

RELAZIONE SULLA GESTIONE

dell'esercizio 2013

Signori Azionisti,

Vi presentiamo per l'approvazione il bilancio separato al 31.12.2013, che chiude con un utile di 17.048.055, in miglioramento di Euro 3.312.689 rispetto al risultato di Euro 13.735.366 conseguito nell'esercizio 2012, principalmente a seguito della percezione di dividendi da partecipate per complessivi Euro 4.540.000 (più precisamente: Euro 4.200.000 da parte di NORD ENERGIA S.p.A., Euro 340.000 da parte di Omnibus Partecipazioni S.r.l.), rispetto ai 250 mila Euro distribuiti dalla partecipata Omnibus Partecipazioni S.r.l. nell'esercizio 2012.

Il valore della produzione (rappresentato da ricavi delle vendite e delle prestazioni, contributi ed altri proventi), passa da 52,676 a 54,960 milioni di Euro, con un incremento del 4,3%. Al riguardo si evidenzia che nel precedente esercizio era stato rilevato un provento non ricorrente, pari ad Euro 1.206.453, quale indennizzo assicurativo liquidato in relazione ad un sinistro ferroviario avvenuto nell'esercizio 2011.

I costi operativi subiscono un incremento del 5,8%, passando da 39,264 a 41,523 milioni di Euro; in tale ambito è stata operata una svalutazione, pari ad Euro 313.467, del valore assunto di una locomotiva tipo E483 temporaneamente non utilizzabile a seguito di un sinistro ferroviario avvenuto in data 13 novembre 2013.

Di conseguenza il risultato operativo passa da 13,412 a 13,437 milioni di Euro, registrando un incremento di 25 mila Euro. Peraltro il risultato operativo, depurato dall'effetto economico delle operazioni non ricorrenti sopra citate, segnerebbe un incremento, rispetto al precedente esercizio, di 1,544 milioni di Euro, pari al 12,6%, principalmente attribuibile al positivo effetto del noleggio a Trenord per l'intero esercizio di 8 treni CSA (noleggiati nel 2012 alla stessa Trenord per soli otto mesi, a partire dalla data di entrata in esercizio).

Il risultato della gestione finanziaria ammonta a 7,071 milioni di Euro rispetto ai 3,370 milioni di Euro del 2012, con un incremento di 3,701 milioni di Euro determinato dalle già citate distribuzioni

di dividendi, parzialmente compensate da minori interessi attivi netti sulla liquidità per la riduzione del tasso medio di interesse.

Il risultato ante imposte passa da 16,782 milioni di Euro a 20,508 milioni di Euro.

Le imposte sul reddito aumentano di 413 mila Euro, passando da 3,047 milioni di Euro a 3,460 milioni di Euro; in tale voce si sono rilevati proventi non ricorrenti, pari a 1,076 milioni di Euro, a seguito della rideterminazione della base imponibile IRAP degli esercizi 2011 e 2012 ai sensi dell'articolo 5 del D. Lgs. 446/1997 con applicazione dell'aliquota di imposta in misura pari al 3,9%, in ciò supportati da pareri fiscali che individuano come non prevalente per la Società l'attività di gestione delle partecipazioni che ha determinato in quei periodi di imposta la liquidazione delle imposte all'aliquota del 5,57%; si ricorda, per contro, che nell'esercizio 2012 la voce "imposte sul reddito" beneficiava di un provento non ricorrente pari a 1,954 milioni di Euro quale 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.

Il patrimonio netto passa da 287.221.495 a 299.253.890 Euro.

Si segnala che, su proposta del Consiglio di Amministrazione tenutosi in data 16 aprile 2013, l'Assemblea dei Soci, in data 24 maggio 2013, ha approvato la proposta di bilancio separato della Società e i risultati consolidati per l'esercizio 2012 e ha deliberato 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 è stato messo in pagamento il 6 giugno 2013, con data stacco della cedola il 3 giugno 2013 e *record date* il 5 giugno 2013.

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 2013 chiude con un utile di 20,135 milioni di Euro rispetto ai 24,060 milioni di Euro del 2012, cui avevano concorso proventi non ricorrenti per

5,938 milioni di Euro di cui 1,774 milioni di Euro derivanti dalla liquidazione di risarcimenti assicurativi e 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. Nel presente esercizio si sono rilevati costi non ricorrenti pari a 2,686 milioni di Euro, quali risultanti da svalutazioni di attività materiali e di costi sostenuti per l'effettuazione di interventi di ammodernamento dell'infrastruttura, eccedenti rispetto al contributo stanziato da Regione Lombardia, nonché proventi non ricorrenti pari a 1,076 milioni di Euro, derivanti dalla citata rideterminazione della base imponibile IRAP 2011 e 2012 della Capogruppo FNM S.p.A.

L'utile da operazioni in continuità risulta pari a 20,135 milioni di Euro rispetto ai 24,060 del precedente esercizio, mentre l'utile netto da operazioni discontinue risulta pari a zero come nel 2012.

Il risultato prima delle imposte è di 26,656 milioni di Euro rispetto ai 26,957 milioni di Euro dell'esercizio 2012, con un decremento di 301 migliaia di Euro, pari all'1,1%. Le imposte sul reddito aumentano di 3,624 milioni di Euro, attestandosi a 6,521 milioni di Euro rispetto ai 2,897 milioni di Euro del 2012 cui aveva concorso il citato provento non ricorrente pari a 4,164 milioni di Euro.

I ricavi del gruppo, al netto dei "contributi per investimenti finanziati" passano da 189,151 a 190,397 milioni di Euro, con un incremento dello 0,7%; i costi del gruppo, al netto dei "costi per investimenti finanziati", passano da 171,999 a 171,523 milioni di Euro con un decremento dello 0,3%. Il risultato operativo passa da 17,152 a 18,874 milioni di Euro, con un incremento di 1,722 milioni di Euro, riconducibile al positivo contributo della partecipata FERROVIENORD; peraltro, al netto delle componenti reddituali non ricorrenti sopra commentate, il risultato operativo 2012 sarebbe stato di 15,378 e quello 2013 di 21,560 milioni di Euro, con un incremento di 6,182 milioni di Euro.

Il patrimonio netto consolidato passa da 306,938 milioni di Euro a 321,868 milioni di Euro.

Gli investimenti passano da 179,8 a 108,8 milioni di Euro, di cui 3,3 milioni di Euro finanziati con mezzi propri (41,4 milioni di Euro nel 2012) e 105,5 milioni di Euro derivanti da finanziamenti pubblici (138,4 milioni di Euro nel 2012).

Per un dettagliato commento dei risultati e delle variazioni rispetto al 2012 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 2013 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 normativa del Codice Civile (artt. 2423 e seguenti).

L’area di consolidamento include il bilancio al 31 dicembre 2013 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 patti parasociali per la gestione congiunta 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* passando dal consolidamento proporzionale alla valutazione con il “metodo del patrimonio netto” (metodologia di consolidamento prevista dallo IAS 31). La modifica del criterio di consolidamento delle partecipate a controllo congiunto era stata applicata in vista delle modifiche apportate allo IAS 31 dall’IFRS 11, applicabile in modo retrospettivo all’1 gennaio 2014, che individua il “metodo del patrimonio netto” come unico metodo accettabile per la presentazione delle partecipazioni a controllo congiunto; per effetto della modifica del criterio di consolidamento già adottata, viene eliminato qualsiasi effetto di riesposizione dei dati comparativi all’1 gennaio 2014, data in cui l’IFRS 11 è

entrato in vigore. In tale contesto, anche la partecipazione del 50% nella società Trenord S.r.l., a seguito dell'evoluzione della *partnership* tramite le operazioni di conferimento avvenute nel 2011, è consolidata con il metodo del patrimonio netto, similmente a tutte le altre *joint ventures* e, quindi, non determinerà effetti di riesposizione dei dati comparativi per effetto della entrata in vigore 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.

Si evidenzia infine 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 di utili/perdite attuariali”; pertanto, l'entrata in vigore dello IAS 19 Revised, avvenuta l'1 gennaio 2013, non determina effetti di riesposizione dei dati comparativi che, nell'ambito delle *accounting choice* previste dallo IAS 19, erano già coerenti con la previsioni dell'*improvement* sopra citato.

1. STRUTTURA E SETTORI DI ATTIVITA' DEL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2013

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 avvenuta nell'esercizio 2011.

L'esito di tale operazione ha comportato per FNM il rafforzamento del ruolo di holding di partecipazioni; peraltro, pur svolgendo il ruolo di “holding di partecipazioni”, FNM svolge anche un ruolo significativo 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 2013 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 2012 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 ricordare 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".

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 ha determinato, quindi, la cessazione di efficacia di tutte le disposizioni in esso previste: non solo quelle inerenti 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 è "riespansa" la normativa settoriale contenuta, per il settore del trasporto pubblico regionale e locale 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 conformi" 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).

Proprio sulla base della normativa di cui sopra, Regione Lombardia in previsione della scadenza del Contratto di servizio con Trenord relativa alla gestione dei servizi di TPL in Regione Lombardia, con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1263 del 24 gennaio 2014 si è impegnata ad aggiudicare direttamente, il Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale all'impresa ferroviaria Trenord S.r.l. per il periodo dall' 1 gennaio 2015 al 31 dicembre 2020, sulla base delle condizioni previste dal Contratto di servizio attualmente in vigore coerentemente con le risorse appostate per tali servizi nel Bilancio regionale nonché del riparto statale a valere sul Fondo nazionale di cui alla L. 228/2012.

La delibera di cui sopra è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea riportando le informazioni sull'aggiudicazione diretta del Contratto di servizio, come previsto dal Regolamento (CE) n. 1370/2007, art. 7 paragrafo 2.

Sempre per quanto riguarda la legislazione nazionale si ricorda che la la “Legge di stabilità 2013” (Legge n. 228 del 24/12/2012) ha istituito il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario con una dotazione complessiva di 4.929 milioni di Euro (art. 1, comma 301 - ex art. 16-bis del D.L. n.95/2012, c.d. Spending Review). 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, il quale, in ogni caso, introita il gettito relativo all'anno 2011. Le Regioni a statuto ordinario, per avere accesso ai finanziamenti statali sia per gli investimenti che per i servizi, dovranno procedere:

- all'adozione di un piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e ferroviario regionale;
- alla rimodulazione dei servizi a domanda debole;
- alla sostituzione, entro centottanta giorni, delle modalità di trasporto da ritenersi diseconomiche in relazione al mancato raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio al netto dei costi dell'infrastruttura, previsto dall'articolo 19, comma 5, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, con quelle più idonee a garantire il servizio nel rispetto dello stesso rapporto tra ricavi e costi.

Si segnala infine che la norma stabilisce che le risorse del Fondo nazionale non possano essere destinate a finalità diverse da quelle del finanziamento del trasporto pubblico locale assicurando un

marginale di certezza e costanza sui flussi aziendali per il settore.

Successivamente la “Legge di stabilità 2014” (Legge n. 147 del 27.12.2013) ai commi 84 e 85 ha previsto che entro il 31 marzo 2014, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, siano definiti, con criteri di uniformità a livello nazionale, i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi. Nella determinazione del costo standard per unità di servizio prodotta, espressa in chilometri, per ciascuna modalità di trasporto, si dovrà tener conto dei fattori di contesto, con particolare riferimento alle aree metropolitane e alle aree a domanda debole, della velocità commerciale, delle economie di scala, delle tecnologie di produzione, dell'ammodernamento del materiale rotabile e di un ragionevole margine di utile.

A partire dall'anno 2014, al fine di garantire una più equa ed efficiente distribuzione delle risorse, una quota gradualmente crescente delle risorse statali per il trasporto pubblico locale sarà ripartita tra le regioni sulla base del costo standard di produzione dei servizi.

Facendo seguito alle disposizioni di cui sopra, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con appositi decreti ha disposto che l'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale (istituito con Decreto Interministeriale del 25 novembre 2011, n. 325) avviasse, sentite le Regioni, le procedure per la raccolta presso le Aziende esercenti il Trasporto Pubblico Locale e regionale, dei dati economici e trasportistici utili alla creazione di una banca dati e di un sistema informativo per la verifica dell'andamento del settore nonché degli elementi occorrenti ai fini della determinazione dei citati costi standard.

In particolare, con il Decreto Interministeriale 16 novembre 2013 (“Modalità di produzione dei dati inerenti il servizio pubblico locale anche ferroviario”) è stato avviato il processo di raccolta dati che dovranno essere certificati secondo modalità previste da detto decreto.

Con successivo atto del 6 marzo 2014 l'Osservatorio ha provveduto ad inviare alle Aziende titolari di contratti di servizio o concessioni per il Trasporto Pubblico Locale e regionale, anche ferroviario, il formale avvio delle procedure e dei relativi prospetti per la raccolta dati con riferimento all'esercizio 2012 (prospetto dati trasportistici, finanziari ed economici con relativa relazione di accompagnamento, prospetto per la determinazione dei costi standard).

La mancata trasmissione all'Osservatorio dei dati richiesti comporterà l'impossibilità di erogare i contributi pubblici e i corrispettivi dei contratti di servizio alle imprese inadempienti (art. 16 bis D.L. 95/2012, comma 7).

In ottemperanza a tali disposizioni la Regione Lombardia, con Deliberazione n. 833 del 25 ottobre 2013 “Obiettivi ed indicatori per il TP locale anche ferroviario”, ha predisposto il piano di riprogrammazione dei servizi di TPL anche ferroviari. La mancata adozione di tale provvedimento da parte della Regione avrebbe, infatti, comportato un taglio delle risorse derivanti dal Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del TPL.

Per quanto riguarda la legislazione e più in generale i provvedimenti di competenza di regionale, si ricorda che Regione Lombardia in data 4 aprile 2012 ha emanato la Legge regionale n.6/2012 “Disciplina del settore trasporti”, avviando la riforma del T.P.L. in Regione Lombardia.

La Legge regionale si prefigge i seguenti obiettivi:

- rafforzamento degli 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;
- gestione associata delle 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;
- conferma come modalità ordinaria di assegnazione dei servizi dello strumento delle gare ad evidenza pubblica e della 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;
- introduzione del 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;
- ottimizzazione del sistema tariffario, in particolare attraverso la progressiva attuazione dell’integrazione tariffaria regionale;
- semplificazione, 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 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.

