari delle aree del comparto B6.2, finalizzati alla formalizzazione di una proposta di Accordo di Programma per la definizione di un disegno unitario dell'assetto delle aree di trasformazione, tra le quali anche le aree limitrofe alle due stazioni FERROVIENORD. Questi incontri sono sfociati nella richiesta di promozione di un Accordo di Programma di Interesse regionale formulata dal Comune di Saronno alla Regione Lombardia in data 13 aprile 2012.

Nel mese di luglio 2012 il Comune ha dato avvio alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del PGT depositando la proposta di Documento di Piano. FERROVIENORD ha prodotto, in data 24 settembre 2012, le proprie osservazioni, alle quali il Comune non ha controdedotto.

In data 20 dicembre 2012, con Delibera C.C. n. 82, il Comune ha adottato il PGT, senza tenere minimamente in conto le osservazioni di FERROVIENORD e dei Proprietari del comparto B6.2, rendendo di fatto non perseguibile l'attivazione della procedura di AdP secondo le linee guida e gli indirizzi programmatici che le Proprietà e lo stesso Comune avevano tentato faticosamente di portare avanti per il recupero e la riqualificazione delle aree.

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, gli approfondimenti tra le Amministrazioni e le proprietà interessate hanno portato alla nuova configurazione del Masterplan da parte di Infrastrutture Lombarde che ridefinisce le volumetrie al fine di consentire la sostenibilità economica delle opere pubbliche. Detto Masterplan è stato approvato in sede di Collegio di Vigilanza in data 15 dicembre 2011. E' stata, quindi, riavviata la procedura di VAS a cui seguirà la redazione della Variante Urbanistica. Attualmente, tuttavia, a seguito della Legge regionale n. 21 del 24 dicembre 2012 riguardante i comuni che non hanno adottato il PGT, il Comune di Varese rientra tra quelli che, dal 1 gennaio 2013, sono sprovvisti dello strumento urbanistico e, pertanto, le procedure di variante sono in stand-by.

4.4 GESTIONE SPAZI PUBBLICITARI

In questa voce confluiscono i proventi derivanti dalla vendita di spazi pubblicitari sulla piattaforma *Digital Signage* verso terzi (1.125 migliaia di Euro) e verso il Gruppo (509 migliaia di Euro). Tale attività fino al mese di settembre 2011 era svolta dalla partecipata VIENORD S.r.l..

4.5 PERSONALE DIPENDENTE DI FNM S.p.A.: NUMERI, COSTI E FORMAZIONE

4.5.1 NUMERI E COSTI

Il personale mediamente in servizio nell'anno 2012 è pari a 163 unità, contro le 177 unità relative all'anno 2011 e alle 188 unità del 2010, con ciò proseguendo nel percorso di razionalizzazione dell'organico a seguito della nascita di Trenord S.r.l. e della relativa riorganizzazione di parte delle attività poste in capo a FNM e svolte per le società del gruppo.

Il costo complessivo del personale è stato di circa 11,2 milioni di Euro, palesando quindi una contrazione rispetto agli 11,6 milioni di Euro fatti registrare lo scorso anno e rimanendo quindi in linea con il costo medio dell'anno 2011.

4.5.2 RELAZIONI INDUSTRIALI

Nel corso dell'anno 2012 non si sono avute dinamiche sindacali di particolare rilievo. Per la società Capogruppo, così come per le aziende del Gruppo in cui trova applicazione il CCNL degli Autoferrotranviari, si resta in attesa di una definizione più compiuta del CCNL della Mobilità, partendo da una prima intesa sulla parte generale raggiunta il 30 settembre 2010. Al fine di garantire una corretta dinamica aziendale rispetto all'applicazione del CCNL degli Autoferrotranviari si è provveduto a definire nello scorso mese di settembre un'anticipazione contrattuale per tutte le aziende autoferro del gruppo da conguagliare all'atto del futuro rinnovo del CCNL ed interamente compresa nel fondo accantonato negli anni a tale scopo.

4.5.3 FORMAZIONE

Le attività di formazione hanno impegnato 148 dipendenti di FNM che hanno avuto accesso a 46 corsi di formazione esterna specialistica, oltre alla formazione interna per l'implementazione dei moduli di SAP HCM e HR, per un totale di 487 giornate.

Tra gli interventi che hanno maggiormente coinvolto il personale, oltre alla già ricordata implementazione dei moduli SAP, va sottolineata la formazione relativa al D. Lgs. 231/2001 che ha coinvolto in aula, con il corso *on line* o con il vademecum, tutto il personale cui è stato somministrato anche il questionario di apprendimento, in ottemperanza a quanto richiesto dall'Organismo di Vigilanza.

Come di consueto, gli interventi esterni hanno avuto come tema lo sviluppo delle competenze sia specifiche sia manageriali in generale.

5. ANDAMENTO DELLA GESTIONE NELLE AREE DI ATTIVITA' IN CUI OPERANO LE SOCIETA' PARTECIPATE

5.1 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

FERROVIENORD S.p.A.

Il bilancio al 31 dicembre 2012 evidenzia un utile di Euro 3.536.681 rispetto a quello dell'esercizio precedente di Euro 2.037.703.

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2011:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2012	2011	Differenza
Valore della produzione	119.474	118.187	1.287
Costi della produzione	(116.359)	(114.836)	(1.523)
RISULTATO OPERATIVO	3.115	3.351	(236)
Risultato gestione finanziaria	1.075	2.264	(1.189)
Risultato gestione straordinaria	2.228	282	1.946
RISULTATO ANTE IMPOSTE	6.418	5.897	521
Imposte sul reddito	(2.881)	(3.859)	978
UTILE D'ESERCIZIO	3.537	2.038	1.499

Il **valore della produzione** aumenta di 1,287 milioni di Euro, passando da 118,187 a 119,474 milioni di Euro.

Le principali variazioni sono le seguenti:

- il corrispettivo del contratto di servizio per la gestione dell'infrastruttura aumenta di 0,5 milioni di Euro, pari allo 0,52%, quale indicizzazione ai sensi dell'art. 34 del contratto stesso;
- i ricavi per il noleggio di rotabili a Trenord aumentano di 1,8 milioni di Euro a seguito del maggior numero di treni locati;
- i ricavi verso Trenord per il servizio di manutenzione del sistema di bigliettazione magnetico-elettronica diminuiscono di 0,8 milioni di Euro, in conseguenza della cessazione del contratto, avvenuta a giugno 2012;
- a seguito dell'avvio nel mese di maggio 2012 del contratto stipulato con Trenord per l'accesso alla rete sono stati conseguiti proventi per 0,9 milioni di Euro, parzialmente

compensati dal decremento dei corrispettivi verso Trenitalia S.p.A. in relazione al collegamento ferroviario verso Malpensa, a seguito dei minori traffici sviluppati (253 mila Euro rispetto alle 661 mila Euro dell'esercizio 2011);

- i corrispettivi per la cessione di spazi pubblicitari diminuiscono di 1,1 milioni di Euro;
- è stato liquidato un risarcimento assicurativo per 0,6 milioni di Euro in relazione ad un sinistro occorso nel 2007 presso la stazione di Caslino d'Erba; tale componente economica è stata considerata come non ricorrente, come meglio esplicitato nelle Note al bilancio consolidato (Nota 42).

I costi della produzione sono pari a 116,359 milioni di Euro, in crescita di 1,523 milioni rispetto ai 114,836 milioni di Euro del 2011, con le seguenti principali variazioni:

- i costi per manutenzioni esternalizzate all'infrastruttura aumentano di 3,6 milioni di Euro, principalmente a seguito di attività di manutenzione all'armamento della tratta Saronno – Rescaldina; tale incremento è parzialmente compensato dal decremento dei consumi di materiali per manutenzioni interne, pari a 1,2 milioni di Euro;
- i costi del personale diminuiscono di 1,7 milioni di Euro, a seguito della diminuzione del numero medio dei dipendenti (880 rispetto agli 895 del 2011);
- si sono operati maggiori accantonamenti al fondo svalutazione crediti per 1,5 milioni di Euro, per tener conto del rischio di inesigibilità di posizioni creditorie in essere a fine esercizio;
- l'accantonamento al fondo manutenzione ciclica dei rotabili aumenta di 1,3 milioni di Euro in funzione dei rotabili immessi in servizio nel corso del 2011;
- i costi per il noleggio di rotabili diminuiscono di 0,7 milioni di Euro per la cessazione del contratto di noleggio di rotabili tipo DE 520 da FNM;
- si registra un decremento delle spese legali a seguito di minori prestazioni di legali esterni per la gestione di contenziosi (0,6 milioni di Euro), nonché dei costi di informatica verso Nordcom per la piattaforma *Digital Signage*, gestita nel 2012 da FNM (0,5 milioni di Euro).

Il personale dipendente al 31 dicembre 2012 è di 846 unità (di cui 10 dirigenti), rispetto agli 898 (di cui 11 dirigenti) del 31 dicembre 2011.

Il risultato della gestione finanziaria, pari a 1.075 mila Euro, risulta in diminuzione di 1.189 mila Euro rispetto al 2011; in particolare gli interessi attivi su c/c di corrispondenza con FNM aumentano di 114 mila Euro, mentre diminuiscono gli interessi maturati su credito IVA (421 mila Euro rispetto ai 1.666 del 2011); tale variazione è connessa al rimborso, avvenuto in data 11 giugno 2012, del credito IVA relativo al periodo di imposta 2008 (Euro 30.568.314, di cui 29.772.148 di competenza di FERROVIENORD).

Si ricorda che FERROVIENORD vanta un credito di 16,2 milioni di Euro nei confronti di FNM per intervenuta cessione di un credito IVA, che la controllante ha, a sua volta, richiesto a rimborso. Rimandando alle Note ai bilanci separato e consolidato per maggiori dettagli sulla fattispecie in esame, si prevede ragionevolmente di incassare il citato credito entro il primo semestre 2013 con conseguente miglioramento della liquidità del Gruppo e della partecipata.

Al risultato della gestione straordinaria, pari a 2,228 milioni di Euro, concorre un provento non ricorrente di 1,962 milioni di Euro per il rimborso della maggiore IRES versata, negli esercizi 2007 - 2011, a seguito del regime di integrale indeducibilità dell'IRAP relativa ai costi del personale dipendente e assimilato.

Il patrimonio netto al 31 dicembre 2012 è di 14,913 milioni di Euro (11,376 milioni di Euro al 31 dicembre 2011).

FERROVIENORD aderisce, dall'esercizio 2004, alla tassazione di Gruppo ai sensi dell'art.117 comma 1 TUIR e ha rinnovato l'opzione per gli esercizi 2010 – 2012.

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

FERROVIENORD svolge attività di gestore delle infrastrutture ferroviarie, rami Milano e Iseo, sulla base delle concessioni rinnovate fino al 17 marzo 2016 con decreto dirigenziale del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 3239/2000 e della concessione di costruzione/gestione della tratta Bivio Sacconago/Malpensa rilasciata con legge n. 472/99 art. 21.

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

FERROVIENORD ha sottoscritto, in data 12 marzo 2009, con Regione Lombardia, il Contratto di Servizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria con durata dal 1° gennaio 2009 al 17 marzo 2016. Si ricorda che in medesima data scade altresì la concessione sulla base della quale la società svolge la propria attività disciplinata dal Contratto di Servizio soprammenzionato; sulla base della normativa vigente (Direttive CEE, Legge Nazionale e Legge Regionale precedentemente richiamate nel quadro normativo), l'ente concedente è la stessa Regione Lombardia che può procedere al rinnovo o proroga della concessione senza necessità di gara.

Il corrispettivo per il 2009, anno di stipula, è stato stabilito in 87.300.000 Euro IVA esclusa.

Nel contratto di servizio con la Regione Lombardia sono previsti meccanismi di adeguamento annuali e triennali del corrispettivo stesso, per l'adeguamento inflattivo coerentemente con il tasso di cui al patto di stabilità, per la variazione della produzione, nonché per specifici contenuti, fatto salvo ogni possibile scenario derivante dal taglio dei trasferimenti Stato – Regione.

Il corrispettivo, ad oggi modificato solo per la parte di adeguamento inflattivo, per il 2010 è stato di Euro 88.173.000, per il 2011 di Euro 89.054.730 e per il 2012 di Euro 89.514.102.

Inoltre si dà evidenza che, a seguito di istanza di FERROVIENORD a Regione Lombardia, è stato riconosciuto per il 2013 un aumento del corrispettivo contrattuale pari ad Euro 2.017.084 a fronte dell'incremento delle prestazioni connesse al traffico ed alla consistenza dell'infrastruttura.

A livello operativo nel corso del 2012 è proseguita sulla rete la circolazione dei treni in servizio commerciale da parte di Trenitalia (servizio Frecciarossa) per il collegamento aeroportuale tra Milano Centrale RFI e l'Aerostazione di Malpensa in prosecuzione dei servizi per Firenze e Napoli. Tale servizio è stato però caratterizzato da un andamento molto discontinuo nel corso del primo semestre per motivi connessi alla disponibilità della flotta di Trenitalia ed alle condizioni meteorologiche che hanno caratterizzato i mesi di gennaio e febbraio. Nel secondo semestre 2012 il servizio è stato definitivamente sospeso. La richiesta tracce di Trenitalia per tale servizio nel 2013 è limitata al secondo semestre.

È stato inoltre sottoscritto il primo contratto di accesso con Trenord S.r.l. per la regolazione dei rapporti connessi alla messa a disposizione delle tracce della totalità del servizio prodotto dall'Impresa Ferroviaria, dell'energia di trazione e dei relativi servizi accessori (quali i servizi di informazione al pubblico, la messa a disposizione degli spazi di stazione, il *service* di biglietteria e di manovra).

L'attività di concessionario ferroviario, oltre che sulla base del "Contratto di Servizio", è poi svolta da FERROVIENORD anche sulla base del "Contratto di Programma per gli Investimenti sulla rete in concessione a FERROVIENORD S.p.A." sottoscritto da FERROVIENORD con Regione Lombardia in data 3 dicembre 2009.

Con la Deliberazione di Giunta Regionale n. IX/2675 del 14 dicembre 2011 è stato approvato l'"Aggiornamento del Programma di interventi alla rete ferroviaria regionale in concessione a FERROVIENORD S.p.A. di cui al Contratto di Programma sottoscritto il 3 dicembre 2009 (L.R.N. 11/2009)".

Il Programma aggiornato definisce il quadro degli interventi necessari in relazione a parametri di sicurezza, di livelli di servizio, di accessibilità e di funzionalità.

La validità del Contratto è estesa sino alla scadenza della Concessione (17 marzo 2016), con possibilità di aggiornamenti, nel periodo di validità, qualora insorgesse la necessità di modificare il Piano degli investimenti con ulteriori interventi, riconosciuti indispensabili in accordo tra le Parti, o in seguito a sopravvenute determinazioni statali o regionali in materia.

Il Contratto ammonta a circa 785 milioni di Euro.

Il totale degli investimenti sulla rete nell'esercizio 2012 è stato di 102,4 milioni di Euro e ha riguardato principalmente i seguenti interventi:

- riqualificazione della linea Saronno-Seregno (l'attivazione della linea è avvenuta il 9 dicembre 2012);
- rinnovo dell'armamento nella tratta Bovisa – Saronno e nell'impianto di Milano Cadorna;
- potenziamento della tratta Castano – Turbigo – ultimazione prevista nell'estate del 2014;
- realizzazione di un nuovo capannone per attività di manutenzione a Camnago (l'impianto è stato consegnato a Trenord S.r.l. nel mese di ottobre 2012).

Si ricorda che FERROVIENORD, nella sua veste di concessionario e sulla base di specifiche convenzioni con Regione Lombardia, provvede all'acquisto di materiale rotabile, come di seguito dettagliato.

