

# RELAZIONE SULLA GESTIONE

## dell'esercizio 2014

Signori Azionisti,

Vi presentiamo per l'approvazione il bilancio separato al 31 dicembre 2014, che chiude con un utile di Euro 18.724.330, in miglioramento di Euro 1.676.275 rispetto al risultato di Euro 17.048.055 conseguito nell'esercizio 2013, principalmente a seguito della percezione di dividendi da partecipate per complessivi Euro 5.921.809 (più precisamente: Euro 5.393.430 da parte di NORD ENERGIA S.p.A., Euro 396.917 da parte di Omnibus Partecipazioni S.r.l. ed Euro 131.462 da parte di SeMS S.r.l.), rispetto a quelli percepiti nell'esercizio 2013 per Euro 4.540.000 (Euro 4.200.000 da parte di NORD ENERGIA S.p.A. ed Euro 340.000 da parte di Omnibus Partecipazioni S.r.l.).

Il valore della produzione (rappresentato da ricavi delle vendite e delle prestazioni, contributi ed altri proventi), passa da 54,960 a 57,309 milioni di Euro, con un incremento del 4,3%. Al riguardo si evidenzia che nell'esercizio si è rilevato un provento non ricorrente, pari ad Euro 168.664, quale indennizzo assicurativo liquidato in relazione ad un sinistro ferroviario avvenuto in data 13 novembre 2013.

I costi operativi subiscono un incremento del 2,7%, passando da 41,523 a 42,626 milioni di Euro; in tale ambito giova rilevare che nell'esercizio 2013 era stata operata una svalutazione, pari ad Euro 313.467, del valore di una locomotiva tipo E483 temporaneamente non utilizzabile a seguito del sopraccitato sinistro ferroviario.

Di conseguenza il risultato operativo passa da 13,437 a 14,683 milioni di Euro, registrando un incremento di 1,246 milioni di Euro; depurato dall'effetto economico delle operazioni non ricorrenti sopra citate, il citato risultato operativo rifletterebbe un incremento, rispetto al precedente esercizio, di 764 migliaia di Euro, pari al 5,6%.

Il risultato della gestione finanziaria ammonta a 7,994 milioni di Euro rispetto ai 7,071 milioni di Euro del 2013, con un incremento di 923 migliaia 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 20,508 milioni di Euro a 22,677 milioni di Euro.

Le imposte sul reddito aumentano di 493 mila Euro, passando da 3,460 milioni di Euro a 3,953 milioni di Euro; al riguardo peraltro si rileva che nell'esercizio comparativo 2013 era stato registrato un provento non ricorrente, 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%.

Il patrimonio netto passa da 299.253.890 a 312.271.275 Euro; si segnala che, su proposta del Consiglio di Amministrazione tenutosi in data 31 marzo 2014, l'Assemblea degli Azionisti, in data 30 aprile 2014, aveva approvato la proposta di bilancio separato della Società e i risultati consolidati per l'esercizio 2013 e ha deliberato 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 è stato messo in pagamento il 12 giugno 2014, con data stacco della cedola il 9 giugno 2014 e *record date* l'11 giugno 2014.

Per un'analisi di dettaglio della attività svolta dalla Società nel 2014 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 2014 chiude con un utile di 21,068 milioni di Euro rispetto ai 20,135 milioni di Euro del 2013, con un incremento di 933 migliaia di Euro, principalmente ascrivibile al maggiore contributo apportato al risultato dalle società valutate con il metodo del patrimonio netto (la voce "Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto" è infatti pari a 6,782 milioni di Euro, rispetto ai 5,442 milioni di Euro dell'esercizio 2013).

Nel presente esercizio si sono rilevati costi non ricorrenti pari a 1,085 milioni di Euro, quale accantonamento a fondo rischi operato per tenere conto dei potenziali esiti della controversia con

l'Agencia delle Dogane, descritta nel successivo paragrafo 5.1 "Trasporto Pubblico Locale – FERROVIENORD S.p.A.", nonché proventi non ricorrenti pari a 169 migliaia di Euro, già precedentemente commentati con riferimento al bilancio separato. Nell'esercizio 2013 erano stati inoltre 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 già citata rideterminazione della base imponibile IRAP 2011 e 2012 della Capogruppo FNM S.p.A.

La comparazione del risultato consolidato dell'esercizio 2014 e dell'esercizio 2013 al netto degli effetti delle citate componenti non ricorrenti rappresenterebbe un incremento di risultato di 239 migliaia di Euro (21,984 milioni di Euro nel 2014 a fronte di 21,745 milioni di Euro nel 2013).

L'utile da operazioni in continuità risulta pari a 21,068 milioni di Euro rispetto ai 20,135 del precedente esercizio, mentre l'utile netto da operazioni discontinue risulta pari a zero come nel 2013.

Il risultato prima delle imposte è di 26,668 milioni di Euro, in linea rispetto ai 26,656 milioni di Euro dell'esercizio 2013. Le imposte sul reddito diminuiscono di 0,921 milioni di Euro, attestandosi a 5,600 milioni di Euro rispetto ai 6,521 milioni di Euro del 2013 cui aveva concorso il citato provento non ricorrente pari a 1,076 milioni di Euro. Tale significativa riduzione è connessa alla presenza nell'esercizio comparativo 2013 di componenti di costo non deducibili.

I ricavi del gruppo, al netto dei "contributi per investimenti finanziati", passano da 190,397 a 190,847 milioni di Euro, con un incremento dello 0,2%; i costi del gruppo, al netto dei "costi per investimenti finanziati", passano da 171,523 a 172,451 milioni di Euro con un incremento dello 0,5%. Il risultato operativo passa da 18,874 a 18,396 milioni di Euro, con un decremento di 478 migliaia di Euro; peraltro, al netto delle componenti reddituali non ricorrenti sopra commentate, il risultato operativo 2013 sarebbe stato di 21,560 e quello 2014 di 19,312 milioni di Euro, con un decremento di 2,248 milioni di Euro; tale decremento, è connesso ad un incremento nel costo del personale e degli ammortamenti dell'esercizio, per motivazioni meglio analizzate nel successivo paragrafo 10 "Andamento economico e finanziario consolidato", a sostanziale parità di ricavi e costi operativi diversi dalle due tipologie indicate.

Il patrimonio netto consolidato passa da 321,868 milioni di Euro a 335,712 milioni di Euro.

Gli investimenti passano da 108,8 a 207,0 milioni di Euro, di cui 72,5 milioni di Euro finanziati con mezzi propri (3,3 milioni di Euro nel 2013) e 134,5 milioni di Euro derivanti da finanziamenti pubblici (105,5 milioni di Euro nel 2013).

Per un dettagliato commento dei risultati e delle variazioni rispetto al 2013 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 2014 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 2014 di FNM S.p.A., delle sue controllate, di quelle società sulle quali viene esercitato un controllo congiunto e di quelle società sulle quali si esercita un’influenza notevole.

Sono considerate controllate le società sulle quali il Gruppo possiede contemporaneamente i seguenti tre elementi: (a) potere sull’impresa; (b) esposizione, o diritti, a rendimenti variabili derivanti dal coinvolgimento con la stessa; (c) capacità di utilizzare il potere per influenzare l’ammontare di tali rendimenti variabili; mentre si considerano a controllo congiunto (*joint venture*) le società per le quali il Gruppo esercita il controllo congiuntamente con un altro investitore. 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 sulle attività rilevanti, 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 FNM valuta le partecipate a controllo congiunto Trenord S.r.l., NordCom S.p.A., NORD ENERGIA S.p.A. (e la sua controllata CMC MeSta S.A.), SeMS S.r.l ed Omnibus Partecipazioni S.r.l. con il “metodo del patrimonio netto” già a partire dalle rendicontazioni trimestrali 2011; l’entrata in vigore dal 1° gennaio 2014, con valenza retrospettiva, dell’IFRS 11, non ha quindi determinato alcun impatto in termini di continuità di principi di valutazione sulla informativa finanziaria del Gruppo ed in termini di riesposizione dei dati comparativi.

Le società collegate DB Schenker Rail Italia S.r.l. (già 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, oltre che le ulteriori informazioni richieste dall’IFRS 12, è esposta nella Nota 37.

## **1. STRUTTURA E SETTORI DI ATTIVITA’ DEL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2014**

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.

Si ricorda che ad esito della costituzione di Trenord S.r.l. e del successivo conferimento della partecipazione totalitaria detenuta dalla capogruppo in LeNORD S.r.l., operazione avvenuta nell’esercizio 2011, FNM ha rafforzato il proprio 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 (di seguito anche T.P.L.).

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 a Trenord S.r.l. 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 2014 si sostanzia, come già anticipato, effettuando la valutazione delle citate 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.**

Il quadro normativo (comunitario, nazionale, regionale) che regola il Trasporto Pubblico Locale al 31 dicembre 2014 non ha subito significative evoluzioni rispetto a quanto descritto nella relazione al bilancio 31 dicembre 2013.

Ciò premesso, si segnala che la Legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Legge di Stabilità 2015) contenente “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato”, riporta numerose misure che interessano il settore di appartenenza del Gruppo le quali intervengono sia sotto il profilo finanziario, quali i fondi aggiuntivi per acquisto di autobus, il ripristino dell’intero sconto sull’accisa e gli ulteriori tagli a Regioni ed Enti locali, sia sotto il profilo ordinamentale, in materia di servizi pubblici locali e razionalizzazione delle società partecipate.

Le principali misure per il settore sono le seguenti:

- 1) rifinanziamento Fondo per acquisto autobus (commi 223-227) e divieto circolazione veicoli Euro 0 (comma 232);
- 2) interventi per finanziamento reti metropolitane (commi 192 e 228);
- 3) deduzione del costo del lavoro dall'IRAP e aliquote IRAP (commi da 20 a 24);
- 4) mutui ferrovie in concessione (comma 359);
- 5) eliminazione sconto accisa per i veicoli Euro 0 e ripristino sconto integrale fino al 2018 (commi 233 e 234);
- 6) misure in materia di finanza regionale e locale (commi 398 e seguenti);
  - a) contenimento spese per Regioni a statuto ordinario
  - b) contenimento spese per Regioni a statuto speciale
  - c) contenimento spese Province e Città Metropolitane
  - d) contenimento spese Comuni
  - e) patto di stabilità interno Regioni a statuto ordinario (commi 460 e seguenti);
- 7) misure in materia di società partecipate locali (commi 609-616)
- 8) *split payment* (commi 629-633).

Soprattutto per quanto riguarda il contenimento delle spese delle Regioni a statuto ordinario di cui all'art. 46, commi 6 e 7, del decreto-legge n. 66 del 2014 (750 milioni di Euro per ciascuno degli anni 2015-2017) è stato stabilito che il concorso alla finanza pubblica è esteso fino al 2018 e incrementato di 3.452 milioni di Euro per ciascuno degli anni dal 2015 al 2018.

Tale misura si è ripercossa sulle risorse che le Regioni hanno destinato al trasporto pubblico locale, seppure le risorse del Fondo Nazionale trasporti di cui all'articolo 16-bis del D.L. n. 95 del 2012 non hanno subito alcuna variazione e quindi i tagli apportati rimangono a valere sulle risorse proprie regionali aggiuntive al Fondo Nazionale.

In attuazione di quanto sopra, in data 9 gennaio 2015, la Giunta Regionale ha approvato la D.G.R. n. 3007/2015, recante determinazioni in relazione ad "Assegnazione delle risorse per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico a seguito della legge di stabilità regionale 2015". Con tale atto, Regione Lombardia ha disposto di ripartire a fronte del sopracitato concorso delle regioni al contenimento della spesa pubblica (legge di stabilità Nazionale 2015) la riduzione complessiva di risorse proprie destinate alla gestione della rete ferroviaria ed agli affidamenti di servizi di trasporto pubblico regionale e locale prevista a partire dal 2015, pari a 50 milioni di Euro, di cui 25 milioni di Euro sui contributi erogati da Regione Lombardia a copertura degli affidamenti di servizi di trasporto pubblico locale di titolarità degli Enti locali. Le risorse assegnate agli Enti locali a titolo di contributo per la copertura dei contratti di servizio di trasporto pubblico, ivi inclusi i contributi di

cui alla D.G.R. 2 agosto 2013 n. 573 - risorse "Patto TPL" ex L. 244/2007, confluite nel Fondo Nazionale, sono ridotte a decorrere dal 1 gennaio 2015 del 3% per i contributi erogati alle Province ed ai Comuni a copertura dei rispettivi affidamenti per i servizi extraurbani, di area urbana e urbani. Per compensare in parte tale decurtazione, la Regione Lombardia ha proceduto ad una manovra tariffaria straordinaria che ha comportato un aumento tariffario con decorrenza 1° febbraio 2015 del 4% dei titoli di viaggio di competenza regionale. Al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario del sistema, gli Enti possono altresì procedere attraverso:

- la razionalizzazione dei servizi di propria competenza, salvaguardando i servizi che garantiscono adeguati livelli di efficienza ed efficacia;
- l'introduzione di forme innovative di finanziamento dei beni, delle infrastrutture e dei servizi;
- la promozione, in accordo con i soggetti gestori, di azioni di efficientamento aziendale del costo di produzione chilometrica del servizio e di politiche commerciali di incentivo all'utilizzo del trasporto pubblico regionale e locale;
- la determinazione di idonei livelli tariffari, tenendo conto delle misure regolatorie delle tariffe espresse dalla Regione che permettono la definizione di un aumento tariffario che garantisca un incremento del monte introiti nella misura massima del 4%;
- l'individuazione di ulteriori risorse finanziarie a carico dei loro bilanci.

Si ricorda che il Governo ha avviato l'attività di definizione di un provvedimento legislativo di riforma del T.P.L. con i dichiarati obiettivi di:

- dare un'impronta europea alla normativa italiana armonizzandola con la disciplina contenuta nei regolamenti comunitari;
- consentire un reale rilancio della competizione e la creazione di un mercato contendibile ed appetibile;
- una revisione strutturale della disciplina eliminando stratificazioni ed incongruenze realizzatesi nel corso di oltre 15 anni dall'adozione del D.Lgs. 422/97 (predisposizione di un Testo Unico).

L'iniziativa, che risponde all'esigenza ormai urgente di riforma strutturale del settore, è tuttavia in evoluzione in termini di tempi e contenuti e non è ancora approdata in Parlamento.

## 1.2 ALTRI SETTORI DI ATTIVITA'

FNM S.p.A., società Capogruppo, in coerenza con le proprie finalità statutarie, esercita, come già anticipato, 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.