Successivamente la Legge Regionale n. 6 del 4 aprile 2012 "Disciplina del settore trasporti" è stata solo marginalmente integrata e modificata dalla Legge Regionale n. 18/2013. Quest'ultima ha ribadito la necessità della creazione di Agenzie della Mobilità a livello di bacino sovra-provinciale alle quali è demandato il compito di programmazione e svolgimento delle prossime gare per il TPL. Tale adempimento, per coloro che non abbiano già provveduto, dovrà essere effettivo entro il 31 marzo 2014. Al fine di permettere la costituzione delle Agenzie, nonché gli adempimenti relativi allo svolgimento delle gare, la Legge n. 18/2013 ha previsto la possibilità per gli Enti Locali di definire una ulteriore proroga dei contratti sino al 31/12/2014.

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 le 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.).

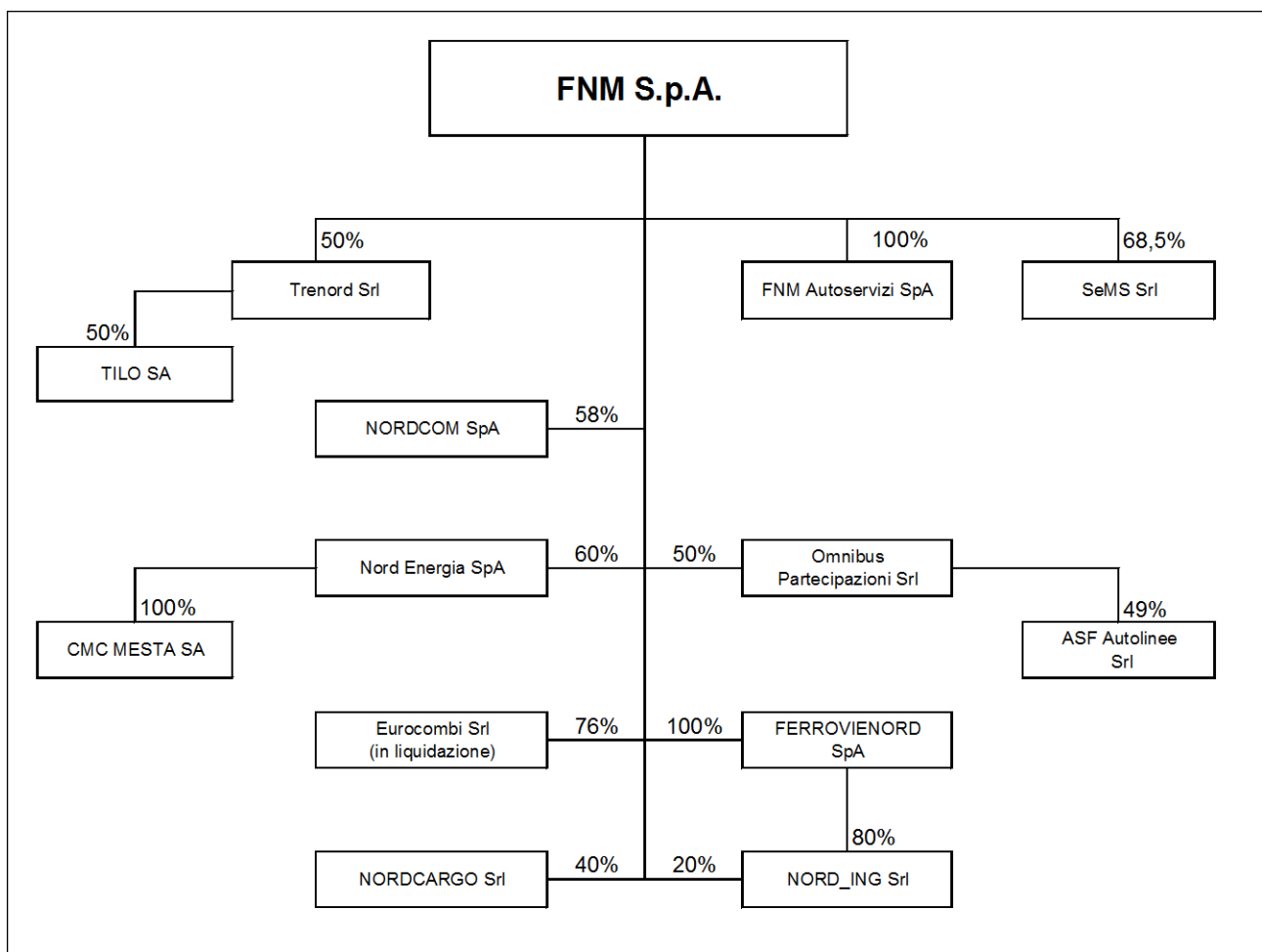
Come meglio descritto alla Nota 3 delle Note al bilancio consolidato, per effetto del consolidamento delle partecipazioni in *joint venture* di NORD ENERGIA S.p.A., NordCom S.p.A. e SeMS S.r.l. con il “metodo del patrimonio netto” (IAS 31) e della collegata NORDCARGO S.r.l. con il medesimo “metodo del 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 2013

La mappa del Gruppo FNM al 31 dicembre 2013 è la seguente:



Nel corso dell'esercizio 2013 non sono intervenute variazioni inerenti il profilo del Gruppo rispetto alla situazione al 31 dicembre 2012.

3. RISULTATI DELLE SOCIETA' PARTECIPATE

I risultati civilistici al 31 dicembre 2013, 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 2013	Risultato 2012	Differenza	% di possesso
FNM S.p.A. - Bilancio separato	17.048	13.735	3.313	
FERROVIENORD S.p.A.	1.552	3.537	(1.985)	100%
Trenord S.r.l.	186	1.137	(951)	50%
FNM Autoservizi S.p.A.	687	207	480	100%
NordCom S.p.A.	479	592	(113)	58%
NORD_ING S.r.l.	3	74	(71)	100%
NORD ENERGIA S.p.A.	5.317	3.753	1.564	60%
CMC MeSta S.A.	877	894	(18)	60%
SeMS S.r.l.	202	314	(112)	68,50%
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	794	400	394	50%
NORDCARGO S.r.l.	674	1.776	(1.102)	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 2013 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 18,629 milioni di Euro contro i 18,030 milioni di Euro dell'esercizio 2012.

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 28,145 milioni di Euro contro 24,807 milioni di Euro nel 2012, 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. per l'intero esercizio 2013 (8 mesi nel 2012)
- 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 1,425 milioni di Euro contro 1,583 milioni di Euro nel 2012, 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, i fabbricati 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 2013. 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 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 le aree 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. La Variante Normativa Tecnica al PII è stata quindi definitivamente approvata dalla Giunta Comunale nella seduta del 31 maggio 2013. Pertanto la sottoscrizione del correlato Atto Ricognitivo e Specificativo dovrà avvenire entro un anno dalla data di esecutività del provvedimento di Variante, ovvero entro il 31 maggio 2014.

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

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".

Poiché non si è realizzata la vendita delle aree, in data 27 giugno 2013 è stata richiesta al Comune di Garbagnate la proroga dei tempi di realizzazione del P.I.I.

NOVARA

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

Con nota del 6 marzo 2009, il Comune di Novara ha modificato le modalità di intervento precedentemente stabilite, prevedendo che gli interventi 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 5 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.

È stato quindi intrapreso un percorso condiviso tra FERROVIENORD ed il Comune di Novara volto al perseguimento degli obiettivi di entrambi i soggetti, ed in particolare, per il Comune di Novara, la possibilità di acquisire una porzione di area per la realizzazione del Parco Urbano e di edifici destinati a edilizia residenziale Pubblica (ERP), garantendo a FERROVIENORD la proprietà di un comparto per la realizzazione di 6.650 mq di SUL (Superficie Utile Lorda) per edilizia libera e convenzionata, oltre al mantenimento dell'ex fabbricato viaggiatori di Novara con funzioni commerciali e di pubblico esercizio.

Il concretizzarsi dell'intesa fra Comune di Novara e FERROVIENORD si è manifestato, quindi, con l'approvazione da parte della Giunta Comunale, con Deliberazione n. 24 del 29 gennaio 2014, del Piano Particolareggiato Esecutivo (PPE) e con l'approvazione, con Deliberazione n. 36 del 12 febbraio 2014, dello schema di accordo ex art. 11 Legge 241/90 e smi tra il Comune di Novara e FERROVIENORD S.p.A..

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 Deliberazione del 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.

Ulteriori osservazioni sono state quindi prodotte nei confronti del PGT adottato, in modo da cercare di equilibrare il bilancio economico degli Ambiti di Trasformazione di cui le proprietà del Gruppo FNM fanno parte, gravati di un importante carico di opere di urbanizzazione e vincoli prescrittivi inseriti dall'Amministrazione Comunale.

Il PGT è stato quindi definitivamente approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 27 del 15 giugno 2013, senza peraltro recepire, se non marginalmente, le osservazioni prodotte e 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. 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.

Nel frattempo, con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 67 del 21 dicembre 2013, il Comune di Varese ha adottato il PGT, aprendo i termini normativi per la raccolta delle osservazioni che dovranno pervenire entro il 22 marzo 2014.

Il Collegio di Vigilanza sta esaminando la documentazione di Piano al fine di formulare eventuali osservazioni per garantire la corretta attuazione dell'Accordo di Programma per la riorganizzazione del nodo ferroviario di Varese.

CREMONA

A seguito dell'adozione, in data 28 gennaio 2013, della Variante Generale al PGT del Comune di Cremona, pubblicato il 7 maggio 2013, sulla proprietà FNM di 8.139 mq (ex stazione delle ferrovie Cremonesi) è ora possibile edificare con destinazione commerciale e per attività artigianale una slp complessiva di mq 3.235,90. Ciò premesso, nel dicembre 2013 è stato pubblicato un avviso di vendita ed è ancora in corso la relativa procedura.

4.4 GESTIONE SPAZI PUBBLICITARI

In questa voce confluiscono i proventi derivanti dalla gestione di spazi pubblicitari per complessive 2,064 milioni di Euro rispetto alle 1,634 milioni di Euro del 2012; in tale ambito si rileva che l'intero ammontare dei ricavi realizzati nel 2012 si riferiva agli spazi ceduti sulla rete Digital Signage, mentre nel 2013 la quota dei ricavi ascrivibile a tale canale ammonta a 1,364 milioni di Euro. A partire dal mese di gennaio 2013 FNM gestisce anche la vendita di spazi attraverso i canali tradizionali, quali gli impianti espositori siti presso le stazioni, attività svolta nello scorso esercizio dalla partecipata FERROVIENORD. A fronte di tale attività FNM ha conseguito proventi pari a 700 migliaia di Euro.

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 2013 è stato pari a 158 unità, continuando quindi il decremento registrato negli ultimi anni (163 addetti del 2012, contro le 177 unità relative all'anno 2011 e alle 188 unità del 2010). E' doveroso segnalare che la contrazione dell'organico deriva dalle operazioni di riassetto societario ed organizzativo a seguito della costituzione di Trenord S.r.l. e dalla razionalizzazione delle attività di *service* svolte in favore delle società controllate.

4.5.2 RELAZIONI INDUSTRIALI

Nel corso dell'anno 2013 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 Autoferrotranvieri, si è ancora in attesa del rinnovo del CCNL. A livello aziendale, alla luce del mutato assetto societario, si sono poste le basi, a partire dalla fine dell'anno 2013, per giungere ad una definizione, meglio calibrata sull'attuale struttura del gruppo, del nuovo premio di risultato e del rinnovo della RSU di Gruppo.

4.5.3 FORMAZIONE

Le attività di formazione hanno impegnato 68 dipendenti di FNM che hanno avuto accesso a 61 corsi di formazione esterna specialistica, per un totale di 140 giornate.

Tra gli interventi che hanno maggiormente coinvolto il personale, quelli delle specifiche aree aziendali (giuridica, risorse umane, acquisti e logistica, finanza e controllo).

Interventi esterni hanno avuto come tema anche 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.

Sintesi dei dati economici

Il bilancio al 31 dicembre 2013 evidenzia un utile di Euro 1.551.749 rispetto a quello dell'esercizio precedente di Euro 3.536.681, cui aveva concorso un provento non ricorrente di 1,962 milioni di Euro per il rimborso della maggiore IRES versata, nei 48 mesi precedenti, a seguito del previgente regime di integrale indeducibilità dell'IRAP relativa alle spese per il personale dipendente e assimilato.

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2012:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2013	2012	Differenza
Valore della produzione	119.647	119.474	173
Costi della produzione	(114.345)	(116.359)	2.014
RISULTATO OPERATIVO	5.302	3.115	2.187
Risultato gestione finanziaria	309	1.075	(766)
Risultato gestione straordinaria	128	2.228	(2.100)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	5.739	6.418	(679)
Imposte sul reddito	(4.187)	(2.881)	(1.306)
UTILE D'ESERCIZIO	1.552	3.537	(1.985)

Il **valore della produzione** aumenta di 0,173 milioni di Euro, passando da 119,474 a 119,647 milioni di Euro.

Le principali variazioni sono le seguenti:

- Regione Lombardia ha riconosciuto un aumento del corrispettivo del contratto di servizio

- pari a 2,017 milioni di Euro a fronte dell'incremento delle prestazioni connesse al traffico ed alla consistenza dell'infrastruttura;
- i ricavi per il noleggio di rotabili a Trenord passano da 7,8 a 8,5 milioni di Euro a seguito del maggior numero di treni locati, nonché di canoni per interventi manutentivi extra contrattuali sui rotabili CSA Alstom;
 - i ricavi per l'accesso alla rete aumentano di 0,856 milioni di Euro in quanto comprensivi del *service* manovra e bigliettazione verso Trenord;
 - i ricavi verso Trenord per il servizio di manutenzione del sistema di bigliettazione magnetico-elettronica diminuiscono di 1,5 milioni di Euro, in conseguenza della cessazione del contratto, avvenuta a giugno 2012;
 - il recupero di costi per spese generali sostenuti per interventi di ammodernamento dell'infrastruttura diminuiscono di 1,4 milioni di Euro;
 - i corrispettivi per la cessione di spazi pubblicitari diminuiscono da 1,053 milioni di Euro a 400 mila Euro a seguito del trasferimento dell'attività alla Capogruppo FNM S.p.A.