La commessa TSR (Treno per Servizio Regionale) si articola sui seguenti contratti con l'ATI Ansaldo Breda - Firema - Keller:

- Contratto n. 14831 del 23 giugno 2003 e successive opzioni, per un importo pari a 283.241.416,50 Euro per la fornitura di n. 42 convogli: la fornitura dei convogli è stata conclusa il 13 luglio 2009 con la consegna e accettazione provvisoria del 42° convoglio, in forte ritardo rispetto alle date contrattuali.
- Contratto n. 15504 del 31 ottobre 2006 e successiva opzione, per un importo pari a 348.297.920 Euro per la fornitura di n. 34 convogli.

Al 31 dicembre 2012 sono stati consegnati 78 convogli di cui 76 dei contratti di cui sopra e due a titolo di penale per ritardi. Per il completamento della seconda fornitura mancano ancora 4 casse le cui consegne sono previste entro il primo quadrimestre del 2013.

Con riferimento alla commessa dei Convogli per il Servizio Aeroportuale (CSA), sono stati sottoscritti due contratti applicativi per il valore complessivo di 34.999.155 Euro per la fornitura di:

- n. 6 convogli di 4 vetture per il servizio "Malpensa Express", con capacità di 180 posti a sedere;
- n. 6 vetture aggiuntive per aumentare la capacità di ciascun convoglio a 230 posti a sedere, portando la composizione da 4 vetture a 5.

Il completamento della fornitura è avvenuto nel corso del 2011, in ritardo rispetto a quanto indicato nelle condizioni contrattuali che indicavano nel mese di maggio 2010 la consegna dei convogli; sono pertanto in discussione con il fornitore le penali per ritardata consegna.

Nel corso del 2012 sono proseguite le misurazioni dei parametri RAM.

Con riferimento alla fornitura di n. 8 convogli diesel GTW per la linea Brescia – Iseo – Edolo, assegnata alla Stadler con Contratto n. 16006 del 13 luglio 2009 per un importo pari a 24.556.000 Euro, l'entrata in servizio è avvenuta nel maggio 2011.

Con riferimento alla fornitura di n. 11 convogli diesel GTW per la linea Milano – Molteno - Lecco, assegnata alla Stadler con Contratto n. 16007 del 13 luglio 2009 per un importo pari a 62.474.500 Euro, i treni sono entrati in servizio nell'autunno del 2011.

Per entrambe le forniture Stadler, sono in discussione con il fornitore le penali per ritardata consegna.

Nel corso del 2012 è stato stipulato con la Stadler il contratto n. 16620 del 5 aprile 2012 per la fornitura di n. 4 convogli a trazione elettrica, bitensione per la ferrovia Mendrisio-Varese in corso di rinnovo. Si tratta di una fornitura congiunta con SBB, che riceverà altri 4 convogli, di importo pari a 35.108.000 Euro.

NORD_ING S.r.l.

Il bilancio dell'esercizio si chiude con un utile di 73.529 Euro, derivante per 72.688 Euro dal provento straordinario per il rimborso della maggiore IRES versata, negli esercizi 2007 - 2011, a seguito del regime di integrale indeducibilità dell'IRAP relativa ai costi del personale dipendente e assimilato, rispetto ad un utile di 1.242 Euro del 2011.

Il personale dipendente al 31 dicembre 2012 è di n. 25 unità, oltre a n. 3 dirigenti, rispetto a n. 24 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 continuato la sua attività di progettazione fornendo al contempo un 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." (Atto sottoscritto in data 3 dicembre 2009 ed aggiornato con la Deliberazione di Giunta Regionale n. IX/2675 del 14 dicembre 2011).

Trenord S.r.l.

Il bilancio al 31 dicembre 2012 evidenzia un utile di Euro 1.136.653 rispetto a quello dell'esercizio precedente, pari ad Euro 8.454.365. Si rammenta che il risultato del 2011 era al netto di costi per 8 milioni di Euro, relativi alla quota variabile del canone di affitto da riconoscersi a Trenitalia per il risultato positivo ante IRES del ramo operativo affittato.

Il risultato dell'esercizio 2012 risulta peraltro influenzato da componenti non ricorrenti di costo complessivamente pari a 7,5 milioni di Euro conseguenti a problemi alla circolazione ferroviaria verificatisi dal 9 al 12 dicembre 2012.

E' da rilevare come al risultato dell'esercizio 2012 concorrano 4.216 mila Euro di provento straordinario connesso alla integrale deducibilità dell'IRAP a fini del calcolo dell'IRES per periodi intercorsi dal 2007 al 2011.

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2011:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2012	2011	Differenza
Valore della produzione	729.464	676.216	53.248
Costi della produzione	(714.699)	(650.572)	(64.127)
RISULTATO OPERATIVO	14.765	25.644	(10.879)
Risultato gestione finanziaria	(333)	(2.861)	2.528
Risultato gestione straordinaria	(1.764)	2.044	(3.808)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	12.668	24.827	(12.159)
Imposte sul reddito	(11.531)	(16.373)	4.842
UTILE D'ESERCIZIO	1.137	8.454	(7.317)

Il **valore della produzione** evidenzia un aumento di 53,2 milioni di Euro. In particolare i ricavi da traffico ferroviario sono pari a 253,8 milioni di Euro con un incremento di 20,7 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente, determinato dagli effetti di trascinamento della manovra tariffaria di febbraio e agosto 2011, dagli incrementi previsti dal patto per il TPL del 2012, nonché dall'aumento della produzione (38,2 milioni di treniKm rispetto ai 37,6 del 2011).

I ricavi da contratto di servizio sono pari a 415,1 milioni di Euro e si incrementano di circa 28,8 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente. Gli effetti dell'incremento sono legati all'aumento del servizio offerto in termini di volumi e al miglioramento qualitativo e di mix dell'offerta richiesta. Si ricorda che tali ricavi scontano un effetto di detrazioni complessive di circa 5,1 milioni di Euro delle quali 2,0 per effetto dei disservizi del mese di dicembre. Al riguardo si evidenzia che la società è subentrata, a partire dal 15 novembre 2009, nella gestione dei contratti di servizio, sottoscritti il 13 novembre 2009 con la Regione Lombardia da Trenitalia e da LeNord; in data 1° ottobre 2012 è stato siglato il nuovo contratto di servizio unico, con decorrenza 1 gennaio 2012 e scadenza il 31 dicembre 2014: tale nuovo contratto si basa sul criterio di *pricing a catalogo*, con un corrispettivo a treno chilometro differenziato in funzione delle diverse tipologie di servizio richieste in termini di velocità commerciale e di posti offerti dai singoli treni.

I **costi della produzione** presentano un incremento pari a 64,1 milioni di Euro, passando da 650,6 a 714,7 milioni di Euro.

Gli incrementi principali sono correlati all'aumento dei volumi di produzione e si riferiscono al noleggio del materiale rotabile (10,4 milioni di Euro), al pedaggio per l'accesso alla rete RFI (4,5 milioni di Euro), ai servizi sostitutivi treno (1,8 milioni di Euro) e all'energia di trazione (1,0 milioni di Euro); inoltre si evidenziano maggiori costi sostenuti per attività manutentive al materiale

rotabile (14,2 milioni Euro) e per pulizie di materiale rotabile, impianti e stazioni (12,4 milioni di Euro).

Nel contesto di internalizzazione dei servizi di manutenzione della flotta rispetto a Trenitalia, nel corso dell'esercizio è avvenuto un significativo incremento degli acquisti di materiali, pari a circa 31,5 milioni di Euro, che si è riflesso limitatamente sui costi della produzione in quanto al 31 dicembre 2012, le rimanenze sono incrementate di circa 36,1. milioni

Il costo del personale è pari a 218,7 milioni di Euro e comprende oltre al costo del lavoro, gli effetti economici positivi per circa 5,5 milioni di Euro del rinnovo del contratto di lavoro nazionale rispetto agli accantonamenti appostati negli esercizi di *vacatio* contrattuale; il dato del 2011 comprendeva, oltre al costo del lavoro, anche l'effetto di un onere non ricorrente di Euro 7,3 milioni relativo ad esodi incentivati del personale ex Trenitalia avvenuti tra la data del conferimento ed il 31 dicembre 2011. Pertanto il costo del lavoro al netto dei fenomeni soprariportati passa da 219,6 milioni di Euro del 2011 a 225,4 milioni di Euro principalmente per effetto dell'incremento del numero delle risorse, che passano da 4.007 al 31 dicembre 2011 a 4.227 del 31 dicembre 2012.

Al riguardo si precisa che in data 4 luglio 2012 è stato sottoscritto tra Trenord e le OO.SS. il nuovo contratto di lavoro di "secondo livello", con ciò addivenendosi all'applicazione a tutto il personale dipendente Trenord di un'unica normativa. Il nuovo contratto è entrato in vigore il 1° dicembre 2012.

Di seguito sono illustrati i punti fondamentali del nuovo contratto:

- Normativa Unica: il contratto è lo strumento attraverso cui Trenord prosegue l'obiettivo di una normativa unica per tutto il proprio personale. Il CCNL della mobilità rappresenta il riferimento di confluenza contrattuale; per gli istituti non espressamente disciplinati, si applica il vigente CCNL delle attività ferroviarie.
- Orario di lavoro: l'orario di lavoro è per tutti i dipendenti di 38 ore settimanali.
- Organizzazione per processi: sono stati definiti 17 profili professionali distribuiti in quattro processi (commerciale, produzione, manutenzione e staff) che esprimono le professionalità specifiche del settore TPL.

Il contratto è stato sottoscritto da tutte le sigle sindacali con la sola eccezione dell'ORSA, che ha organizzato una serie di scioperi a sostegno della richiesta che il contratto venga sottoposto a referendum.

Disservizi avvenuti nel mese di dicembre

La circolazione dei treni Trenord nei giorni dal 9 al 12 dicembre 2012 ha presentato criticità in merito al mantenimento dei livelli di qualità e performance del servizio, con ritardi e cancellazioni.

In particolare le performance sono state condizionate dalla contemporaneità dei seguenti eventi:

- cambio orario del 9 dicembre con apertura al servizio della linea Saronno-Seregno;
- decorrenza del nuovo contratto di lavoro (dal 1 dicembre per il personale di terra e dal 9 dicembre per il personale mobile);
- integrazione del processo di programmazione e gestione dei turni del personale mobile;
- introduzione del nuovo sistema di programmazione e gestione dei turni del personale, sistema che, oltre alla gestione del nuovo contratto di lavoro, doveva consentire di passare ad un sistema unico di Trenord che sostituisse i sistemi sorgenti dei due ex rami operativi ed alimentasse il sistema SAP HCM.

Gli elementi di rischio connessi a tali circostanze hanno generato un pesante disservizio, non essendosi realizzato correttamente quanto pianificato e programmato.

In tale contesto di criticità operativa il 12 dicembre è stata assunta la decisione di ritornare ai sistemi preesistenti di gestione ed attuare, per la settimana dal 17 al 21 dicembre 2012, un piano di soppressioni mirate a salvaguardia della fascia di punta.

In parallelo, è stata operata l'ottimizzazione dei turni del personale mobile, sempre con la gestione affidata ai sistemi preesistenti, con l'obiettivo di ripartire il 7 gennaio 2013 effettuando l'offerta commerciale oggetto del Contratto di Servizio con Regione Lombardia.

Inoltre, approfittando della riduzione del servizio coincidente con le festività natalizie, è stato approntato un piano di manutenzione straordinaria al materiale rotabile, considerate le perturbazioni del periodo 9 – 21 dicembre 2012.

Il 7 gennaio 2013 il servizio è ripreso regolarmente; sono stati effettuati tutti i treni previsti dal Contratto di Servizio e non si sono registrate criticità rilevanti nella gestione del personale dell'esercizio e del materiale rotabile.

Trenord ha impostato l'assistenza alla clientela mettendo a disposizione tutte le risorse possibili in termini di *staff my-link*, addetti ai varchi ed addetti del *customer care*, nonché garantendo la piena operatività di tutti i canali di informazione.

Sono stati altresì definiti i rimborsi ai viaggiatori da riconoscere nell'ambito del Contratto di Servizio e delle "Condizioni di Trasporto" vigenti: nel corso del mese di marzo 2013 si è completata la campagna di indennizzo con riconoscimento di bonus e rimborsi straordinari a utenti per complessivi 2,0 milioni di Euro.

In ordine alle responsabilità connesse alle criticità e ai disagi derivanti al servizio ferroviario dall'avvio del nuovo sistema di programmazione e gestione dei turni, la società ha conferito incarico alle funzioni audit di Trenitalia e di FNM di compiere le dovute verifiche in ordine alla procedura che ha portato alla scelta e alla messa in esercizio del sistema "Goal Rail".

Inoltre è stato affidato uno specifico incarico al Politecnico di Milano per verificare l'adeguatezza del *software* scelto rispetto alle specifiche tecniche e funzionali richieste. Infine, è stato conferito incarico ad uno studio legale di valutare, sulla base dei suddetti accertamenti tecnici e di audit, le responsabilità dei soggetti coinvolti.

Gli Amministratori della partecipata ritengono che una compiuta definizione del quadro delle responsabilità non possa prescindere dall'accertamento tecnico che il Politecnico sta effettuando e che ancora non è stato completato. Al momento non sono pertanto disponibili tutti gli elementi che consentano di far luce, con adeguata certezza, su cause e responsabilità dei disservizi legati alla sostituzione del sistema informatico di programmazione e gestione turni del personale e di macchina. Tuttavia, la partecipata ha disposto tutte le necessarie azioni per giungere a tale accertamento e per valutare le eventuali azioni di risarcimento in caso di individuazione di responsabilità alla stessa non attribuibili.

Come noto, inoltre, in relazione alle conseguenze dei suddetti disservizi, le associazioni dei consumatori hanno citato in giudizio Trenord dinanzi al Tribunale di Milano in tre distinte azioni giudiziarie, attivate ai sensi dell'art. 140 bis del Codice del consumo di cui al D. Lgs. 206/2005 (cd. *class action*).

Sulla base dei pareri legali che confortano la Società in merito alla non applicabilità alla fattispecie della procedura incardinata dalle associazioni dei consumatori, allo stato attuale in cui il Tribunale non ha ancora compiuto la dovuta verifica sull'ammissibilità delle azioni, si ritiene non necessario effettuare specifici accantonamenti di bilancio.

Altre informazioni

Nella seduta del 6 luglio il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di richiedere ai Soci la modifica dello statuto sociale per consentire alla società di partecipare alla gara indetta da FCT Holding S.r.l. (società finanziaria del Comune di Torino) per la cessione del 49% della partecipazione azionaria dalla stessa detenuta in G.T.T. - Gruppo Torinese Trasporti - S.p.A. L'Assemblea, in data 26 ottobre 2012, ha deliberato la modifica di statuto proposta.

Trenord ha quindi partecipato alla procedura di gara presentando un'offerta preliminare non vincolante e condizionata. Il 15 novembre 2012 la stazione appaltante ha comunicato che la gara si è chiusa senza esito, procedendo in seguito al bando di una nuova procedura negoziata. Tenuto conto delle indicazioni dei Soci, il Consiglio di Amministrazione ha quindi deciso di non procedere a presentare alcuna ulteriore offerta.

L'11 dicembre 2012 sono stati emessi provvedimenti restrittivi nei confronti dell'Amministratore Delegato Giuseppe Biesuz per fatti attinenti a pregresse attività lavorative dello stesso e non

riconducibili a Trenord. Nella stessa data l'Amministratore Delegato ha rassegnato le proprie dimissioni dalla carica.

Il Consiglio di Amministrazione - su iniziativa del Presidente e dell'Amministratore Delegato - ha affidato alle funzioni Internal Audit di Trenitalia e FNM le verifiche straordinarie sulle tipologie di spese effettuate dall'Amministratore Delegato, a far data dalla costituzione della società, in tema di Consulenze, Comunicazione, Rappresentanza, Altre spese discrezionali.

La Relazione ha posto in evidenza criticità di applicazione di regolamenti e procedure interne per le quali è già stato conferito incarico alle competenti strutture interne di predisporre le regolamentazioni e gli interventi gestionali correttivi indicati dalla Relazione di Audit.

La Relazione ha fatto altresì emergere specifici episodi gestionali allo stato riconducibili alla responsabilità dell'Amministratore Delegato, comunque non significativi in termini potenzialmente lesivi dell'integrità del patrimonio aziendale e dei risultati societari del periodo di gestione dell'ex Amministratore Delegato.