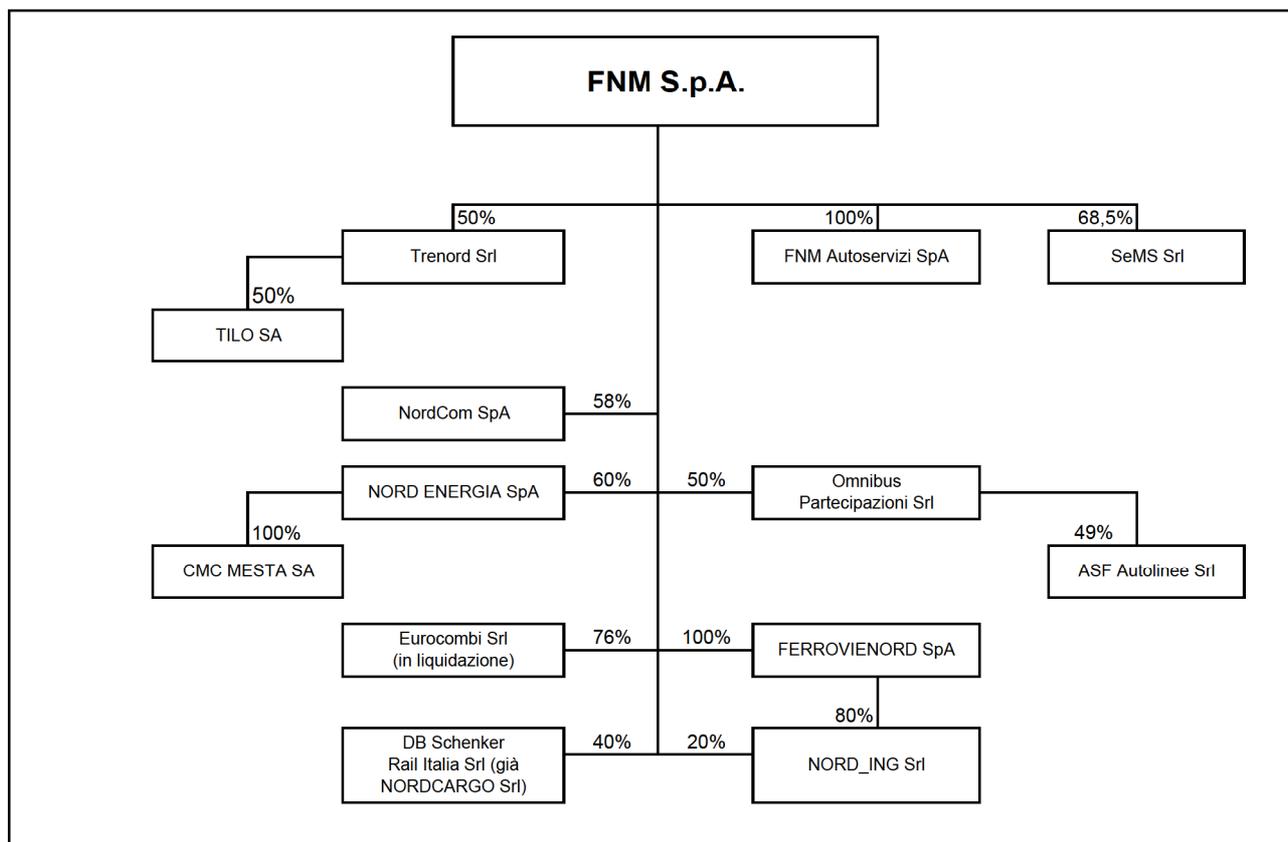
Il Gruppo FNM, attraverso le partecipate, estende le proprie articolazioni operative anche in altri settori diversi da quelli menzionati. E' infatti presente nel settore dell'*Information & Communication Technology* – con NordCom S.p.A., che opera sia a beneficio del Gruppo FNM che per terzi; è altresì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

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 DB Schenker Rail Italia 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 DB Schenker Rail Italia (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 2014**

La mappa del Gruppo FNM al 31 dicembre 2014 è la seguente:



Nel corso dell'esercizio 2014 non sono intervenute variazioni inerenti il profilo del Gruppo rispetto alla situazione al 31 dicembre 2013.

### 3. RISULTATI DELLE SOCIETA' PARTECIPATE

I risultati civilistici al 31 dicembre 2014, redatti per FNM S.p.A. 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 2014	Risultato 2013	Differenza	% di possesso
FNM S.p.A. - Bilancio separato	18.724	17.048	1.676	
FERROVIENORD S.p.A.	1.148	1.552	(404)	100%
Trenord S.r.l.	2.576	186	2.390	50%
FNM Autoservizi S.p.A.	871	687	184	100%
NordCom S.p.A.	627	479	148	58%
NORD_ING S.r.l.	10	3	7	100%
NORD ENERGIA S.p.A. / CMC MeSta S.A.	7.561	6.194	1.368	60%
SeMS S.r.l.	169	202	(33)	68,50%
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	1.414	794	620	50%
DB Schenker Rail Italia S.r.l. (già NORDCARGO S.r.l.)	640	674	(34)	40%
Eurocombi S.r.l. in liquidazione	(1)	(1)	0	76%

In fase di consolidamento ai bilanci d'esercizio delle società partecipate 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 2014 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 19,981 milioni di Euro contro i 18,629 milioni di Euro dell'esercizio 2013.

#### 4.2 LOCAZIONE MATERIALE ROTABILE

Per effetto dell'applicazione dello IAS 17 in 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 28,882 milioni di Euro contro 28,145 milioni di Euro nel 2013, si riferiscono al seguente materiale rotabile:

- N. 26 TAF locati a Trenord S.r.l.
- N. 2 TSR locati a Trenord S.r.l.
- N. 8 CSA locati a Trenord S.r.l.
- N. 3 convogli Coradia locati a Trenord S.r.l.
- N. 11 locomotive 483 locate a DB Schenker Rail Italia S.r.l. (già NORDCARGO S.r.l.)
- N. 1 locomotiva ES64 F4 locata a DB Schenker Rail Italia S.r.l. (già NORDCARGO S.r.l.)

Le locazioni finanziarie per 1,369 milioni di Euro contro 1,425 milioni di Euro nel 2013, 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.

Con riferimento ai noleggi di convogli di tipo Coradia e rotabili di tipo TSR, si ricorda che sono in corso di fornitura 7 ulteriori convogli Coradia e 7 rotabili di tipo TSR; inoltre, a completamento del piano di investimenti avviato nel mese di giugno 2012 con la stipula del contratto con Alstom per la fornitura dei 10 convogli Coradia, FNM ha sottoscritto:

- in data 31 marzo 2014 il contratto con Alstom per la fornitura di 10 casse per trasformare i 10 convogli Coradia con configurazione a 5 casse, in fase di consegna, in convogli a 6 casse; l'importo del contratto è di Euro 14.700.000;
- in data 30 aprile 2014 il contratto con l'ATI AnsaldoBreda – Firema per la fornitura di 7 convogli TSR a 6 casse per un importo di Euro 98.862.937.

Il piano di investimenti in materiale rotabile deliberato da FNM ammonta pertanto a circa 180 milioni di Euro e sarà oggetto di noleggio a Trenord sino al 2020 e, dopo il 2020, al nuovo aggiudicatario del contratto di servizio (qualora diverso da Trenord).

Si rimanda al successivo paragrafo 8.3 “Investimenti” per la disamina delle modalità di finanziamento dell'investimento futuro che prevedono di articolare una operazione finanziaria con Finlombarda S.p.A., beneficiaria di un finanziamento della Banca Europea di Investimento concesso da tale ente proprio in relazione all'investimento in flotta da parte della Vostra Società.

### **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 2014. 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 in particolare nel settore del terziario-uffici.

### **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. 54.000 mq. di cui il 53% di proprietà FNM e il 47% di proprietà FERROVIENORD.

Il Programma Integrato di Intervento (PII) 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 originariamente previsti, dilazionati fino al 18 aprile 2017 (successivamente

posticipati al 18 aprile 2018), 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 la 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 S.r.l.

In data 6 luglio 2011 GDF SYSTEM S.r.l. 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 2012 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 il 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 ed il correlato Atto Ricognitivo e Specificativo degli impegni relativi alla "Unità di Intervento Nord" sottoscritto dalle Parti in data 26 giugno 2014 con atto a cura del Notaio Lainati n.22222 di rep. e n.14193 di racc.

All'interno di tale Atto ed a seguito della riunione intersettoriale del 25 marzo 2014, con nota del 16 aprile 2014, il Settore Bonifiche del Comune di Milano, preventivamente alla cessione delle aree, ha chiesto la verifica di compatibilità dei suoli mediante la presentazione di un Piano della Caratterizzazione. Tale Piano, redatto da GDF SYSTEM S.r.l. anche per FNM e FERROVIENORD e riguardante l'intera Unità di Intervento Nord, è stato presentato in data 25 giugno 2014, integrato in data 8 agosto 2014 e successivamente approvato con la Conferenza di Servizi del 27 agosto 2014. Causa i tempi lunghissimi di approvazione di tale variante, che hanno impedito a GDF SYSTEM S.r.l. di iniziare la realizzazione del PII, la stessa acquirente ha richiesto, e FNM ha acconsentito (atto Notaio Lainati del 9 aprile 2013), una dilazione di un anno dei termini di pagamento (dal 18 aprile 2017 al 18 aprile 2018), stabilendo, inoltre, per il 2013 e 2014 una rata di 500 migliaia di Euro contro 1 milione di Euro precedentemente previsto per entrambi gli anni. Con lettera dell'11 novembre 2014 GDF SYTEM S.r.l. ha richiesto una proroga nel pagamento del rateo scaduto da aprile a dicembre 2014, motivandola con l'assunzione a proprio carico della quota relativa alla redazione dell'integrazione del Piano della Caratterizzazione afferente alle aree di proprietà del Gruppo FNM, pari a circa 22 migliaia di Euro. Con successiva lettera del 10 febbraio 2015 GDF

SYSTEM S.r.l. si è impegnata a provvedere al pagamento del rateo dovuto a dicembre 2014 entro il 28 febbraio 2015; pagamento che ad oggi tuttavia non è ancora pervenuto né a FNM né a FERROVIENORD che hanno provveduto ad un sollecito nel contesto del continuo rapporto dialettico in essere con la controparte.

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'Accordo di Programma "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 la 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 strumento urbanistico di programmazione (PGT) 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. Tuttavia 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'Accordo di Programma sono state riavviate, con la previsione di favorevoli sviluppi anche per quanto riguarda gli interessi del Gruppo FNM. Nel corso del 2014, tuttavia, il gruppo di lavoro coordinato dal Comune non si è più riunito.

#### **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 Programma Integrato di Intervento (PII) prevede di realizzare, complessivamente, un volume edificabile di 31.000 mc da destinare a utilizzo residenziale (di cui il 20% a edilizia convenzionata),

una superficie lorda di pavimento di 1.350 mq da destinare a utilizzo commerciale ed una di 150 mq per servizi e standard in cessione.

Il PII 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 PII Con Deliberazione della Giunta Comunale n. 101 del 31 luglio 2014, avente ad oggetto “Ricognizione Convenzioni di Lottizzazione e Convenzioni di Pianificazione Integrata a cui si applicano i termini previsti dall’art. 30 comma 3 bis del “Decreto del Fare”, i termini di validità, nonché di inizio e fine lavori, degli accordi stipulati sino al 31 dicembre 2012, tra cui anche la Convenzione Attuativa del PII di Serenella – Parco delle Groane, sono stati prorogati di tre anni.

Nel contempo, per consentire l’indipendenza dei Lotti funzionali e semplificare le modalità di attuazione del PII, FNM e la Parrocchia dei Santi Eusebio e Maccabei hanno sottoscritto apposito Atto di identificazione di confini, n. rep. 58530 e n. racc. 24046 a cura del Notaio Lainati, in modo che la proprietà di ciascun soggetto attuatore coincida con le aree sulle quali il piano prevede l’edificazione delle quote di competenza.

Da ultimo, in data 15 settembre 2014 FNM e la Parrocchia dei Santi Eusebio e Maccabei hanno sottoscritto una scrittura privata al fine di definire i rispettivi obblighi per l’attuazione del PII, con particolare riferimento alla realizzazione delle opere di urbanizzazione.

#### **NOVARA**

L’attivazione della nuova stazione FERROVIENORD di Novara interconnessa con la rete dell’Alta Velocità 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 marzo 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 dall'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.

L'Accordo di cui sopra, è stato quindi sottoscritto dalle Parti in data 13 maggio 2014, con atto a rep. n. 17898, e prevede per FERROVIENORD, a fronte dei ricavi derivanti dalla vendita delle aree al Comune e dei diritti volumetrici, l'onere della preventiva pulizia, caratterizzazione ed eventuale bonifica delle aree che verranno cedute al Comune stesso.

Come stabilito dall'Atto, in data 9 luglio 2014, il Comune di Novara ha consegnato la perizia di valutazione delle aree oggetto di compravendita, redatta da parte dell'Ufficio provinciale di Novara dell'Agenzia delle Entrate, che stima il più probabile valore di mercato dell'immobile in 1,426 milioni di Euro con un'alea estimativa di circa  $\pm 15\%$ , derivante dalla particolare tipologia delle opere che vi saranno realizzate.

Con lettera prot. n. 7859 del 23 ottobre 2014 FERROVIENORD ha formalizzato la fissazione del prezzo di cessione in 1,437 milioni di Euro; detto importo corrisponde al prezzo della cessione indicato dal Comune stesso nella relazione di approvazione del PPE ed è superiore al valore stimato dall'Agenzia delle Entrate, pur rimanendo all'interno dell'alea prevista.

Nel contempo sono state avviate le attività propedeutiche al ripristino ambientale del sito, volte a garantire la compatibilità delle aree con le destinazioni funzionali individuate dal PPE. In particolare, con lettera prot. n. 6043 del 4 agosto 2014 è stato trasmesso il Piano della Caratterizzazione successivamente approvato nella Conferenza di Servizi del 9 settembre 2014.

Con lettera prot. n. 7114 del 29 settembre 2014 è stata attivata una procedura di selezione per l'affidamento non strumentale dei servizi di pulizia e riordino delle aree, compreso lo smaltimento di pietrisco amiantifero e non, per un importo a base d'asta di circa 817 migliaia di Euro.

L'esecuzione dell'appalto è stata aggiudicata all'Impresa GERVASI MARIO S.n.c. con lettera prot. n. 120 dell'8 gennaio 2015 per un importo – al netto del ribasso d'asta del 30,10% – di circa 575 migliaia di Euro ed una durata di 60 giorni dalla data di consegna del servizio.

Il rogito con il Comune per la cessione delle aree potrebbe avvenire nel mese di giugno 2015; al riguardo si evidenzia che le aree in oggetto sono iscritte in bilancio tra le “Attività destinate alla vendita” ad un valore pari a zero, in quanto in precedenza facenti parte del sedime ferroviario e pertanto la loro cessione determinerà per il Gruppo (ed in particolare per FERROVIENORD) la consuntivazione di un provento pari al prezzo di vendita, al netto dei citati costi di pulizia e riordino delle aree.

#### 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 erano 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 erano 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 aveva dato avvio alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del PGT depositando la proposta di Documento di Piano e FERROVIENORD aveva prodotto, in data 24 settembre 2012, le proprie osservazioni, alle quali il Comune non aveva contro-dedotto.

In data 20 dicembre 2012, con Deliberazione del C.C. n. 82, il Comune aveva poi 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 Accordo di Programma 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. Nel 2014 non è intervenuto alcun avanzamento della procedura.

#### 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, ma le procedure sono rimaste in *stand-by* fino a che, 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, da formulare entro il 22 marzo 2014.

In data 19 marzo 2014 FERROVIENORD ha presentato un'osservazione al PGT chiedendo che la realizzazione del collegamento viario con il Comparto Stazioni, prevista nel PGT, consenta, ad opera compiuta, la soppressione del P.L. di via Bainsizza – via Tonale alla progr. km 49+151 della linea Milano – Varese – Laveno.