I costi della produzione sono pari a 114,345 milioni di Euro, in diminuzione di 2,014 milioni rispetto ai 116,359 milioni di Euro del 2012, con le seguenti principali variazioni:

- i costi per manutenzioni esternalizzate all'infrastruttura diminuiscono di 2,8 milioni di Euro, rispetto a quelli dell'esercizio 2012 nel quale erano state effettuate specifiche attività di manutenzione all'armamento, in particolare sulla tratta Saronno – Rescaldina;
- si sono sostenuti maggiori oneri per la pulizia e la vigilanza degli impianti e delle stazioni per 0,5 milioni di Euro;
- i costi per la manutenzione del materiale rotabile aumentano di 0,4 milioni di Euro in relazione al contratto con Alstom per la manutenzione dei rotabili tipo CSA;
- i premi assicurativi aumentano di 0,4 milioni di Euro per l'adeguamento dei premi pagati per la RCT/O e All Risk;
- i costi del personale, comprensivi dei costi per collaboratori a progetto, diminuiscono di 1,9 milioni di Euro a seguito della diminuzione del numero medio dei dipendenti (844 rispetto agli 880 del 2012);
- nel corso dell'esercizio si è operata una svalutazione per 2,3 milioni di Euro di costi di progettazione di attività di manutenzione cui non si è dato corso, nonché di costi sostenuti per l'effettuazione di interventi di ammodernamento dell'infrastruttura, eccedenti rispetto al contributo stanziato da Regione Lombardia nel contesto di una puntuale analisi delle prospettive di rimborso con l'avvicinarsi della scadenza del contratto di programma per gli investimenti sulla rete in concessione (marzo 2016);

- nell'esercizio 2012 il valore nominale dei crediti era stato adeguato a quello di presumibile realizzo mediante un accantonamento di 1.740 mila Euro; l'analisi delle posizioni creditorie in essere a fine 2013 ha fatto ritenere congruo il fondo svalutazione crediti appostato in bilancio e, pertanto, nel presente esercizio non sono stati operati ulteriori accantonamenti;
- l'accantonamento al fondo manutenzione ciclica dei rotabili aumenta di 0,4 milioni di Euro.

Il personale dipendente al 31 dicembre 2013 è di 854 unità (di cui 11 dirigenti), rispetto agli 846 (di cui 10 dirigenti) del 31 dicembre 2012.

Il **risultato della gestione finanziaria**, pari a 309 mila Euro, risulta in diminuzione di 766 mila Euro rispetto al 2012; in particolare gli interessi attivi su c/c di corrispondenza con FNM diminuiscono di 454 mila Euro sia per la minore giacenza media sia per il minore tasso medio di remunerazione applicato (2,112% rispetto al 2,897% del 2012). Il credito di 16,2 milioni di Euro vantato nei confronti di FNM per intervenuta cessione di un credito IVA, che la controllante ha, a sua volta, richiesto a rimborso, è stato incassato nel mese di luglio 2013 per complessivi Euro 17.119.420 (comprensivi di interessi).

Il patrimonio netto al 31 dicembre 2013 è di 16,464 milioni di Euro (14,913 milioni di Euro al 31 dicembre 2012).

Contratto di servizio per la gestione dell'infrastruttura

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 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.

Nel corso del 2012, a seguito di istanza di FERROVIENORD alla Regione, 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 fronte del corrispettivo di cui sopra, FERROVIENORD si impegna a garantire:

- la disponibilità dell'infrastruttura e l'assegnazione della capacità in funzione del modello di esercizio previsto dalla programmazione regionale;
- la conservazione, la manutenzione e l'efficienza dell'infrastruttura stessa;
- la gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria;
- la gestione delle stazioni e dei centri di interscambio;
- la prestazione dei servizi inerenti al servizio ferroviario.

A livello operativo il 2013 è stato il primo anno in cui la circolazione sulla rete ferroviaria è stata interamente disciplinata da Contratti di Accesso.

È stato infatti sottoscritto il secondo contratto di accesso con Trenord 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).

Il rapporto con Trenitalia per il traffico "Frecciarossa", regolato inizialmente per il 2013 con contratto analogo ai precedenti sottoscritti dal 2010, per tracce limitate nel secondo semestre 2013, è stato oggetto di successiva richiesta di annullamento tracce da parte di Trenitalia e si è concluso senza l'effettuazione di alcun traffico. Rispetto al 2013 non vi è stata alcuna richiesta ed effettuazione di servizi merci sulla rete FERROVIENORD.

Contratto di programma per gli investimenti sulla rete in concessione

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 2013 è stato di 52,9 milioni di Euro e ha riguardato principalmente i seguenti interventi:

- potenziamento della tratta Castano – Turbigo;
- realizzazione del sistema di supporto condotta rete;
- riqualificazione della linea Saronno-Seregno;
- rinnovo della linea di trazione elettrica nella tratta Saronno – Como.

Si segnala altresì che è stata completata, in collaborazione con SEA, la revisione della progettazione definitiva dell'intervento "*Aeroporto Milano Malpensa – Collegamento ferroviario T1-T2*", ai fini dell'attivazione delle procedure di approvazione del progetto nell'ambito della "*Conferenza di Servizi permanente per l'approvazione dei progetti del sito di impianto dell'Esposizione Universale del 2015 e dei manufatti inclusi nel Dossier di Registrazione del Grande Evento*" e di avvio della procedura di gara a seguito dello stanziamento dei relativi finanziamenti da parte dell'Unione Europea, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di Regione Lombardia e di SEA.

Fornitura materiale rotabile

Si ricorda che FERROVIENORD, nella sua veste di concessionario, sta provvedendo alle forniture di nuovo materiale sulla base della "*Convenzione per acquisto e gestione di materiale rotabile per i servizi ferroviari regionali*", sottoscritta in data 18 gennaio 2007, che ha definito il quadro delle risorse finanziarie disponibili per il programma di rinnovo.

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.

Nel 2013 sono state completate le consegne di tutti i 78 TSR di cui due a titolo di penali per ritardi.

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 2013 sono proseguite le misurazioni dei parametri RAM in quanto è stato necessario ricorrere alla misurazione dei parametri RAM per il terzo anno in accordo al disposto contrattuale per il mancato raggiungimento del livello di affidabilità individuato dal contratto.

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. Per detto materiale rotabile l’analisi RAM si è conclusa alla fine di dicembre 2013.

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. L’analisi RAM si concluderà nel marzo 2014.

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. E’ prevista una consegna di un treno al mese tra settembre e dicembre 2014.

Fornitura di nuovo materiale rotabile

Con Delibera di Giunta Regionale n. X/903 dell’8 novembre 2013 sono stati finanziati 132,2 milioni di Euro per l’acquisto di nuovo materiale rotabile; con la successiva Delibera n. X/1117 del 20 dicembre 2013 è stata rivista parzialmente la tipologia dei convogli, come di seguito dettagliato:

Elettromotrici a 4 casse a due piani – 4 convogli TSR.

Il contratto con l’ATI Ansaldo Breda – Firema n. 15504/2 è stato stipulato il giorno 10 dicembre 2013 per un importo IVA esclusa di 40.867.840 Euro.

Elettromotrici a 4 casse – 1 convoglio TSR; Elettromotrici a 6 casse – 2 convogli TSR.

Il contratto con l’ATI Ansaldo Breda – Firema n. 15504/3 è stato stipulato il giorno 27 gennaio 2014 per un importo IVA esclusa di 38.900.000 Euro.

Automotrici diesel a 4 casse – 5 convogli GTW.

Il contratto con STADLER n. 16007/2 è stato stipulato il 16 dicembre 2013 per un importo di 33.000.078 Euro.

Elettromotrici a 6 casse – 2 convogli CORADIA.

In data 28 marzo 2014 è stato sottoscritto con Alstom il contratto per la fornitura di due treni Coradia a 6 casse per l'importo di 17.090.000 Euro.

Accessi e verifiche fiscali

In data 3 dicembre 2013 l'Ufficio delle Dogane di Como ha formulato alla società una richiesta istruttoria, avente ad oggetto la documentazione commerciale e di trasporto relativa a 19 dichiarazioni di importazione di convogli ferroviari con la società svizzera Stadler Bussnang AG relative all'anno 2011.

Esaminata la documentazione consegnata dalla società, l'Ufficio ha notificato in data 17 gennaio 2014 un processo verbale di constatazione contenente alcuni rilievi in relazione alle dichiarazioni di importazione con cui sono stati immessi in libera pratica i 19 treni.

Tra i rilievi mossi, il più significativo riguarda il mancato assolvimento dell'IVA all'atto dell'importazione dei convogli; l'Ufficio motiva tale posizione sostenendo che i vari ingressi dei treni sul suolo nazionale costituiscono ordinarie importazioni soggette ad IVA.

La società, d'altro canto, ha agito nel rispetto di quanto previsto dal D.P.R. 633/1972 con riferimento alle prestazioni di servizi ricevute da fornitori aventi sede in paesi extracomunitari, provvedendo ad emettere autofatture attraverso l'istituto del c.d. "reverse charge" in occasione dell'emissione di ciascuna fattura da parte della società fornitrice.

In data 17 marzo l'Ufficio delle Dogane di Como, Area Verifiche e Controlli, ha emanato "avviso di accertamento suppletivo e di rettifica" nel quale accerta un importo di Euro 8.697.822,80, oltre ad interessi pari ad Euro 1.085.145,99. In pari data il medesimo ufficio ha altresì emesso "atto di irrogazione di sanzione amministrativa" per un importo di Euro 2.609.475,59.

La società ha depositato in data 31 marzo 2014 istanza di sospensione amministrativa dell'avviso di accertamento citato e ritiene, anche sulla base dei pareri del proprio consulente fiscale, che il rischio di soccombenza nell'eventuale contenzioso non sia probabile.

NORD_ING S.r.l.

Il bilancio dell'esercizio si chiude con un utile di 3.322 Euro rispetto ad un utile di 73.529 Euro del 2012, 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.

Il personale dipendente al 31 dicembre 2013 è di n. 29 unità, oltre a n. 3 dirigenti, rispetto a n. 25 unità e n. 3 dirigenti nell'esercizio precedente.

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

Nel corso dell'esercizio NORD_ING ha proseguito la sua attività di progettazione 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.

Sintesi dei dati economici

Il bilancio al 31 dicembre 2013 evidenzia un utile di Euro 185.984 rispetto a quello dell'esercizio 2012, pari a 1.136.653. Al risultato dell'esercizio 2013 concorrono componenti non ricorrenti positive nette per circa 3,9 milioni di Euro, relative al recupero di penali per prestazioni di manutenzione e per 2,2 milioni di Euro connesse al rilascio a conto economico di parte del fondo accantonato negli esercizi precedenti per gli esodi incentivati del personale dell'ex ramo operativo Trenitalia; tali componenti positive sono compensate da altrettanti oneri relativi ai maggiori costi sostenuti per anomalo consumo dei bordini dei convogli TSR, che ha comportato oneri, in termini di costi manutentivi e penali addebitate dal Contratto di servizio, per complessivi 5,0 milioni di Euro per i quali la società ha già avviato nei confronti del gestore dell'infrastruttura le richieste di indennizzo.

Il risultato dell'esercizio 2012 risultava 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. Inoltre al risultato dell'esercizio 2012 avevano concorso 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 2012:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2013	2012	Differenza
Valore della produzione	754.857	729.464	25.393
Costi della produzione	(743.152)	(714.699)	(28.453)
RISULTATO OPERATIVO	11.705	14.765	(3.060)
Risultato gestione finanziaria	(1.462)	(333)	(1.129)
Risultato gestione straordinaria	3.917	(1.764)	5.681
RISULTATO ANTE IMPOSTE	14.160	12.668	1.492
Imposte sul reddito	(13.974)	(11.531)	(2.443)
UTILE D'ESERCIZIO	186	1.137	(951)

Il **valore della produzione** evidenzia un aumento di 25,4 milioni di Euro. In particolare i ricavi da traffico ferroviario sono pari a 266,9 milioni di Euro con un incremento di 13,0 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente, determinato dagli effetti degli incrementi previsti dal patto per il TPL del 2012 e dall'aumento della produzione (41,0 milioni di treni km rispetto ai 39,3 del 2012). Al riguardo si evidenzia una variazione considerevole del mix tariffario con una riduzione delle vendite di biglietti ordinari a favore degli abbonamenti ed in particolare dei titoli integrati IVOL ed IVOP.

I ricavi da contratto di servizio sono pari a 431,8 milioni di Euro e si incrementano di circa 16,7 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 3,5 milioni di Euro.

I **costi della produzione** presentano un incremento pari a 28,5 milioni di Euro, passando da 714,7 a 743,2 milioni di Euro.

In particolare il costo del lavoro passa da 225,4 milioni di Euro del 2012 a 241,6 milioni di Euro del 2013 con un incremento complessivo di 16,2 milioni di Euro. Tale aumento è determinato dal maggiore numero medio di dipendenti per circa 2,2 milioni di Euro e per 14 milioni di Euro all'applicazione del nuovo contratto di lavoro e ad un incremento delle prestazioni straordinarie. Su questo specifico aspetto, con provvedimento dell'Amministratore Delegato del 5 dicembre 2013, è stata istituita una Commissione d'inchiesta volta a verificare eventuali fatti disciplinarmente rilevanti associabili ad alcune anomalie nell'attribuzione dei servizi relativi al personale di condotta e scorta, con inefficace ed inefficiente esecuzione di ore di straordinario effettivamente prestate dal personale. L'indagine ha fatto emergere una inefficienza organizzativa disciplinarmente ascrivibile, in primo luogo, alle gerarchie preposte alla gestione dei turni: la società ha intrapreso, quindi, azioni disciplinari e implementato provvedimenti organizzativi volti alla risoluzione della problematica a partire dal 2014; come già desumibile dagli andamenti del costo dei primi mesi del 2014, tali

revisioni organizzative stanno producendo positivi effetti sul volume degli straordinari e il contenimento del relativo costo.

Oltre all'aumento dei costi del personale si rileva un incremento dei costi per consumi di materiali (4,5 milioni di Euro), del pedaggio per l'accesso alla rete RFI (3,3 milioni di Euro), e dei costi sostenuti per attività manutentive al materiale rotabile (1,5 milioni Euro).

Il **risultato della gestione finanziaria** evidenzia un valore negativo di 1,5 milioni di Euro (0,3 milioni di Euro nel 2012), relativo prevalentemente agli oneri finanziari sul finanziamento concesso dal socio Trenitalia ed agli oneri sui finanziamenti a breve utilizzati a copertura delle necessità di liquidità della società.

L'ammontare degli investimenti effettuati nel corso dell'esercizio risulta pari a 43,6 milioni di Euro (55,7 milioni di Euro nel 2012), di cui 35,8 milioni di Euro si riferiscono a immobilizzazioni immateriali, prevalentemente costituite da interventi di manutenzione ciclica e revamping su rotabili noleggiati da Trenitalia, e 7,8 milioni di Euro ad immobilizzazioni materiali (principalmente manutenzioni cicliche su rotabili di proprietà e attrezzature per gli impianti).