Per tali episodi sono ancora in corso indagini di approfondimento all'esito delle quali la società valuterà se procedere o meno ad avviare azioni di regresso nei confronti dell'ex Amministratore Delegato e ogni altra iniziativa legale a tutela del patrimonio aziendale. Nel contempo, come meglio descritto nel successivo Paragrafo 12 "Provvedimenti emessi a carico del Direttore Generale ed azioni conseguenti", la partecipata, come la Società, ha proceduto al deposito di denuncia querela nei confronti del signor Biesuz per il mendacio relativo alla propria posizione penale.

FERROVIE NORD MILANO AUTOSERVIZI S.p.A.

Il bilancio chiuso il 31 dicembre 2012 evidenzia un utile di Euro 206.726, rispetto all'utile di Euro 19.482 registrato nell'anno precedente.

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2011:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2012	2011	Differenza
Valore della produzione	22.489	22.003	486
Costi della produzione	(23.531)	(23.233)	(298)
RISULTATO OPERATIVO	(1.042)	(1.230)	188
Risultato gestione finanziaria	(43)	(10)	(33)
Risultato gestione straordinaria	134	30	104
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(951)	(1.210)	259
Imposte sul reddito	1.158	1.229	(71)
UTILE D'ESERCIZIO	207	19	188

Il valore della produzione registra un incremento netto di 0,5 milioni di Euro attestandosi a 22,5 milioni di Euro rispetto ai 22 milioni di Euro del 2011; in particolare si evidenziano le seguenti variazioni:

- i ricavi da viaggiatori del Trasporto Pubblico Locale si attestano a 4,059 milioni di Euro, con un incremento di 140 mila Euro rispetto all'esercizio precedente;
- gli introiti derivanti dalle corse sostitutive treno diminuiscono di 269 migliaia di Euro, passando da 5,055 a 4,785 milioni di Euro, a causa della minore effettuazione di corse straordinarie;
- il corrispettivo del contratto di servizio con la provincia di Como si incrementa di 63 migliaia di Euro a seguito dell'adeguamento ISTAT, passando da 2,671 milioni di Euro a 2,734 milioni di Euro;
- i contributi in conto esercizio per i servizi in concessione (5,3 milioni di Euro) e il contributo dovuto da Regione Lombardia a copertura degli oneri derivanti dai rinnovi del CCNL Autoferrotranvieri (1,2 milioni di Euro) sono invariati rispetto al 2011;
- si sono rilevati proventi per il recupero dell'accisa su carburanti per autotrazione pari a 649 migliaia di Euro, di cui 512 mila Euro di competenza dell'esercizio e 137 mila Euro relativi al 2011.

I costi della produzione sono pari a 23,531 milioni di Euro, in crescita di 298 mila Euro rispetto ai 23,233 milioni di Euro del 2011, con le seguenti principali variazioni:

- i costi per il gasolio di trazione passano da 3,236 a 3,816 milioni di Euro a seguito dell'incremento del costo medio che passa da 1,103 Euro/litro del 2011 a 1,299 Euro/litro del 2012;
- i costi per manutenzioni esternalizzate al parco autobus aumentano di 188 migliaia di Euro, passando da 1,498 a 1,686 milioni di Euro;
- i costi per il noleggio di autobus passano da 2,290 a 2,080 milioni di Euro, con un decremento di 211 migliaia di Euro a seguito del minore ricorso a contratti di sub-affido a terzi del servizio di corse sostitutive treno;
- il costo delle polizze per l'assicurazione RCA diminuisce di 118 migliaia di Euro passando da 616 a 498 migliaia di Euro.

I proventi da tassazione consolidata, conseguenti all'accordo con la società capogruppo FNM S.p.A., diminuiscono da Euro 1.333.482 ad Euro 1.281.430, concorrendo significativamente – come lo scorso esercizio – al risultato positivo sopra esposto.

Il personale al 31 dicembre 2012 si attesta a 207 unità, contro i 219 dipendenti presenti al 31 dicembre 2011.

La società gestisce il trasporto pubblico locale nelle province di Varese, Brescia e Como; svolge, altresì, corse sostitutive di treno per Trenord e, a decorrere dal 1° febbraio 2011, gestisce per SEA S.p.A. il servizio di collegamento tra il Terminal 1, il Terminal 2 e la struttura Cargo City nell'aeroporto Milano Malpensa.

L'attività di TPL nelle province di Varese e Brescia è svolta in regime di concessione (entrambe prorogate al 31 dicembre 2013), mentre quella in provincia di Como è regolata da contratto di servizio, con scadenza il 20 ottobre 2013.

Nell'esercizio 2012 la produzione si è attestata ad un totale di circa 6,5 milioni bus/km così suddivisi: 4,5 milioni bus/km per TPL e 2 milioni bus/km sostitutive treni e charter.

Regione Lombardia ha disposto la conferma per l'anno 2012 del medesimo volume di risorse erogate nell'anno 2011 su tutte le voci di spesa (contratti di servizio, concessioni, accisa - patto TPL, agevolazioni tariffarie, tessere Forze dell'Ordine).

Nel corso del mese di aprile 2012 è stato immesso in servizio un veicolo di classe I lungo, adibito al TPL della provincia di Como. L'investimento totale è stato di 215 mila Euro ed ha goduto di un contributo di 107,5 mila Euro.

Nel corso del mese di settembre 2012 è stato immesso in servizio un veicolo di classe I autosnodato, adibito al TPL della provincia di Como. L'investimento totale è stato di 332,8 mila Euro ed ha goduto di un contributo di 166,4 mila Euro.

In ottemperanza ai disposti della Regione Lombardia, sono stati fatti investimenti per l'acquisizione di filtri antiparticolato da installare sui veicoli aventi classe di emissione "Euro 2" per un importo complessivo di 245 migliaia di Euro.

Si evidenzia che la società si trova ad operare in un mercato il cui quadro di riferimento normativo, come descritto nel successivo paragrafo 6 della presente relazione, è particolarmente incerto. In tale contesto e in relazione alle future scadenze delle gare per l'assegnazione dei servizi di TPL nelle province della Regione Lombardia, dovranno essere assunte decisioni circa il posizionamento strategico della società. In tale contesto di incertezza, peraltro, l'eventuale perdita dei servizi in concessione, che avrebbe un impatto rilevante sul fatturato dell'azienda, comporterebbe anche la riduzione proporzionale dei costi, in quanto, sulla base della legislazione vigente, l'azienda subentrante deve farsi carico di tutto il personale nonché dei mezzi dedicati al servizio, mentre i depositi di proprietà della società, rimarrebbero ovviamente in proprietà della medesima senza obblighi di trasferimento né vincoli di utilizzo in favore del subentrante.

In data 13 aprile 2012 si è concluso, con la consegna del processo verbale di constatazione, l'accesso ispettivo dell'Agenzia delle Entrate avviatosi il 29 febbraio 2012, avente ad oggetto un controllo finalizzato all'analisi delle imposte dirette ed indirette relativamente al periodo di imposta 2009, esteso, in corso di verifica, ai periodi di imposta 2008 e 2010.

I verificatori hanno eccepito la mancata fatturazione dei contributi erogati da Regione Lombardia a seguito della sottoscrizione del "Patto per il TPL" nel periodo 2008 – 2010, per complessivi 2,161 milioni di Euro, cui corrisponde IVA in misura pari a 216 mila Euro. La società, non condividendo il rilievo formulato, ha presentato in data 7 giugno 2012 le proprie osservazioni al processo verbale di constatazione.

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 399.980 Euro rispetto ai 26.591 Euro dell'esercizio precedente. Tale risultato è determinato dal dividendo di 686.000 Euro (Euro 539.000 nel 2011), pari al 49% del dividendo complessivo di 1.400.000 Euro, la cui distribuzione è stata proposta all'Assemblea dei soci dal Consiglio di Amministrazione della partecipata ASF Autolinee S.r.l. in data 18 febbraio 2013, nonché da una svalutazione della partecipazione in ASF Autolinee S.r.l., pari ad Euro 240.000, effettuata in considerazione del rischio, nel contesto di evoluzione normativa precedentemente citato, di mancato rinnovo del contratto di servizio al 31 dicembre 2013 e determinata in modo da allineare il valore di iscrizione della partecipata al patrimonio netto atteso alla data di eventuale esito non favorevole della gara di rinnovo del contratto di servizio, nella ragionevole ipotesi che la partecipata – come in passato – proceda alla distribuzione dell'intero utile dell'esercizio 2013..

La società non ha personale dipendente.

Si evidenzia che – su proposta del Consiglio di Amministrazione tenutosi in data 1 marzo 2013 – l'assemblea dei soci di Omnibus Partecipazioni S.r.l., tenutasi in data 26 marzo 2013, ha approvato il bilancio dell'esercizio 2012 e – sempre su proposta del Consiglio d'Amministrazione – ha approvato la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 680.000 a valere – oltre che sull'utile dell'esercizio 2012 – sulle riserve distribuibili. La porzione di tale dividendo di spettanza di FNM ammonta ad Euro 340.000.

Per completezza di informazione si riportano, di seguito, i dati essenziali di ASF Autolinee S.r.l. al 31 dicembre 2012:

- utile di 1.554.393 Euro contro quello di 1.261.437 Euro dell'esercizio precedente;

- utile distribuito 1.400.000 Euro;
- personale dipendente: n. 496 unità di cui 1 dirigente.

5.2 TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

NORDCARGO S.r.l.

Nel settore del trasporto ferroviario merci il Gruppo FNM è presente tramite la partecipazione detenuta da FNM in NORDCARGO S.r.l., pari al 40%; il socio di maggioranza della società è DB Schenker Rail Italia S.r.l., che detiene il 60% delle quote sociali.

La società è soggetta a direzione e coordinamento di DB Schenker Rail Deutschland AG.

Il bilancio di esercizio chiude con un utile di Euro 1.776.410 rispetto all'utile di 939.332 conseguito nel 2011.

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2011:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2012	2011	Differenza
Valore della produzione	58.596	54.547	4.049
Costi della produzione	(55.720)	(52.445)	(3.275)
RISULTATO OPERATIVO	2.876	2.102	774
Risultato gestione finanziaria	30	285	(255)
Risultato gestione straordinaria	223	22	201
RISULTATO ANTE IMPOSTE	3.129	2.409	720
Imposte sul reddito	(1.353)	(1.470)	117
UTILE D'ESERCIZIO	1.776	939	837

La produzione nel 2012 si è svolta in continuità rispetto a quella del 2011, per le tipologie di trasporti effettuati, pur segnando un leggero incremento dei volumi, sia in termini di chilometri effettuati, sia in termini di tonnellate trasportate.

Dal punto di vista commerciale, l'attività di trasporto può essere ricondotta a due macro attività:

- traffici internazionali effettuati per DB Schenker Rail Deutschland;
- traffici internazionali e nazionali effettuati per altri clienti.

Nel 2012 si è consolidato il ruolo di NORDCARGO come fornitore di trazione in Italia, al servizio dei treni internazionali Nord – Sud Europa.

Si è inoltre incrementata la rete di trasporto a carri singoli e a gruppi di carri, attivata nel 2010, potenziando gli *hub* di Torino e di Brescia ed avviando un nuovo *hub* a Novi Ligure a servizio di imprese localizzate nel sud del Piemonte e della Lombardia.

Complessivamente sono stati effettuati circa 13.000 treni commerciali (valore simile a quello degli anni precedenti). La percorrenza complessiva è risultata di circa 2,1 milioni di treni km, valore leggermente superiore rispetto a quello del 2011.

Le tonnellate nette di merce trasportata sono state pari a 6,36 milioni con un leggero incremento rispetto al 2011 (5,99 milioni).

Il valore della produzione è aumentato di 4 milioni di Euro: l'incremento rispetto all'esercizio precedente è dovuto per 3,3 milioni di Euro alla modifica dei termini del contratto stipulato con DB Schenker Rail Deutschland.

I costi della produzione presentano un aumento di 3,3 milioni di Euro, passando da 52,4 a 55,7 milioni di Euro; si evidenzia in particolare l'incremento dei costi di trazione e manovra, passati da 11,9 a 12,7 milioni di Euro, di quelli per acquisto tracce, aumentati da 5,7 a 6,1 milioni di Euro, nonché delle spese per manutenzioni, passate da 1,9 a 3,6 milioni di Euro.

Il personale mediamente in forza nel corso dell'anno 2012 si attesta a 292 unità, in aumento di 14 unità rispetto alla media del 2011.

A causa della crisi economica in atto, ci si aspetta un effetto di contrazione dei volumi per tutto il 2013.

Inoltre il principale contratto di trasporto con un cliente industriale (GEFCO) del valore di circa 10 milioni di Euro annui non è stato rinnovato a causa delle scelte del cliente che ha optato per altre imprese ferroviarie che hanno effettuato una sensibile riduzione del prezzo (-15%) rispetto a quello in atto con la società.

Anche il traffico tradizionale con la Germania che rappresenta il *business* principale dell'azienda è previsto in riduzione con effetti negativi sul bilancio aziendale.

A fronte di una sensibile riduzione del fatturato rispetto al 2012 stimabile nell'ordine del 20% sono in atto azioni di contenimento dei costi (riduzione locomotive, dei costi per servizi di trazione e manovra, nonché contenimento dei costi del personale) per compensare almeno parzialmente gli effetti sul bilancio della riduzione del fatturato.

5.3 INFORMATION & COMMUNICATION TECHNOLOGY / TELECOMUNICAZIONI

NordCom S.p.A.

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.

Il bilancio chiuso al 31 dicembre 2012 presenta un utile di 591.823 Euro, in aumento rispetto al risultato 2011 pari a 411.778 Euro.

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2011:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2012	2011	Differenza
Valore della produzione	24.020	17.645	6.375
Costi della produzione	(23.219)	(16.875)	(6.344)
RISULTATO OPERATIVO	801	770	31
Risultato gestione finanziaria	38	21	17
Risultato gestione straordinaria	131	-	131
RISULTATO ANTE IMPOSTE	970	791	179
Imposte sul reddito	(378)	(379)	1
UTILE D'ESERCIZIO	592	412	180

I dati evidenziano un significativo incremento del valore della produzione (+36,1%), determinato da maggiori attività progettuali verso il Gruppo FNM, specificatamente in relazione allo sviluppo dei nuovi sistemi informativi di Trenord S.r.l..

L'attività sul mercato esterno risulta sostanzialmente allineata al 2011, in presenza di una flessione di ricavi in ambito sanità dovuta a variazioni nell'attività di *service provider* e di sfruttamento *assets*, compensata da maggiori ricavi nell'ambito delle pubbliche amministrazioni e del segmento *enterprise*.

I costi della produzione evidenziano un aumento del 37,6% per effetto dell'incremento delle attività svolte rispetto al 2011; in particolare i costi per servizi aumentano da 8,722 milioni di Euro del 2011 a 13,465 milioni di Euro del 2012 per l'incremento dei servizi professionali e progettuali per lo sviluppo degli applicativi, nonché dei costi di manutenzioni *hardware*, *software* e infrastrutture.

Si registra inoltre un aumento dei costi del personale, che passano da 3,660 a 4,310 milioni di Euro per il maggior numero medio di dipendenti (66 rispetto ai 57 del 2011).

Al 31 dicembre 2012 il personale dipendente è di n. 71 unità, di cui 2 dirigenti, rispetto ai 60, incluso 1 dirigente, del 31 dicembre 2011.

Le esigenze di nuove infrastrutture e nuovi servizi espresse dal Gruppo FNM hanno comportato nel 2012 investimenti pari a 4,088 milioni di Euro, con un incremento significativo rispetto ai 2,330 milioni di Euro del 2011. Gli investimenti si riferiscono per 2,6 milioni di Euro ad *hardware* (*server*, *device* fissi e mobili) acquistato in relazione alle esigenze di sviluppo del Gruppo FNM, e per 1,3 milioni di Euro allo sviluppo di una piattaforma applicativa per la pianificazione e programmazione di turni di treni e personale, la cui messa in funzione produttiva a supporto di Trenord è prevista nel corso del 2013.