In data 12 giugno 2014 il comune di Varese ha approvato il PGT, accogliendo l'osservazione formulata da FERROVIENORD.

Il PGT, tuttavia, presenta elementi di difformità tra le previsioni urbanistiche in esso contenute e quelle del *masterplan* del 2011, che hanno ripercussioni di carattere economico sull'equilibrio finanziario dell'intervento.

In data 22 luglio 2014 si è tenuto un Collegio di Vigilanza nel corso del quale è emerso che le modifiche intervenute con l'approvazione del PGT di Varese impongono di rivedere il *masterplan* del 2011 e di verificarne la sostenibilità finanziaria.

**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 3.236. 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 vendita di spazi pubblicitari sulla rete Digital Signage, nonché attraverso i canali tradizionali, quali gli impianti espositori siti presso le stazioni, per complessivi 2,078 milioni di Euro, sostanzialmente in linea rispetto ai 2,064 milioni di Euro del 2013.

**4.5 PERSONALE DIPENDENTE DI FNM S.p.A.: NUMERI, COSTI E FORMAZIONE****4.5.1 NUMERI E COSTI**

Il personale dipendente mediamente in servizio in FNM e nelle aziende controllate (FERROVIENORD, NORD\_ING, FNM Autoservizi) si attesta a 1.258 unità, con un lieve incremento rispetto alle 1.241 unità in essere nel 2013. Per tutte le Società sopra indicate, tranne NORD\_ING, ai cui dipendenti si applica il CCNL del Commercio, trova applicazione il CCNL degli Autoferrotranvieri.

Il personale mediamente in servizio nell'anno 2014 nella capogruppo FNM è stato pari a 163 unità, rispetto alle 158 unità del 2013.

**4.5.2 RELAZIONI INDUSTRIALI**

In data 10 febbraio 2014 è stata raggiunta l'intesa per la ridefinizione degli indicatori utili a determinare il Premio di Risultato per le Società FNM e FERROVIENORD, individuando i requisiti più consoni alle singole realtà aziendali per la determinazione di tale componente retributiva.

In data 18 giugno 2014 è stato sottoscritto il nuovo Protocollo di Relazioni Industriali per il Gruppo FNM (valido per le aziende FNM, FERROVIENORD, NORD\_ING e FNM Autoservizi) a conclusione di un delicato processo negoziale che ha permesso di riportare ad un unico tavolo negoziale le 5 sigle sindacali rappresentative e storicamente presenti all'interno delle aziende del Gruppo FNM, permettendo di fatto di rimettere ordine nei livelli di interlocuzione con le rappresentanze sindacali anche attraverso un principio di misurazione della rappresentatività

effettiva di ciascuna sigla. In tale ambito di particolare importanza risulta la razionalizzazione del numero di delegati sindacali e dei relativi permessi.

Con tale intesa il Gruppo FNM applica, tra le prime aziende italiane e del settore, l'accordo interconfederale del gennaio 2014. In questo senso assume un carattere innovativo la previsione, a validazione dei contratti aziendali, di una soglia di rappresentanza secondo un criterio di maggioranza qualificata (pari al 70%), che di fatto vincola ciascuna delle 5 sigle sindacali che hanno costituito la RSU.

Considerato il mancato rinnovo del CCNL degli Autoferrotranvieri si è inoltre proceduto alla sottoscrizione degli accordi del 18 giugno 2014 (per FNM e FERROVIENORD) e dell'8 luglio 2014 (per FNM Autoservizi) con cui sono state riconosciute delle somme *una tantum* a copertura della vacanza contrattuale del CCNL degli Autoferrotranvieri, tacitando in tal modo le rivendicazioni a più riprese avanzate dalle OO.SS, derivanti dal perdurante stallo della trattativa a livello nazionale. A tal riguardo si rammenta che il CCNL Autoferro è scaduto dal 30 aprile 2009.

In questo senso, per i dipendenti delle Società FNM e FERROVIENORD a copertura del mancato rinnovo della parte economica del CCNL riferita agli anni 2013 e 2014 è stato erogato un importo per addetto pari ad Euro 700 annui calcolati a parametro 175. Per la società FNM Autoservizi è stato invece riconosciuto un importo per addetto calcolato a parametro medio pari a Euro 300 per il 2012 e a Euro 350 all'anno per il 2013 e per il 2014. Le erogazioni effettuate con riferimento a esercizi precedenti al 2014 non hanno avuto impatto economico in quanto negli esercizi precedenti erano stati effettuati adeguati stanziamenti a fronte del prospettato impegno di corresponsione di una futura integrazione salariale.

#### **4.5.3 FORMAZIONE**

Le attività di formazione hanno impegnato praticamente tutti dipendenti di FNM che hanno avuto accesso a 68 corsi di formazione esterna ed interna specialistica, per un totale di 560 giornate; tra gli interventi che hanno maggiormente coinvolto il personale, quelli delle specifiche aree aziendali (giuridica, risorse umane, acquisti e logistica, finanza e controllo).

E' stato svolto il percorso formativo "Integrità, Trasparenza e Responsabilità Sociale" che ha coinvolto 138 dipendenti, oltre a 9 dirigenti.

L'altro corso che ha impegnato il personale nel corso del 2014 ha riguardato la formazione sulla "Qualità", per un totale di 136 dipendenti.

Entrambi gli interventi sopra descritti sono stati finanziati con fondi "FONSERVIZI".

Significativo, infine, l'intervento formativo in materia di sicurezza dei lavoratori che ha coinvolto, su vari corsi, 97 dipendenti.

## 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 2014 evidenzia un utile di Euro 1.147.865 rispetto a quello dell'esercizio precedente di Euro 1.551.749.

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2013:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>Differenza</b>
Valore della produzione	120.320	119.647	673
Costi della produzione	(115.252)	(114.345)	(907)
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>5.068</b>	<b>5.302</b>	<b>(234)</b>
Risultato gestione finanziaria	(73)	309	(382)
Risultato gestione straordinaria	(970)	128	(1.098)
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>4.025</b>	<b>5.739</b>	<b>(1.714)</b>
Imposte sul reddito	(2.877)	(4.187)	1.310
<b>UTILE D'ESERCIZIO</b>	<b>1.148</b>	<b>1.552</b>	<b>(404)</b>

Il **valore della produzione** aumenta di 0,673 milioni di Euro, passando da 119,647 a 120,320 milioni di Euro.

Le principali variazioni sono le seguenti:

- Regione Lombardia ha riconosciuto un aumento del corrispettivo del contratto di servizio pari a 0,121 milioni di Euro a fronte dell'incremento della produzione pari a 43.625 treni km;
- i ricavi per l'accesso alla rete diminuiscono di 0,911 milioni di Euro in quanto dal 2014 il contratto in essere con Trenord S.r.l. non include il corrispettivo per *service* di manovra e biglietteria, a seguito del trasferimento delle relative funzioni direttamente alla consociata;
- si è rilevato un incremento della voce "recupero costi" pari a 1,0 milione di Euro a fronte di maggiori addebiti a Trenord S.r.l. di spese per utenze di energia elettrica;
- il recupero di costi per spese generali sostenuti per interventi di ammodernamento dell'infrastruttura e rinnovo del materiale rotabile aumentano di 0,4 milioni di Euro.

I **costi della produzione** sono pari a 115,252 milioni di Euro, in aumento di 0,907 milioni rispetto ai 114,345 milioni di Euro del 2013, con le seguenti principali variazioni:

- i costi per manutenzioni esternalizzate all'infrastruttura diminuiscono di 1,1 milioni di Euro rispetto a quelli dell'esercizio 2013, per minori interventi di manutenzione ai fabbricati, agli impianti telefonici, di telecomunicazione e segnalamento ed alle sottostazioni, pur nel contesto dell'ordinario mantenimento della efficienza e sicurezza dell'infrastruttura;
- si registra un incremento di 0,8 milioni di Euro delle prestazioni di *service* fatturate dalla società controllante FNM S.p.A. a seguito della ridefinizione delle attività amministrative;
- la voce utenze presenta un incremento pari a 1,1 milioni di Euro relativo a costi di energia elettrica rifatturati alla consociata Trenord S.r.l.;
- i costi di informatica verso la consociata NordCom S.p.A. aumentano di 0,4 milioni di Euro sia in relazione all'utilizzo di nuovi moduli SAP, sia per l'adeguamento del canone per l'informatica distribuita;
- i costi del personale, comprensivi dei costi per collaboratori a progetto, aumentano di 1,4 milioni di Euro, per l'erogazione di un'*una tantum* a copertura della vacanza contrattuale del CCNL degli Autoferrotranvieri per il periodo 2014 (782 migliaia di Euro), per l'incremento dell'accantonamento al fondo oneri rinnovo CCNL Autoferrotranvieri (909 migliaia di Euro rispetto ai 755 migliaia di Euro del 2013), nonché per il maggior numero medio di dipendenti (851 rispetto agli 844 del 2013);
- nell'esercizio 2013 era stata operata una svalutazione per 2,3 milioni di Euro di costi di progettazione di attività di manutenzione dell'infrastruttura cui non si era dato corso, nonché di costi sostenuti per l'effettuazione di interventi di ammodernamento dell'infrastruttura, eccedenti rispetto al contributo stanziato da Regione Lombardia;
- nel corso dell'esercizio sono stati operati accantonamenti al fondo rischi ed oneri per 0,3 milioni di Euro, quale stima del rischio di soccombenza in contenziosi instaurati da terzi.

Il **risultato della gestione finanziaria**, negativo per 73 migliaia di Euro, risulta in diminuzione di 382 migliaia di Euro rispetto al 2013 quando era stato positivo per 309 migliaia di Euro. In particolare l'indebitamento medio dell'esercizio, connesso alle dinamiche del circolante influenzate dalle tempistiche di pagamento di stati avanzamento lavori non coerenti con i tempi di incasso dei finanziamenti regionali correlati, ha determinato la consuntivazione di interessi passivi sul conto corrente di corrispondenza con FNM S.p.A. per 21 migliaia di Euro, mentre nell'esercizio comparativo 2013 la partecipata, a fronte di una situazione finanziaria positiva, aveva rilevato interessi attivi sul medesimo conto corrente di corrispondenza pari a 315 migliaia di Euro.

Il **risultato della gestione straordinaria**, negativo per 0,970 milioni di Euro, include l'onere relativo all'accantonamento operato a seguito del contenzioso con l'Agenzia delle Dogane di Como (pari a 1,085 milioni di Euro) descritto nel successivo paragrafo "Accessi e verifiche fiscali".

Il patrimonio netto al 31 dicembre 2014 è pari a 17,612 milioni di Euro (16,464 milioni di Euro al 31 dicembre 2013).

Il personale in servizio al 31 dicembre 2014 è pari a 836 unità oltre a 11 dirigenti, contro le 843 unità oltre a 11 dirigenti del 31 dicembre 2013.

### **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.

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.

Nel 2014 l'importo del corrispettivo del Contratto di Servizio è stato determinato sulla base dei meccanismi contrattuali in Euro 91.652.328.

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.

Con nota prot. n. S1.2015.0003941 del 28 gennaio 2015, Regione Lombardia ha comunicato alla partecipata che, in attuazione della D.G.R. n. 3007/2015, i cui contenuti sono stati dettagliati nel paragrafo 1.1.1 “Quadro normativo T.P.L.”, il corrispettivo del Contratto di Servizio per l’esercizio 2015 viene stabilito in misura pari ad Euro 91.652.328, invariato rispetto all’esercizio 2014.

Nel 2014 è stato sottoscritto il terzo contratto di accesso con Trenord S.r.l. per la regolazione dei rapporti connessi alla messa a disposizione delle tracce della totalità del servizio prodotto dall’Impresa Ferroviaria, dell’energia di trazione e dei relativi servizi accessori (quali i servizi di informazione al pubblico, la messa a disposizione degli spazi di stazione).

Nel 2014 non vi è stata alcuna richiesta ed effettuazione di servizi viaggiatori e servizi merci di altri vettori sulla rete FERROVIENORD.

Con riferimento alla citata concessione in scadenza il 17 marzo 2016, sulla base della normativa vigente (Direttive CEE, Legge Nazionale e Legge Regionale precedentemente richiamate nel quadro normativo), l’ente concedente Regione Lombardia può procedere al rinnovo o proroga della concessione senza necessità di gara. La partecipata, sulla base delle ordinarie tempistiche di gestione di tale fase previste da leggi e regolamenti regionali, ha preso contatto con gli uffici competenti della Regione Lombardia in modo da definire l’evoluzione del rapporto concessorio in tempi coerenti con la scadenza sopra definita, pur nella consapevolezza che tali leggi e regolamenti, in caso di ritardi nella definizione del nuovo aggiudicatario, prevedono tempi di gestione del periodo transitorio che non determineranno significativi impatti sulla continuità aziendale e la ordinaria operatività della partecipata nel corso del 2016.

### **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 2014 è stato di 76,4 milioni di Euro e ha riguardato principalmente i seguenti interventi:

- potenziamento della tratta Castano – Turbigo;
- realizzazione della stazione di Cormano – Cusano Milanino;
- adeguamento a standard di stazioni nella tratta Saronno – Bovisa;
- nuovo piano armamento e trazione elettrica a Novate Milanese;
- collegamento Terminal 1 – Terminal 2 Aeroporto Malpensa.

### **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 Euro 283.241.416,50 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 Euro 348.297.920 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 Euro 34.999.155 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 2014 sono proseguite le misurazioni dei parametri RAM in accordo al disposto contrattuale per la verifica del livello di affidabilità individuato dal contratto. L'esito di tale osservazione ha visto il raggiungimento degli obiettivi contrattuali.

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 Euro 24.556.000, 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 Euro 62.474.500, i treni sono entrati in servizio nell'autunno del 2011. L'analisi RAM si è conclusa nel 2014. I parametri RAM contrattuali dei convogli GTW sono stati raggiunti.

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 Euro 35.108.000. I convogli sono stati consegnati a Trenord S.r.l. nel corso del secondo semestre 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 Euro 40.867.840.

*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 Euro 38.900.000.

*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 Euro 33.000.078.

*Elettromotrici a 6 casse – 2 convogli CORADIA.*

Il contratto con Alstom n. 16985 è stato stipulato in data 28 marzo 2014 per un importo di Euro 17.090.000.

#### **Accessi e verifiche fiscali**

Nel corso del 2013 l'Agenzia delle Dogane di Como aveva avviato un'istruttoria relativamente alle

importazioni di convogli ferroviari acquistati dalla società svizzera Stadler Bussnang AG.

Tale istruttoria si è conclusa con l'emissione del Processo Verbale di Constatazione notificato in data 16 gennaio 2014, cui ha fatto seguito la notifica, in data 21 marzo 2014, dell'avviso di accertamento suppletivo e di rettifica Prot. ASP RU 15537/14 per complessivi Euro 9.782.968,79 – ritenendo l'Ufficio di dover assoggettare ad IVA le importazioni suddette – e dell'atto di irrogazione sanzioni Prot. ASP RU 15550/14 per complessivi Euro 2.609.475,59.

Sulla base del contraddittorio avviato con i vertici dell'Ufficio, lo stesso si è reso disponibile a rivedere le proprie posizioni, atteso che FERROVIENORD ha tempestivamente evidenziato tutti gli elementi di fatto e di diritto finalizzati a dimostrare che la stessa ha sempre agito nel rispetto della normativa doganale.