Attività svolte

Nel corso dell'esercizio sono proseguite le attività finalizzate a riportare il servizio erogato agli utenti ai livelli antecedenti i disservizi occorsi nel mese di dicembre 2012. Pur prescindendo dalla situazione particolare legata agli avvenimenti di dicembre 2012, che hanno influito sui primi mesi del 2013, giova evidenziare che la società ha in questi anni incrementato costantemente la produzione effettuata (quasi il 10% dal 2010 al 2013), ma, vista l'incertezza sui tempi di rinnovo e durata del contratto di servizio, non ha potuto accompagnare tale crescita costante con un esteso piano di adeguamento del materiale rotabile; inoltre, in vista di EXPO 2015, sono in corso una serie di interventi straordinari sulle reti (sia RFI che FERROVIENORD) che stanno incidendo in modo non trascurabile sulla regolarità del servizio.

In tale ambito, si evidenzia che, con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1263 del 24 gennaio 2014, Regione Lombardia, in previsione della scadenza al 31 dicembre 2014 del Contratto di servizio con Trenord relativo alla gestione dei servizi di TPL in Regione Lombardia, si è impegnata ad aggiudicare direttamente il Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale alla stessa Trenord, sulla base delle condizioni previste dal contratto di servizio attualmente in vigore, per il periodo dall'1 gennaio 2015 al 31 dicembre 2020, coerentemente con le risorse appostate per tali servizi nel Bilancio regionale nonché del riparto statale a valere sul Fondo nazionale di cui alla L. 228/2012. L'arrivo di nuovi treni, previsto nell'ambito del nuovo Contratto di servizio, oltre a consentire di far fronte alle esigenze ormai prossime di EXPO, consentirà di

aumentare la disponibilità e l'efficienza del parco rotabili a disposizione con un miglioramento tangibile della qualità complessiva del servizio offerto.

Disservizi avvenuti nel mese di dicembre 2012

Come noto, la circolazione dei treni Trenord nei giorni dal 9 al 12 dicembre 2012 aveva presentato criticità in merito al mantenimento dei livelli di qualità e performance del servizio, con ritardi e cancellazioni, a seguito del verificarsi contestuale dei seguenti eventi:

- cambio orario con apertura al servizio della linea Saronno-Seregno;
- decorrenza del nuovo contratto di lavoro;
- 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 2012 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.

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.

Sono stati 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.

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*).

La causa Codacons non ha ancora avuto alcuno svolgimento, mentre con riferimento alle *class action* intentate da Altroconsumo e Codici, dopo l'iniziale dichiarazione di inammissibilità da parte del Tribunale di Milano, la Corte d'Appello ha recentemente emesso un'ordinanza di accoglimento del rito: avverso tale ordinanza la società proporrà ricorso in Cassazione. Trattasi tuttavia di passaggi tecnici che nulla consentono di prevedere in ordine alle istanze di merito con riferimento

alle quali manca allo stato un seppur minimo assetto probatorio che consenta di esprimere valutazioni economiche. La società, supportata dai pareri dei propri legali, ritiene non necessario effettuare specifici accantonamenti di bilancio.

In ordine invece 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 aveva 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" ed alle responsabilità di NordCom nella implementazione del sistema.

Inoltre era stato affidato uno specifico incarico al Politecnico di Milano per verificare l'adeguatezza del *software* scelto rispetto alle specifiche tecniche e funzionali richieste.

Nel corso dell'anno si sono completate le attività di verifica richieste. In particolare la relazione del Politecnico di Milano ha evidenziato che il *software* Goal Rail risulta in sé privo di difetti ed idoneo all'uso previsto dal fornitore pur necessitando di adattamenti per il pieno utilizzo in ambito Trenord. Di fatto il Politecnico ha ascritto la principale responsabilità dell'accaduto all'errore manageriale costituito dalla mancata previsione di un congruo periodo di gestione della programmazione "in parallelo" tra il vecchio ed il nuovo *software*.

In data 15 gennaio 2014 Trenord ha sottoscritto un atto di transazione con NordCom e Goal System in forza del quale le parti hanno dichiarato di ritenersi reciprocamente soddisfatte l'una nei confronti dell'altra con riguardo all'esecuzione dei contratti tra NordCom e Trenord e tra NordCom e Goal System, senza nulla pretendere l'una dall'altra in conseguenza (diretta e indiretta) della non corretta messa in opera del sistema Goal Rail.

Successivamente in data 13 marzo 2014, le medesime società, avendo già impegnato risorse nell'elaborazione del progetto e ritenendo Trenord comunque idonea, ai propri fini, la soluzione proposta da NordCom individuata nel software di proprietà di Goal System, hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa allo scopo di proseguire nell'implementazione di tale software, e nella sua nuova configurazione per l'utilizzo da parte di Trenord, tenendo anche in considerazione la possibilità che la piattaforma sia suscettibile di nuovi potenziali sviluppi ed evoluzioni.

Con riferimento infine alle indagini giudiziarie che hanno interessato l'ex Amministratore Delegato Giuseppe Biesuz, per una analisi della evoluzione della fattispecie si rimanda a quanto indicato nello specifico paragrafo 12 della presente relazione sulla gestione.

FERROVIE NORD MILANO AUTOSERVIZI S.p.A.**Sintesi dei dati economici**

Il bilancio chiuso il 31 dicembre 2013 evidenzia un utile di Euro 686.993, rispetto all'utile di Euro 206.726 registrato nell'anno precedente.

I principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2012, sono illustrati nella seguente tabella:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2013	2012	Differenza
Valore della produzione	22.954	22.489	465
Costi della produzione	(23.407)	(23.531)	124
RISULTATO OPERATIVO	(453)	(1.042)	589
Risultato gestione finanziaria	(20)	(43)	23
Risultato gestione straordinaria	-	134	(134)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(473)	(951)	478
Imposte sul reddito	1.160	1.158	2
UTILE D'ESERCIZIO	687	207	480

Il **valore della produzione** registra un incremento netto di 0,465 milioni di Euro attestandosi a 22,954 milioni di Euro rispetto ai 22,489 milioni di Euro del 2012; in particolare si evidenziano le seguenti variazioni:

- gli introiti derivanti dalle corse “sostitutive treno” aumentano di 815 migliaia di Euro, passando da 4,785 a 5,600 milioni di Euro; l'aumento è connesso alla maggiore effettuazione di corse sostitutive straordinarie;
- i ricavi da viaggiatori del Trasporto Pubblico Locale si attestano a 4,201 milioni di Euro, con un incremento di 141 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente; in particolare si segnala, a fronte di una contrazione sui biglietti ordinari (28 migliaia di Euro) un incremento su abbonamenti mensili, settimanali e annuali per complessive 140 migliaia di Euro;
- il corrispettivo del contratto di servizio con la provincia di Como si incrementa di 88 migliaia di Euro a seguito dell'adeguamento ISTAT, passando da 2,734 milioni di Euro a 2,822 milioni di Euro;
- i contributi in conto esercizio per i servizi in concessione ammontano a 5,1 milioni di Euro rispetto ai 5,3 milioni di Euro del 2012.

I **costi della produzione** sono pari a 23,407 milioni di Euro, in diminuzione di 124 mila Euro rispetto ai 23,531 milioni di Euro del 2012, con le seguenti principali variazioni:

- i costi per il gasolio di trazione passano da 3,816 milioni di Euro a 3,684 milioni di Euro a seguito della riduzione del costo medio Euro/litro che passa da 1,299 del 2012 a 1,274 del 2013, nonché ad una riduzione dei volumi di produzione;

- i costi per attività di manutenzioni esternalizzate al parco autobus diminuiscono di 135 migliaia di Euro, passando da 1,686 a 1,551 milioni di Euro;
- i costi per il noleggio di materiale rotabile passano da 2,080 a 2,442 milioni di Euro, con un incremento di 362 migliaia di euro a seguito del maggior ricorso a contratti di sub-affido a terzi del servizio di corse “sostitutive treno”;
- i costi del personale, pari a 8,7 milioni di Euro, diminuiscono rispetto all’esercizio precedente di 108 migliaia di Euro, per il minore numero medio di personale impiegato (208 rispetto ai 212 dell’esercizio precedente).

I proventi da tassazione consolidata, conseguenti all’accordo con la società capogruppo FNM S.p.A., aumentano da Euro 1.281.430 ad Euro 1.301.453, concorrendo significativamente – come nello scorso esercizio – al risultato positivo sopra esposto.

Nel corso del presente esercizio è stato sostenuto un investimento per 32 migliaia di euro al fine di dotare gli autobus di dispositivi Video Event Data Recorder che, applicati sul parabrezza, memorizzano le immagini ed i dati di guida consentendo la ricostruzione della dinamica degli eventi e la localizzazione tramite GPS.

Il personale al 31 dicembre 2013 si attesta a 208 unità, contro i 207 dipendenti presenti al 31 dicembre 2012.

Attività svolte

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 2014), mentre quella in provincia di Como è regolata da contratto di servizio, anch’esso con scadenza il 31 dicembre 2014.

Nell’esercizio 2013 la produzione si è attestata ad un totale di 6,453 milioni bus/km così suddivisi: 4,717 milioni bus/km per TPL e 1,736 milioni bus/km sostitutive treni e charter. Nell’esercizio 2012 la produzione complessiva era stata di 6,552 milioni bus/km così suddivisi: 4,511 milioni bus/km per TPL e 2,041 milioni bus/km sostitutive treni e charter.

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; per nella situazione di incertezza sulla aggiudicazione dei rinnovi, 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.

Accessi e verifiche fiscali

In data 13 aprile 2012 si era concluso, con la consegna del processo verbale di constatazione, un 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 avevano 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.

In relazione al citato p.v.c., l'Agenzia delle Entrate ha notificato in data 17 dicembre 2013 avviso di accertamento riguardante l'omessa fatturazione per l'anno 2008; l'importo accertato è di Euro 24.957,69 oltre sanzioni ed interessi.

FNM Autoservizi S.p.A. ha depositato in data 27 dicembre 2013 istanza di accertamento con adesione e nel mese di gennaio 2014 è stato avviato il contraddittorio con l'Agenzia delle Entrate, tuttora in corso.

I consulenti fiscali della società ritengono che, stanti le ragioni di diritto e le peculiarità anche in punto di fatto riguardanti la fattispecie oggetto di contestazione, sussistano i presupposti per una presa di posizione della Direzione Centrale, che confermi la correttezza dell'operato della società.

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 793.834 Euro rispetto ai 399.980 Euro dell'esercizio precedente. Tale risultato è determinato dal dividendo di 833.000 Euro (Euro 686.000 nel 2012), pari al 49% del dividendo complessivo di 1.700.000 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 2014.

La società non ha personale dipendente.

Si evidenzia che – su proposta del Consiglio di Amministrazione tenutosi in data 13 marzo 2014 – l’assemblea dei soci di Omnibus Partecipazioni S.r.l., tenutasi in data 28 marzo 2014, ha approvato il bilancio dell’esercizio 2013 e – sempre su proposta del Consiglio d’Amministrazione – ha approvato la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 793.834. La porzione di tale dividendo di spettanza di FNM ammonta ad Euro 396.917.

Per completezza di informazione si riportano, di seguito, i dati essenziali di ASF Autolinee S.r.l. al 31 dicembre 2013:

- utile di 1.838.967 Euro rispetto a quello di 1.554.393 Euro dell’esercizio precedente;
- utile distribuito 1.700.000 Euro;
- personale dipendente: n. 502 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 AG.

Il bilancio di esercizio chiude con un utile di Euro 674.041 rispetto all’utile di 1.776.410 conseguito nel 2012.

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati economici dell’esercizio, confrontati con quelli del 2012:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2013	2012	Differenza
Valore della produzione	43.935	58.596	(14.661)
Costi della produzione	(42.672)	(55.720)	13.048
RISULTATO OPERATIVO	1.263	2.876	(1.613)
Risultato gestione finanziaria	48	30	18
Risultato gestione straordinaria	235	223	12
RISULTATO ANTE IMPOSTE	1.546	3.129	(1.583)
Imposte sul reddito	(872)	(1.353)	481
UTILE D'ESERCIZIO	674	1.776	(1.102)

La produzione nel 2013 si è svolta in continuità rispetto a quella del 2012, per le tipologie di trasporti effettuati, pur segnando un decremento dei volumi, sia in termini di chilometri effettuati, sia in termini di tonnellate trasportate. Il decremento dell’attività produttiva è principalmente imputabile al mancato rinnovo del contratto con il cliente industriale GEFCO.

Dal punto di vista commerciale, l’attività di trasporto può essere ricondotta a tre macro attività:

- traffici internazionali effettuati per DB Schenker Rail Deutschland;
- traffici internazionali effettuati per altre società del Gruppo DB Schenker;
- traffici internazionali e nazionali effettuati per altri clienti.

Nel 2013 NORDCARGO ha mantenuto una posizione rilevante 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, Brescia e Novi Ligure.

Nel 2013 è inoltre iniziata l'autoproduzione dei servizi di smistamento nell'impianto di Brescia scalo.

Complessivamente sono stati effettuati circa 12.000 treni commerciali, rispetto ai 13.000 del 2012, con una riduzione della percorrenza complessiva, risultata pari a 1,7 milioni di treni km rispetto ai 2,1 milioni di treni km dell'esercizio precedente.

Le tonnellate nette di merce trasportata sono state pari a 5,96 milioni con un decremento rispetto al 2012 (6,36 milioni).

Il **valore della produzione** presenta un decremento di 14,7 milioni di Euro principalmente determinato dalla citata perdita del cliente GEFECO.

Nonostante la diminuzione dei ricavi, la società ha mantenuto una marginalità positiva grazie ad una azione di contenimento dei **costi della produzione**, che risultano anch'essi in diminuzione, pur se proporzionalmente non equivalente a quella dei ricavi, passando da 55,7 a 42,7 milioni di Euro; si evidenzia in particolare il decremento dei costi di trazione e manovra, passati da 12,7 a 4,6 milioni di Euro, di quelli per acquisto tracce, pari a 4,5 milioni di Euro rispetto ai 6,1 del 2012, nonché delle spese per il noleggio di rotabili, passate da 8,4 a 7,1 milioni di Euro.

Il personale mediamente in forza nel corso dell'anno 2013 si attesta a 297 unità, in aumento di 5 unità rispetto alla media del 2012.

A causa del perdurare della crisi economica ci si aspetta una ulteriore contrazione dei volumi per tutto il 2014.