Si ricorda che la società, in forza della convenzione stipulata in data 14 dicembre 2001 con FERROVIENORD, gestisce alcuni *assets* (fibra spenta, spazi tecnici e spazi pubblicitari) ubicati lungo le stazioni e le infrastrutture del Gruppo FNM. La convenzione scadrà il 17 marzo 2016.

In data 14 marzo 2013 NordCom ha ricevuto, nell'ambito di un atto di citazione promosso da una società terza presso il Tribunale di Milano, una richiesta di risarcimento danni di Euro 8.290.662 inerente un presunto inadempimento contrattuale. La società, convenuta per la prima udienza in data 1° luglio 2013, sulla base delle sole evidenze dell'atto di citazione ha valutato il caso, in questo supportata dal parere dell'Ufficio Legale del Gruppo FNM, e ritiene assolutamente infondata la richiesta ricevuta con rischio di passività remoto.

5.4 ENERGIA

Nord Energia S.p.A.

Il bilancio al 31 dicembre 2012 chiude con un utile di Euro 3.752.623 rispetto all'utile di Euro 2.711.136 del precedente esercizio.

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2011:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2012	2011	Differenza
Valore della produzione	13.533	11.325	2.208
Costi della produzione	(7.484)	(6.850)	(634)
RISULTATO OPERATIVO	6.049	4.475	1.574
Risultato gestione finanziaria	296	78	218
Risultato gestione straordinaria	2	-	2
RISULTATO ANTE IMPOSTE	6.347	4.553	1.794
Imposte sul reddito	(2.594)	(1.842)	(752)
UTILE D'ESERCIZIO	3.753	2.711	1.042

Il risultato è ottenuto al netto di uno stanziamento ai fondi per rischi ed oneri di 0,930 milioni di Euro (che contribuisce allo stanziamento di un fondo rischi complessivo al 31 dicembre 2012 di 2,536 milioni di Euro) e di un onere complessivo fiscale di 2,6 milioni di Euro.

Lo stanziamento per rischi deriva principalmente dalla necessità di fare fronte a potenziali maggiori costi che il gestore della rete elettrica svizzera SWISSGRID potrebbe addebitare in relazione alla componente del prezzo di accesso alla rete, denominata *flat rate*, per la quale la società non ha la ragionevole certezza di poter addebitare e recuperare l'onere ai propri clienti; in data 11 febbraio 2013 il Tribunale Amministrativo Federale (TAF), sulla base del presupposto che Nord Energia S.p.A. non può essere considerata come gestore di rete o come originatrice di eventuali costi per l'erogazione di energia reattiva, ha disposto che Swissgrid non può procedere all'addebito verso la Società dei costi connessi all'energia reattiva. In considerazione di tale pronuncia favorevole, è stata rilasciata, con accredito a conto economico del relativo provento, la parte di fondo oneri costituita negli esercizi precedenti per far fronte al rischio di addebito dei costi di energia reattiva da parte di Swissgrid, per un importo pari a 37 mila Euro.

Con riferimento alla rilevazione dell'onere fiscale, si evidenzia che esso è comprensivo di un importo pari ad Euro 740.354 connesso alla "Robin Tax", di cui all'art. 81, comma 16, della legge 6 agosto 2008, n. 133. A tale proposito gli Amministratori hanno prudenzialmente rilevato l'onere indicato, in continuità con quanto rilevato nell'esercizio 2011; peraltro, ritenendo che la "Robin Tax" non sia applicabile poiché la Società opera in settori differenti da quelli evidenziati nella norma sopra citata, con riferimento all'imposta pagata nel mese di giugno 2012 e relativa all'esercizio 2011, pari ad Euro 533.047, è stata presentata in data 14 gennaio 2013 istanza di rimborso.

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

Si ricorda che la Società nel mese di dicembre 2010 aveva finalizzato le operazioni di acquisizione delle società di scopo CMC S.r.l e CMC MeSta SA.

Pertanto Nord Energia S.p.A. detiene la proprietà delle infrastrutture costituenti la parte italiana della *merchant line* Mendrisio – Cagno, ad eccezione del "bauletto", di proprietà della consociata FERROVIENORD S.p.A.

Contestualmente all'acquisizione delle partecipazioni, Nord Energia aveva concesso a CMC Mesta un finanziamento di Euro 15.700.000 e a CMC S.r.l. un finanziamento di Euro 8.000.000, al fine di consentire alle due società il rimborso a SPE SA degli anticipi da quest'ultima effettuati sotto forma di finanziamento verso CMC Mesta e CMC S.r.l. per finanziare la costruzione della *merchant line*. Il finanziamento a CMC S.r.l. si è estinto a seguito della già citata operazione di fusione di CMC S.r.l. in Nord Energia S.p.A.

La durata del finanziamento concesso da Nord Energia a CMC MeSta è stabilita in undici anni a decorrere dal 1° gennaio 2011, con un tasso di remunerazione pari a EURIBOR EUR 3M in vigore l'ultimo giorno lavorativo del secondo mese del trimestre di computo aumentato di 150 punti base.

Al fine di finanziare l'operazione sopra citata FNM e SPE SA, hanno concesso un finanziamento oneroso per complessivi 15,5 milioni di Euro (9,3 milioni FNM – 6,2 milioni SPE) per la durata di anni undici alle medesime condizioni applicate da Nord Energia al finanziamento sopra descritto.

Nel mese di gennaio 2013, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di procedere ad una parziale restituzione del finanziamento ricevuto dai Soci per complessivi Euro 3.200.000 (di cui Euro 1.920.000 a FNM S.p.A. ed Euro 1.280.000 a SPE SA); l'esecuzione dei citati rimborsi è avvenuta nel mese di marzo 2013. Sempre nel corso del mese di marzo 2013 si è ridotto il finanziamento concesso dalla società (per Euro 3.250.000) alla partecipata CMC MeSta S.A. mediante compensazione con i crediti commerciali della partecipata verso la società.

Nel corso dell'esercizio 2012, la capacità della ML pari 200 MWe (ad eccezione delle ore estive in cui tale capacità si riduce a 150 MWe), è stata commercializzata con le seguenti modalità:

- cessione di capacità a lungo termine (costituita dai 120/90 MWe contrattualizzati con AET Italia S.p.A.): l'importo fatturato nell'esercizio è stato pari a 6,24 €/MWh determinando ricavi pari a Euro 6.194.074, rispetto a 5,79 €/MWh e Euro 5.727.992 del precedente esercizio;
- cessione della capacità a breve/medio termine: la capacità a breve/medio termine disponibile (pari a 80/60 MWe) è stata ceduta a soggetti qualificati per Euro 5.861 mila e commercializzata sulle aste CASC.EU per Euro 1.173 mila.

Si ricorda che Nord Energia, oltre all'attività di gestione dell'elettrodotto, è altresì impegnata in *partnership* con Bracco Imaging S.p.A., Sico S.p.A., Basf S.p.A., nel progetto di realizzazione della centrale elettrica di Ceriano Laghetto.

Come noto, l'Amministrazione Comunale di Ceriano Laghetto ha bloccato in data 27 luglio 2009, con lo strumento amministrativo del "diniego" al rilascio del "Permesso di Costruire", l'inizio dei lavori di realizzazione della Centrale Termoelettrica (CTE).

A fronte del diniego avuto da parte dell'Amministrazione Comunale di Ceriano Laghetto i *partners* dell'iniziativa hanno dapprima ricorso al TAR avverso tale decisione, poi, chiedendo una sospensiva, negoziato lungamente un accordo di programma con l'Amministrazione Comunale stessa che definisse e parzialmente riconoscesse al Comune le compensazioni ambientali da questo richieste. Successivamente, nel luglio 2012 - nell'impossibilità di addivenire ad un accordo definitivo con l'Amministrazione Comunale - i *partners* hanno ripresentato al TAR ricorso con istanza di prelievo. Il TAR ha quindi fissato l'udienza per il 7 marzo 2013.

Avendo l'Amministrazione Comunale di Ceriano Laghetto promosso nel mese di febbraio una consultazione popolare sull'ipotesi di accordo con i *partners* dell'iniziativa per la realizzazione della Centrale, al fine di acquisire i risultati di tale consultazione e definirne gli eventuali impatti si è evidenziata, per le parti, la necessità di chiedere un breve rinvio della prevista udienza dinanzi al TAR. All'udienza del 7 marzo, il Presidente della II sez. del TAR Lombardia, ha concesso quindi alle parti il richiesto rinvio, disponendo, però, d'ufficio la fissazione dell'udienza per il giorno 5 dicembre 2013.

Al 31 dicembre 2012 la società ha 1 dipendente.

La controllata CMC MeSta SA ha chiuso l'esercizio con un utile di 1.077.671 CHF rispetto all'utile di 794.117 CHF dell'esercizio 2011.

Nel corso del periodo, CMC MeSta SA ha concluso un accordo d'imposizione con l'Ufficio di Tassazione delle Persone Giuridiche del Canton Ticino. Con tale accordo l'Amministrazione

Finanziaria ha rinunciato a pretese impositive verso Nord Energia connesse ad una supposta stabile organizzazione della stessa in Svizzera e CMC MeSta SA ha rinunciato alla possibilità di utilizzo delle perdite fiscali degli esercizi 2009 e 2010 (a fronte delle quali non era stata attivata la fiscalità anticipata). Le parti hanno altresì definito che l'utile imponibile della partecipata a decorrere dal periodo di imposta 2012 venga definito sulla base del risultato dell'esercizio della società, ferma restando per l'Amministrazione Finanziaria la facoltà di disconoscere i risultati stessi, qualora si discostassero in maniera significativa dai budget presentati.

5.5 SERVIZI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

SeMS S.r.l.

Il bilancio al 31 dicembre 2012 chiude con un utile pari a Euro 314.068 rispetto ai 386.776 al 31 dicembre 2011; si evidenzia che al risultato 2012, come meglio di seguito chiarito, concorrono maggiori costi, pari a circa 390 mila Euro, conseguenti alla modifica del criterio di stima del valore di recupero del parco auto.

Al 31 dicembre 2012 la società risulta essere posseduta da FNM S.p.A. (68,5%) e da Kaleidos S.r.l. (31,5%).

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2011:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2012	2011	Differenza
Valore della produzione	6.356	5.647	709
Costi della produzione	(5.817)	(4.945)	(872)
RISULTATO OPERATIVO	539	702	(163)
Risultato gestione finanziaria	(23)	(51)	28
Risultato gestione straordinaria	20		20
RISULTATO ANTE IMPOSTE	536	651	(115)
Imposte sul reddito	(222)	(264)	42
UTILE D'ESERCIZIO	314	387	(73)

Per quanto concerne l'attività di noleggio a lungo termine, i veicoli locati al 31 dicembre 2012 sono pari a 194 (257 al 31 dicembre 2011) di cui 3 collocati sul mercato nel corso dell'anno. Sono inoltre giunti a termine 30 contratti contro i 16 terminati nel 2011, segnando così l'inizio di una nuova fase per l'attività del noleggio a lungo termine in quanto, a partire dal 2012 e segnatamente nei prossimi esercizi, si chiuderanno i contratti di un numero significativo di veicoli ed inizieranno le attività di gestione e dismissione del parco vetture post-noleggio. Di fronte a questa situazione, SeMS ha iniziato a mettere in atto una serie di strategie volte alla ricollocazione dei beni sul mercato, quali proposte di rinoleggio per periodi di tempo più brevi rispetto ai cinque anni proposti alla prima sottoscrizione del contratto (nel 2012 sono state finalizzate 27 proroghe aventi tutte una durata

media di 12/15 mesi), vendita ai clienti risultati soddisfatti delle prestazioni dei veicoli (19 vendite nel corso del 2012 tutte concluse con realizzo a bilancio di plusvalenze, contro le 5 concluse nel 2011) e inserimento sul mercato tradizionale tramite nuovi canali.

Il **valore della produzione** aumenta di 709 migliaia di Euro, in relazione allo sviluppo delle attività di *car sharing*, inaugurata il 13 dicembre 2010 presso la stazione Cadorna di Milano, e all'inizio della gestione dell'attività di "*mobility management*", entrambe effettuate in stretta collaborazione con Trenord.

Il servizio di "*car sharing*" offre a chi si muove per studio, svago o lavoro nelle città lombarde un nuovo sistema di mobilità alternativa al mezzo privato, avendo come fattore di successo dell'attività, l'integrazione con il sistema ferroviario. Per lo sviluppo di tale servizio nel proprio bacino di utenza, Trenord ha riconosciuto a SeMS un corrispettivo per l'anno 2012 pari a 1,650 milioni di Euro, rispetto a 1,420 milioni di Euro dell'esercizio precedente. Il parco auto è costituito da veicoli a basso o nullo impatto ambientale che consentono di diminuire le emissioni di inquinanti nell'aria e di realizzare un *car sharing* ecologico. Al 31 dicembre 2012 la flotta è costituita da n. 41 veicoli totalmente elettrici acquistati sia nel corso del 2011 (17 veicoli) che nel corso del 2012 (24 veicoli) per un investimento totale pari a 844 mila Euro, oltre a 54 veicoli endotermici presi a noleggio per un costo complessivo al 31 dicembre 2012 di 188 mila Euro. I veicoli in oggetto godono di agevolazioni speciali, quali l'accesso alle ZTL, corsie preferenziali e l'utilizzo gratuito di parcheggi a strisce blu. Sono previste due tipologie di noleggio:

- il modello intermodale, destinato a tutti, sia agli utilizzatori occasionali sia a quelli abituali dei servizi di mobilità pubblica;
- il modello dei pacchetti prepagati destinato invece prevalentemente alle aziende private e pubbliche quale strumento di miglioramento della mobilità aziendale.

Nel corso del 2012 i punti aperti risultano essere pari a 29 di cui 10 con colonnina di ricarica installata in loco per un totale complessivo al 31 dicembre 2012 di 36 punti tra cui le stazioni di Milano Cadorna, Varese (con ben 12 punti aperti), Como Lago, Milano Malpensa, Linate Aeroporto. E' giunta a termine la progettazione e lo sviluppo di un programma *software* personalizzato che consente di gestire e monitorare le prenotazioni direttamente tramite il sito Internet.

Il servizio di "*mobility management*" si riferisce all'attività di promozione e vendita titoli di viaggio assegnata da Trenord a SeMS all'inizio del 2012 con lo scopo di incrementare il bacino di utenti già esistente e perseguire scopi di carattere sociale, ambientale ed energetico.

L'assegnazione del nuovo canale di vendita prevede anche la realizzazione di un *software* che ne consenta e ne agevoli la gestione. A fronte quindi degli investimenti e dei costi che SeMS ha

sostenuto nel corso del 2012 per l'implementazione e l'attivazione del servizio, Trenord ha riconosciuto un corrispettivo pari a 465 mila Euro, oltre ad una provvigione pari al 3% del fatturato. Il contratto è stato rinnovato anche per l'esercizio 2013, nel quale Trenord riconoscerà soltanto una provvigione del 3% sul fatturato realizzato.

L'incremento dei **costi della produzione**, che passano da 4,9 a 5,8 milioni di Euro, è connesso allo sviluppo delle attività di *car sharing* e *mobility management*. Oltre al già evidenziato incremento dei costi relativi ai canoni di noleggio di auto endotermiche (54 complessive) dedicate esclusivamente allo svolgimento dell'attività di *car sharing*, si segnala l'incremento di altri costi legati a tale attività, quali manutenzione del parco auto, pubblicità, marketing, noleggio colonnine e tessere, nonché costi per la gestione della nuova attività di *mobility management*; in particolare sono state assunte nel corso del 2012 n. 5 nuove risorse di cui un dirigente, che hanno portato l'organico al 31 dicembre 2012 ad essere composto da n. 26 unità (20 unità al 31 dicembre 2011) con un conseguente incremento dei costi del personale dipendente, pari a 476 mila Euro.