Nonostante la proficuità del contraddittorio, per evitare di incorrere in decadenze processuali, la partecipata ha impugnato i due predetti atti dinanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Como; la prima udienza, fissata per l'11 novembre 2014, è stata rinviata dietro presentazione di una apposita istanza sottoscritta sia da FERROVIENORD sia dall'Agenzia delle Dogane; il quadro normativo di riferimento, infatti, sembra mutato – in senso ulteriormente favorevole per la società – in esito alla sentenza della Corte di Giustizia 17 luglio 2014, C-272/13 (cd. “sentenza Equoland”); ciò ha, dunque, conferito un nuovo impulso verso una soluzione stragiudiziale della controversia.

Gli Amministratori di FERROVIENORD, anche sulla base dei pareri del proprio consulente fiscale, ritengono che, anche ove non si addivenga ad una definizione stragiudiziale, vi possano essere validi motivi in fatto ed in diritto, soprattutto dopo la “sentenza Equoland”, per la conferma dell'operato della società avanti alla Commissione Tributaria competente, fatta salva l'alea di ogni giudizio e ferma restando la debenza della componente interessi per asserito omesso versamento dell'imposta, a fronte dei quali è stato effettuato il relativo stanziamento nel bilancio al 31 dicembre 2014 per 1,085 milioni di Euro.

### ***NORD\_ING S.r.l.***

Il bilancio dell'esercizio si chiude con un utile di Euro 9.545 rispetto ad un utile di Euro 3.322 del 2013.

Il personale dipendente al 31 dicembre 2014 è di n. 33 unità, oltre a n. 3 dirigenti, rispetto a n. 29 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 2014 evidenzia un utile di Euro 2.576.316 rispetto a quello dell'esercizio 2013, pari ad Euro 185.984. La variazione del risultato è principalmente determinata dall'aumento dei ricavi viaggiatori e da una diminuzione dei costi del personale e di noleggio del materiale rotabile, come di seguito specificato.

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2013:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>Differenza</b>
Valore della produzione	747.923	745.963	1.960
Costi della produzione	(734.372)	(734.258)	(114)
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>13.551</b>	<b>11.705</b>	<b>1.846</b>
Risultato gestione finanziaria	(706)	(1.462)	756
Risultato gestione straordinaria	403	3.917	(3.514)
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>13.248</b>	<b>14.160</b>	<b>(912)</b>
Imposte sul reddito	(10.672)	(13.974)	3.302
<b>UTILE D'ESERCIZIO</b>	<b>2.576</b>	<b>186</b>	<b>2.390</b>

Il **valore della produzione** evidenzia un aumento di 1,960 milioni di Euro. In particolare i ricavi da traffico ferroviario sono pari a 268,1 milioni di Euro con un incremento di 2,1 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente, determinato da maggiori introiti derivanti dall'effettuazione, da parte della partecipata, del servizio di collegamento interregionale tra Milano e Verona, precedentemente svolto dalla Direzione Regionale Veneto di Trenitalia, parzialmente compensati dai minori introiti causati dai bonus riconosciuti ai viaggiatori per i ritardi su alcune direttrici, nonché da una variazione del mix del venduto: si sono infatti ridotte ulteriormente le vendite dei biglietti di corsa semplice a favore degli abbonamenti, con un incremento dei titoli integrati che determina un effetto negativo di cannibalizzazione sugli equivalenti titoli “tradizionali”.

I ricavi da contratto di servizio sono pari a 432,5 milioni di Euro e sono sostanzialmente in linea con i valori del 2013.

I **costi della produzione**, pari a 734,4 milioni di Euro, sono sostanzialmente allineati rispetto ai 734,3 del 2013.

In particolare il costo del lavoro passa da 241,7 milioni di Euro del 2013 a 239,0 milioni di Euro del 2014 con un decremento complessivo di 2,7 milioni di Euro, determinato dalla diminuzione delle prestazioni straordinarie e dalla riduzione degli oneri contributivi. Per quanto riguarda la riduzione

degli straordinari, giova ricordare che, con provvedimento dell'ex-Amministratore Delegato del 5 dicembre 2013, era 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. L'indagine aveva fatto emergere una inefficienza organizzativa disciplinarmente ascrivibile, in primo luogo, alle gerarchie preposte alla gestione dei turni: la partecipata aveva quindi intrapreso nel 2014 azioni disciplinari e implementato provvedimenti organizzativi volti alla risoluzione della problematica, che hanno portato alla riduzione del costo sopra indicata.

Oltre alla diminuzione dei costi del personale si rileva un decremento dei costi di noleggio del materiale rotabile (-2,7 milioni di Euro) e dei servizi amministrativi (-2,5 milioni di Euro) mentre si evidenzia un incremento degli ammortamenti delle immobilizzazioni, pari a 7,1 milioni di Euro principalmente in relazione agli ammortamenti della manutenzione ciclica sul materiale rotabile conferito e noleggiato.

Il risultato operativo include proventi e oneri diversi per 4,2 milioni di Euro (4,6 milioni di Euro nel 2013). Le componenti principali sono legate al riconoscimento da parte di ATM di ricavi da traffico per il servizio urbano di esercizi precedenti (2,9 milioni di Euro) e a conguagli sui ricavi da traffico riaccreditati da altri vettori (1,2 milioni di Euro).

Il **risultato della gestione finanziaria** evidenzia un onere netto di 0,7 milioni di Euro (onere netto di 1,5 milioni di Euro nel 2013), relativo prevalentemente ai finanziamenti a breve utilizzati per compensare le necessità di cassa che sussistono nel periodo che intercorre tra i versamenti (trimestrali) dei corrispettivi del Contratto di Servizio. Si evidenzia al riguardo che nel corso dell'esercizio è stato rimborsato alla controllante Trenitalia il finanziamento a medio-lungo termine per complessivi 22,750 milioni di Euro acceso nell'ambito dell'operazione di conferimento del ramo operativo Regione Lombardia di Trenitalia a Trenord; l'operazione è stata posta in essere nel contesto delle attività di ottimizzazione della leva finanziaria, in quanto il tasso di interesse contrattualmente riconosciuto a Trenitalia sul finanziamento in oggetto, pari al 4,5% annuo, era superiore al tasso medio richiesto oggi alla partecipata sugli affidamenti in essere, inferiore all'1,5%.

L'ammontare degli investimenti effettuati nel corso dell'esercizio risulta pari a 56,0 milioni di Euro (43,6 milioni di Euro nel 2013), di cui 47,5 milioni di Euro si riferiscono a immobilizzazioni immateriali, prevalentemente costituite da interventi di manutenzione ciclica e *revamping* su rotabili noleggiati da Trenitalia, e 8,5 milioni di Euro ad immobilizzazioni materiali (principalmente manutenzioni cicliche su rotabili di proprietà e attrezzature per gli impianti).

## **Contratto di servizio**

La partecipata è subentrata, a partire dal 15 novembre 2009, nella gestione dei contratti di servizio, sottoscritti il 13 novembre 2009 con la Regione Lombardia da Trenitalia e da LeNord. Subito a valle del conferimento avvenuta il 3 maggio 2011, Trenord e Regione Lombardia hanno avviato un tavolo congiunto per redigere il Nuovo Contratto di Servizio Unico, che è stato poi firmato in data 1° ottobre 2012, con decorrenza 1° gennaio 2012 e scadenza il 31 dicembre 2014.

Tale contratto prevedeva una serie di investimenti in materiale rotabile effettuati da FNM e Trenitalia, con Trenord che ha affittato il materiale rotabile e si è fatta carico della manutenzione ordinaria e ciclica.

Si ricorda che la Giunta della Regione Lombardia, nella seduta del 24 gennaio 2014, ha deliberato di approvare lo schema di “Atto integrativo e modificativo del Contratto di Servizio 2012-2014 per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale”, che integra il contratto sottoscritto in data 1° ottobre 2012.

Inoltre, sempre nella medesima delibera, 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, come modificato dall’Atto integrativo sopra citato, per il periodo dal 1° gennaio 2015 al 31 dicembre 2020.

Con lettera del 22 dicembre 2014 Regione Lombardia, sulla base del disposto del Contratto di Servizio in scadenza al 31 dicembre 2014, ha confermato a Trenord, nelle more dell’aggiornamento del Contratto di Servizio per gli anni 2015-2020, la prosecuzione del servizio ferroviario regionale a partire dal 1° gennaio 2015 e fino alla sottoscrizione del nuovo Contratto di Servizio.

Successivamente, a seguito della approvazione della legge di stabilità regionale, la Giunta della Regione Lombardia, nella seduta del 9 gennaio 2015, ha disposto di applicare dal 1° gennaio 2015 una riduzione complessiva dei corrispettivi per Contratto di Servizio Ferroviari (verso Impresa e verso Gestore Infrastruttura) per 25 milioni di Euro rispetto alle risorse stanziare per i servizi 2014 (escluse pertanto le risorse aggiuntive stanziare per i maggiori servizi Expo da attivare nel 2015).

Nella stessa deliberazione ha inoltre stabilito un aumento delle tariffe del sistema regionale pari al +4%; tale aumento è entrato in vigore dal 1° febbraio 2015.

Sono pertanto in corso di finalizzazione i lavori congiunti per l’aggiornamento e la sottoscrizione del Contratto di Servizio 2015-2020.

## **Andamento del servizio**

Nel corso dell’esercizio sono proseguite le attività finalizzate a riportare il servizio erogato agli utenti ai livelli previsti dal Contratto di Servizio. Giova evidenziare che la società ha in questi anni

incrementato costantemente la produzione effettuata (oltre il 14% dal 2010 al 2014), e, stante l'incertezza sui tempi di rinnovo e la durata del contratto di servizio, solo a partire dal terzo trimestre 2014 si è potuto inserire un altrettanto robusto 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.

Al fine di perseguire un deciso miglioramento della qualità del servizio, da novembre 2014 è stata istituita la task force "Emergenza Servizio" finalizzata a consentire, nel breve termine, un rapido recupero del livello di servizio ed individuare un *action plan* correttivo per garantire un miglioramento significativo, continuo e stabile del servizio nel medio termine.

Al fine di attivare operativamente tale percorso di miglioramento continuo della qualità, il *management* di Trenord ha fissato e condiviso per l'anno 2015 con il personale di Trenord un unico obiettivo di puntualità totale (senza esclusione di cause) ai 5 minuti pari all'82% (rispetto al 72% rilevato nel corso del 2014).

Successivamente la task force ha definito un *action plan* focalizzato al miglioramento della qualità del servizio tramite un piano di recupero della flotta critica e l'individuazione di un piano di presidio, anche tramite un coach dedicato, delle direttrici e dei treni maggiormente critici per l'impatto sui clienti e sul sistema ferroviario nel suo complesso (denominati treni "gold").

### **Altre informazioni**

Come noto, in relazione alle conseguenze dei disservizi di dicembre 2012, 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 (c.d. *class action*).

Le tre azioni, inizialmente giudicate inammissibili dal Tribunale di Milano, sono state invece ammesse dalla Corte d'Appello; il termine di cui all'art 140 bis D. Lgs. 206/2005 è definitivamente spirato in tutti e tre i giudizi che sono ora chiamati all'udienza del 19 maggio 2015 per eventuali provvedimenti di riunione e per l'avvio dell'esame di merito. In relazione alle cause quindi non vi sono ancora elementi di merito tali da consentire una previsione, positiva o negativa, dell'esito giudiziale. Si sottolinea tuttavia che allo stato risulta definito il numero degli aderenti, per molti dei quali l'azione risulta prescritta e, pertanto, vi è comunque una riduzione considerevole del rischio risarcitorio, che risulta comunque ancora incerto nell'*an* e non determinabile nel *quantum*. Si ricorda, infatti, che avverso i provvedimenti delle Corti di merito pendono, incardinati da Trenord, due differenti procedimenti avanti la Suprema Corte di Cassazione, uno per il Regolamento di

giurisdizione di cui si attende l'esito a breve, mentre il giudizio di legittimità sul provvedimento di merito non è ancora stato discusso.

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 partecipata aveva conferito incarico alle funzioni Internal Audit di Trenitalia e di FNM di compiere le dovute verifiche in ordine alla procedura che ha portato alla scelta e alla messa in esercizio del sistema "Goal Rail".

Inoltre 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'esercizio 2013 si erano completate le attività di verifica richieste: in particolare la relazione del Politecnico di Milano, conclusiva sulle valutazioni ad esso affidato, aveva evidenziato come il *software* Goal Rail risultasse 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 aveva 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*.

Sulla base di tale parere, in data 15 gennaio 2014 le società Trenord, NordCom e Goal System hanno sottoscritto un atto di transazione in forza del quale hanno dichiarato di ritenersi reciprocamente soddisfatte l'una nei confronti dell'altra con riguardo all'esecuzione dei contratti tra Trenord e NordCom 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 e dei noti disservizi ferroviari verificatisi nel dicembre 2012.

Successivamente, in data 13 marzo 2014, le medesime società 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.

Per quanto riguarda l'evento straordinario avvenuto nel corso dell'esercizio 2013 relativo all'anomalo consumo dei bordini dei convogli TSR impiegati nel passante ferroviario, si ricorda che il danno complessivo subito dalla società (derivante dai maggiori oneri manutentivi, nonché dalle penali conseguenti alla minore disponibilità di materiale rotabile) era stato in un primo momento quantificato in via estimativa in 5 milioni di Euro. Con nota del 13 novembre 2013 la società ha

provveduto a contestare a RFI il danno subito; successivamente in data 7 marzo 2014 in assenza di riscontro, Trenord, meglio quantificando il danno in euro 4.836.296,00 ha comunicato a RFI la propria decisione di “sospendere” per pari importo i pagamenti dovuti sino a definizione del contenzioso. Poiché anche a quest’ultima nota RFI non ha fornito riscontro, Trenord si troverà costretta a proseguire nel contenzioso.

Infine, con riferimento al PVC emesso in data 20 dicembre 2013 dall’Agenzia delle Entrate - Direzione Regionale della Lombardia, a conclusione della verifica fiscale iniziata il 13 dicembre 2013, riportante una contestazione relativa all’errata applicazione dell’aliquota IVA agevolata del 10% ad una parte dei corrispettivi fatturati, nel periodo di imposta 2010, a Regione Lombardia nel Contratto di Servizio, Trenord ha depositato le proprie osservazioni al PVC in data 18 febbraio 2014. Successivamente, in data 29 settembre 2014, l’Agenzia delle Entrate ha notificato avviso di accertamento riguardante la medesima fattispecie del PVC di cui sopra in relazione al periodo di imposta 2009. Alla data di redazione della presente relazione sulla gestione sulla base delle azioni condotte e supportata dal parere dei propri consulenti fiscali, gli Amministratori della partecipata ritengono il rischio di soccombenza nel contenzioso non ricorrente.

### ***FERROVIE NORD MILANO AUTOSERVIZI S.p.A.***

#### **Sintesi dei dati economici**

Il bilancio chiuso il 31 dicembre 2014 evidenzia un utile di Euro 871.130, rispetto all’utile di Euro 686.993 registrato nell’anno precedente.