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

A fronte di una sensibile riduzione del fatturato rispetto al 2013 sono in atto azioni commerciali, come l'attivazione di servizi verso nuovi Railports oltre ad azioni di riduzione dei costi (riduzione dei costi per servizi di trazione e manovra, autoproduzione a Chiasso di tutti i servizi per i treni da e per la Germania, contenimento dei costi del personale) per compensare gli effetti sul bilancio della riduzione del fatturato.

EUROCOMBI S.r.l. IN LIQUIDAZIONE

La società è in liquidazione dal 15 novembre 2005.

Nell'esercizio 2013 la partecipata ha realizzato una perdita pari a 1 migliaio di Euro, come nell'esercizio 2012.

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 2013 presenta un utile di 478.885 Euro, in diminuzione rispetto al risultato 2012 pari a 591.823 Euro.

I principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2012, sono illustrati nella seguente tabella:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2013	2012	Differenza
Valore della produzione	24.104	24.020	84
Costi della produzione	(23.170)	(23.219)	49
RISULTATO OPERATIVO	934	801	133
Risultato gestione finanziaria	(29)	38	(67)
Risultato gestione straordinaria	8	131	(123)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	913	970	(57)
Imposte sul reddito	(434)	(378)	(56)
UTILE D'ESERCIZIO	479	592	(113)

Si evidenzia un **valore della produzione** sostanzialmente allineato al 2012, concentrato soprattutto nei contratti quadro di servizio per il Gruppo FNM e Trenord S.r.l., mentre l'attività sul mercato esterno evidenzia una riduzione del 4,9% rispetto al 2012, in presenza di una flessione di ricavi in ambito pubbliche amministrazioni e segmento *enterprise* in parte compensata dai ricavi in ambito sanità.

Anche i **costi della produzione** sono in linea con quelli dell'esercizio precedente; in tale ambito giova rilevare che la società ha variato il mix di fattori produttivi. In particolare i costi per servizi diminuiscono da 13,465 milioni di Euro del 2012 a 12,636 milioni di Euro del 2013 per il decremento dei servizi professionali e progettuali per lo sviluppo degli applicativi, nonché dei costi per attività di impiantistica e cablaggi.

Di contro si registra un incremento del costo per il personale di Euro 855 mila, determinato essenzialmente dall'aumento del numero medio dei dipendenti (79 rispetto ai 66 del 2012).

Al 31 dicembre 2013 il personale dipendente è di n. 79 unità, di cui 2 dirigenti, rispetto ai 71, inclusi 2 dirigenti, del 31 dicembre 2012.

Nel corso del 2013 sono stati effettuati investimenti pari a 3,921 milioni di Euro, in linea rispetto ai 4,088 milioni di Euro del 2012; gli investimenti più significativi si riferiscono per 1,5 milioni di Euro ad *hardware* (*server, device* fissi e mobili) acquistato in relazione alle esigenze di sviluppo del Gruppo FNM e per 0,7 milioni di Euro ad *hardware* acquistato e noleggiato a strutture sanitarie.

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 relazione ai rapporti con Trenord per l'implementazione del sistema Goal, si rimanda al precedente paragrafo 5.1. per l'accordo transattivo firmato a integrale soddisfacimento dell'interesse delle parti.

5.4 ENERGIA

Nord Energia S.p.A.

Sintesi dei dati economici

Il bilancio al 31 dicembre 2013 chiude con un utile di Euro 5.316.884 rispetto all'utile di Euro 3.752.623 del precedente esercizio.

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2012:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2013	2012	Differenza
Valore della produzione	15.936	13.533	2.403
Costi della produzione	(6.926)	(7.484)	558
RISULTATO OPERATIVO	9.010	6.049	2.961
Risultato gestione finanziaria	313	296	17
Risultato gestione straordinaria	-	2	(2)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	9.323	6.347	2.976
Imposte sul reddito	(4.006)	(2.594)	(1.412)
UTILE D'ESERCIZIO	5.317	3.753	1.564

Nel corso dell'esercizio 2013, 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 ad Euro 6.173.107, rispetto a Euro 6.194.074 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 8.166 mila (5.861 mila nel

2012) e commercializzata sulle aste CASC.EU per Euro 1.335 mila (1.173 mila nell'esercizio precedente).

Il risultato è ottenuto al netto di uno stanziamento ai fondi per rischi ed oneri di 0,826 milioni di Euro (che contribuisce allo stanziamento di un fondo rischi complessivo al 31 dicembre 2013 di 3,356 milioni di Euro) e di un onere complessivo fiscale di 4,0 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.

Con riferimento alla rilevazione dell'onere fiscale, si evidenzia che esso è comprensivo di un importo pari ad Euro 1.059.119 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 effettuato negli esercizi 2011 e 2012; 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 2013 e relativa all'esercizio 2012, è stata presentata in data 31 ottobre 2013 istanza di rimborso; analoga istanza è stata presentata in data 14 gennaio 2013 con riferimento all'imposta pagata nel mese di giugno 2012 e relativa all'esercizio 2011.

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

Al 31 dicembre 2013 la società ha 2 dipendenti, di cui 1 dirigente.

Attività svolte – Merchant line

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 dell'operazione di fusione di CMC S.r.l. in NORD ENERGIA S.p.A., avvenuta nell'esercizio 2011.

La durata del finanziamento concesso da NORD ENERGIA a CMC MeStà 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 MeStà SA mediante compensazione con i crediti commerciali della partecipata verso la società.

In data 14 dicembre 2013 gli Amministratori di NORD ENERGIA hanno deliberato di procedere ad una ulteriore parziale restituzione del finanziamento ricevuto dai Soci per complessivi Euro 2.800.000, di cui Euro 1.680.000 a FNM S.p.A. ed Euro 1.120.000 a SPE SA; l'esecuzione del rimborso è avvenuta in data 28 febbraio 2014.

Gli Amministratori di NORD ENERGIA e CMC MeStà SA hanno altresì concordato un ulteriore rimborso anticipato del finanziamento concesso dalla società a CMC MeStà SA, per un importo di Euro 2.850.000. Il rimborso è avvenuto in data 28 febbraio 2014, mediante compensazione con i crediti commerciali vantati da CMC MeStà verso la società.

La controllata CMC MeStà SA ha chiuso l'esercizio con un utile di 1.078.765 CHF rispetto all'utile di 1.077.671 CHF dell'esercizio 2012.

Attività svolte – Centrale Termoelettrica di Ceriano Laghetto

Si ricorda che NORD ENERGIA, oltre all'attività di gestione dell'elettrodotto, è altresì impegnata 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).

Nel corso del 2012 - nell'impossibilità acclarata di addivenire ad un accordo definitivo con l'Amministrazione Comunale - i *partners* dell'iniziativa hanno ripresentato al TAR ricorso con istanza di prelievo; nel frattempo l'Amministrazione comunale di Ceriano Laghetto ha promosso nel febbraio 2013 una consultazione popolare sull'ipotesi di accordo con i *partners* dell'iniziativa

che ha poi dato esito favorevole per il prosieguo del progetto. All'udienza del 7 marzo 2013, il Presidente della II sez. del TAR Lombardia, ha determinato un rinvio, disponendo la fissazione dell'udienza per il giorno 5 dicembre 2013, poi spostata al febbraio 2014. Nell'udienza tenutasi in data 20 febbraio 2014 il TAR ha rinviato nuovamente la discussione di merito al 20 novembre 2014.

Si evidenzia che la partecipazione della società all'iniziativa per la Centrale Termoelettrica di Ceriano Laghetto è stata determinata in forza di valutazioni economiche basate sul contesto normativo e di mercato presente al momento dell'ottenimento delle previste autorizzazioni per la Centrale stessa (anno 2007). Da allora, non essendo stato possibile realizzare la Centrale a causa del citato contenzioso in essere con l'Amministrazione comunale di Ceriano Laghetto, sono mutate le valutazioni tecnico - economiche nonché gli assetti societari posti alla base dell'iniziativa stessa.

Peraltro gli Azionisti - ritenendo comunque di interesse per il gruppo FNM l'investimento nella Centrale Termoelettrica in quanto, allo stato dei fatti, sono ancora notevoli i vantaggi ottenibili per l'alimentazione della rete ferroviaria del gruppo FNM tramite la rete interna di utenza della Centrale - hanno dato mandato all'Amministratore Delegato di proporre a FNM l'acquisto del progetto.

Altre informazioni

Si evidenzia che l'Assemblea dei Soci, in data 23 aprile 2013, ha deliberato la distribuzione di un dividendo complessivo di 7 milioni di Euro, di cui 4,2 milioni di spettanza della Capogruppo FNM S.p.A., incassati nel mese di giugno 2013. Al riguardo giova rilevare che il Consiglio di Amministrazione della partecipata, in data 12 marzo 2014, ha approvato il progetto di Bilancio dell'esercizio 2013, proponendo all'Assemblea, convocata per il 14 aprile 2014, la distribuzione di un dividendo pari ad Euro 8.989.050, mediante integrale utilizzo delle riserve di utili portati a nuovo. La porzione di tale dividendo di spettanza di FNM ammonta ad Euro 5.393.430.

5.5 SERVIZI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

SeMS S.r.l.

Il bilancio al 31 dicembre 2013 chiude con un utile pari a Euro 202.016 rispetto ai 314.068 al 31 dicembre 2012.

Al 31 dicembre 2013 la società risulta essere posseduta da FNM S.p.A. (68,5%) e da Galt S.r.l.(già Kaleidos S.r.l. 31,5%).

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2012:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	2013	2012	Differenza
Valore della produzione	5.728	6.356	(628)
Costi della produzione	(5.354)	(5.819)	465
RISULTATO OPERATIVO	374	537	(163)
Risultato gestione finanziaria	(23)	(21)	(2)
Risultato gestione straordinaria	-	20	(20)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	351	536	(185)
Imposte sul reddito	(149)	(222)	73
UTILE D'ESERCIZIO	202	314	(112)

Il **valore della produzione** diminuisce di 628 migliaia di Euro, principalmente in relazione al minore numero medio di veicoli noleggiati nell'ambito dell'attività di noleggio a lungo termine.

La contrazione dei volumi di produzione ha determinato una diminuzione dei **costi della produzione**, che passano da 5,8 a 5,4 milioni di Euro; in particolare si sono ridotti i costi per l'assistenza tecnica e la manutenzione in seguito al minor numero di veicoli concessi a noleggio.

Il personale in forza al 31 dicembre 2013 è pari a 28 unità contro le 26 presenti al 31 dicembre 2012.

Attività svolte

Noleggio a lungo termine

Per quanto concerne l'attività di noleggio a lungo termine, i veicoli locati al 31 dicembre 2013 sono pari a 167 (194 al 31 dicembre 2012). Nel corso del 2013 sono stati collocati in totale sul mercato 44 veicoli usati e sono giunti a termine 27 contratti contro i 30 del 2012, in continuità con la fase discendente dei noleggi a lungo termine

Al fine di fronteggiare questa situazione, la società ha messo in atto una serie di strategie volta alla ricollocazione dei beni sul mercato, come le proposte di rinoleggio per periodi di tempo più brevi rispetto ai cinque anni proposti alla prima sottoscrizione del contratto (nel 2013 sono andate a buon fine 26 proroghe aventi una durata media di 24 mesi), la cessione dei veicoli direttamente ai clienti utilizzatori e l'attivazione della modalità di vendita tramite aste online dei veicoli usati, proponendo lotti multipli composti di veicoli elettrici puri insieme a veicoli bimodali.

Car sharing

L'esercizio 2013 è stato caratterizzato da un considerevole sviluppo del *car sharing*.

Si segnala che per lo sviluppo del servizio di *car sharing* nel proprio bacino di utenza, Trenord ha riconosciuto alla società un corrispettivo per l'anno 2013 pari a 1,650 milioni di euro.

Per ciò che concerne il parco auto, si ricorda che lo stesso è costituito da veicoli a nullo o basso impatto ambientale che consentono di diminuire le emissioni inquinanti, una delle caratteristiche distintive del *car sharing* ecologico lombardo.

Al 31 dicembre 2013 la flotta è costituita da un totale di 123 veicoli, di cui 60 di proprietà della

società, acquisiti nel corso degli esercizi, oltre a 63 veicoli endotermici presi a noleggio.

Alla fine del 2013 i punti disponibili per il ritiro e la riconsegna dei veicoli erano 40, di cui 20 con colonnina di ricarica installata in loco. Tra i punti principali si segnalano le stazioni di Milano Cadorna, Milano Bovisa, Varese, Como Lago, Pavia, e gli aeroporti di Milano Malpensa e di Linate.

Per ciò che concerne lo sviluppo della domanda e la maggior penetrazione nei mercati in cui opera la linea di business *car sharing*, eche nella seconda parte dell'anno è significativamente cambiato l'ambiente competitivo: a seguito dell'aggiudicazione del bando comunale milanese, sono emersi altri due nuovi player, "Car2go" ed "Enjoy".

L'avvio di queste iniziative ha fatto diventare Milano una delle città più attive e innovative nel settore del *car sharing* e ha permesso nel contempo di meglio evidenziare le differenti caratteristiche del servizio E-vai nel mercato di riferimento.

Il servizio di *car sharing* erogato da SeMS è infatti complementare a quello fornito dagli altri nuovi player, relativamente al territorio servito, al *pricing*, all'utilizzo medio e alla motorizzazione dei veicoli offerti.

Sono stati quindi avviati i primi contatti con gli altri principali player, al fine di creare possibili partnership, che permettano di offrire un servizio migliore e più completo al cliente.

Inoltre, coerentemente a quanto concordato tra i Soci in occasione dell'aggiornamento dei patti parasociali avvenuto il 25 novembre 2013, è stata avviata una procedura che permetterà di quantificare il reale valore di mercato del ramo d'azienda *car sharing* E-vai al fine di procedere alla sua eventuale cessione a terzi.

La procedura di vendita è già stata avviata mediante la pubblicazione, in data 17 marzo 2014, dell'avviso di vendita; le manifestazioni di interesse non vincolanti relative all'acquisto del ramo d'azienda E-vai dovranno pervenire a SeMS entro il giorno 16 maggio 2014.

Mobility

In riferimento alla linea di business *Mobility Management*, si ricorda che dal 1° gennaio 2013 il rapporto contrattuale in essere con Trenord è cambiato e prevede che quest'ultima riconosca alla società una provvigione pari al 3% per ogni abbonamento aziendale venduto; nel contempo Trenord nell'ottica di internalizzare la succitata attività, ha chiesto e ottenuto il distacco presso di sé di quattro figure professionali e sta attualmente utilizzando il *software* di gestione della piattaforma che è di proprietà di SeMS.