Per quanto concerne gli "ammortamenti e svalutazioni", tenendo conto che nel corso del 2012 sono giunti a scadenza i contratti di locazione di 30 veicoli e che nel 2013 termineranno circa 48 contratti e che l'attività di vendita dei veicoli usati verrà effettuata, a partire dal 2013, direttamente dalla società, è stata svolta una prudente stima circa la composizione e la valutazione di mercato della flotta, nel contesto recessivo del mercato e di gestione diretta del realizzo della flotta.

Da tale analisi, è emersa la decisione di operare una riduzione del valore di presumibile realizzo della flotta, rispetto a quello utilizzato ai fini del calcolo degli ammortamenti e di stima del valore di recupero dei veicoli completamente ammortizzati dell'esercizio 2011. Per effetto di tale prudente rideterminazione, con riferimento ai 38 veicoli già completamente ammortizzati è stata effettuata una svalutazione di 128 mila Euro per allinearla al rideterminato valore unitario di realizzo, mentre, con riferimento alla flotta ancora in uso di 194 veicoli è stato determinato un maggiore ammortamento di 260 mila Euro rispetto a quello determinabile con l'utilizzo di un valore di recupero allineato a quello dell'esercizio precedente.

Altre informazioni

A seguito di provvedimenti giudiziari che hanno interessato l'Amministratore Delegato e il Direttore Generale e che non riguardano in alcun modo la società, in data 23 gennaio 2013 il Consiglio di Amministrazione ha revocato i poteri agli stessi ed ha attivato i due sottoelencati specifici interventi di audit:

- (i) audit sull'esercizio discrezionale, da parte dell'ex Amministratore Delegato e dell'ex Direttore Generale, dei poteri a loro delegati;

(ii) audit in conformità al modello di organizzazione ex d.lgs. 231/2001, recentemente approvato in data 23 ottobre 2012.

Nella riunione di consiglio del 27 marzo 2013 il Consiglio di Amministrazione, sentito il responsabile dell'Internal Audit di FNM S.p.A. che ha riferito sull'esito degli interventi ormai in via di conclusione, ha preso atto che dai medesimi non sono emerse problematiche idonee ad influenzare i risultati di bilancio.

Un ulteriore evento significativo in termini di impatto sul bilancio, fa riferimento alla dichiarazione di fallimento della società Micro-vett S.p.A., depositata nei primi mesi del 2013. La società, uno dei principali fornitori di assistenza tecnica della partecipata, a causa della crisi economico finanziaria di cui è stata protagonista, non è più stata in grado di prestare il servizio di manutenzione ai veicoli elettrici/bimodali a partire dal mese di marzo 2012. Pertanto è stato deciso di sopperire, tramite internalizzazione, al servizio di manutenzione non più prestato dalla controparte.

6. 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 e quelli interni di gestione.

A partire dall'esercizio 2009, l'individuazione e mitigazione di tali rischi – con l'obiettivo di assicurare l'organicità della gestione dei rischi – è stata centralizzata pur mantenendo ancora invariate le responsabilità in capo alle singole società nella identificazione degli stessi e nel monitoraggio delle azioni mitiganti.

Nell'anno 2012 - alla luce delle evoluzioni del contesto macroeconomico e della normativa del settore del TPL – si è proceduto all'aggiornamento della matrice dei rischi del Gruppo e nell'analisi delle azioni mitiganti poste in essere.

Al riguardo é opportuno considerare che, da un punto di vista qualitativo, l'attività di aggiornamento della matrice dei rischi svolta nel 2012 non ha portato alla individuazione di nuovi rischi rispetto a quelli precedentemente considerati.

Per contro, le evoluzioni normative descritte nel precedente paragrafo 1.1.1. Quadro Normativo TPL - modificano il contesto di operatività del Gruppo nei settori del TPL ferroviario e automobilistico.

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 quelli comuni ai vari settori operativi rispetto a quelli propri di ciascun settore.

Infine, con riferimento a specifici rischi finanziari ed a più dettagliate analisi sul rischio di credito e di liquidità, si rimanda alle Note al bilancio separato (Nota 34) e al bilancio consolidato (Nota 41).

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 privo di incertezze interpretative ed applicative e, comunque, lungi dal considerarsi stabilizzato.

Come specificato nel precedente paragrafo 1.1.1. “Quadro normativo del TPL”, le evoluzioni normative dell’anno 2012 e 2013 modificano il contesto di riferimento per le negoziazioni in corso con la Regione in merito alla proroga del contratto di trasporto ferroviario su rotaia esercito da Trenord e alle modalità di finanziamento degli investimenti previsti nel contratto di servizio stipulato nel 2012, riducendo, pur nella incertezza insita in qualsiasi attività negoziale, i rischi di peggioramento delle condizioni economiche per l’operatività del servizio connesse alla imminente scadenza del contratto ed alla indisponibilità di risorse finanziarie da parte del concedente. Ci si riferisce in particolare alle evoluzioni risultanti (i) dalla dichiarazione di illegittimità costituzionale dell’art. 4 del Decreto-legge 138/2011 convertito in Legge 148/2011 “Disciplina in materia di servizi pubblici locali” che, con riferimento alla attività svolta da Trenord S.r.l., determinava l’impossibilità, da parte della Regione Lombardia, di rinnovare per ulteriori sei anni il contratto di servizio scadente nel 2014 mentre ad oggi fa ritornare prevalente la normativa settoriale regionale e locale che consente una ritorno a maggiore flessibilità nella assegnazione del servizio nel 2014 ed (ii) alla istituzione del “Fondo Nazionale Trasporti” che, pur nell’incertezza della allocazione delle risorse alle Regioni, riduce, rispetto al precedente meccanismo di finanziamento regionale, il rischio di insufficienza di risorse destinate a finanziare i contratti di servizio.

Restano invariate, invece, le scadenze (17 marzo 2016) delle concessioni e il contratto di servizio in capo a FERROVIENORD.

Per quanto riguarda il trasporto su gomma, come già anticipato nel precedente paragrafo di commento alla attività del Gruppo tramite FNM Autoservizi, pur nella incertezza derivante dalla gestione in proroga ed imminente scadenza dei principali contratti di servizio o concessioni, il rischio del mancato rinnovo è peraltro attenuato dal fatto che in tale ipotesi, i costi del Gruppo si

ridurrebbero per effetto delle previsioni normative di subentro del nuovo operatore nella fruizione dei mezzi e del personale.

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 ha dimostrato che la *joint venture* è in condizione di rispettare gli impegni assunti senza particolare criticità.

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.

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 una 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 sensibilmente 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

Rischio di evasione tariffaria

Il Gruppo garantisce con ricavi da biglietti ed abbonamenti una copertura pari a circa il 45% dei costi. L'evasione tariffaria rappresenta per il Gruppo un rischio di redditività rilevante.

Per affrontare tale rischio, Trenord ha previsto un incremento dei controlli sia a bordo che a terra anche mediante la "chiusura" delle principali stazioni della rete con tornelli, il nuovo Sistema di Bigliettazione Magnetico Elettronica (SBME), la dotazione di telefoni mobili a tutto il personale viaggiante.

RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO TRASPORTO PASSEGGERI AUTOMOBILISTICO

Rischio di incremento del costo del carburante

La variabile "prezzo del gasolio per autotrazione" condiziona significativamente la redditività del trasporto automobilistico, come dimostrato dall'andamento dell'esercizio 2012 della partecipata FNMA, in quanto il gasolio rappresenta un fattore produttivo fondamentale; nel contesto di

incertezza presentato nel precedente paragrafo “Rischi comuni ai settori operativi – Incertezza del quadro normativo e regolamentare”, l’impossibilità di governare questa variabile esogena può essere contrastata esclusivamente con proposte di revisione del servizio coerenti con i costi crescenti del gasolio.

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.

Il disimpegno del Gruppo da tale settore di trasporto, perfezionatosi nell’esercizio 2010 con la cessione del controllo di NORDCARGO all’altro socio, riduce l’impatto potenziale di tale rischio sulla redditività del Gruppo.

RISCHI TIPICI DEGLI ALTRI SETTORI OPERATIVI

Rischio di peggioramento della congiuntura macroeconomica e di tagli alla spesa pubblica

Con riferimento alle attività di consulenza IT sviluppate dal Gruppo tramite NordCom, in relazione ai rischi operativi, è da rilevare come lo sviluppo della attività IT con clienti terzi e Pubblica Amministrazione sia condizionato da variabili esogene non controllabili quali la congiuntura macroeconomica e il potere di spesa della Pubblica Amministrazione stessa: a fronte della impossibilità di governare questa variabile, NordCom – come dimostrato dall’andamento economico degli ultimi esercizi in cui la problematica di crisi congiunturale della domanda si è presentata in modo ricorrente - mantiene una struttura di costi flessibile in modo da potere ridurre eventuali impatti sulla redditività connessi al calo dei ricavi sviluppati con tali controparti.

Rischio di prezzo

Con riferimento all’attività di gestione della *merchant line* Mendrisio Cagno, il Gruppo è esposto al rischio derivante dalla incertezza sulla determinazione del costo di accesso alla rete che potrebbe essere addebitato dal gestore svizzero (flat rate) tramite conguagli che potrebbero essere difficilmente ribaltabili ai Clienti qualora gli stessi siano definiti con ritardo rispetto alle tempistiche di fatturazione attiva ai Clienti stessi. In tale contesto, la Direzione di Nord Energia, al termine del primo anno di start-up della attività, sta sollecitando la controparte alla definizione condivisa delle

metodologie di calcolo del conguaglio per poterlo stimare in modo certo e tempestivo durante l'anno e riaddebitarlo al Cliente.

7. 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.

FNM S.p.A. adotta un sistema di governo societario conforme a quanto previsto dalla Legge e dalla normativa CONSOB in vigore, allineato ai contenuti del Codice di Autodisciplina delle Società Quotate di Borsa Italiana S.p.A. e alle best practice nazionali ed internazionali.

FNM S.p.A. esercita in particolare attività di direzione e coordinamento nei confronti delle proprie società controllate, dirette e indirette, ai sensi di quanto previsto dalle disposizioni normative attualmente vigenti e dagli accordi societari con i partners (società soggette a direzione e coordinamento).

FNM S.p.A. detiene anche partecipazioni in società che garantiscono la presenza del gruppo in attività coerenti con l'oggetto sociale e in settori complementari al proprio core business.

Il sistema di governo societario adottato da FNM S.p.A. è orientato al rispetto della normativa vigente, alla massimizzazione del valore per gli azionisti, al controllo dei rischi di impresa, alla trasparenza nei confronti del mercato ed al contemperamento degli interessi di tutte le componenti dell'azionariato. Si tratta di un sistema di regole fatte proprie e coerenti con i principi del Codice Etico del Gruppo FNM.

Formano parte integrante le seguenti procedure già in adozione nel gruppo:

- Codice di Autodisciplina di FNM S.p.A.
- Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate
- Regolamento Gestione delle Informazioni privilegiate
- Codice di Comportamento sull'Internal Dealing
- Modello di Organizzazione, gestione e controllo ex d.lgs 231/2001
- Modello di Compliance alla legge 262/2005

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).

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

8.1 SINTESI DEI DATI ECONOMICI

L'utile dell'esercizio ammonta ad Euro 13.735.366 rispetto al risultato di Euro 97.543.909 conseguito nell'esercizio 2011.

L'**utile da operazioni in continuità** risulta pari ad Euro 13.735.366 rispetto ad Euro 63.444.054 dell'esercizio precedente, cui aveva concorso la distribuzione di dividendi per complessivi 58.449.839 Euro da parte delle partecipate.

L'**utile netto da operazioni discontinue** risulta pari a zero rispetto ad Euro 34.099.855 del 2011, relativi alla plusvalenza risultante dal conferimento a Trenord S.r.l. della partecipazione totalitaria detenuta in LeNORD S.r.l..

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato dell'esercizio, raffrontato con quello dell'esercizio 2011, con indicazione degli scostamenti in valore assoluto ed in percentuale.

Importi in migliaia di euro	2012	2011	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	46.051	42.129	3.922	9,3%
Altri ricavi e proventi	5.419	4.422	997	22,5%
VALORE DELLA PRODUZIONE	51.470	46.551	4.919	10,6%
Costi esterni operativi	(15.559)	(16.243)	684	-4,2%
VALORE AGGIUNTO	35.911	30.308	5.603	18,5%
Costi del personale *	(11.344)	(11.743)	399	-3,4%
Ammortamenti e accantonamenti	(12.361)	(9.705)	(2.656)	27,4%
RISULTATO OPERATIVO	12.206	8.860	3.346	37,8%
Risultato della gestione finanziaria	3.370	60.660	(57.290)	-94,4%
Proventi da operazioni non ricorrenti (indennizzo assicurativo)	1.206	-	1.206	n/a
Costi da operazioni non ricorrenti (svalutazione asset)	-	(1.403)	1.403	n/a
RISULTATO ANTE IMPOSTE	16.782	68.117	(51.335)	-75,4%
Imposte sul reddito	(3.047)	(4.673)	1.626	-34,8%
UTILE DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'	13.735	63.444	(49.709)	-78,4%
UTILE DA OPERAZIONI DISCONTINUE	-	34.100	(34.100)	n/a
UTILE COMPLESSIVO	13.735	97.544	(83.809)	-85,9%

* include il costo per collaboratori a progetto

I **ricavi delle vendite e delle prestazioni** aumentano rispetto al 2011 di 3,922 milioni di Euro; le principali variazioni sono di seguito dettagliate:

- i ricavi per il noleggio di rotabili aumentano di 3,6 milioni di Euro a seguito dell'avvio del contratto di noleggio verso Trenord di n. 8 rotabili tipo CSA (5.204 migliaia di Euro), parzialmente compensato dalla cessazione del contratto di noleggio di locomotive tipo 189 a NORDCARGO, a fronte del quale nel 2011 erano stati conseguiti ricavi per 1.859 migliaia di Euro;

- per la vendita di spazi pubblicitari sulla rete *Digital Signage* sono stati realizzati proventi pari a 1,6 milioni di Euro, rispetto agli 0,5 dell'esercizio 2011, nel quale l'attività era stata effettuata da VIENORD fino a tutto il 30 settembre;
- i corrispettivi per prestazioni di *service* a favore di Trenord diminuiscono di 1 milione di Euro a seguito del trasferimento di funzioni di staff alla partecipata.

Gli altri ricavi e proventi presentano un incremento netto di 1 milione di Euro; tale variazione è determinata principalmente dalla rilevazione di plusvalenze per la cessione di terreni siti in Saronno ed Orzinuovi.

La voce comprende i contributi ricevuti da Regione Lombardia per l'acquisto dei treni tipo TAF e la realizzazione del terminal di Cadorna, quelli relativi alla copertura dei maggiori costi derivanti dai rinnovi del CCNL Autoferrotranviari, nonché altri proventi derivanti principalmente dal riaddebito di costi ad altre società del Gruppo. Sempre in tale voce, negli esercizi 2012 e 2011 è stata rilevata la plusvalenza derivante dalla cessione delle aree adiacenti la stazione di Milano Affori, (operazione descritta al paragrafo 4.3 "Gestione immobiliare") determinata in 187 migliaia di Euro, quale differenza tra il corrispettivo di 531 migliaia di Euro incassato nel periodo e la parte di attività ceduta, pari a 344 migliaia di Euro.

I **costi esterni operativi** diminuiscono di 684 mila Euro, passando da 16,243 milioni di Euro a 15,559 milioni di Euro, principalmente a seguito delle seguenti variazioni:

- i costi per il noleggio di materiale rotabile diminuiscono di 1,8 milioni di Euro per la cessazione del contratto di noleggio di locomotive 189 da MRCE-Dispolok;
- le spese per la manutenzione di rotabili aumentano di 1,5 milioni di Euro a seguito dell'avvio delle attività manutentive su n. 8 rotabili tipo CSA;
- le spese di comunicazione diminuiscono di 0,6 milioni di Euro a seguito dell'allocazione diretta in Trenord di attività pubblicitarie specifiche;
- i maggiori costi connessi alla gestione della piattaforma *Digital Signage* ammontano a 0,8 milioni di Euro;
- i costi per consulenze diminuiscono di 0,3 milioni di Euro.