I principali dati economici dell’esercizio, confrontati con quelli del 2013, sono illustrati nella seguente tabella:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>Differenza</b>
Valore della produzione	22.168	22.954	(786)
Costi della produzione	(22.387)	(23.407)	1.020
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>(219)</b>	<b>(453)</b>	<b>234</b>
Risultato gestione finanziaria	26	(20)	46
Risultato gestione straordinaria	-	-	-
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>(193)</b>	<b>(473)</b>	<b>280</b>
Imposte sul reddito	1.064	1.160	(96)
<b>UTILE D'ESERCIZIO</b>	<b>871</b>	<b>687</b>	<b>184</b>

Il **valore della produzione** registra un decremento netto di 0,786 milioni di Euro attestandosi a 22,168 milioni di Euro rispetto ai 22,954 milioni di Euro del 2013; in particolare si evidenziano le seguenti variazioni:

- i ricavi da viaggiatori del Trasporto Pubblico Locale si attestano a 3,976 milioni di Euro, con un decremento di 225 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente; si segnala la contrazione degli introiti di tutte le tipologie tariffarie ed in particolare degli abbonamenti mensili (per 90 migliaia di Euro) e dell'abbonamento IVOL (79 migliaia di Euro);
- il corrispettivo del contratto di servizio con la provincia di Como di 2,822 milioni di Euro è rimasto invariato rispetto all'esercizio precedente;
- gli introiti derivanti dalle corse sostitutive treno diminuiscono di 275 migliaia di Euro, passando da 5,600 a 5,325 milioni di Euro (- 4,91%); la diminuzione è connessa alla minor effettuazione di corse sostitutive straordinarie prevalentemente erogate a FERROVIENORD S.p.A.;
- l'effettuazione del servizio di collegamento tra il Terminal 1 e il Terminal 2 dell'aeroporto di Malpensa nel corso dell'esercizio ha determinato ricavi per 873 migliaia di Euro, in linea con le 869 migliaia di Euro del 2013.

I **costi della produzione** sono pari a 22,387 milioni di Euro, in diminuzione di 1,020 milioni di Euro rispetto ai 23,407 milioni di Euro del 2013, con le seguenti principali variazioni:

- i costi per il gasolio di trazione passano da 3,684 milioni di Euro a 3,444 milioni di Euro a seguito della riduzione del costo medio Euro/litro che passa da 1,274 del 2013 a 1,236 del 2014, nonché ad una riduzione dei volumi di produzione;
- i costi per materiali di consumo utilizzati per la manutenzione del parco autobus diminuiscono di 322 migliaia di Euro, parzialmente compensati dall'incremento delle spese per attività di manutenzioni esternalizzate, che passano da 1,551 a 1,772 milioni di Euro;
- i costi per il noleggio di materiale rotabile passano da 2,442 a 2,285 milioni di Euro, con un decremento di 157 migliaia di euro a seguito del minor ricorso a contratti di sub-affido a terzi del servizio di corse sostitutive treno;
- gli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali diminuiscono di 296 migliaia di Euro, principalmente per l'avvenuto completamento del processo di ammortamento di autobus aziendali.

I proventi da tassazione consolidata, conseguenti all'accordo con la società capogruppo FNM S.p.A., diminuiscono da Euro 1.301.453 ad Euro 1.215.805, concorrendo significativamente – come nello scorso esercizio – al risultato positivo della partecipata.

Nel corso del presente esercizio sono stati sostenuti investimenti per complessivi 2,2 milioni di Euro, di cui 0,8 milioni di Euro per l'acquisto di quattro autobus, e 1,4 milioni di Euro quali acconti per la fornitura di ulteriori 11 autobus.

Il personale al 31 dicembre 2014 si attesta a 209 unità, contro i 208 dipendenti presenti al 31 dicembre 2013.

### **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, cessato il 30 gennaio 2015.

L'attività di TPL nelle province di Varese e Brescia è svolta in regime di concessione (entrambe prorogate al 31 dicembre 2015), mentre quella in provincia di Como è regolata da contratto di servizio, anch'esso con scadenza il 30 giugno 2015.

Nell'esercizio 2014 la produzione si è attestata ad un totale di 6,421 milioni bus/km così suddivisi: 4,809 milioni bus/km per TPL e 1,612 milioni bus/km sostitutive treni e charter. Nell'esercizio 2013 la produzione complessiva era stata 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.

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; pur nella situazione di incertezza sulla aggiudicazione dei rinnovi, peraltro, l'eventuale perdita dei servizi in concessione, che avrebbe un impatto rilevante sul volume di affari 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.

Regione Lombardia con la Legge Regionale 18/2013 si è limitata a ribadire la necessità della creazione delle Agenzie della Mobilità a livello di bacino, confermando che ad esse sono demandati i compiti di programmazione e svolgimento delle gare di TPL.

Per quanto concerne i bacini in cui FNMA attualmente opera la costituzione ed operatività delle Agenzie si delinea come segue.

Le Province di Como e Varese (costituenti, congiuntamente alle province di Lecco e Sondrio di un'unica Agenzia sovra provinciale) : bozza di Statuto dell'Agenzia approvata con DGR 491/2013, allo stato solo la Provincia di Como e il Comune di Como hanno provveduto ad approvare gli atti

amministrativi necessari alla adesione e costituzione di tale Agenzia, si rimane in attesa degli analoghi atti da parte degli altri EELL interessati (Provincia e Comune di Varese, Provincia e Comune di Lecco, provincia e Comune di Sondrio).

Provincia di Brescia: Agenzia formalmente costituita da parte di Provincia e Comune di Brescia, nominato il Consiglio di Amministrazione, nominato il Direttore Generale, in attesa di operatività effettiva.

Sulla base di quanto sopra è ragionevole ritenere che l'operatività della società non subirà impatti negativi nel breve termine che precludano alla continuità aziendale.

### **Accessi e verifiche fiscali**

In data 13 aprile 2012 si era concluso, con la consegna del processo verbale di constatazione (PVC), 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 migliaia di Euro.

In relazione al citato PVC, 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 25 migliaia di Euro oltre sanzioni ed interessi.

Atteso che, nell'ambito del contraddittorio instaurato con l'Ufficio ex art. 6 del D.Lgs. n. 218/1997, non si è addivenuti ad una proposta di accertamento con adesione soddisfacente per la partecipata, in data 5 giugno 2014 si è proposto ricorso innanzi alla Commissione Tributaria Provinciale di Milano. Si resta in attesa della fissazione dell'udienza.

In data 29 settembre 2014, l'Agenzia delle Entrate ha notificato alla società avviso di accertamento anche per l'annualità 2009 (presunta maggiore IVA pari a 81 migliaia di Euro oltre a interessi, sanzione amministrativa pecuniaria pari a 101 migliaia di Euro).

La società ha avviato il procedimento di definizione dell'accertamento ex art. 6 del D.Lgs. n. 218/1997, a seguito della presentazione di un'istanza di accertamento con adesione in data 14 ottobre 2014. Con ricorso notificato in data 18 marzo 2015, chiusa negativamente la procedura di adesione ed in attesa di una richiesta presa di posizione della Direzione Centrale sul tema, stanti le ragioni di diritto e le peculiarità anche in punto di fatto riguardanti la fattispecie oggetto di contestazione, la società ha inteso evitare di decadere dalla possibilità di adire la competente CTP, in attesa di una definizione con la Direzione Centrale sul tema.

Supportata dal parere dei propri consulenti fiscali, gli Amministratori della partecipata hanno ritenuto di non procedere ad accantonare nell'esercizio in chiusura alcun importo in relazione agli accertamenti descritti.

### ***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 1.414.318 Euro rispetto ai 793.834 Euro dell'esercizio precedente. Tale risultato è determinato dal dividendo di Euro 1.470.000 (Euro 833.000 nel 2013), pari al 49% del dividendo complessivo di Euro 3.000.000, la cui distribuzione è stata proposta all'Assemblea dei soci dal Consiglio di Amministrazione della partecipata ASF Autolinee S.r.l. in data 20 febbraio 2015.

La società non ha personale dipendente.

Si evidenzia che – su proposta del Consiglio di Amministrazione tenutosi in data 16 marzo 2015 – l'assemblea dei soci di Omnibus Partecipazioni S.r.l., tenutasi in data 31 marzo 2015, ha approvato il bilancio dell'esercizio 2014 e – sempre su proposta del Consiglio d'Amministrazione – ha approvato la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 1.400.000. La porzione di tale dividendo di spettanza di FNM ammonta ad Euro 700.000.

Per completezza di informazione si riportano, di seguito, i dati essenziali di ASF Autolinee S.r.l. al 31 dicembre 2014:

- utile di Euro 2.943.205 rispetto a quello di Euro 1.838.967 dell'esercizio precedente;
- dividendi distribuito: Euro 3.000.000;
- personale dipendente: n. 514 unità di cui 1 dirigente.

Similmente a quanto commentato con riferimento a Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A., l'operatività di ASF Autolinee S.r.l., concentrata nell'area comasca, risente dell'incertezza di quadro normativo di rinnovo del contratto di servizio; per le stese motivazioni addotte in precedenza, si ritiene però che nel breve termine non si verificheranno impatti sulla redditività della citata società con conseguente presumibile invarianza del flusso di dividendi distribuito ad Omnibus Partecipazioni S.r.l.

## **5.2 TRASPORTO FERROVIARIO MERCI**

### ***DB SCHENKER RAIL ITALIA S.r.l. (già NORDCARGO S.r.l.)***

Nel settore del trasporto ferroviario merci il Gruppo FNM è presente tramite la partecipazione detenuta da FNM S.p.A. in DB Schenker Rail Italia S.r.l. (già NORDCARGO S.r.l.), pari al 40%; il

socio di maggioranza della società è DB Schenker Rail Italy 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 639.886 rispetto all'utile di Euro 674.041 conseguito nel 2013.

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2013:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>Differenza</b>
Valore della produzione	41.044	43.935	(2.891)
Costi della produzione	(39.536)	(42.672)	3.136
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>1.508</b>	<b>1.263</b>	<b>245</b>
Risultato gestione finanziaria	62	48	14
Risultato gestione straordinaria	12	235	(223)
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>1.582</b>	<b>1.546</b>	<b>36</b>
Imposte sul reddito	(942)	(872)	(70)
<b>UTILE D'ESERCIZIO</b>	<b>640</b>	<b>674</b>	<b>(34)</b>

La produzione nel 2014 ha segnato un decremento dei volumi rispetto all'anno precedente, sia in termini di treni effettuati (- 12%), sia in termini di tonnellate trasportate (- 17 %). Tale diminuzione non si è peraltro riflessa in una proporzionale riduzione dei treni km, che hanno subito una contrazione solo dell'1%, in quanto, a fronte di una riduzione dei traffici sulla relazioni a breve percorrenza, sono aumentati i volumi di produzione su quelle a media/lunga percorrenza, su cui incide la politica di assegnazione delle tratte del socio di riferimento.

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.

Nonostante la contrazione dei volumi, dovuta in gran parte al perdurare della crisi economica, il 2014 ha visto l'attivazione di 2 nuove destinazioni per il traffico diffuso: Maddaloni e Monfalcone, ponendo quindi le basi per uno sviluppo verso il sud e il nord-est dell'Italia.

Anche nel 2014 si sono effettuati trasporti straordinari di treni speciali e collaborazioni produttive con altre imprese ferroviarie per la fornitura di servizi di trazione e manovra e per la formazione del personale.

Complessivamente sono stati effettuati 10.650 treni commerciali (12.000 nel 2013). La percorrenza complessiva è risultata di circa 1,7 milioni di treni km, valore sostanzialmente in linea con quello del 2013.

Le tonnellate nette di merce trasportata sono state circa 5 milioni contro un valore del 2013 pari a 6 milioni.

Il **valore della produzione** presenta un decremento di 2,9 milioni di Euro determinato dal decremento dei ricavi verso terzi, pari a 1,3 milioni di Euro, nonché dal mancato incasso dei contributi a copertura dei maggiori costi derivanti dal rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri (1,3 milioni di Euro).

Nonostante la diminuzione dei ricavi, la partecipata ha mantenuto una marginalità positiva grazie ad una azione di contenimento dei **costi della produzione**, che risultano anch'essi in diminuzione, passando da 42,7 a 39,5 milioni di Euro; si evidenzia in particolare il decremento dei costi di trazione e manovra, passati da 4,6 a 2,3 milioni di Euro, principalmente in conseguenza della scelta di autoprodurre i servizi di manovra negli scali di Brescia e Chiasso e i servizi di trazione nella tratta Chiasso – Desio.

Il personale mediamente in forza nel corso dell'anno 2014 si attesta a 284 unità, in diminuzione di 11 unità rispetto alla media del 2013.

L'ultima parte del 2014 ha visto qualche segnale di ripresa economica, confermata anche nella prima parte del 2015: è stata aperta una nuova relazione per il trasporto di feldspato dal porto di Ravenna verso Dinazzano, è stato acquisito un nuovo trasporto di legno da Verona a Verzuolo, in collaborazione con le ferrovie austriache, ed è partito il traffico intermodale da Rotterdam a Melzo, via Chiasso.

Si segnala infine che l'Assemblea dei Soci, tenutasi in data 18 dicembre 2014, ha deliberato la variazione della denominazione sociale che è stata mutata, con efficacia dal 1° gennaio 2015, in DB Schenker Rail Italia S.r.l. Tale decisione è stata assunta dopo che la società controllante (già DB Schenker Rail Italia S.r.l.) ha assunto, con efficacia sempre dal 1° gennaio 2015, la nuova denominazione sociale DB Schenker Rail Italy S.r.l.

### ***Eurocombi S.r.l. in liquidazione***

La società è in liquidazione dal 15 novembre 2005.

Nell'esercizio 2014 la partecipata ha realizzato una perdita pari a 1 migliaio di Euro, come nell'esercizio 2013.

## **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 2014 presenta un utile di 627.317 Euro, in aumento rispetto al risultato 2013 pari a 478.885 Euro.

I principali dati economici dell'esercizio, confrontati con quelli del 2013, sono illustrati nella seguente tabella:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>Differenza</b>
Valore della produzione	25.409	24.104	1.305
Costi della produzione	(24.172)	(23.170)	(1.002)
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>1.237</b>	<b>934</b>	<b>303</b>
Risultato gestione finanziaria	14	(29)	43
Risultato gestione straordinaria	17	8	9
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>1.268</b>	<b>913</b>	<b>355</b>
Imposte sul reddito	(641)	(434)	(207)
<b>UTILE D'ESERCIZIO</b>	<b>627</b>	<b>479</b>	<b>148</b>

Il **valore della produzione** evidenzia un incremento del 5,4% rispetto al 2013, relativo sia ai contratti quadro di servizio e agli sviluppi di software applicativi per il Gruppo FNM e Trenord S.r.l. sia all'attività sul mercato esterno dove si registra un significativo aumento dei ricavi nelle attività rivolte ai servizi per le strutture sanitarie (*fleet management*), in parte compensata da una flessione nel segmento *enterprise*.