Altre informazioni

In data 25 novembre 2013 è stato sottoscritto l'accordo modificativo dei patti parasociali tra i Soci i quali, pur mantenendo la composizione del consiglio di amministrazione di tre membri, di cui due nominati da FNM e uno da Galt, prevede una *governance* della Società così strutturata:

- un presidente del consiglio al quale è attribuita la rappresentanza della Società, ma nessun potere autonomo di gestione;
- un amministratore definito "finanziario", scelto da FNM, al quale è delegata tutta la gestione amministrativa, finanziaria e contabile della Società;
- un consigliere, indicato da Galt al quale non è attribuito alcun potere gestionale, fatta eccezione per quanto previsto nel punto successivo;
- l'incarico, con firma congiunta dell'amministratore finanziario e del consigliere di nomina Galt, di addvenire con celerità alla migliore valorizzazione, anche tramite la cessione, dei due rami d'azienda, *car sharing e mobility*;
- un direttore generale, esterno al consiglio di amministrazione, al quale è affidata la gestione ordinaria della Società.

Con deliberazioni assunte durante la riunione del consiglio di amministrazione del 3 dicembre 2013 si è provveduto a dare attuazione a quanto sopra concordato tra i Soci.

Il Consiglio di Amministrazione, tenutosi in data 25 marzo 2014, ha proposto all'Assemblea dei Soci la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 191.915. La porzione di tale dividendo di spettanza di FNM ammonta ad Euro 131.462.

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

Nello svolgimento 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 33) 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 2013 e 2014 hanno modificato 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.

Sulla base della normativa di cui sopra, Regione Lombardia in previsione della scadenza del Contratto di servizio con Trenord relativa alla gestione dei servizi di TPL in Regione Lombardia con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1263 del 24 gennaio 2014 si è impegnata ad aggiudicare direttamente il Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale all'impresa ferroviaria "Trenord S.r.l., per il periodo dall' 1 gennaio 2015 al 31 dicembre 2020, sulla base delle condizioni previste dal Contratto di servizio attualmente in vigore, coerentemente con le risorse appostate per tali servizi nel Bilancio regionale nonché del riparto statale a valere sul Fondo nazionale di cui alla L. 228/2012.

La delibera di cui sopra è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea riportando le informazioni sull'aggiudicazione diretta del Contratto di servizio, come previsto dal Regolamento (CE) n. 1370/2007, art. 7 paragrafo 2.

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.

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 realizzato le seguenti attività:

- Chiusura con tornelli e controllo dei biglietti sia in entrata che in uscita in tutte le stazioni di Milano;

- Graduale trasformazione dei titoli di viaggio da cartaceo a magnetico al solo biglietto elettronico (progetto SBE) più sicuro per quanto riguarda il rischio falsificazione ed evasione tariffaria;
- Dotazione al personale di bordo di smart phone e lettore automatico di biglietti per facilitare e velocizzare le attività di controlleria.

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 negli anni 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.

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 contenimento 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 17.048.055 in miglioramento di Euro 3.312.689 rispetto al risultato di Euro 13.735.366 conseguito nell'esercizio 2012, principalmente a seguito della percezione di dividendi da partecipate per complessivi Euro 4.540.000 (più precisamente: Euro 4.200.000 da parte di NORD ENERGIA S.p.A., Euro 340.000 da parte di Omnibus Partecipazioni S.r.l.), rispetto ai 250 mila Euro dell'esercizio 2012.

L'**utile da operazioni in continuità** risulta pari ad Euro 17.048.055 rispetto ad Euro 13.735.366 dell'esercizio precedente.

L'**utile netto da operazioni discontinue** risulta pari a zero come nell'esercizio 2012.

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato dell'esercizio, raffrontato con quello dell'esercizio 2012, con indicazione degli scostamenti in valore assoluto ed in percentuale.

Importi in migliaia di euro	2013	2012	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	50.468	46.051	4.417	9,6%
Altri ricavi e proventi	4.492	5.419	(927)	-17,1%
VALORE DELLA PRODUZIONE	54.960	51.470	3.490	6,8%
Costi esterni operativi	(18.107)	(15.559)	(2.548)	16,4%
VALORE AGGIUNTO	36.853	35.911	942	2,6%
Costi del personale *	(10.331)	(11.344)	1.013	-8,9%
Ammortamenti e accantonamenti	(12.772)	(12.361)	(411)	3,3%
RISULTATO OPERATIVO	13.750	12.206	1.544	12,6%
Risultato della gestione finanziaria	7.071	3.370	3.701	109,8%
Proventi da operazioni non ricorrenti (indennizzo assicurativo)	-	1.206	(1.206)	n/a
Costi da operazioni non ricorrenti (svalutazione <i>asset</i>)	(313)	-	(313)	n/a
RISULTATO ANTE IMPOSTE	20.508	16.782	3.726	22,2%
Imposte sul reddito	(3.460)	(3.047)	(413)	13,6%
UTILE DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'	17.048	13.735	3.313	24,1%
UTILE DA OPERAZIONI DISCONTINUE	-	-	-	0,0%
UTILE COMPLESSIVO	17.048	13.735	3.313	24,1%

* include il costo per collaboratori a progetto

I **ricavi delle vendite e delle prestazioni** aumentano rispetto al 2012 di 4,417 milioni di Euro; le principali variazioni sono di seguito dettagliate:

- i ricavi per il noleggio di rotabili aumentano di 3,3 milioni di Euro principalmente per il contratto di noleggio verso Trenord di n. 8 rotabili tipo CSA entrato in vigore nel maggio 2012;
- i proventi derivanti dalla gestione di spazi pubblicitari ammontano a 2,064 milioni di Euro rispetto agli 1,634 milioni di Euro dell'esercizio 2012, nel quale la gestione degli impianti espositori presso le stazioni era effettuata da FERROVIENORD;
- i corrispettivi per prestazioni di *service* erogate alle partecipate aumentano di 0,6 milioni di Euro per maggiori canoni fatturati a Trenord per l'utilizzo del *software* SAP (1.084 migliaia di Euro), parzialmente compensati dalla diminuzione del corrispettivo per il *service* amministrativo per 548 migliaia di Euro.

Gli altri ricavi e proventi presentano un decremento netto di 927 mila Euro; la principale variazione concerne le minori plusvalenze derivanti dalla vendita di beni materiali rilevate rispetto allo scorso esercizio (692 mila Euro) nel quale erano stati ceduti terreni siti nel comune di Saronno, consuntivando plusvalenze pari a 0,6 milioni di Euro.

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, è stata inoltre rilevata la plusvalenza derivante dalla cessione delle aree adiacenti la stazione di Milano Affori, (operazione descritta al paragrafo 4.3 "Gestione immobiliare") determinata in 93 migliaia di Euro, quale differenza tra il corrispettivo di 265 migliaia di Euro incassato nel periodo e la parte di attività ceduta, pari a 172 migliaia di Euro.

I **costi esterni operativi** aumentano di 2,548 milioni di Euro, passando da 15,559 milioni di Euro a 18,107 milioni di Euro, principalmente a seguito delle seguenti variazioni:

- le spese per la manutenzione di rotabili aumentano di 1,6 milioni di Euro principalmente per le attività manutentive su n. 8 rotabili tipo CSA;
- i costi di gestione dell'ERP SAP aumentano di 0,880 milioni di Euro prevalentemente a seguito dell'entrata in funzione di nuovi moduli avvenuta nello scorso esercizio.

I **costi del personale**, inclusivi dei costi per collaboratori a progetto, diminuiscono di 1,013 milioni di Euro principalmente a seguito del minor numero medio di dipendenti (158 rispetto ai 163 del 2012).

Gli **ammortamenti e accantonamenti** aumentano di 411 migliaia di Euro rispetto al 2012; le principali variazioni sono:

- gli ammortamenti materiali aumentano di 816 mila Euro a seguito dell'immissione in servizio di 8 nuovi rotabili tipo CSA;
- gli ammortamenti immateriali si incrementano di 229 mila Euro principalmente in relazione all'ammortamento del modulo SAP HR, utilizzato dal mese di luglio 2012 nell'ambito dell'attività di *service* "amministrazione del personale";
- nell'esercizio 2012 erano stati operati accantonamenti al fondo svalutazione crediti per complessivi 634 migliaia di Euro; nel corrente esercizio l'analisi delle posizioni creditorie in essere a fine periodo ha portato a ritenere congruo l'ammontare del fondo svalutazione crediti.

Il **risultato operativo**, determinato dall'effetto combinato degli andamenti delle categorie di costo e ricavo precedentemente commentati, risulta pari a 13,750 milioni di Euro rispetto ai 12,206 milioni di Euro dell'esercizio 2012, con un miglioramento di 1,544 milioni di Euro, pari al 12,6%. Al riguardo si rileva che nell'esercizio si è operata la svalutazione di una locomotiva tipo E483, temporaneamente non utilizzabile a seguito di un sinistro ferroviario avvenuto in data 13 novembre 2013, che ha generato un **costo non ricorrente** di Euro 313.467, mentre nel corso dell'esercizio precedente si era 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.

Il **risultato della gestione finanziaria** ammonta a 7.071 milioni di Euro, in aumento di 3,701 milioni di Euro rispetto ai 3,370 milioni di Euro del 2012, a seguito della percezione di dividendi da partecipate per complessivi 4,540 milioni di Euro (più precisamente: Euro 4.200.000 da parte di NORD ENERGIA S.p.A., Euro 340.000 da parte di Omnibus Partecipazioni S.r.l.), rispetto ai 250 mila Euro distribuiti da Omnibus Partecipazioni S.r.l. nell'esercizio 2012; nella seguente tabella sono dettagliate le voci che determinano il risultato della gestione finanziaria:

Importi in migliaia di euro	2013	2012	Differenza	Differenza %
Proventi ed oneri finanziari gestione liquidità	1.232	1.646	(414)	-25,2%
Proventi da finanziamenti a partecipate	101	166	(65)	-39,2%
Proventi ed oneri finanziari leasing finanziari	1.338	1.437	(99)	-6,9%
Altri proventi ed oneri finanziari	(140)	(129)	(11)	8,5%
Dividendi	4.540	250	4.290	1716,0%
Risultato della gestione finanziaria	7.071	3.370	3.701	109,8%

La società gestisce la liquidità delle altre società del Gruppo in *cash pooling*; a fronte di disponibilità su depositi bancari pari a 126,9 milioni di Euro, FNM ha crediti in c/c di corrispondenza per 1,2 milioni di Euro e debiti in c/c di corrispondenza per 55,5 milioni di Euro

(comprensivi di interessi), di cui 37,5 milioni di Euro verso FERROVIENORD, 12,0 milioni di Euro verso NORD ENERGIA e 2,1 milioni verso NordCom.

I proventi ed oneri finanziari relativi alla gestione della liquidità sono diminuiti di 414 mila Euro in relazione alla diminuzione del tasso medio di remunerazione (2,135% rispetto al 3,027% del 2012).

Come evidenziato nel rendiconto finanziario, cui si rimanda, le attività operative hanno generato liquidità per 28,9 milioni di Euro, le attività d'investimento hanno generato risorse finanziarie per 7,1 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 assorbito liquidità in misura pari a 20,9 milioni di Euro.

Il **risultato ante imposte** risulta pari a 20,508 milioni di Euro rispetto ai 16,782 dell'esercizio 2012.

Le **imposte sul reddito** passano da 3,047 a 3,460 milioni di Euro con un aumento di 0,413 milioni di Euro. In tale voce si sono rilevati proventi non ricorrenti, pari a 1,076 milioni di Euro a seguito della rideterminazione della base imponibile IRAP degli esercizi 2011 e 2012 ai sensi dell'articolo 5 del D. Lgs. 446/1997 con applicazione dell'aliquota di imposta in misura pari al 3,9%, mentre nell'esercizio 2012 si era registrato un provento non ricorrente 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.

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	2013	2012	Differenza
Crediti correnti	29.422	48.710	(19.288)
Debiti correnti	(33.532)	(51.145)	17.613
<i>Capitale Circolante Netto</i>	<i>(4.110)</i>	<i>(2.435)</i>	<i>(1.675)</i>
Capitale immobilizzato netto	161.313	173.628	(12.315)
Partecipazioni	68.576	68.576	-
Crediti non correnti	35.919	41.010	(5.091)
Fondi e debiti non correnti	(27.180)	(28.949)	1.769
CAPITALE INVESTITO NETTO	234.518	251.830	(17.312)
<i>Mezzi propri</i>	<i>299.254</i>	<i>287.221</i>	<i>12.033</i>
<i>Indebitamento finanziario netto</i>	<i>(64.736)</i>	<i>(35.391)</i>	<i>(29.345)</i>
TOTALE FONTI	234.518	251.830	(17.312)

Nella seguente tabella vengono riportati alcuni indicatori sintetici di risultato:

Importi in migliaia di euro	2013	2012	Variazione	Variazione %
Valore della produzione	54.959	51.470	3.489	6,8%
Risultato operativo (al lordo di operazioni non ricorrenti)	13.750	12.206	1.544	12,6%
Utile netto	17.048	13.735	3.313	24,1%
Patrimonio netto (A)	299.254	287.221	12.033	4,2%
Indebitamento finanziario netto (B) *	(64.736)	(35.391)	(29.345)	82,9%
Capitale investito netto (A+B)	234.518	251.830	(17.312)	-6,9%
ROS	25,02%	23,71%		
ROI	5,86%	4,85%		
ROE	5,70%	4,78%		
Liquidità primaria	1,73	1,37		
Margine di tesoreria	68.162	46.353	21.809	-47,0%

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

8.3 INVESTIMENTI

Gli investimenti di periodo ammontano globalmente a 1,390 milioni di Euro rispetto ai 37,595 milioni di Euro del 2012 e si riferiscono principalmente:

- 744 mila Euro all'implementazione di moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP utilizzato da Trenord S.r.l.;
- 231 mila Euro a nuove funzionalità dell'ERP SAP utilizzato da FNM nell'ambito delle attività di *service* amministrativo;
- 166 mila Euro allo sviluppo di un *software* per la gestione degli enti aziendali.

La riduzione degli investimenti rispetto a quelli dell'esercizio precedente è connessa al fatto che nel 2012 era stata completata la fornitura di 8 rotabili tipo CSA per un investimento nell'esercizio di

29,776 milioni di Euro ed erano stati rilevati acconti pari a 3,329 milioni di Euro in relazione alla commessa per l'acquisto di ulteriori 10 rotabili Coradia.