I **costi del personale**, inclusivi dei costi per collaboratori a progetto, diminuiscono di 399 migliaia di Euro a seguito del minor numero medio di dipendenti (163 rispetto ai 177 del 2011).

Gli **ammortamenti e accantonamenti** aumentano di 2,656 milioni di Euro rispetto al 2011; le principali variazioni sono:

- gli ammortamenti materiali aumentano di 1,615 milioni di Euro a seguito dell'immissione in servizio di 8 nuovi rotabili tipo CSA;

- gli ammortamenti immateriali si incrementano di 421 mila Euro principalmente in relazione all'ammortamento del modulo SAP HR, utilizzato a partire dal presente esercizio nell'ambito dell'attività di *service* "amministrazione del personale";
- nell'esercizio sono stati operati maggiori accantonamenti al fondo svalutazione crediti per complessivi 620 mila Euro.

Il **risultato operativo**, determinato dall'effetto combinato degli andamenti delle categorie di costo e ricavo precedentemente commentati, risulta pari a 12,206 milioni di Euro rispetto agli 8,860 milioni di Euro dell'esercizio 2011, con un miglioramento di 3.346 migliaia di Euro, pari al 37,8%; è da rilevare peraltro come nell'esercizio si è rilevato un **provento non ricorrente** derivante dalla liquidazione, da parte della compagnia assicurativa Generali Assicurazioni, dell'indennizzo, pari a 1,206 milioni di Euro, per il sinistro ferroviario avvenuto nel gennaio 2011, nel quale era stata incidentata una locomotiva tipo 483, che era stata conseguentemente svalutata, determinando un **costo non ricorrente** pari a 1,403 milioni di Euro.

Il **risultato della gestione finanziaria** ammonta a 3,370 milioni di Euro, rispetto ai 60,660 milioni di Euro del 2011, cui avevano concorso distribuzioni di dividendi da parte delle partecipate totalitarie FERROVIENORD S.p.A. e LeNORD S.r.l. per complessivi 57,980 milioni di Euro; nella seguente tabella sono dettagliate le voci che determinano il risultato della gestione finanziaria:

Importi in migliaia di euro	2012	2011	Differenza	Differenza %
Proventi ed oneri finanziari gestione liquidità	1.646	489	1.157	236,6%
Proventi da finanziamenti a partecipate	166	259	(93)	-35,9%
Proventi ed oneri finanziari leasing finanziari	1.437	1.577	(140)	-8,9%
Altri proventi ed oneri finanziari	(129)	(115)	(14)	12,2%
Dividendi	250	58.450	(58.200)	n/a
Risultato della gestione finanziaria	3.370	60.660	(57.290)	-94,4%

La società gestisce la liquidità delle altre società del Gruppo in *cash pooling*; a fronte di disponibilità su depositi bancari pari a 111,8 milioni di Euro, FNM ha crediti in c/c di corrispondenza per 2,1 milioni di Euro e debiti in c/c di corrispondenza per 70 milioni di Euro (oltre a 1,1 milioni di Euro di interessi), di cui 53,6 milioni di Euro verso FERROVIENORD, 12,5 milioni di Euro verso Nord Energia e 1,8 milioni verso NordCom.

I proventi ed oneri finanziari relativi alla gestione della liquidità sono aumentati di 1,157 milioni di Euro sia per l'incremento della liquidità media disponibile, pari a 88,7 milioni di Euro rispetto ai 60,8 del 2011, sia per l'aumento del tasso medio di remunerazione del capitale (3,027% rispetto al 2,204% del 2011).

Come evidenziato nel rendiconto finanziario, cui si rimanda, le attività operative hanno generato liquidità per 18,6 milioni di Euro, le attività d'investimento hanno assorbito risorse finanziarie per

37,9 milioni di Euro, quale saldo positivo tra l'incasso di crediti finanziari e gli investimenti in attività materiali ed immateriali, mentre l'attività di finanziamento ha generato liquidità in misura pari a 4,7 milioni di Euro.

Il **risultato ante imposte** risulta pari a 16,782 milioni di Euro rispetto ai 68,117 dell'esercizio 2011. Le **imposte sul reddito** passano da 4,673 a 3,047 milioni di Euro con una diminuzione di 1,626 milioni di Euro.

In particolare, come meglio illustrato nelle Note al bilancio separato, si evidenzia che in tale voce si è rilevato un provento pari a 1,962 milioni di Euro per il rimborso della maggiore IRES versata, negli esercizi 2007 - 2011, a seguito del regime di integrale indeducibilità dell'IRAP relativa ai costi del personale dipendente e assimilato.

A seguito di specifico accordo sottoscritto tra la Società, Trenitalia S.p.A. e Trenord S.r.l., esso comprende, inoltre, un importo pari a 1,506 milioni di Euro, quale maggiore IRES versata dalla società LeNORD S.r.l., fusa per incorporazione in Trenord S.r.l. nell'esercizio 2011, nei periodi di imposta 2007 - 2010, nei quali la stessa aderiva al regime del Consolidato Fiscale Nazionale del Gruppo FNM.

8.2 SITUAZIONE PATRIMONIALE RICLASSIFICATA E INDICATORI SINTETICI DI RISULTATO

Si riporta di seguito la situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata dell'esercizio e di quello precedente:

Importi in migliaia di euro	2012	2011	Differenza
Attività immateriali	2.838	1.623	1.215
Attività materiali	170.791	146.870	23.921
Altre attività non correnti	105.068	109.498	(4.430)
ATTIVO FISSO	278.697	257.991	20.706
Liquidità differite	60.584	76.433	(15.849)
Liquidità immediate	111.859	126.455	(14.596)
ATTIVO CORRENTE	172.443	202.888	(30.445)
TOTALE IMPIEGHI	451.140	460.879	(9.739)

MEZZI PROPRI	287.221	273.566	13.655
PASSIVITA' CONSOLIDATE	35.265	38.321	(3.056)
PASSIVITA' CORRENTI	128.654	148.992	(20.338)
TOTALE FONTI	451.140	460.879	(9.739)

Nella seguente tabella vengono riportati alcuni indicatori sintetici di risultato:

Importi in migliaia di euro	2012	2011	Variazione	Variazione %
Valore della produzione	51.470	46.551	4.919	10,6%
Risultato operativo	12.206	8.860	3.346	37,8%
Utile netto	13.735	97.544	(83.809)	-85,9%
Patrimonio netto (A)	287.221	273.566	13.655	5,0%
Indebitamento finanziario netto (B) *	(35.391)	(53.532)	18.141	-33,9%
Capitale investito netto (A+B)	251.830	220.034	31.796	14,5%
ROS	23,71%	19,03%		
ROI	4,85%	4,03%		
ROE	4,78%	35,66%		
Liquidità primaria	1,34	1,36		
Margine di tesoreria	43.789	53.896	(10.107)	18,8%

* La composizione di tale voce è dettagliata nella nota 12 al bilancio separato

8.3 INVESTIMENTI

Gli investimenti di periodo ammontano globalmente a 37,595 milioni di Euro e si riferiscono principalmente:

- 29,776 milioni di Euro all'acquisto di 8 rotabili tipo CSA, immessi in servizio nell'esercizio e locati a Trenord S.r.l.;
- 3,329 milioni di Euro ad acconti per l'acquisto di ulteriori 10 rotabili tipo CSA, per i quali l'investimento complessivo, deliberato su richiesta di Trenord cui saranno locati, sarà di complessivi 66,6 milioni di Euro; l'immissione in servizio è prevista entro il mese di aprile 2014;
- 1,553 milioni di Euro a costi per il ripristino della locomotiva tipo E483 incidentata a seguito di un sinistro ferroviario avvenuto nel mese di gennaio 2011;
- 2,040 milioni di Euro relativi all'implementazione di moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP utilizzato da FNM e da Trenord S.r.l..

Per quanto riguarda il materiale rotabile, va segnalato che i principi contabili internazionali IAS-IFRS prevedono che, con riferimento ai contratti attivi aventi natura di locazioni finanziarie, le locomotive in esercizio di proprietà siano stornate dai beni materiali e sia rilevato a fronte di tale storno un credito di natura finanziaria verso il locatario che sarà oggetto di rimborso secondo il piano di ammortamento del contratto di locazione finanziaria.

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

Di seguito vengono riepilogate le prestazioni rese e ricevute, a normali condizioni di mercato, a Società partecipate:

9.1 ATTIVITÀ CHE HANNO PRODOTTO RICAVI

- *FERROVIENORD* Service Amministrativo

- Service* Comunicazione
 - Canone Sap
 - Locazione locali e uffici fabbricato P.le Cadorna
 - Locazione uffici e aree ad Iseo
 - Vendita spazi pubblicitari
- *Trenord*
 - Service* Amministrativo
 - Service* Comunicazione
 - Canone Sap
 - Locazione locali a Novate
 - Locazione uffici P.le Cadorna
 - Locazioni uffici e aree Iseo
 - Locazione materiale rotabile
 - Vendita spazi pubblicitari
- *FNMA*
 - Service* Amministrativo
 - Service* Comunicazione
 - Canone Sap
 - Locazione locali ad Iseo
 - Locazione deposito Solbiate C.
- *NORD_ING*
 - Service* Amministrativo
 - Service* Comunicazione
 - Canone Sap
- *NORDCOM*
 - Service* Amministrativo
 - Service* Comunicazione
 - Canone Sap
 - Locazione locali fabbricato Cadorna
- *NORD ENERGIA*
 - Service* Amministrativo
 - Service* Comunicazione
 - Canone Sap

9.2 ATTIVITÀ CHE HANNO PRODOTTO COSTI

- *FERROVIENORD*
 - Locazione spazi commerciali atrio Cadorna
 - Locazione spazi fabbricato Cadorna
 - Service* sicurezza
 - Utenze gestione *Digital Signage*
- *FNMA*
 - Service* amministrativo

- *NORDCOM* Servizi informatici
 Locazione informatica distribuita
- *NORD_ING* Supporto tecnico amministrativo

10. ANDAMENTO ECONOMICO E FINANZIARIO CONSOLIDATO

10.1 SINTESI DATI ECONOMICI

L'utile complessivo dell'esercizio ammonta a 24,060 milioni di Euro, rispetto ai 24,909 milioni di Euro dello scorso esercizio.

L'**utile da operazioni in continuità** risulta pari a 24,060 milioni di Euro rispetto agli 11,411 milioni di Euro del precedente esercizio.

L'**utile netto da operazioni discontinue** risulta pari a zero, rispetto ai 13,498 milioni di Euro del 2011 che si riferivano per 6,160 milioni di Euro al risultato conseguito fino al 2 maggio 2011 da LeNORD S.r.l. (inclusivo di quello del ramo d'azienda affittato a Trenord S.r.l.) e per 7,338 milioni di Euro alla plusvalenza realizzata con il conferimento in Trenord S.r.l. della partecipazione totalitaria detenuta da FNM in LeNORD, operazione descritta nella relazione sulla gestione al bilancio consolidato dell'esercizio 2011.

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato dell'esercizio, raffrontato con quello dell'esercizio 2011, con indicazione degli scostamenti in valore assoluto ed in percentuale.

Importi in migliaia di euro	2012	2011	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	145.471	141.359	4.112	2,9%
Altri ricavi e proventi	41.906	38.038	3.868	10,2%
VALORE DELLA PRODUZIONE	187.377	179.397	7.980	4,4%
Costi esterni operativi	(75.553)	(73.896)	(1.657)	2,2%
VALORE AGGIUNTO	111.824	105.501	6.323	6,0%
Costi del personale *	(71.419)	(73.186)	1.767	-2,4%
MARGINE OPERATIVO LORDO	40.405	32.315	8.090	25,0%
Ammortamenti e accantonamenti	(25.027)	(20.131)	(4.896)	24,3%
RISULTATO OPERATIVO	15.378	12.184	3.194	26,2%
Risultato della gestione finanziaria	3.468	3.610	(142)	-3,9%
Risultato operazioni non ricorrenti	1.774	(1.403)	3.177	226,4%
Risultato delle società valutate a Patrimonio Netto	6.337	4.515	1.822	40,4%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	26.957	18.906	8.051	42,6%
Imposte sul reddito	(2.897)	(7.495)	4.598	-61,3%
UTILE DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'	24.060	11.411	12.649	110,8%
UTILE DA OPERAZIONI DISCONTINUE	-	13.498	(13.498)	100,0%
UTILE COMPLESSIVO	24.060	24.909	(849)	-3,4%

* include il costo per collaboratori a progetto

I **ricavi delle vendite e delle prestazioni** aumentano di 4,1 milioni di Euro a causa dei seguenti fattori:

- i ricavi per locazione di materiale rotabile a parti correlate presentano un incremento netto di 3,6 milioni di Euro, dovuto principalmente all'avvio del contratto di noleggio verso Trenord di n. 8 rotabili tipo CSA (5.204 migliaia di Euro), parzialmente compensato dalla cessazione del contratto di noleggio di locomotive tipo 189 a NORDCARGO, a fronte del quale nel 2011 erano stati conseguiti ricavi per 1.859 migliaia di Euro;
- il corrispettivo erogato da Regione Lombardia in relazione al contratto di servizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria aumenta di 0,5 milioni di Euro rispetto all'esercizio 2011, quale indicizzazione prevista dall'art. 34 del contratto stesso;
- i ricavi per l'accesso alla rete esercita da FERROVIENORD presentano un incremento di 477 migliaia di Euro quale risultante dei ricavi verso Trenord (886 migliaia di Euro) a seguito dell'avvio, a partire dal mese di maggio 2012, del contratto di accesso, parzialmente compensati dal decremento dei corrispettivi verso Trenitalia S.p.A. in relazione al collegamento ferroviario verso Malpensa, a seguito dei minori traffici sviluppati (253 mila Euro rispetto alle 661 mila Euro dell'esercizio 2011).

Gli altri ricavi e proventi aumentano di 3,9 milioni di Euro; le variazioni più rilevanti sono le seguenti:

- si sono rilevati proventi, fatturati al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per il recupero di spese sostenute per la riqualificazione della linea Saronno - Seregno per 1,258 milioni di Euro;
- sono state realizzate plusvalenze per la cessione di terreni siti in Saronno ed Orzinuovi pari a 0,8 milioni di Euro;
- si è rilevato un provento pari a 850 migliaia di Euro derivante dalla locazione a Trenord di 5 locomotive tipo DE 520, nonché ricavi per ulteriori 512 migliaia di Euro a seguito delle nuove modalità di rimborso dell'accisa sul gasolio, fissate dall'art. 61 del D.L. 1/2012, convertito in Legge 24 marzo 2012, n. 27.

I costi esterni operativi aumentano di 1,657 milioni di Euro; le variazioni più significative sono le seguenti:

- i costi per materiali sono diminuiti di 0,6 milioni di Euro rispetto al precedente esercizio, quale risultante dei minori consumi di materiali destinati alle attività di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria da parte di FERROVIENORD per 1,2 milioni di Euro e dell'incremento dei costi per il gasolio di trazione di FNM Autoservizi, che passano da 3,236 a 3,816 milioni di Euro a seguito dell'incremento del costo medio (1,299 Euro/litro del 2012 rispetto a 1,103 Euro/litro del 2011);

- i costi per manutenzioni esternalizzate aumentano di 5,6 milioni di Euro, per maggiori costi di manutenzione all'infrastruttura ferroviaria principalmente connessi ad attività di manutenzione all'armamento della tratta Saronno – Rescaldina (3,6 milioni di Euro), nonché per maggiori costi di manutenzione eseguita da Alstom su 14 rotabili tipo CSA (1,9 milioni di Euro);
- i costi per il noleggio di materiale rotabile diminuiscono di 2,1 milioni di Euro per la cessazione del contratto di noleggio di locomotive 189 da MRCE-Displok, nonché per il minore ricorso di sub-affido a terzi del servizio di corse sostitutive treno;
- le spese legali diminuiscono di 0,8 milioni di Euro per minori prestazioni di legali esterni per la gestione di contenziosi.

I costi per il personale, inclusivi dei costi per collaboratori a progetto, evidenziano un decremento di 1,8 milioni di Euro, determinata principalmente dal minor numero medio di dipendenti (1.283 rispetto ai 1.310 del 2011).