I **costi della produzione** evidenziano complessivamente un incremento del 4,3%, in presenza di un aumento dei costi per servizi (essenzialmente relativi a servizi professionali, sviluppi applicativi e costi per manutenzioni e licenze) e degli ammortamenti (Euro 3.295 mila contro Euro 2.958 mila nel 2013) relativi essenzialmente a beni *hardware* e *software* a messi disposizione dei clienti nell'ambito dei contratti di servizio. In tale ambito si evidenzia che la partecipata ha operato, con il supporto del parere dei propri consulenti, un accantonamento di 800 mila Euro relativo alla stima del rischio di soccombenza in un contenzioso instaurato dall'INPS a seguito di una verifica ispettiva operata dall'Ente. In particolare l'Ente contesta alla partecipata (i) la riqualificazione come rapporti di natura subordinata di alcuni contratti a progetto intercorrenti con consulenti che operano presso Clienti della partecipata, oltre (ii) la riqualificazione come rapporti di natura subordinata a favore della partecipata di alcuni contratti a progetto intercorrenti con consulenti che operano quali fornitori della partecipata, oltre alla (iii) riqualificazione di contratti di lavoro autonomo riconducendoli a rapporti di natura subordinata.

Si registra inoltre un incremento del costo per il personale di Euro 89 mila, determinato essenzialmente dall'aumento del costo unitario medio del lavoro e del numero medio dei dipendenti (79,3 rispetto ai 78,6 del 2013). Al 31 dicembre 2014 il personale dipendente è di n. 78 unità, di cui 2 dirigenti, rispetto ai 79, inclusi 2 dirigenti, del 31 dicembre 2013.

Nel corso del 2014 sono stati effettuati investimenti pari a 4,560 milioni di Euro, in incremento rispetto ai 3,921 milioni di Euro del 2013; gli investimenti più significativi si riferiscono per 2,2 milioni di Euro ad *hardware* (*server, device* fissi e mobili) acquistato in relazione alle esigenze di sviluppo del Gruppo FNM e per 2,2 milioni di Euro ad *hardware* acquistato e noleggiato a strutture sanitarie.

Si ricorda che la partecipata, 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

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.

NORD ENERGIA gestisce la *merchant line* Mendrisio – Cagno, che costituisce la prima connessione commerciale ad alta tensione tra Italia e Svizzera; la partecipata detiene gli *assets* italiani della *merchant line* a seguito della fusione per incorporazione della controllata CMC S.r.l. (operazione avvenuta nell'esercizio 2011), mentre gli *assets* siti in territorio svizzero sono di proprietà di CMC MeSta SA, società interamente posseduta da NORD ENERGIA.

I risultati economici di seguito illustrati, determinati sulla base dei principi contabili italiani, derivano dall'aggregazione dei dati di NORD ENERGIA e CMC MeSta, opportunamente rettificati per tener conto dei rapporti tra esse esistenti:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>Differenza</b>
Valore della produzione	18.155	16.140	2.015
Costi della produzione	(6.266)	(5.804)	(462)
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>11.890</b>	<b>10.337</b>	<b>1.553</b>
Risultato gestione finanziaria	351	68	283
Risultato gestione straordinaria	-	-	-
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>12.240</b>	<b>10.404</b>	<b>1.836</b>
Imposte sul reddito	(4.679)	(4.211)	(468)
<b>UTILE D'ESERCIZIO</b>	<b>7.561</b>	<b>6.194</b>	<b>1.368</b>

Nel corso dell'esercizio 2014, la capacità *della merchant line* pari a 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 quindi pari ad Euro 7.415.482, rispetto ad Euro 6.173.107 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 10.237.747 (9.501 migliaia di Euro nel 2013).

Il risultato è ottenuto al netto di uno stanziamento ai fondi per rischi ed oneri di 0,862 milioni di Euro (che contribuisce allo stanziamento di un fondo rischi complessivo al 31 dicembre 2014 di 4,217 milioni di Euro) e di un onere complessivo fiscale di 4,7 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, esso è comprensivo di un importo pari ad Euro 752.081 (Euro 1.059.119 nel 2013) connesso alla "Robin Tax", di cui all'art. 81, comma 16, della legge 6 agosto 2008, n. 133.

Al riguardo si rileva che la legge in oggetto individuava quali società cui applicare la norma quelle operanti nei settori della "produzione, trasmissione e dispacciamento, distribuzione o commercializzazione dell'energia elettrica".

Negli esercizi 2011, 2012 e 2013, gli Amministratori di NORD ENERGIA avevano prudenzialmente rilevato l'onere per imposte relativo alla c.d. "Robin Tax", pur ritenendo che tale imposta non fosse applicabile alla società in quanto essa opera in settori differenti da quelli sopra indicati; con riferimento ai medesimi periodi di imposta la società ha presentato istanze di rimborso delle imposte pagate (per complessivi 2,332 milioni di Euro) e, a seguito dei silenzi – dinieghi dell'Amministrazione Finanziaria, ha presentato ricorsi alla Commissione Tributaria Provinciale di Milano. A fronte di tali istanze di rimborso e successivi ricorsi, nessun credito e provento da rimborso sono peraltro stati rilevati nel bilancio al 31 dicembre 2014 o nei precedenti.

Con sentenza depositata l'11 febbraio 2015, la Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale della norma istitutiva dell'addizionale IRES (c.d. "Robin Tax"), a decorrere dal giorno successivo alla pubblicazione della sentenza medesima nella Gazzetta Ufficiale. Nella redazione del bilancio dell'esercizio 2014, tenuto conto dell'incertezza in ordine alla decorrenza

degli effetti della pronuncia di incostituzionalità della norma in esame, gli Amministratori di NORD ENERGIA hanno rilevato l'onere per imposte correnti comprensivo della quota di Euro 752.081 ascrivibile alla c.d. "Robin Tax" ed hanno rideterminato altresì la fiscalità anticipata tenendo conto di una aliquota impositiva complessiva del 31,4% rispetto all'aliquota del 37,9% applicata nell'esercizio precedente, con un conseguente aggravio sul conto economico di Euro 218.526 derivante dall'addebito al conto economico di parte delle differenze temporanee iscritte nei crediti per imposte anticipate in esercizi precedenti.

Al 31 dicembre 2014 NORD ENERGIA ha 2 dipendenti, di cui 1 dirigente; CMC MeSta non ha dipendenti.

### **Attività svolte – Merchant line**

L'autorizzazione lato elvetico della *merchant line* prevede che, dopo i primi cinque anni di esercizio, NORD ENERGIA presenti alla Commissione federale svizzera dell'energia elettrica ElCom una domanda di nuova fissazione della capacità e di proroga dell'eccezione.

La partecipata ha inoltrato ad ElCom in data 1° aprile 2014 la richiesta di conferma della capacità così come concessa e di mantenimento del periodo di eccezione inizialmente previsto; ElCom ha quindi aperto la procedura riguardante la ridefinizione della capacità della *merchant line* di proprietà della partecipata, conclusasi in data 11 dicembre 2014 con emanazione della Decisione Parziale n.237-00009.

Tale pronunciamento di ElCom contiene due elementi di criticità: la riduzione della capacità concessa in esenzione e la qualificazione giuridica di AET quale Parte del procedimento, allo stesso livello di NORD ENERGIA, con ciò di fatto concedendo ad AET una facoltà relativamente all'esercizio dei diritti che, sulla base della Decisione ElCom 2009, spettano unicamente a NORD ENERGIA.

NORD ENERGIA ha pertanto presentato, in data 2 febbraio 2015, ricorso avanti il Tribunale Amministrativo Federale (TAF) avverso la citata Decisione ElCom.

Pur in presenza del ricorso di cui sopra, gli Amministratori della partecipata ritengono possibile per il futuro uno scenario che sconti una riduzione della capacità concessa in esenzione ed il rischio di incorrere nell'addebito degli oneri di sistema (c.d. *flat rate*) da parte di AET senza possibilità di riaddebito ai clienti finali.

La Direzione di NORD ENERGIA, con riferimento al primo aspetto, ha pertanto debitamente tenuto conto di tale scenario nelle previsioni di *business* per il restante periodo di esenzione e nella determinazione dei conseguenti flussi di cassa necessari a garantire il regolamento degli impegni finanziari connessi a finanziamenti ricevuti dagli Azionisti; con riferimento al secondo aspetto, ha

ritenuto di confermare l'approccio adottato in esercizi precedenti di costituzione del fondo per rischi ed oneri c.d. "flat rate".

#### **Attività svolte – Finanziamenti**

Si ricorda che NORD ENERGIA nel mese di dicembre 2010, nell'ambito delle operazioni di acquisizione delle società di scopo CMC S.r.l. e CMC MeSta SA, 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 MeSta è stabilita in undici anni a decorrere dal 1° gennaio 2011, con un tasso di remunerazione pari a EURIBOR EUR 3M in vigore l'ultimo giorno lavorativo del secondo mese del trimestre di computo aumentato di 150 punti base.

Al fine di finanziare l'operazione sopra citata FNM e SPE SA, avevano 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 corso dell'esercizio 2013 gli Amministratori di NORD ENERGIA e CMC MeSta avevano concordato di ridurre di un importo complessivo di Euro 3.250.000, l'originario finanziamento concesso da NORD ENERGIA a CMC MeSta mediante compensazione con i crediti commerciali vantati da CMC MeSta verso NORD ENERGIA; sempre nell'esercizio 2013 gli Amministratori di NORD ENERGIA avevano deliberato di procedere ad una parziale restituzione del finanziamento ricevuto dai Soci di complessivi Euro 3.200.000, di cui Euro 1.920.000 a FNM ed Euro 1.280.000 a SPE.

In data 21 febbraio 2014 gli Amministratori di NORD ENERGIA e CMC MeSta hanno concordato una nuova riduzione del finanziamento concesso alla controllata, di un importo di Euro 2.850.000; la riduzione è avvenuta in data 28 febbraio 2014 mediante compensazione con i crediti commerciali vantati da CMC MeSta verso NORD ENERGIA. Successivamente, in data 16 dicembre 2014, gli Amministratori hanno definito una ulteriore riduzione del finanziamento di un importo complessivo di Euro 2.000.000, sempre mediante compensazione con i crediti commerciali vantati da CMC MeSta, da realizzarsi per Euro 1.600.000 entro il 31 dicembre 2014 e per la restante parte nel 2015. In esecuzione dell'accordo descritto, la riduzione di Euro 1.600.000 è avvenuta in data 23 dicembre 2014, mentre in data 12 febbraio 2015 è stata perfezionata quella di Euro 400.000.

Inoltre, con riferimento al finanziamento concesso dai Soci a NORD ENERGIA, in data 28 febbraio 2014 si è data esecuzione ad un rimborso anticipato di complessivi Euro 2.800.000, di cui Euro 1.680.000 a FNM ed Euro 1.120.000 a SPE.

Infine, in data 16 dicembre 2014, gli Amministratori di NORD ENERGIA hanno deliberato di procedere ad una ulteriore parziale restituzione del finanziamento di complessivi Euro 1.950.000, di cui Euro 1.170.000 a FNM ed Euro 780.000 a SPE, da realizzarsi per complessivi Euro 1.560.000 (di cui Euro 936.000 a FNM e 624.000 a SPE) entro il 31 dicembre 2014 e per la restante parte (di cui Euro 234.000 a FNM e 156.000 a SPE) nel 2015. In esecuzione della delibera citata, in data 23 dicembre 2014 è stato perfezionato il parziale rimborso anticipato del finanziamento per Euro 1.560.000, mentre in data 23 febbraio 2015 è stato finalizzato quello di Euro 390.000.

#### **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 di addivenire ad un accordo definitivo con l'Amministrazione Comunale – i *partners* dell'iniziativa hanno presentato al TAR ricorso con istanza di prelievo. Considerando che, su richiesta delle parti, il TAR ha disposto una serie di rinvii della discussione di merito, ad oggi fissata al 17 giugno 2015, FNM e i *partners* dell'iniziativa hanno ripreso i contatti con l'Amministrazione comunale di Ceriano Laghetto per cercare di dare esito favorevole alla realizzazione del progetto.

Peraltro il Consiglio di Amministrazione della partecipata in data 21 novembre 2013 – ritenendo comunque di interesse per il gruppo FNM l'investimento nella Centrale Termoelettrica – aveva dato mandato all'Amministratore Delegato di perfezionare la cessione del progetto a FNM S.p.A.

FNM S.p.A., pur ritenendo di interesse per il gruppo l'investimento nella Centrale Termoelettrica, in quanto ancora sussistenti i vantaggi ottenibili con l'alimentazione della rete ferroviaria per il tramite della rete interna di utenza della Centrale, ad oggi non ha perfezionato l'acquisto del progetto stesso.

#### **Altre informazioni**

Si evidenzia che l'Assemblea degli Azionisti di Nord Energia, tenutasi in data 14 aprile 2014, ha deliberato la distribuzione di un dividendo di complessivi Euro 8.989.050, di cui 5.393.430 milioni di Euro di spettanza di FNM S.p.A. e 3.595.620 milioni di Euro di SPE SA, pagato agli Azionisti nel mese di giugno 2014. Al riguardo giova rilevare che il Consiglio di Amministrazione della

partecipata, in data 18 marzo 2015, ha approvato il progetto di bilancio dell'esercizio 2014, proponendo all'Assemblea, convocata per il 22 aprile 2015, la distribuzione di un dividendo pari ad Euro 6.052.783. La porzione di tale dividendo di spettanza di FNM ammonta ad Euro 3.631.670.

## 5.5 SERVIZI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

### *SeMS S.r.l.*

Il bilancio al 31 dicembre 2014 chiude con un utile pari a Euro 168.984 rispetto ai 202.016 al 31 dicembre 2013.

Al 31 dicembre 2014 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 2013:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>Differenza</b>
Valore della produzione	5.118	5.728	(610)
Costi della produzione	(4.841)	(5.354)	513
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>277</b>	<b>374</b>	<b>(97)</b>
Risultato gestione finanziaria	(6)	(23)	17
Risultato gestione straordinaria	-	-	-
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>271</b>	<b>351</b>	<b>(80)</b>
Imposte sul reddito	(102)	(149)	47
<b>UTILE D'ESERCIZIO</b>	<b>169</b>	<b>202</b>	<b>(33)</b>

Il **valore della produzione** diminuisce di 610 migliaia di Euro, 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 5,4 a 4,8 milioni di Euro, in relazione ai minori ammortamenti di veicoli impiegati nell'attività di noleggio a lungo termine, conseguenza della riduzione della flotta dedicata all'attività avvenuta per il tramite di cessione di un numero significativo di veicoli.

Il personale in forza al 31 dicembre 2014 è pari a 26 unità contro le 28 presenti al 31 dicembre 2013.

### **Attività svolte**

#### *Noleggio a lungo termine*

Relativamente alla linea di business del noleggio tradizionale, si segnala che i veicoli noleggiati al 31 dicembre 2014 sono pari a 123 (167 al 31 dicembre 2013). Nel corso del 2014 sono stati collocati in totale sul mercato 79 veicoli usati (44 nel 2013) e sono giunti a termine 45 contratti (27 nel 2013), in continuità con il trend dei precedenti esercizi.

La partecipata, nel corso dell'esercizio 2014, ha proseguito nelle strategie già intraprese nell'esercizio 2013, volte alla ricollocazione dei beni sul mercato, come le proposte di noleggio per periodi di tempo più brevi rispetto ai cinque anni proposti alla prima sottoscrizione del contratto, 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.

La procedura delle aste online si è dimostrata finora la più adeguata, poiché permette di vendere lotti multipli che comprendono tutte le tipologie di veicoli.