In tale ambito si evidenzia che il Consiglio di Amministrazione di FNM ha deliberato in data 11 ottobre 2013 di avviare l'iter procedurale per addivenire ad un ulteriore investimento di circa 130 milioni di Euro in materiale rotabile nelle composizioni indicate da Trenord, operando nell'ambito dei contratti già sottoscritti al fine di garantire la tempestività e l'uniformità delle forniture e dando altresì delega al Presidente di individuare le modalità più idonee alla copertura finanziaria dell'investimento.

Sono stati pertanto avviati approfondimenti con Trenord in ordine alla tipologia di convogli da acquistare, ad esito dei quali la partecipata, in data 5 febbraio 2014, ha richiesto alla Vostra Società di procedere all'acquisto di:

- 7 convogli TSR a 6 casse;
- 10 casse per trasformare i 10 convogli Coradia con configurazione a 5 casse, attualmente in fase di consegna, in convogli a 6 casse.

Sulla base della tipologia di rotabili richiesti da Trenord, l'investimento complessivo per la Vostra Società risulta essere di 114 milioni di Euro oltre IVA; in data odierna sarà sottoscritto il contratto con Alstom relativo alla fornitura di 10 casse ed entro il mese di aprile quello con AnsaldoBreda per la fornitura di 7 convogli TSR.

Contestualmente all'approfondimento tecnico esperito con Trenord, il *management* ha operato una ricognizione delle possibili modalità di finanziamento dell'investimento sopra descritto con la finalità di ottimizzare la struttura finanziaria dell'operazione; in particolare è stata inoltrata una richiesta di finanziamento alla Banca Europea degli Investimenti per il tramite di Finlombarda S.p.A., società interamente controllata da Regione Lombardia.

Alla data di redazione della presente relazione, l'istruttoria tecnico – economica di BEI è ancora in corso.

Al riguardo giova peraltro evidenziare come, a prescindere dall'esito della citata istruttoria, le disponibilità di finanziamento della Vostra Società garantirebbero comunque la copertura finanziaria dell'investimento.

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
- *NORDCARGO* *Service Amministrativo*
 Locazione materiale rotabile
- *SeMS* *Service Amministrativo*

9.2 ATTIVITÀ CHE HANNO PRODOTTO COSTI

- *FERROVIENORD* Locazione spazi commerciali atrio Cadorna
 Locazione spazi fabbricato Cadorna
 Service sicurezza
 Utenze gestione *Digital Signage*
 Gestione spazi pubblicitari
- *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 20,135 milioni di Euro, rispetto ai 24,060 milioni di Euro dello scorso esercizio, cui avevano concorso proventi non ricorrenti per 5,938 milioni di Euro; nel presente esercizio, di contro, si sono rilevati costi non ricorrenti pari a 2,686 milioni di Euro, nonché proventi non ricorrenti pari a 1,076 milioni di Euro.

L'**utile da operazioni in continuità** risulta pari a 20,135 milioni di Euro rispetto ai 24,060 milioni di Euro del precedente esercizio.

L'**utile netto da operazioni discontinue** risulta pari a zero, come nell'esercizio 2012.

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato dell'esercizio, raffrontato con quello dell'esercizio 2012, con indicazione degli scostamenti in valore assoluto ed in percentuale. Per completezza informativa giova rilevare che il seguente conto economico non include le voci "costi per investimenti finanziati" e "contributi per investimenti finanziati", nei quali, in applicazione dell'IFRIC 12, sono rilevati gli importi degli investimenti finanziati effettuati nell'esercizio e i contributi ad essi corrispondenti.

Importi in migliaia di euro	2013	2012	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	152.307	145.471	6.836	4,7%
Altri ricavi e proventi	38.090	41.906	(3.816)	-9,1%
VALORE DELLA PRODUZIONE	190.397	187.377	3.020	1,6%
Costi esterni operativi	(75.816)	(75.553)	(263)	0,3%
VALORE AGGIUNTO	114.581	111.824	2.757	2,5%
Costi del personale *	(68.698)	(71.419)	2.721	-3,8%
MARGINE OPERATIVO LORDO	45.883	40.405	5.478	13,6%
Ammortamenti e accantonamenti	(24.323)	(25.027)	704	-2,8%
RISULTATO OPERATIVO	21.560	15.378	6.182	40,2%
Risultato della gestione finanziaria	2.340	3.468	(1.128)	-32,5%
Proventi da operazioni non ricorrenti	-	1.774	(1.774)	n/a
Costi da operazioni non ricorrenti	(2.686)	-	(2.686)	n/a
Risultato delle società valutate a Patrimonio Netto	5.442	6.337	(895)	-14,1%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	26.656	26.957	(301)	-1,1%
Imposte sul reddito	(6.521)	(2.897)	(3.624)	125,1%
UTILE DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'	20.135	24.060	(3.925)	-16,3%
UTILE DA OPERAZIONI DISCONTINUE	-	-	-	0,0%
UTILE COMPLESSIVO	20.135	24.060	(3.925)	-16,3%

* include il costo per collaboratori a progetto

I ricavi delle vendite e delle prestazioni aumentano di 6,8 milioni di Euro a causa dei seguenti elementi:

- i ricavi per locazione di materiale rotabile a parti correlate presentano un incremento netto di 3,3 milioni di Euro, dovuto principalmente al corrispettivo per il noleggio a Trenord di n. 8 rotabili tipo CSA, il cui contratto ha avuto esecuzione dal mese di maggio 2012;
- il corrispettivo erogato da Regione Lombardia in relazione al contratto di servizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria aumenta di 2,0 milioni di Euro rispetto all'esercizio 2012 a fronte dell'incremento delle prestazioni connesse al traffico ed alla consistenza dell'infrastruttura;
- i ricavi per l'accesso alla rete esercita da FERROVIENORD presentano un incremento di 856 migliaia di Euro quale risultante del maggiore corrispettivo fatturato a Trenord per attività di *service* manovra e biglietteria;
- gli introiti per l'effettuazione dalle corse "sostitutive treno" con autobus verso Trenord aumentano di 584 migliaia di Euro per servizi straordinari effettuati nell'esercizio a seguito di lavori di manutenzione su diverse tratte di linea ferroviaria.

Gli **altri ricavi e proventi** diminuiscono di 3,8 milioni di Euro; le variazioni più rilevanti sono le seguenti:

- i proventi fatturati a Regione Lombardia e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il recupero di spese generali sostenute per interventi di ammodernamento dell'infrastruttura e rinnovo del materiale rotabile diminuiscono di 1,4 milioni di Euro;
- nell'esercizio 2012 si era rilevato un provento pari a 850 migliaia di Euro derivante dalla locazione a Trenord di 5 locomotive tipo DE 520, precedentemente locate alla partecipata FERROVIENORD;
- le plusvalenze su attività materiali diminuiscono di 637 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente nel quale erano state realizzate plusvalenze per la cessione di terreni siti in Saronno pari a 0,6 milioni di Euro;
- i contributi di competenza dell'esercizio, erogati da Regione Lombardia a copertura dei maggiori costi derivanti dai rinnovi del CCNL Autoferrotranviari per i bienni economici 2002-2003, 2004-2005 e 2006-2007, diminuiscono di 432 migliaia di Euro per il minore numero medio di dipendenti.

I **costi esterni operativi**, pari a 75,816 milioni di Euro, sono sostanzialmente allineati rispetto ai 75,553 milioni di Euro dell'esercizio precedente; le variazioni più significative sono le seguenti:

- i costi per materiali aumentano di 0,5 milioni di Euro rispetto al precedente esercizio, a seguito di un accantonamento, pari a 560 mila Euro, al fondo svalutazione magazzino, operato dalla partecipata FERROVIENORD a seguito della analisi sistematica degli indici di rotazione dei materiali;
- i costi per manutenzioni esternalizzate presentano un decremento di 1,1 milioni di Euro, per minori spese di manutenzione all'infrastruttura ferroviaria (2,8 milioni di Euro), nonché ad automezzi e fabbricati in uso alla partecipata FNM Autoservizi (0,3 milioni di Euro), parzialmente compensati da maggiori costi di manutenzione eseguiti da Alstom su 14 rotabili tipo CSA (2,0 milioni di Euro);
- i corrispettivi riconosciuti alla partecipata NordCom per la gestione dell'ERP SAP aumentano di 0,9 milioni di Euro;
- i costi per il noleggio di materiale rotabile aumentano di 0,3 milioni di Euro per il maggiore ricorso di sub-affido a terzi del servizio di corse "sostitutive treno".

I **costi per il personale**, inclusivi dei costi per collaboratori a progetto, evidenziano un decremento di 2,7 milioni di Euro, determinato dal minore numero medio di dipendenti (1.241 rispetto ai 1.283 del 2012) e dal decremento degli incentivi alla cessazione anticipata del rapporto di lavoro (52 mila Euro rispetto alle 628 mila del 2012). In tale ambito si evidenzia che nello scorso esercizio erano stati accantonati 500 mila Euro per tener conto del rischio derivante da possibili rilievi di enti previdenziali ed assistenziali, la cui quantificazione è confermata a fine 2013.

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 1,060 milioni di Euro.

La voce **ammortamenti e accantonamenti** diminuisce di 0,7 milioni di Euro, quale risultante delle seguenti variazioni:

- gli ammortamenti di attività materiali presentano un incremento di 1,2 milioni di Euro principalmente in relazione all'ammortamento di 8 nuovi rotabili tipo CSA;
- gli ammortamenti di attività immateriali aumentano di 153 mila Euro in relazione al modulo SAP HR, utilizzato a partire dal mese di luglio 2012 nell'ambito dell'attività di *service* "amministrazione del personale";
- sono stati rilevati 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, pari a 0,4 milioni di Euro;
- nell'esercizio 2012 il valore nominale dei crediti era stato adeguato a quello di presumibile realizzo mediante un accantonamento di 2,5 milioni di Euro; l'analisi delle posizioni creditorie in essere a fine periodo ha fatto ritenere congruo il fondo svalutazione crediti appostato in bilancio e, pertanto, nel presente esercizio non sono stati operati ulteriori accantonamenti.

Il **risultato operativo**, depurato dall'effetto delle operazioni non ricorrenti commentate nel prosieguo, risulta pari a 21,560 milioni di Euro rispetto ai 15,378 dell'esercizio 2012, con un miglioramento di 6,182 milioni di Euro, pari al 40,2%.

Il **risultato della gestione finanziaria** risulta pari a 2,340 milioni di Euro, in diminuzione rispetto ai 3,468 milioni di Euro del 2012; nella seguente tabella si analizza la composizione della voce:

Importi in migliaia di euro	2013	2012	Differenza	Differenza %
Proventi ed oneri finanziari gestione liquidità	1.537	2.394	(857)	-35,8%
Proventi e oneri finanziari leasing finanziari	1.267	1.354	(87)	-6,4%
Interessi su credito IVA	75	446	(371)	-83,2%
Oneri finanziari calcolo attuariale TFR	(490)	(718)	228	31,8%
Altri proventi ed oneri finanziari	(49)	(8)	(41)	-512,5%
Risultato della gestione finanziaria	2.340	3.468	(1.128)	-32,5%

I proventi netti per la gestione della liquidità sono diminuiti di 857 mila Euro sia per il decremento della liquidità media disponibile, pari a 80,5 milioni di Euro rispetto agli 88,7 del 2012, sia per la diminuzione del tasso medio di remunerazione (2,135% rispetto al 3,027% del 2012).

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 75 mila Euro per il periodo 1 gennaio – 20 maggio, data in cui l'Agenzia delle Entrate, Ufficio Territoriale di Milano 4, ha comunicato alla società "avviso di riconoscimento di rimborso" per Euro 18.206.936,88, erogati in data 4 luglio.

Nel presente esercizio si sono rilevati **costi non ricorrenti** pari a 2,686 milioni di Euro, quale risultante di svalutazioni di attività materiali (570 mila Euro) e di costi sostenuti per l'effettuazione di interventi di ammodernamento dell'infrastruttura, eccedenti rispetto al contributo stanziato da Regione Lombardia (2,116 milioni di Euro); quest'ultima svalutazione è stata apportata in considerazione dell'avvicinarsi della scadenza del contratto di programma per gli investimenti sulla rete in concessione e delle conseguenti incertezze che tali costi siano rimborsati da Regione Lombardia. Di contro, nell'esercizio 2012 si erano 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.

Il **risultato delle società valutate a patrimonio netto** evidenzia un utile di 5,442 milioni di Euro, rispetto ai 6,337 milioni di Euro del 2012; 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	2013	2012	Differenza
Trenord Srl *	(122)	1.043	(1.165)
NordCom SpA	266	348	(82)
NORD ENERGIA SpA **	3.720	2.797	923
SeMS Srl	102	179	(77)
Omnibus Partecipazioni Srl ***	408	329	79
NORDCARGO Srl	1.068	1.641	(573)
Risultato società valutate a Patrimonio Netto	5.442	6.337	(895)

* include il risultato di TILO SA

** include il risultato di CMC MeSta SA

*** include il risultato di ASF Autolinee Srl

Il **risultato prima delle imposte** risulta pari a 26,656 milioni di Euro rispetto ai 26,957 dell'esercizio 2012, con un decremento di 301 mila Euro, pari all'1,1%.