Con riferimento agli oneri che potrebbero essere sostenuti dal Gruppo in relazione al rinnovo del CCNL Autoferrotranviari, 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 per rischi e oneri per un importo di 727 migliaia di Euro.

A seguito della sottoscrizione, avvenuta in data 26 settembre 2012, di verbale di intesa con le organizzazioni sindacali, in occasione del pagamento delle retribuzioni del mese di ottobre 2012, è stata erogata una quota *una tantum*, per complessivi 1,988 milioni di Euro, a favore del personale di FNM e FERROVIENORD a titolo di anticipazione contrattuale rispetto al rinnovando CCNL Autoferrotranviari.

La voce **ammortamenti e accantonamenti** aumenta di 4,9 milioni di Euro, quale risultante delle seguenti variazioni:

- gli ammortamenti di attività materiali presentano un incremento di 1,3 milioni di Euro a seguito dell'immissione in servizio di 8 nuovi rotabili tipo CSA;
- gli ammortamenti di attività immateriali aumentano di 0,4 milioni di Euro in relazione al modulo SAP HR, utilizzato a partire dal presente esercizio nell'ambito dell'attività di *service* "amministrazione del personale";
- aumento, pari a 0,9 milioni di Euro, degli accantonamenti a fondi rischi ed oneri determinato da maggiori accantonamenti al fondo manutenzione ciclica dei treni di proprietà di Regione Lombardia, per i quali FERROVIENORD ha assunto il ruolo di responsabile del mantenimento in efficienza;

- sono stati operati accantonamenti al fondo svalutazione crediti pari a 2,5 milioni di Euro, per tener conto del rischio di inesigibilità di posizioni creditorie in essere a fine esercizio.

Il **risultato operativo** risulta pari a 15,049 milioni di Euro rispetto ai 12,184 dell'esercizio 2011, con un miglioramento di 2,865 milioni di Euro, pari al 23,5%.

Il **risultato della gestione finanziaria** risulta pari a 3,468 milioni di Euro, sostanzialmente in linea con i 3,610 milioni di Euro del 2011; nella seguente tabella si analizza la composizione della voce:

Importi in migliaia di euro	2012	2011	Differenza	Differenza %
Proventi ed oneri finanziari gestione liquidità	2.394	1.134	1.260	111,1%
Proventi e oneri finanziari leasing finanziari	1.354	1.190	164	13,8%
Interessi su credito IVA	446	1.730	(1.284)	-74,2%
Oneri finanziari calcolo attuariale TFR	(718)	(544)	(174)	-32,0%
Altri proventi ed oneri finanziari	(8)	100	(108)	108,0%
Risultato della gestione finanziaria	3.468	3.610	(142)	-3,9%

I proventi per la gestione della liquidità sono aumentati di 1,260 milioni di Euro sia per l'incremento della liquidità media disponibile, pari a 88,7 milioni di Euro rispetto ai 60,8 del 2011, sia per l'aumento del tasso medio di remunerazione del capitale (3,027% rispetto al 2,204% del 2011).

Con riferimento al credito IVA 2009 di cui la Capogruppo ha chiesto il rimborso (pari a 17,258 milioni di Euro), sono stati rilevati interessi in misura pari al 2% annuo, ai sensi dell'art. 38-bis del DPR 633/72, per un importo di 446 mila Euro.

La variazione rispetto all'esercizio 2011 è determinata dal fatto che nel 2011 i proventi per interessi su credito IVA erano calcolati anche sul credito IVA 2008, pari a 29,388 milioni di Euro, il cui rimborso è avvenuto in data 11 giugno 2012.

Per quanto concerne la richiesta di rimborso di 17,258 milioni di Euro relativa al periodo di imposta 2009, in data 13 marzo 2013 FNM S.p.A. – ricorrendo i presupposti di patrimonializzazione del Gruppo previsti dall'art. 38-bis del DPR 633/1972 – ha depositato obbligazione di pagamento a favore della Direzione Provinciale I di Milano – Ufficio Territoriale di Milano 4. Si prevede che l'erogazione del rimborso avvenga entro il primo semestre dell'esercizio 2013.

Nell'esercizio si sono rilevati **proventi non ricorrenti** pari a 1,774 milioni di Euro, derivanti dalla liquidazione di un risarcimento assicurativo per 568 migliaia di Euro in relazione ad un sinistro occorso nel 2007 presso la stazione di Caslino d'Erba, e di un indennizzo, pari a 1,206 milioni di Euro, per il sinistro ferroviario avvenuto nel gennaio 2011, nel quale era stata incidentata una locomotiva tipo 483, che era stata conseguentemente svalutata nel precedente esercizio, determinando un **costo non ricorrente** pari a 1,403 milioni di Euro.

Il **risultato delle società valutate a patrimonio netto** evidenzia un utile di 6,337 milioni di Euro, in aumento di 1,822 milioni di Euro rispetto al 2011; tale voce rappresenta il contributo al conto economico complessivo del periodo delle *joint ventures*, nonché della società collegata NORDCARGO S.r.l. (si rimanda al precedente Paragrafo 5 – Andamento della gestione nelle aree di attività in cui operano le società partecipate nonché alla Nota 37 delle Note al bilancio consolidato per una analisi degli eventi particolari che hanno caratterizzato l’operatività delle *joint ventures*, e per la natura dei ricavi e dei proventi, costi ed oneri, concorrenti ai risultati evidenziati nella seguente tabella):

Importi in migliaia di euro	2012	2011	Differenza
Trenord Srl	1.043	764	279
NordCom SpA	348	248	100
Nord Energia SpA *	2.797	2.022	775
SeMS Srl	179	230	(51)
Omnibus Partecipazioni Srl **	329	30	299
NORDCARGO Srl	1.641	1.221	420
Risultato società valutate a Patrimonio Netto	6.337	4.515	1.822

* include il risultato di CMC MeSta SA

** include il risultato di ASF Autolinee Srl

Con riferimento alla partecipata Trenord, l’utile di 1,043 milioni di Euro rappresenta il risultato dell’intero esercizio 2012, mentre l’utile di 764 migliaia di Euro si riferiva al periodo 3 maggio – 31 dicembre 2011, in quanto il risultato del periodo 1 gennaio – 2 maggio, positivo per 6,160 milioni di Euro, concorreva all’“utile netto da operazioni discontinue”. Si evidenzia altresì che il contributo di Trenord al conto economico consolidato dell’esercizio risulta al netto di componenti negativi di reddito di natura non ricorrente pari a complessivi 7,5 milioni di Euro, determinatisi in relazione ai problemi alla circolazione ferroviaria verificatisi dal 9 al 12 dicembre 2012, come meglio dettagliato nel precedente paragrafo 5 “Andamento della gestione nelle aree di attività in cui operano le società partecipate”.

Il **risultato prima delle imposte** risulta pari a 26,957 milioni di Euro rispetto ai 18,906 dell’esercizio 2011, con un miglioramento di 8,051 milioni di Euro, pari al 42,6%.

Le **imposte sul reddito** diminuiscono di 4,598 milioni di Euro passando da 7,495 a 2,897 milioni di Euro; in tale ambito si è rilevato un provento straordinario, pari a 4,164 milioni di Euro, in relazione al rimborso, previsto dall’articolo 4 del Decreto Legge 2 marzo 2012, n. 16, convertito con modifiche nella legge 26 aprile 2012, n. 44, della maggiore IRES versata, negli esercizi 2007 - 2011, a seguito del regime di integrale indeducibilità dell’IRAP relativa ai costi del personale dipendente e assimilato.

10.2 SITUAZIONE PATRIMONIALE RICLASSIFICATA E INDICATORI SINTETICI DI RISULTATO

Si riporta di seguito la situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata dell'esercizio e di quello precedente:

Importi in migliaia di euro	2012	2011	Differenza
Attività immateriali	4.473	3.377	1.096
Attività materiali	209.401	189.765	19.636
Altre attività non correnti	112.009	106.242	5.767
ATTIVO FISSO	325.883	299.384	26.499
Liquidità differite	163.881	170.444	(6.563)
Liquidità immediate	113.188	127.767	(14.579)
ATTIVO CORRENTE	277.069	298.211	(21.142)
TOTALE IMPIEGHI	602.952	597.595	5.357
MEZZI PROPRI	306.938	285.389	21.549
PASSIVITA' CONSOLIDATE	101.882	101.184	698
PASSIVITA' CORRENTI	194.132	211.022	(16.890)
TOTALE FONTI	602.952	597.595	5.357

Nella seguente tabella vengono riportati alcuni indicatori sintetici di risultato:

Importi in migliaia di euro	2012	2011	Variazione	Variazione %
Valore della produzione	145.471	141.359	4.112	2,9%
Risultato operativo	15.378	12.184	3.194	26,2%
Utile netto	24.060	24.909	(849)	-3,4%
Patrimonio netto (A)	306.938	285.389	21.549	7,6%
Indebitamento finanziario netto (B) *	(73.906)	(90.169)	16.263	-18,0%
Capitale investito netto (A+B)	233.032	195.220	37.812	19,4%
ROS	10,57%	8,62%		
ROI	6,60%	6,24%		
ROE	7,84%	8,73%		
Liquidità primaria	1,43	1,41		
Margine di tesoreria	82.937	87.189	(4.252)	-4,9%

* La composizione di tale voce è dettagliata nella nota 18 al bilancio consolidato; l'indebitamento finanziario netto è rettificato del valore dei crediti finanziari per servizi in concessione

10.3 INVESTIMENTI

Gli investimenti del periodo ammontano globalmente a 179,8 milioni di Euro contro i 156,8 milioni di Euro dell'esercizio precedente.

Il dettaglio per aggregati più significativi è il seguente:

- Gli investimenti finanziati con mezzi propri sono stati pari a 41,400 milioni di Euro e riguardano per 29,776 milioni di Euro i costi per l'acquisto di 8 rotabili tipo CSA, immessi

in servizio nell'esercizio e locati a Trenord S.r.l., per 3,329 milioni di Euro acconti per l'acquisto di ulteriori 10 rotabili tipo CSA, per 2,040 milioni di Euro l'implementazione di moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP utilizzato da FNM e da Trenord S.r.l.

- Sono stati operati investimenti con fondi pubblici per un ammontare di 138,375 milioni di Euro, riferentesi principalmente ad interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura (riqualificazione della tratta Saronno-Seregno, rinnovo dell'armamento nella tratta Bovisa – Saronno e nell'impianto di Milano Cadorna, potenziamento della tratta Castano – Turbigo e realizzazione di un nuovo capannone per attività di manutenzione a Camnago), nonché all'avanzamento delle commesse per l'acquisizione di materiale rotabile TSR (28.572 migliaia di Euro) e di 4 convogli bidirezionali da utilizzare sulla linea Mendrisio – Varese (7.022 migliaia di Euro). I finanziamenti incassati nel corso dell'esercizio sono stati pari a 139,571 milioni di Euro; di questi 88,342 milioni di Euro si riferiscono ad investimenti del periodo, i restanti 51,229 milioni di Euro sono relativi ad investimenti operati nel corso degli anni precedenti.

Come indicato nella Nota 6 al Bilancio Consolidato del Gruppo FNM, l'adozione dell'IFRIC 12 comporta che gli investimenti operati sull'infrastruttura e sul materiale rotabile, interamente finanziati da Regione Lombardia, non vengano esposti tra le attività materiali, ma, secondo quanto previsto dallo IAS 11, imputati nei costi dell'esercizio.

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:

Importi in migliaia di euro	Patrimonio netto escluso utile	Risultato 2012	Altre componenti di risultato transitate direttamente a PN	Patrimonio netto compreso utile
Bilancio della Capogruppo FNM S.p.A.	273.566	13.735	(80)	287.221
Eliminazione partecipazioni	(16.037)			(16.037)
Patrimonio netto apportato dalle società consolidate	28.237	7.634	(2.431)	33.440
Rettifiche di consolidamento	(229)	2.691		2.462
Patrimonio netto del Gruppo FNM	285.537	24.060	(2.511)	307.086

11. CONTENZIOSI PIU' RILEVANTI E ALTRE INFORMAZIONI

Si riepilogano di seguito i contenziosi in essere più rilevanti per FNM e per le società del Gruppo. Si segnala che anche sulla base del parere dei consulenti incaricati non si prevede risulteranno oneri integrativi a quelli già riflessi nei bilanci separato e consolidato al 31 dicembre 2012:

FERROVIENORD

- Con riferimento allo stato dei contenziosi attivi con i fornitori Costruzioni Napoletane in liquidazione (già De Lieto Costruzioni S.r.l.) e Cogel S.p.A. in liquidazione, di cui si era data menzione nella comunicazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2011, si segnala che prosegue l'azione di tutela degli interessi di FERROVIENORD monitorando la situazione liquidatoria delle controparti.

Inoltre, a seguito di provvedimenti giudiziali positivi, sono state incassate le fidejussioni relative a tali appalti per un importo pari a 3,3 milioni di euro.

Proseguono anche in tal caso le relative cause.

Parallelamente gli appaltatori hanno incardinato giudizi volti al riconoscimento delle riserve nei quali FERROVIENORD si è costituita esplicitando domanda riconvenzionale per i danni subiti.

Il giudizio con il fornitore Costruzioni Napoletane si trova ancora in fase istruttoria mentre quello con Cogel volge alla precisazione delle conclusioni, essendosi conclusa la fase istruttoria.

- Con la sottoscrizione dell'accordo transattivo sottoscritto in data 16 maggio 2011, di cui si era data menzione nella comunicazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2011 i crediti di FERROVIENORD nei confronti di Firema sono stati trasformati in ulteriore materiale rotabile che il fornitore si impegnava a consegnare entro nuovi termini.

Si deve tuttavia rilevare che ad oggi la commessa presenta ancora difficoltà sia per il persistere della situazione di crisi aziendale di Firema S.p.A. sia per l'insorgere di problematiche relative alla rilevazione degli indici RAM ai quali risulta contrattualmente associato un possibile deprezzamento dei treni. Accanto a ciò è ancora pendente il contenzioso con il cessionario del credito Firema S.p.A. che ha chiesto il trasferimento delle somme trattenute ai sensi dell'art. 1460 c.c.

Si segnala che sono insorte contestazioni sull'esecuzione di altre commesse con altri fornitori di materiali rotabili Alstom e Stadler Bussnang AG in ragione di ritardi nelle consegne.

- In data 23 giugno 2011 è stata pubblicata la sentenza della Corte di Appello di Milano – sezione IV civile, con la quale veniva nella sostanza respinto l'appello di Confemi avverso la sentenza del Tribunale di Milano n. 10677/05 del 4 ottobre 2005.

La Corte di Appello ha confermato con poche varianti la nullità del contratto di affidamento

a Confemi dei lavori per la linea Saronno/Malpensa, a motivo di corruzione accertata, con il conseguente obbligo di Confemi a restituire quanto percepito in esecuzione del contratto, con gli interessi legali dalle date dei pagamenti.

Ne è risultato un importo a favore di FERROVIENORD di oltre settanta milioni di euro, cifra di cui, al netto delle difficoltà di un suo eventuale incasso, beneficerebbero gli Enti pubblici Ministero/Regione Lombardia per finanziare opere di ammodernamento, oltre agli interessi della pubblicazione della sentenza fino all'effettivo pagamento.

Poiché un accordo transattivo sottoscritto in precedenza con Confemi e Ministero (che aveva permesso di eliminare tutto il rimanente contenzioso) prevedeva che la sentenza della Corte di Appello non sarebbe stata eseguita dalla parte vincitrice sino all'esito del giudizio di Cassazione, si è provveduto a notificare la sentenza sin dal luglio dello scorso anno, allo scopo di accelerare le eventuali impugnative.

E' dunque pervenuto in data 7 novembre 2011 il ricorso per Cassazione di Confemi, basato su vari aspetti di diritto, al quale FERROVIENORD ha risposto con un controricorso che contiene altresì alcune domande incidentali: in primo luogo la richiesta di liquidazione di un danno all'immagine da determinarsi equitativamente.