Come previsto e già citato, la flotta aziendale che compone l'attività di noleggio a lungo termine si sta riducendo con la prospettiva di arrivare alla cessazione di questa tipologia di business entro la fine del 2017; è ragionevole ritenere che – sulla base degli attuali contratti in corso di esecuzione e dell'anzianità e possibilità di utilizzo dei veicoli – nel corso del 2015 si concluderanno ulteriori 70 contratti di noleggio. Di conseguenza nel piano triennale 2015-2017 si ipotizza una curva decrescente dei ricavi, che passa da 700 migliaia di Euro del 2015 a 136 migliaia di Euro nel 2016, fino ad arrivare alla conclusione nel 2017 con un unico noleggio attivo e 14 migliaia di Euro di ricavi. In tale contesto sono state fatte previsioni di ripartizioni dei costi al fine di mantenere la specifica linea di business attiva a un livello di autonomia economico finanziaria.

#### *Car sharing*

Nell'esercizio 2014 l'azienda si è focalizzata in particolare sulla linea di business del *car sharing*, aumentando i risultati a livello sia di numero di noleggi sia di numero di iscritti e del relativo fatturato.

E' stato infatti realizzato nel corso dell'esercizio 2014 un fatturato pari a Euro 538.021 (Euro 448.749 nel 2013), con circa 28.000 iscritti complessivi e 23.500 noleggi. Si evidenzia quindi il costante trend di crescita nell'utilizzo e nell'apprezzamento del servizio, pari a circa il raddoppio costante dall'esercizio 2011 all'esercizio 2014 dei noleggi effettuati.

Si segnala inoltre che per lo sviluppo del servizio di *car sharing* nel proprio bacino di utenza, Trenord S.r.l., in applicazione del contratto di servizio con Regione Lombardia, ha riconosciuto alla società un corrispettivo per l'esercizio 2014 pari a Euro 1.650.000, invariato rispetto al precedente esercizio, e che le negoziazioni per la conferma del corrispettivo anche per il 2015 sono in fase avanzata.

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

Al 31 dicembre 2014 la flotta è costituita da un totale di 119 veicoli: 80 di proprietà della società,

totalmente elettrici, di cui 19 acquisiti nel corso dell'esercizio, per un investimento di 235 mila Euro, oltre a 39 veicoli endotermici, a noleggio.

Alla fine del 2014, i punti disponibili per il ritiro e la riconsegna dei veicoli sono 75, di cui 35 con colonnina di ricarica installata in loco; si è quindi costituita l'unica rete lombarda di *car sharing* elettrico fruibile e capillare. Tra i punti principali si segnalano le stazioni di Milano Cadorna, Bovisa, Centrale, Garibaldi, Varese, Como Lago, Pavia, Bergamo, Rho Fiera, Saronno, Gallarate e gli aeroporti di Milano Malpensa, Linate e Orio al Serio.

Nel corso del 2014 è proseguita la procedura di vendita del ramo d'azienda *car sharing*, avviata mediante la pubblicazione, in data 17 marzo 2014, dell'avviso di vendita in versione integrale sul sito internet [www.semsgroup.it](http://www.semsgroup.it) e per estratto sui quotidiani Corriere della Sera e Sole24Ore.

In data 15 settembre 2014 è scaduto il termine per la presentazione delle offerte da parte dei soggetti che erano stati ammessi alla gara; tuttavia, entro tale termine, nessun concorrente ha presentato un'offerta.

Nonostante l'esito negativo della gara, il mercato sta dimostrando interesse per l'eventuale acquisto del ramo d'azienda *car sharing*.

In particolare in data 16 settembre 2014, la società ACI Global, società controllata dall'Automobile Club d'Italia, operativa nella gestione dei servizi di mobilità per il mercato aziende e privati, ha inviato una lettera a SeMS, nella quale, segnalando di avere recentemente avviato una nuova iniziativa per sviluppare una presenza articolata a livello nazionale nel mercato del *car sharing*, dichiarava di essere interessata a valutare eventuali possibili convergenze tra le rispettive iniziative. E' stata quindi avviata una nuova fase di trattative private con gli operatori del settore, tra i quali ACI Global, che hanno dimostrato interesse all'eventuale acquisizione del ramo d'azienda, ad oggi in fase di avanzato corso. La Direzione della partecipata ritiene che il valore di iscrizione degli *assets* iscritti a fronte del ramo di business *car sharing* possa ritenersi recuperabile alla luce delle attuali valutazioni economiche del ramo emergenti dalla negoziazione ed indipendentemente dall'esito finale della stessa.

#### *Mobility Management*

In riferimento alla linea di business *Mobility Management*, si ricorda che dall'esercizio 2013 il rapporto contrattuale in essere con Trenord prevede che quest'ultima riconosca a SeMS una provvigione pari al 3% per ogni abbonamento aziendale venduto; nel contempo Trenord, nell'ottica di internalizzare la citata attività, ha chiesto e ottenuto il distacco presso di sé di quattro figure professionali, di cui 2 successivamente assunte direttamente in Trenord a partire dal mese di settembre 2014 e 2 tuttora distaccate, e ha utilizzato nel corso del 2014 il *software* di gestione della piattaforma di proprietà della partecipata.

*Altre informazioni*

Nel medio termine, in caso di mancata cessione del ramo del *car sharing* (come precedentemente descritto) e senza rinnovo del contratto con Trenord al termine del 2015, si aprirebbe una tematica di continuità aziendale anche a causa della citata progressiva riduzione dell'attività di noleggio. Lo stato delle trattative in essere per la cessione dell'attività del *car sharing*, la ancora non remota possibilità di prolungamento del contratto con Trenord oltre il 2015, e il contenuto valore degli attivi destinati alle due attività a rischio di continuità rispetto al livello di capitalizzazione della partecipata, fanno ritenere che la tematica di continuità aziendale debba essere considerata solo in prospettiva di medio termine.

Si evidenzia che l'Assemblea dei Soci di SeMS, tenutasi in data 14 aprile 2014, ha deliberato la distribuzione di un dividendo di complessivi Euro 191.915, di cui Euro 131.462 di spettanza di FNM S.p.A. ed Euro 60.453 di Galt S.r.l., pagato ai Soci nel mese di luglio 2014.

A seguito di provvedimenti giudiziari che hanno interessato il consigliere Massimo Vanzulli, per attività che in nessun modo hanno riguardato la società, nel corso del 2014 ha avuto inizio, innanzi al Tribunale di Milano, il procedimento penale n.47522/11 RGNR, che lo vede tra i numerosi imputati cui sono contestati delitti contro la Pubblica Amministrazione, sia in qualità di persona fisica, sia in qualità di legale rappresentante della società Kaleidos S.r.l. (ora Galt S.r.l., socio di minoranza di SeMS).

In tale contesto, in data 21 gennaio 2015, il Tribunale di Milano ha disposto la citazione di SeMS, in qualità di responsabile civile, a seguito di richiesta presentata dalla Regione Lombardia, la quale si era a sua volta costituita parte civile nel procedimento, per ottenere il risarcimento dei danni subiti.

L'assunto su cui si basa la citazione in oggetto è che SeMS avrebbe goduto dei benefici derivanti dalla commissione dei reati per cui risulta imputato il consigliere Massimo Vanzulli. In particolare si sarebbe garantita la gran parte dei contributi pubblici erogati dal 2006 al 2012 nell'ambito del progetto regionale per la mobilità ecosostenibile degli enti locali, grazie all'attività di consulenza prestata dall'allora Kaleidos S.r.l. (ora Galt S.r.l.) a Regione Lombardia in sede di stesura dei bandi regionali, su cui poi si sarebbero modulati anche i bandi emessi dagli enti pubblici lombardi.

A questo riguardo, in data 17 febbraio 2015, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato la costituzione di SeMS come responsabile civile nel procedimento penale sopra citato, al fine di esperire la propria difesa nell'udienza fissata per il 2 marzo 2015.

In data 25 marzo 2015 il Tribunale di Milano ha emesso una sentenza di incompetenza territoriale, a seguito di una richiesta avanzata durante l'udienza del 2 marzo 2015, disponendo la trasmissione degli atti alla Procura della Repubblica di Busto Arsizio, il cui Pubblico Ministero potrebbe

prevedere modifiche all'impostazione accusatoria ed in ogni caso dovrà emettere una nuova richiesta di rinvio a giudizio.

Il *management* della partecipata – sulla base del parere del consulente legale e tenuto conto che l'evoluzione del procedimento è incerto e non predittibile – ritiene che il rischio di conseguenze economiche per la società sia non determinabile e comunque ad oggi non probabile.

## **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.

FNM S.p.A. nel corso del 2014 ha predisposto ed adottato, quale parte integrante del proprio Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, un processo di *Risk Management* finalizzato all'individuazione e alla gestione delle diverse tipologie di rischio alle quali la Società ed il Gruppo risultano essere esposti sia in relazione al contesto esterno di riferimento nonché alle specifiche caratteristiche tecnico-operative dei diversi settori in cui operano le società partecipate.

Lo scopo principale del processo è quello di adottare un approccio sistematico all'individuazione dei rischi prioritari, a valutarne i potenziali effetti negativi e ad intraprendere le opportune azioni per mitigarli.

A tal fine FNM S.p.A. si è dotata di un modello di rischio e di una metodologia di rilevazione che assegna un indice di rilevanza al rischio in funzione della valutazione di impatto complessivo, probabilità di accadimento e livello di controllo.

Con il coordinamento del *Risk Committee* i *Process Owner* identificati individuano e valutano i rischi di competenza attraverso un processo di *Risk Self Assessment* e forniscono una prima indicazione delle azioni di mitigazioni ad essi associate. I risultati del processo sono successivamente consolidati a livello centrale in una mappatura, dove i rischi vengono prioritizzati in funzione dello *scoring* risultante e aggregati per favorire il coordinamento dei piani di mitigazione in un'ottica di gestione integrata dei rischi stessi.

I risultati delle attività sopra riportate sono oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione e tramessi per informativa al Comitato Controllo e Rischi, alla funzione di Internal Audit ed ai *Process Owner* identificati.

Si forniscono di seguito i principali scenari di rischio, 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.

Specificatamente, con riferimento al trasporto ferroviario, Regione Lombardia ha deliberato di impegnarsi 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, come modificato dall'“Atto integrativo e modificativo del Contratto di Servizio 2012-2014”, per il periodo dal 1° gennaio 2015 al 31 dicembre 2020.

Resta invariata, invece, la scadenza al 17 marzo 2016 delle concessioni e del Contratto di Servizio in capo a FERROVIENORD S.p.A., secondo quanto già descritto precedentemente al paragrafo 5.1 “Trasporto Pubblico Locale – FERROVIENORD S.p.A.”.

Con riferimento al trasporto su gomma e, conseguentemente, alle attività di TPL del Gruppo tramite FNM Autoservizi S.p.A. e ASF Autolinee S.r.l., pur nell'incertezza derivante dalla gestione in proroga delle concessioni per le province di Varese e Brescia al 31 dicembre 2015 (per la sola FNM Autoservizi S.p.A.) e del Contratto di Servizio per la provincia di Como al 30 giugno 2015 (per entrambe le società partecipate), il rischio della mancata assegnazione/rinnovo è condiviso dalla totalità dei concorrenti in quanto, 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.

Il mancato adempimento delle regolamentazioni in essere, oltre ad esporre il Gruppo al rischio di contenziosi, può determinare la perdita di reputazione dei confronti dei Concedenti e dei Clienti,

con rischio di compromissione dell'economicità dei Contratti di Servizio.

Con riferimento specifico a FERROVIENORD, la progressiva installazione dei Sistemi di Train Stop (SCMT e SSC) su tutta la rete incrementerà notevolmente il livello di sicurezza garantito.

Anche la progressiva disponibilità del nuovo materiale rotabile tecnologicamente più avanzato concorrerà all'ulteriore incremento della sicurezza della circolazione.

Le funzioni interne coadiuvate da consulenti in materie specialistiche, mantengono un costante aggiornamento sulle evoluzioni normative per consentire il progressivo adeguamento dei processi e delle procedure alle nuove esigenze, lo sviluppo tempestivo del training al personale per rendere gli adeguamenti operativi; rilevante peso hanno poi le attività di controllo e di auditing interno per la verifica continuativa della qualità del servizio rispetto ai vincoli procedurali e di processo imposti dall'evoluzione normativa.

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 la compromissione dell'immagine del Gruppo per la riduzione della qualità del servizio prestato, rappresentano un rischio significativo per il mantenimento dell'economicità dei contratti di servizio a causa del rischio di addebito di penali contrattuali che, come anticipato, possono compromettere anche la continuità aziendale nel quadro d'incertezza normativa sull'affidamento dei servizi.

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

#### **RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO TRASPORTO PASSEGGERI SU ROTAIA**

##### **Rischi legati alle politiche tariffarie**

Storicamente le aziende operanti nel TPL in Italia hanno avuto una dinamica tariffaria che non ha consentito alcun progressivo avvicinamento a quelle praticate in altri Stati europei con il risultato che le tariffe attualmente in vigore, riconosciute dai contratti di servizio, si attestano su valori notevolmente inferiori.

Un contributo per la risoluzione di tale problematica è fornito dalla politica tariffaria prevista dal Patto per il TPL siglato nel 2009 dalla Regione Lombardia con gli operatori del settore, che prevede incrementi non solo legati al recupero dell'inflazione, ma anche a un effettivo miglioramento della qualità del servizio.

Una quota significativa dei ricavi del segmento operativo del Trasporto Passeggeri su rotaia è rappresentato da biglietti ed abbonamenti, pur nel panorama di un settore fortemente influenzato da esigenze di carattere sociale e dunque sostenuto da contributi pubblici. I ricavi che derivano dalle tariffe, infatti, coprono solo una parte dei costi di gestione del servizio. Il legislatore nazionale ha

definito come livello adeguato una copertura dei costi di gestione del trasporto con ricavi del traffico pari ad almeno il 35%. Trenord garantisce, con ricavi da biglietti ed abbonamenti, una copertura dei costi operativi pari a oltre il 39%.

In tale contesto l'evoluzione normativa precedentemente descritta implicherà che la partecipata monitori l'equilibrio economico in funzione degli obblighi di servizio assunti.

#### **Rischio di evasione tariffaria**

Trenord garantisce con i ricavi da biglietti ed abbonamenti una copertura pari a circa il 39% dei costi.

L'evasione tariffaria rappresenta, pertanto, per il Gruppo un rischio di redditività rilevante che, in situazione di crisi economica persistente, diventa ancor più significativo.

Per affrontare tale rischio, Trenord ha realizzato anche nel corso del 2014 un'attività di controllo sia a bordo delle principali direttrici che a terra anche mediante la chiusura con tornelli delle principali stazioni della rete, collegata al Sistema di Bigliettazione Magnetica Elettronica (SBME), e la dotazione di palmari a tutto il personale viaggiante.

Sono state inoltre effettuate delle verifiche specifiche sulle tratte maggiormente a rischio con interventi mirati sulle fasce orarie e maggior rischio che verrà esteso, nel corso del 2015, anche in vista della maggior affluenza attesa per EXPO, alla maggior parte delle direttrici servite da Trenord.

### **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 esercizi della partecipata FNM Autoservizi e ASF Autolinee, 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 (ora DB Schenker Rail Italia) all'altro socio, ha permesso di ridurre 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 dell'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.

### **Rischio di dipendenza da finanziamento pubblico**

I risultati economico-reddituali di SeMS sono sostanzialmente influenzati dai contributi riconosciuti dalla Cassa Depositi e Prestiti e utilizzati nei precedenti esercizi dalla Società per il finanziamento parziale dell'acquisizione di veicoli bimodali ad impatto ambientale basso o nullo.