Le **imposte sul reddito** aumentano di 3,624 milioni di Euro passando da 2,897 a 6,521 milioni di Euro. In tale ambito si è rilevato un provento non ricorrente, pari a 1,076 milioni di Euro, a seguito della rideterminazione della base imponibile IRAP della Capogruppo FNM S.p.A. per gli esercizi 2011 e 2012 ai sensi dell'articolo 5 del D. Lgs. 446/1997 con applicazione dell'aliquota di imposta in misura pari al 3,9%, mentre nell'esercizio 2012 si era registrato un provento non ricorrente pari a 4,164 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 dal Gruppo, nel periodo 2007 – 2011, a seguito dell'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	2013	2012	Differenza
Rimanenze	6.226	6.881	(655)
Crediti correnti	170.220	152.646	17.574
Debiti correnti	(169.728)	(173.827)	4.099
<i>Capitale Circolante Netto</i>	<i>492</i>	<i>(21.181)</i>	<i>21.673</i>
Capitale immobilizzato netto	198.782	213.874	(15.092)
Partecipazioni	63.142	62.409	733
Crediti non correnti	50.774	54.117	(3.343)
Fondi e debiti non correnti	(78.726)	(76.187)	(2.539)
CAPITALE INVESTITO NETTO	234.464	233.032	1.432
<i>Mezzi propri</i>	<i>321.868</i>	<i>306.938</i>	<i>14.930</i>
<i>Indebitamento finanziario netto</i>	<i>(87.404)</i>	<i>(73.906)</i>	<i>(13.498)</i>
TOTALE FONTI	234.464	233.032	1.432

Nella seguente tabella vengono riportati alcuni indicatori sintetici di risultato:

Importi in migliaia di euro	2013	2012	Variazione	Variazione %
Valore della produzione	152.307	145.471	6.836	4,7%
Risultato operativo (al lordo di operazioni non ricorrenti)	21.560	15.378	6.182	40,2%
Utile netto	20.135	24.060	(3.925)	-16,3%
Patrimonio netto (A)	321.868	306.938	14.930	4,9%
Indebitamento finanziario netto (B) *	(87.404)	(73.906)	(13.498)	18,3%
Capitale investito netto (A+B)	234.464	233.032	1.432	0,6%
ROS	14,16%	10,57%		
ROI	9,20%	6,60%		
ROE	6,26%	7,84%		
Liquidità primaria	1,60	1,41		
Margine di tesoreria	112.442	78.773	33.669	42,7%

* 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 108,8 milioni di Euro contro i 179,8 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 3,323 milioni di Euro rispetto ai 41,400 milioni di Euro dell'esercizio 2012 con un decremento pari a 38,077 milioni di Euro, connesso ai minori investimenti in materiale rotabile, precedentemente commentati al paragrafo 8.3. Gli investimenti dell'esercizio riguardano per 1,2 milioni di Euro l'implementazione di moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP utilizzato da FNM e da Trenord S.r.l., per 1,1 milioni di Euro l'acquisto di macchinari utilizzati per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, nonché per 0,3 milioni di Euro interventi di riqualificazione degli spazi commerciali di alcune stazioni della rete sociale.
- Sono stati operati investimenti con fondi pubblici per un ammontare di 105,480 milioni di Euro, che si riferiscono principalmente ad interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura (potenziamento della tratta Castano – Turbigo, realizzazione del sistema di supporto condotta rete, riqualificazione della linea Saronno – Seregno, rinnovo della linea di trazione elettrica nella tratta Saronno – Como), nonché all'avanzamento delle commesse per l'acquisizione di materiale rotabile TSR (39.683 migliaia di Euro) e di 4 convogli bidirezionali da utilizzare sulla linea Mendrisio – Varese (4.462 migliaia di Euro). I finanziamenti incassati nel corso dell'esercizio sono stati pari a 90,561 milioni di Euro; di questi 67,073 milioni di Euro si riferiscono ad investimenti del periodo, i restanti 23,488 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 2013	Distribuzione dividendo FNM	Altre componenti di risultato transitate direttamente a PN	Patrimonio netto compreso utile
Bilancio della Capogruppo FNM S.p.A.	287.221	17.048	(5.001)	(14)	299.254
Eliminazione partecipazioni	(16.037)				(16.037)
Patrimonio netto apportato dalle società consolidate	33.190	7.542		(190)	40.542
Rettifiche di consolidamento	2.712	(4.455)			(1.743)
Patrimonio netto del Gruppo FNM	307.086	20.135	(5.001)	(204)	322.016

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 2013:

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 relazione sulla gestione al bilancio chiuso al 31 dicembre 2011, si segnala che prosegue l'azione di tutela degli interessi della Società 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.

Il giudizio di opposizione n. 3878/2011 promosso da FERROVIENORD contro il decreto

ingiuntivo provvisoriamente esecutivo n. 42524/10, notificato da Hypo Alpe Adria Bank, si è concluso in primo grado con l'emissione della sentenza che ha dichiarato la soccombenza di FERROVIENORD che è già stata impugnata.

Commesse treni – Penali

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

La consegna dei treni della commessa è stata completata e le problematiche relative alla rilevazione degli indici RAM ai quali risulta contrattualmente associato un possibile deprezzamento dei treni sono in corso di definizione. 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 con riferimento alle quali le procedure di definizione sono in corso e, particolarmente per il fornitore Stadler Bussnang AG, il contenzioso è in corso di positiva risoluzione.

CONFEMI

In data 23 giugno 2011 era 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 aveva 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 era risultato un importo a favore di FERROVIENORD di oltre settanta milioni di euro, importo 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 dalla 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 era provveduto a notificare la sentenza sin dal luglio dello scorso esercizio, allo scopo di accelerare le eventuali impugnative.

Era dunque pervenuto in data 7 novembre 2011 il ricorso per Cassazione di Confemi, basato su vari aspetti di diritto, al quale FERROVIENORD aveva 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 era altresì costituito il Ministero delle Infrastrutture chiedendo il rigetto del ricorso Confemi.

La causa è ancora pendente ed è stata assegnata allo studio dell'avv. Antonini.

Sono in corso di verifica eventuali azioni conservative del credito.

CBS Outdoor S.r.l.

In data 10 gennaio 2013 il Tribunale di Milano ha rigettato la domanda giudiziale presentata nei confronti di FERROVIENORD da CBS Outdoor. CBS Outdoor 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. Controparte ha presentato appello.

Si rimanda al precedente Paragrafo 5 "Andamento della gestione nelle aree di attività in cui operano le società partecipate" per le considerazioni sui contenziosi commerciali e tributari che interessano le partecipate stesse e le valutazioni degli organi sociali alla luce dei pareri dei legali che rappresentano ciascuna partecipata nel contenzioso. Anche in tale caso, sulla base del parere dei consulenti incaricati non si prevede risulteranno oneri integrativi a quelli già riflessi nei bilancio consolidato al 31 dicembre 2013

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 impugnato nei termini di legge 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.

L'ex DG è stato rinviato a giudizio l'8 novembre 2013 sia per i fatti che ne avevano portato all'arresto (bancarotta fraudolenta relativa alla società Urban Screen) sia per il reato di truffa nei confronti di FNM e Trenord siccome integrato dalle false dichiarazioni sopra illustrate; nell'ambito di tale giudizio FNM e Trenord sono oggi costituite come parti civili al fine di ottenere il risarcimento di tutti i danni loro derivati dai reati ascritti all'ex DG fra i quali, in primo luogo, i corrispettivi per il rapporto di lavoro la cui instaurazione risulta viziata dalle condotte delittuose. Il dibattimento è in corso con un calendario fissato a partire dal 14 gennaio 2014.

La funzione Internal Audit ha reso ai richiedenti organi aziendali ampia relazione sulle verifiche straordinarie richieste sull'operato del Direttore generale; tale relazione è stata anche trasmessa 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 del Direttore generale, che hanno dato luogo ad azioni di restituzione, mentre non sono emersi atti perseguibili ai sensi del combinato disposto degli artt. 2393 e 2396 Codice Civile.

La relazione ha altresì posto in evidenza forzature all'impianto regolamentare interno e procedurale poste in essere dal Direttore generale, per cui, onde evitare il ripetersi di fattispecie similari, la Società ha avviato una attività di completa revisione delle procedure con la finalità, tra l'altro, di ottenere la certificazione ISO 9001 il cui ottenimento è previsto per l'aprile 2014.

In ogni caso, con riferimento ad altre figure dipendenti, il rischio di reiterazione del comportamento è stato ritenuto remoto e non determinante effetti rilevanti sulla redditività della Società e del Gruppo.

La partecipata TRENORD, a seguito degli approfondimenti relativi ai disservizi del dicembre 2012, ascritti dal Politecnico di Milano a incompetenza manageriale, tenuto conto dell'azione promossa nell'ambito del processo penale nei confronti dell'ex Amministratore Delegato, ha ritenuto allo stato di non porre in essere ulteriori azioni, riservandosi peraltro di valutare, nei termini di legge e sulla scorta degli esiti del procedimento penale in corso, se incardinare l'azione di responsabilità dell'ex Amministratore Delegato qualora ne ricorressero i presupposti e l'opportunità.

13. ATTIVITA' EX DECRETO LEGISLATIVO 231/01

Nel corso del 2013, l'Organismo di Vigilanza ha regolarmente svolto le attività ad esso demandate dal d.lgs. 231/2001 in ordine all'adeguatezza, osservanza ed efficacia del Modello 231, seguendo con particolare cura e attenzione l'aggiornamento dello stesso alle nuove fattispecie introdotte fra i c.d. reati "presupposto":

- reati ambientali, ai sensi dell'art. 25-undecies del d.lgs. 231/2001, introdotti dal d.lgs. n. 121/2011, del 16 agosto 2011;
- reato di impiego di cittadini di paesi terzi il cui soggiorno è irregolare (art. 25-duodecies, d.lgs. 231/2001), introdotto dal d.lgs. n. 109/2012;
- reati introdotti dalla legge 06.11.2012 n. 190 (induzione indebita a dare o promettere utilità; corruzione tra privati);
- reati introdotti dal Decreto Legge n° 93 del 14 agosto 2013 (pubblicato in G.U. n° 191 il 16.8.2013 ed entrato in vigore il 17.8.2013):
 - o frode informatica aggravata dal fatto che venga commessa con sostituzione dell'identità digitale in danno di uno o più soggetti (art. 640-ter c.p. comma 3, c.p.);
 - o indebito utilizzo, falsificazione, alterazione e ricettazione di carte di credito o di pagamento (art. 55, comma 9, d.lgs. n. 231/2007).

Il progetto di aggiornamento del Modello 231 sarà concluso entro la primavera 2014; successivamente, sarà organizzata una sessione di formazione specifica sul d.lgs. 231/2001 e sul Modello, con un focus speciale su tematiche di carattere etico, concernenti integrità e trasparenza.

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.

Nella vigenza delle ulteriori misure di sicurezza previste dalla legge, è prevista l'adozione di un documento interno per la sicurezza dei dati e delle informazioni, l'implementazione di idonee procedure, previo aggiornamento della mappatura dei rischi da trattamento illecito e di cicli di formazione per i responsabili e gli incaricati del trattamento.

La Società conferma ed aggiorna le nomine dei responsabili del trattamento individuate nelle proprie figure apicali, nonché la nomina in *outsourcing* della società NordCom S.p.A., per il trattamento dei dati in via informatica. La società è inoltre nominata responsabile del trattamento in *outsourcing* per quanto concerne il trattamento dei dati dei dipendenti e collaboratori da parte delle altre società del gruppo FNM in relazione al rapporto di lavoro.

15. ATTIVITA' DI RICERCA E DI SVILUPPO

Per la natura della attività svolta, nel corso del 2013 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

- Con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1263 del 24 gennaio 2014, Regione Lombardia, in previsione della scadenza al 31 dicembre 2014 del Contratto di servizio con Trenord relativo alla gestione dei servizi di TPL in Regione Lombardia, si è impegnata ad aggiudicare direttamente il Contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale all'impresa ferroviaria Trenord S.r.l., sulla base delle condizioni previste dal Contratto di servizio attualmente in vigore, per il periodo dall'1 gennaio 2015 al 31 dicembre 2020, coerentemente con le risorse appostate per tali servizi nel Bilancio regionale nonché del riparto statale a valere sul Fondo nazionale di cui alla L. 228/2012.
- Nell'ambito del programma di acquisto di materiale rotabile finanziato da Regione Lombardia, in data 27 gennaio 2014 FERROVIENORD ha sottoscritto con l'ATI Ansaldo Breda – Firema il contratto n. 15504/3 avente ad oggetto l'acquisto di 1 convoglio TSR a 4 casse e 2 convogli TSR a 6 casse per un importo di 38.900.000 Euro; successivamente, in data 28 marzo 2014 è stato sottoscritto con Alstom il contratto per la fornitura di due treni Coradia a 6 casse per l'importo di 17.090.000 Euro.
- Ai sensi dell'art. 23 dello Statuto sociale, il Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A., nella

seduta del 6 febbraio 2014, ha modificato lo Statuto sociale adeguandolo alle disposizioni inderogabili della Legge n. 120/2011, recante “Modifiche al testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria, di cui al decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, concernenti la parità di accesso agli organi di amministrazione e di controllo delle società quotate in mercati regolamentati”.

- In data 28 febbraio 2014, in esecuzione di delibera assunta dal Consiglio di Amministrazione in data 14 dicembre 2013, NORD ENERGIA S.p.A. ha proceduto ad una parziale restituzione del finanziamento ricevuto dai Soci per complessivi Euro 2.800.000 (di cui Euro 1.680.000 a FNM S.p.A. ed Euro 1.120.000 a SPE SA).
- Il Consiglio di Amministrazione di NORD ENERGIA S.p.A., tenutosi in data 12 marzo 2014, ha proposto all’Assemblea dei Soci la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 8.989.050, mediante integrale utilizzo delle riserve di utili portati a nuovo. La porzione di tale dividendo di spettanza di FNM ammonta ad Euro 5.393.430.
- Su proposta del Consiglio di Amministrazione tenutosi in data 13 marzo 2014 – l’assemblea dei soci di Omnibus Partecipazioni S.r.l., tenutasi in data 28 marzo 2014 – ha deliberato la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 793.834. La porzione di tale dividendo di spettanza di FNM ammonta ad Euro 396.917.
- Il Consiglio di Amministrazione di SeMS S.r.l., tenutosi in data 25 marzo 2014, ha proposto all’Assemblea dei Soci la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 191.915. La porzione di tale dividendo di spettanza di FNM ammonta ad Euro 131.462.

Si rimanda infine agli specifici paragrafi di dettaglio della operatività delle controllate FERROVIENORD e FNM Autoservizi per le evoluzioni dei primi mesi del 2014 degli accertamenti fiscali in materia di imposte doganali e dirette e, con riferimento a Trenord e NordCom, in relazione ai rapporti con Goal System.

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 2014 è previsto a livello operativo in linea con quello dell’esercizio 2013.

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” 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,

Considerata la soddisfacente situazione patrimoniale e in continuità con la scelta operata nel bilancio al 31 dicembre 2012, si ritiene di destinare anche per l'esercizio 2013, una parte 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 2013, che evidenzia un utile di Euro 17.048.055, il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile di esercizio come segue:

- Euro 852.403 a riserva legale;
- Euro 5.653.733 a dividendo ordinario agli Azionisti, in misura tale da assicurare una remunerazione di Euro 0,013 per ciascuna azione ordinaria in circolazione;
- Euro 10.541.919 a riserva straordinaria.

Il dividendo sarà messo in pagamento il 12 giugno 2014, con data stacco della cedola il 9 giugno 2014 e *record date* l'11 giugno 2014.

Milano, 31 marzo 2014

Il Consiglio di Amministrazione