Si è altresì costituito il Ministero delle Infrastrutture chiedendo il rigetto del ricorso Confemi.

- In data 10 gennaio 2013 il Tribunale di Milano ha rigettato la domanda giudiziale presentata nei confronti di FERROVIENORD. CBS aveva avanzato una domanda di risarcimento per asserita responsabilità contrattuale relativamente all'assegnazione di nuovi spazi pubblicitari venuti in essere con il progetto Isolatua e aveva strumentalmente sospeso i pagamenti dovuti a FERROVIENORD in forza del contratto asseritamente violato. La sentenza non è ancora definitiva, essendo pendenti i termini per l'impugnazione in Corte d'Appello.

NORD ENERGIA

Con missiva del 29 novembre 2011 la Commissione federale dell'energia elettrica ElCom ha inviato a Nord Energia S.p.A. una lettera ricevuta in data 25 febbraio 2011 da Swissgrid (operatore di rete elvetico) riportante informazioni sull'esercizio delle *merchant line* operative tra Italia e Svizzera. Secondo quanto ivi comunicato da Swissgrid, esisterebbe un forte divario tra la capacità effettivamente sfruttata da un operatore e i dati afferenti il previsto sfruttamento forniti in sede di presentazione della domanda di esenzione, circostanza, questa, che secondo Swissgrid porrebbe dubbi sull'esistenza di un rapporto

equilibrato tra rischio e redditività dell'investimento, come invece richiesto dalla legge elvetica in materia di *merchant line*; in tal senso ElCom ha chiesto anche a Nord Energia S.p.A., per quanto di suo interesse, di prendere posizione in merito alla lettera di Swissgrid fissando il termine per tale presa di posizione per il 13 gennaio 2012. Nella medesima missiva ad ElCom, Swissgrid ha richiesto inoltre di poter introitare le sue competenze relative agli oneri per i servizi di rete dalle *merchant line* nei precedenti esercizi, motivando tale richiesta con il fatto che l'attuale sistema di calcolo non le permetterebbe di ottenere gli incassi preventivati in fase di valorizzazione di tali servizi; la richiesta di Swissgrid di fatto potrebbe incidere significativamente sugli interessi del Gruppo sia in relazione agli esercizi passati che per il futuro dell'operatività della *merchant line*.

A seguito di un accesso diretto parziale alla missiva di Swissgrid, Nord Energia S.p.A., con lettera del 12 aprile 2012, ha inoltrato ad ElCom le proprie considerazioni sulle comunicazioni ricevute e preso posizione sulla lettera di Swissgrid del 25 febbraio 2011.

Con riferimento ad uno dei punti toccati dalla lettera di Swissgrid è intanto intervenuta la pronuncia del Tribunale Amministrativo Federale (TAF) che, accogliendo il ricorso presentato da Nord Energia S.p.A, ha stabilito che alla stessa non va imposto alcun costo per l'erogazione dell'energia reattiva. Non essendo stata impugnata, la sentenza è passata in giudicato.

Si rimanda al precedente Paragrafo 5 "Andamento della gestione nelle aree di attività in cui operano le società partecipate" per le considerazioni sui contenziosi che interessano le partecipate stesse e le valutazioni degli organi sociali alla luce dei pareri dei legali che rappresentano ciascuna partecipata nel contenzioso.

12. PROVVEDIMENTI EMESSI A CARICO DEL DIRETTORE GENERALE E AZIONI CONSEQUENTI

In data 11 dicembre 2012 il Direttore generale Signor Giuseppe Biesuz è stato colpito da un provvedimento restrittivo della libertà personale concernente una indagine relativa a condotte precedenti l'assunzione in FNM S.p.A.

In tale contesto, sulla base delle notizie diffuse dalla stampa, la Società veniva a conoscenza di precedenti penali anche specifici a carico del Direttore generale i quali, peraltro, avevano indotto l'autorità giudiziaria ad emettere il provvedimento motivandolo con il rischio di reiterazione del reato.

Di tali procedimenti nulla risultava agli atti aziendali sulla base delle dichiarazioni rilasciate dal Direttore generale ai sensi del DPR 445/2000 e del DPR 516/98 rispettivamente relativi

all'insussistenza di condanne e procedimenti penali a suo carico e al possesso dei requisiti di onorabilità.

Successivamente la stampa dava altresì notizia che il Direttore generale non risultava in possesso del titolo accademico dichiarato.

A fronte di tali notizie, il Presidente del Consiglio di Amministrazione, nelle more degli accertamenti e con il parere favorevole del Presidente del Collegio sindacale, procedeva a nominare un consulente legale affinché procedesse alle verifiche giudiziarie. Inoltre, si revocavano le procure rilasciate al Direttore generale e si chiedeva alla funzione Internal Audit, di concerto con il Collegio sindacale, una verifica delle attività discrezionali poste in essere dal Direttore generale in esecuzione delle procure a lui assentite. Tale attività veniva ratificata dal Consiglio di Amministrazione in via d'urgenza convocato.

Parallelamente il servizio legale di FNM, appellati formalmente gli Atenei, otteneva conferma dell'insussistenza del titolo accademico dichiarato dal Direttore generale nella fase di assunzione.

Chiarito quindi come il Direttore generale avesse falsamente dichiarato un titolo accademico non posseduto, non potendo acquisire notizia formale dei precedenti penali riportati dalla stampa, la Società, su conforme parere del legale incaricato, iniziava le procedure di cui all'art. 7 L.300/70 per procedere al recesso per giusta causa dal rapporto di lavoro ex art 2119 Codice Civile contestando al Direttore generale l'insussistenza del titolo accademico il cui possesso aveva falsamente attestato e chiedendo conto dei suoi procedimenti penali.

Nei termini di legge il Direttore generale non forniva alcun riscontro a tale contestazione ed anzi inviava una lettera di dimissioni inidonea alla interruzione del rapporto. Conseguentemente la Società provvedeva, con l'ausilio dell'avvocato incaricato, ad acquisire la documentazione inerente la posizione penale del Direttore generale da cui si evinceva che lo stesso non poteva assumere la suddetta carica in quanto difettante dei requisiti di onorabilità di cui alla normativa applicabile alla Società.

Pertanto in data 24 gennaio 2013 il Consiglio di Amministrazione di FNM, previa declaratoria di decadenza dalla carica, deliberava di recedere dal rapporto di lavoro ai sensi dell'art 2119 Codice Civile, con comunicazione immediata al Direttore generale a mezzo raccomandata con ricevuta di ritorno.

Il recesso non è stato ad oggi impugnato e, conseguentemente, il rapporto di lavoro deve intendersi definitivamente cessato.

Il Consiglio di Amministrazione, sulla scorta del parere reso dal consulente legale, ha poi dato mandato al Presidente affinché procedesse con denuncia querela contro l'ex Direttore generale per i

reati posti in essere con la condotta sopra descritta e segnatamente per falso ideologico e truffa: la denuncia querela è stata depositata in data 21 febbraio 2013.

La funzione Internal Audit ha reso ai richiedenti organi aziendali ampio report delle verifiche straordinarie richieste che è stato anche trasmesso al consulente legale per suo parere.

La relazione sui fatti su riportati, giusta anche le valutazioni legali, ha fatto emergere specifici episodi gestionali riconducibili al Direttore generale, non significativi rispetto al patrimonio aziendale e ai risultati societari del periodo di gestione e che daranno luogo ad azioni di restituzione, mentre non emergono allo stato atti perseguibili ai sensi del combinato disposto degli artt. 2393 e 2396 Codice Civile fatti salvi ulteriori approfondimenti tecnici sull'efficienza qualitativa di alcuni singoli rapporti comunque non significativi in valore assoluto della prestazione. La Relazione ha altresì posto in evidenza forzature all'impianto regolamentare interno e procedurale per le quali è stato conferito incarico alle competenti strutture interne di assumere le opportune iniziative finalizzate ad integrare i necessari presidi di controllo.

Infine la partecipata Trenord, che a sua volta ha proceduto al deposito di denuncia querela nei confronti del signor Biesuz per il mendacio relativo alla propria posizione penale, ha convocato l'Assemblea dei soci per il giorno 29 aprile 2013 prevedendo fra gli argomenti anche "Comunicazioni su fatti gestionali: deliberazioni conseguenti"; il Consiglio di Amministrazione di FNM ha dato mandato al Presidente affinché, partecipando, assuma ogni opportuna deliberazione a tutela della Società e, conseguentemente, della partecipata.

13. ATTIVITA' EX DECRETO LEGISLATIVO 231/01

E' attualmente in corso la revisione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001 della Società, allo scopo di recepire la recente normativa sui reati ambientali, impiego non regolare di lavoratori extracomunitari e corruzione tra privati.

L'Organismo di Vigilanza – i cui componenti sono stati confermati per un ulteriore mandato, con delibera del Consiglio di Amministrazione datata 25 settembre 2012 – ha regolarmente svolto la propria attività di monitoraggio.

Nel corso del 2012, è stata infine organizzata un'attività formativa - specifica e differenziata - sul D.Lgs. 231/2001 e sul Modello, a favore di tutto il personale della Società.

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

Con Decreto Legge n. 5 del 9 febbraio 2012, convertito in legge n. 35 del 4 aprile 2012, è stato abrogato l'obbligo di tenere un documento programmatico della sicurezza – DPS, nonché il

connesso obbligo di riferire, nella relazione accompagnatoria del bilancio d'esercizio, circa l'avvenuta redazione o aggiornamento dello stesso.

La Società conferma ed aggiorna le nomine dei responsabili del trattamento individuate nelle figure apicali con funzione dirigenziale, nonché le nomine in outsourcing della società FNM (per quanto concerne il trattamento dei dati dei dipendenti e collaboratori delle società del gruppo FNM S.p.A., in relazione al rapporto di lavoro) e della società NORDCOM S.p.A., per il trattamento dei dati in via informatica.

Nella vigenza delle ulteriori misure di sicurezza previste dalla legge, è prevista l'implementazione di idonee procedure, previo aggiornamento della mappatura dei rischi da trattamento illecito e di cicli di formazione per gli incaricati del trattamento; per lo svolgimento delle predette attività, è previsto l'affiancamento alle risorse interne di consulente specializzato in materia di privacy, che verrà individuato mediante procedura selettiva.

15. ATTIVITA' DI RICERCA E DI SVILUPPO

Per la natura della attività svolta, nel corso del 2012 FNM non ha svolto attività di ricerca e sviluppo.

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

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

Inoltre, così come previsto dal Codice di Comportamento sull'Internal Dealing 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.

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

- Come già anticipato, in data 24 gennaio 2013 il Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A. ha deliberato di recedere ex art. 2119 Codice Civile dal rapporto di lavoro instaurato con il Direttore

Generale, signor Giuseppe Biesuz.

- In data 25 gennaio 2013, il Consiglio di Amministrazione di Nord Energia S.p.A. ha deliberato di procedere ad una parziale restituzione del finanziamento ricevuto dai Soci per complessivi Euro 3.200.000 (di cui Euro 1.920.000 a FNM S.p.A. ed Euro 1.280.000 a SPE SA); l'esecuzione dei citati rimborsi è avvenuta nel mese di marzo 2013.
- Il Consiglio di Amministrazione di Nord Energia S.p.A., tenutosi in data 26 marzo 2013 ha proposto all'Assemblea dei Soci la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 7.000.000 a valere – oltre che sull'utile dell'esercizio 2012 – sulle riserve distribuibili. La porzione di tale dividendo di spettanza di FNM ammonta ad Euro 4.200.000.
- Su proposta del Consiglio di Amministrazione tenutosi in data 1 marzo 2013 – l'assemblea dei soci di Omnibus Partecipazioni S.r.l., tenutasi in data 26 marzo 2013, ha deliberato la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 680.000 a valere – oltre che sull'utile dell'esercizio 2012 – sulle riserve distribuibili. La porzione di tale dividendo di spettanza di FNM ammonta ad Euro 340.000.
- In data 27 marzo 2013 il Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A. ha deliberato di rinviare l'approvazione in assemblea del bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012, avvalendosi – come previsto all'articolo 9 dello statuto sociale - del più ampio termine di 180 (centottanta) giorni di cui all'articolo 2364 2° comma codice civile, al fine di consentire alle società partecipate di completare la redazione dei relativi progetti di bilancio e di permettere la redazione del bilancio consolidato.
- In data 9 aprile 2013, con atto Notaio Lainati, è stata formalizzata con GDF System la modifica dei termini di pagamento dell'atto di compravendita delle aree del PII di Affori, stabilendo una dilazione dei medesimi termini (dal 18.4.2017 al 18.4.2018) e riducendo a 500.000 euro (dai precedenti 1 milione) le rate 2013 e 2014.

18. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

I segmenti operativi del Gruppo proseguiranno nelle attività oggetto di descrizione nel precedente paragrafo 5 “Andamento della gestione nelle aree di attività in cui operano le società partecipate”, il cui andamento economico per l'esercizio 2013 è previsto a livello operativo in linea con quello dell'esercizio 2012.

L'evoluzione normativa che ha interessato il settore TPL e che conferma nella gara pubblica l'unica procedura di assegnazione dei servizi, implicherà l'implementazione di strategie specifiche per il settore “trasporto passeggeri su gomma” – da subito interessato al rinnovo dei contratti di servizio – e per il settore “trasporto passeggeri su rotaia”, per il quale la scadenza dei contratti è il 31 dicembre

2014.

19. PROPOSTA DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO E DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO 2012

Signori Azionisti,

come illustrato nelle relazioni ai precedenti bilanci, la Vostra Società ha privilegiato, sino ad oggi, una politica di destinazione degli utili d'esercizio improntata unicamente al rafforzamento patrimoniale della medesima; tale politica è dettata dalla scelta di autofinanziare lo sviluppo del Gruppo investendo innanzi tutto nel rinnovo della flotta dei treni da noleggiare alle nostre società di trasporto, nonché nelle altre iniziative di valorizzazione degli *assets* del Gruppo.

Nell'ambito di questa strategia, sono stati altresì effettuati due aumenti gratuiti di capitale, il primo nel 2008, il secondo nel corso dell'esercizio 2012, che hanno portato il capitale sociale da euro 107.690.160 del 1.1.2008 a euro 230.000.000 del 31.12.2012, con un incremento delle azioni in circolazione da 207.097.462 a 434.902.568.

A seguito di tale politica, negli ultimi cinque esercizi il Patrimonio Netto della Capogruppo FNM S.p.A. è passato da 158,894 a 287,221 milioni di euro, con un incremento di 128,327 milioni di euro, pari all'80,8%, mentre il Patrimonio Netto Consolidato è passato da 229,092 a 306,938 milioni di euro, con un incremento di 77,846 milioni di euro, pari al 34%.

Il rafforzamento della struttura patrimoniale ha consentito di operare investimenti per circa 150 milioni di euro, tra cui 127 milioni di euro per l'acquisto di materiale rotabile e 15 per la realizzazione dell'elettrodotto Mendrisio – Cagno. Tali investimenti hanno migliorato significativamente la redditività di FNM e, unitamente a quelli realizzati con i contributi erogati da Regione Lombardia, hanno favorito il miglioramento della qualità del servizio di trasporto pubblico locale in Regione Lombardia.

Coerentemente con le politiche finora perseguite, considerata la soddisfacente patrimonializzazione raggiunta nonché le istanze espresse in più occasioni dagli Azionisti, si ritiene oggi possibile destinare una parte rilevante del risultato di esercizio alla remunerazione diretta del Capitale investito.

Ciò premesso, nel sottoporre alla Vostra approvazione il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012, che evidenzia un utile di Euro 13.735.366, il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile di esercizio come segue:

- euro 686.768 a riserva legale;
- euro 5.001.380 a dividendo ordinario agli Azionisti, in misura tale da assicurare una remunerazione di euro 0,0115 per ciascuna azione ordinaria in circolazione;

- euro 8.047.218 a riserva straordinaria.

Il dividendo sarà messo in pagamento il 6 giugno 2013, con data stacco della cedola il 3 giugno 2013 e record date il 5 giugno 2013.

Milano, 16 aprile 2013

Il Consiglio di Amministrazione