La riduzione dei contributi pubblici a sostegno della mobilità sostenibile ed il loro progressivo esaurimento non rappresenta un significativo ostacolo allo sviluppo delle attività in quanto e nella misura in cui gli altri rami dell'attività si sviluppino in modo adeguato come da previsioni.

È da rilevare inoltre come l'attività di supporto al *car sharing* da parte di Regione Lombardia, tramite Trenord, dipenda da accordi contrattuali scaduti al 31 dicembre 2014, il cui rinnovo fino al 31 dicembre 2015 è attualmente in fase di negoziazione; nel medio termine quindi, in caso di mancata

cessione del ramo del *car sharing* senza rinnovo del contratto con Trenord, si aprirebbe una tematica di continuità aziendale anche a causa della progressiva riduzione dell'attività di noleggio a lungo termine. Lo stato delle trattative in essere con gli altri operatori per la cessione dell'attività del *car sharing*, la ancora non remota possibilità di prolungamento del contratto con Trenord e il contenuto valore degli attivi destinati alle due attività a rischio di continuità rispetto al livello di capitalizzazione della partecipata fanno tuttavia ritenere che la tematica di continuità aziendale debba essere considerata solo in prospettiva di medio termine.

## 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 degli Azionisti, 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 di alcune delle proprie società controllate, dirette e indirette, ai sensi di quanto previsto dalle disposizioni normative attualmente vigenti e dagli accordi societari con i partners (società soggette a direzione e coordinamento).

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

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

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

- Regolamento di *Governance*;
- Linee guida Codice di Autodisciplina di FNM S.p.A.;
- Linee di Indirizzo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi;
- Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate;
- Regolamento Gestione delle Informazioni privilegiate;
- Codice di Comportamento sull'*Internal Dealing*;
- Codice Etico e di Comportamento;

- Modello di Organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs 231/2001;
- Regolamento Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari;
- Regolamento Assembleare.

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](http://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 18.724.330 in miglioramento di Euro 1.676.275 rispetto al risultato di Euro 17.048.055 conseguito nell'esercizio 2013, principalmente a seguito della percezione di dividendi da partecipate per complessivi Euro 5.921.809 (più precisamente: Euro 5.393.430 da parte di NORD ENERGIA S.p.A., Euro 396.917 da parte di Omnibus Partecipazioni S.r.l. ed Euro 131.462 da parte di SeMS S.r.l.), rispetto ad Euro 4.540.000 percepiti nell'esercizio 2013.

L'**utile da operazioni in continuità** risulta pari ad Euro 18.724.330 rispetto ad Euro 17.048.055 dell'esercizio precedente.

L'**utile netto da operazioni discontinue** risulta pari a zero come nell'esercizio 2013.

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato dell'esercizio, raffrontato con quello dell'esercizio 2013, con indicazione degli scostamenti in valore assoluto ed in percentuale.

Importi in migliaia di euro	2014	2013	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	52.565	50.468	2.097	4,2%
Altri ricavi e proventi	4.575	4.492	83	1,8%
<b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>	<b>57.140</b>	<b>54.960</b>	<b>2.180</b>	<b>4,0%</b>
Costi esterni operativi	(18.229)	(18.107)	(122)	0,7%
<b>VALORE AGGIUNTO</b>	<b>38.911</b>	<b>36.853</b>	<b>2.058</b>	<b>5,6%</b>
Costi del personale *	(10.908)	(10.331)	(577)	5,6%
Ammortamenti e accantonamenti	(13.489)	(12.772)	(717)	5,6%
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>14.514</b>	<b>13.750</b>	<b>764</b>	<b>5,6%</b>
Risultato della gestione finanziaria	7.994	7.071	923	13,1%
Proventi da operazioni non ricorrenti (indennizzo assicurativo)	169	-	169	n/a
Costi da operazioni non ricorrenti (svalutazione <i>asset</i> )	-	(313)	313	n/a
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>22.677</b>	<b>20.508</b>	<b>2.169</b>	<b>10,6%</b>
Imposte sul reddito	(3.953)	(3.460)	(493)	14,2%
<b>UTILE DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'</b>	<b>18.724</b>	<b>17.048</b>	<b>1.676</b>	<b>9,8%</b>
<b>UTILE DA OPERAZIONI DISCONTINUE</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0,0%</b>
<b>UTILE COMPLESSIVO</b>	<b>18.724</b>	<b>17.048</b>	<b>1.676</b>	<b>9,8%</b>

\* include il costo per collaboratori a progetto

I **ricavi delle vendite e delle prestazioni** aumentano rispetto al 2013 di 2,097 milioni di Euro; le principali variazioni sono di seguito dettagliate:

- i corrispettivi per prestazioni di *service* erogate alle partecipate aumentano di 1,352 milioni di Euro per l'incremento del corrispettivo per il *service* amministrativo verso FERROVIENORD (565 migliaia di Euro) e per maggiori canoni fatturati per l'utilizzo del *software* SAP a Trenord (397 migliaia di Euro) e a FERROVIENORD (213 migliaia di Euro);
- i ricavi per il noleggio di rotabili aumentano di 751 migliaia di Euro principalmente per il noleggio a Trenord di n. 3 convogli Coradia, immessi in servizio nel corso dell'esercizio.

Gli **altri ricavi e proventi** presentano un incremento netto di 83 migliaia 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, pari a 518 migliaia di Euro, a seguito della cessione a FERROVIENORD S.p.A. del fabbricato "ex scuola Luini" sito in Saronno. Di contro non è stata rilevata alcuna plusvalenza derivante dalla cessione delle aree adiacenti la stazione di Milano Affori, in quanto non è stata incassata la frazione di corrispettivo contrattualmente prevista a seguito dell'ulteriore richiesta di dilazione del pagamento avanzata dall'acquirente (operazione descritta al paragrafo 4.3 "Gestione immobiliare"); la plusvalenza rilevata nell'esercizio 2013 era stata di 93 migliaia di Euro.

I **costi esterni operativi** aumentano di 122 migliaia di Euro, passando da 18,107 milioni di Euro a 18,229 milioni di Euro, principalmente a seguito delle seguenti variazioni:

- le spese per la manutenzione di rotabili diminuiscono di 292 migliaia di Euro principalmente per la diminuzione del canone per attività manutentive sulle locomotive 483;
- i costi di informatica aumentano di 252 migliaia di Euro per maggiori servizi erogati dalla partecipata in *joint venture* NordCom;
- le spese per il personale distaccato aumentano di 128 migliaia di Euro a seguito del distacco di 5 dipendenti da Trenord.

I **costi del personale**, inclusivi dei costi per collaboratori a progetto, aumentano di 577 migliaia di Euro per l'erogazione di un'*una tantum* a copertura della vacanza contrattuale del CCNL degli Autoferrotranvieri per il periodo 2014 (146 migliaia di Euro), per il maggior numero medio di dipendenti, che si è attestato a 163 unità rispetto alle 158 del 2013, nonché per il maggior accantonamento effettuato al fondo stimato a fronte del rinnovo CCNL Autoferrotranvieri (183 migliaia di Euro rispetto alle 146 mila Euro del 2013).

Gli **ammortamenti e accantonamenti** aumentano di 717 migliaia di Euro rispetto al 2013; le principali variazioni sono:

- gli ammortamenti immateriali si incrementano di 431 migliaia di Euro in relazione all'ammortamento dei moduli SAP HCM, utilizzati dal mese di luglio 2013 nell'ambito dell'attività di *service* "amministrazione del personale", e di ulteriori moduli SAP implementati nell'esercizio;
- gli ammortamenti materiali aumentano di 286 migliaia di Euro a seguito dell'immissione in servizio di 3 convogli Coradia.

Il **risultato operativo**, determinato dall'effetto combinato degli andamenti delle categorie di costo e ricavo precedentemente commentati, risulta pari a 14,514 milioni di Euro rispetto ai 13,750 milioni di Euro dell'esercizio 2013, con un miglioramento di 0,764 milioni di Euro, pari al 5,6%.

Si evidenzia che nel corso dell'esercizio si è rilevato un **provento non ricorrente** derivante dalla liquidazione, da parte della compagnia assicurativa Generali Assicurazioni, dell'indennizzo, pari a 169 migliaia di Euro, per il sinistro ferroviario avvenuto in data 13 novembre 2013, nel quale era stata incidentata una locomotiva tipo 483, temporaneamente non utilizzabile e conseguentemente oggetto di svalutazione per 313 migliaia di Euro, considerata componente di **costo non ricorrente** nell'esercizio 2013.

Il **risultato della gestione finanziaria** ammonta a 7,994 milioni di Euro, in aumento di 0,923 milioni di Euro rispetto ai 7,071 milioni di Euro del 2013, a seguito della percezione di dividendi da partecipate per complessivi 5,922 milioni di Euro (più precisamente: Euro 5.393.430 da parte di

NORD ENERGIA S.p.A., Euro 396.917 da parte di Omnibus Partecipazioni S.r.l. ed Euro 131.462 da parte di SeMS S.r.l.), rispetto ai 4,540 milioni di Euro distribuiti nel 2013 da NORD ENERGIA S.p.A. (4,200 milioni di Euro) e da Omnibus Partecipazioni S.r.l. (340 migliaia di Euro); nella seguente tabella sono dettagliate le voci che determinano il risultato della gestione finanziaria:

Importi in migliaia di euro	2014	2013	Differenza	Differenza %
Proventi ed oneri finanziari gestione liquidità	857	1.232	(375)	-30,4%
Proventi da finanziamenti a partecipate	54	101	(47)	-46,5%
Proventi ed oneri finanziari leasing finanziari	1.291	1.338	(47)	-3,5%
Altri proventi ed oneri finanziari	(130)	(140)	10	-7,1%
Dividendi	5.922	4.540	1.382	30,4%
<b>Risultato della gestione finanziaria</b>	<b>7.994</b>	<b>7.071</b>	<b>923</b>	<b>13,1%</b>

La società gestisce la liquidità delle altre società del Gruppo in *cash pooling*; a fronte di disponibilità su depositi bancari pari a 46,8 milioni di Euro, FNM ha crediti in c/c di corrispondenza per 20,1 milioni di Euro, di cui 19,5 milioni di Euro verso FERROVIENORD, e debiti in c/c di corrispondenza per 21,5 milioni di Euro, di cui 7,8 milioni di Euro verso NORD ENERGIA, 4,3 milioni di Euro verso FNM Autoservizi, 3,0 milioni di Euro verso NordCom, 1,4 milioni di Euro verso SeMS, oltre a 4,1 milioni di Euro verso Enti Aziendali.

I proventi ed oneri finanziari relativi alla gestione della liquidità sono diminuiti di 375 migliaia di Euro in relazione alla diminuzione del tasso medio di remunerazione (1,399% rispetto al 2,135% del 2013).

Come evidenziato nel rendiconto finanziario, cui si rimanda, le attività operative hanno generato liquidità per 28,4 milioni di Euro, le attività d'investimento hanno assorbito risorse finanziarie per 64,0 milioni di Euro, mentre l'attività di finanziamento ha assorbito liquidità in misura pari a 44,5 milioni di Euro.

Il **risultato ante imposte** risulta pari a 22,677 milioni di Euro rispetto ai 20,508 dell'esercizio 2013. Le **imposte sul reddito** passano da 3,460 a 3,953 milioni di Euro con un aumento di 0,493 milioni di Euro. In tale voce nell'esercizio 2013 si erano 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%.

## 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	2014	2013	Differenza
Crediti correnti	41.767	29.422	12.345
Debiti correnti	(61.788)	(33.532)	(28.256)
<i>Capitale Circolante Netto</i>	<i>(20.021)</i>	<i>(4.110)</i>	<i>(15.911)</i>
Capitale immobilizzato netto	217.241	161.313	55.928
Partecipazioni	68.576	68.576	-
Crediti non correnti	30.903	35.919	(5.016)
Fondi e debiti non correnti	(25.195)	(27.180)	1.985
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>271.504</b>	<b>234.518</b>	<b>36.986</b>
<i>Mezzi propri</i>	<i>312.271</i>	<i>299.254</i>	<i>13.017</i>
<i>Indebitamento finanziario netto</i>	<i>(40.767)</i>	<i>(64.736)</i>	<i>23.969</i>
<b>TOTALE FONTI</b>	<b>271.504</b>	<b>234.518</b>	<b>36.986</b>

Nella seguente tabella vengono riportati alcuni indicatori sintetici di risultato:

Importi in migliaia di euro	2014	2013	Variazione	Variazione %
Valore della produzione	57.140	54.960	2.180	4,0%
Risultato operativo (al lordo di operazioni non ricorrenti)	14.514	13.750	764	5,6%
Utile netto	18.724	17.048	1.676	9,8%
Patrimonio netto (A)	312.271	299.254	13.017	4,3%
Indebitamento finanziario netto (B) *	(40.767)	(64.736)	23.969	-37,0%
Capitale investito netto (A+B)	271.504	234.518	36.986	15,8%
ROS	25,40%	25,02%		
ROI	5,35%	5,86%		
ROE	6,00%	5,70%		
Liquidità primaria	1,32	1,73		
Margine di tesoreria	26.906	68.162	(41.256)	-60,5%

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

### 8.3 INVESTIMENTI

Gli investimenti dell'esercizio ammontano globalmente a 69,417 milioni di Euro rispetto agli 1,390 milioni di Euro del 2013 e si riferiscono principalmente:

- 38,589 milioni di Euro ad acconti per la fornitura di 10 convogli Coradia, dei quali 3 immessi in servizio nel corso dell'esercizio;
- 28,670 milioni di Euro ad acconti per la fornitura di 7 rotabili tipo TSR;
- 1,294 milioni di Euro all'attivazione di moduli aggiuntivi del software gestionale SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord.

In tale ambito si rileva che, a completamento del piano di investimenti avviato nel mese di giugno 2012 con la stipula del contratto con Alstom per la fornitura di 10 convogli Coradia (per un importo di Euro 66.590.000), FNM ha sottoscritto:

- in data 31 marzo 2014 il contratto con Alstom per la fornitura di 10 casse per trasformare i 10 convogli Coradia con configurazione a 5 casse, in fase di consegna, in convogli a 6 casse; l'importo del contratto è di Euro 14.700.000;
- in data 30 aprile 2014 il contratto con l'ATI AnsaldoBreda – Firema per la fornitura di 7 convogli TSR a 6 casse per un importo di Euro 98.862.937.

Il piano di investimenti in materiale rotabile deliberato da FNM ammonta pertanto a circa 180 milioni di Euro; la Società, pur avendo disponibilità di finanziamento che garantirebbero la copertura finanziaria degli investimenti sopra descritti, al fine di ottimizzare la struttura finanziaria del piano, ha inoltrato una richiesta di finanziamento alla Banca Europea degli Investimenti (BEI) per il tramite di Finlombarda S.p.A.; nel corso dell'esercizio 2014 BEI ha finalizzato la propria istruttoria tecnico-economica deliberando la concessione a Finlombarda S.p.A. di un finanziamento pari a 58 milioni di Euro.

Conseguentemente, in data 16 febbraio 2015, il Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A., ha deliberato di procedere all'effettuazione dell'operazione di finanziamento con Finlombarda S.p.A., articolata come di seguito specificato:

- la sottoscrizione di un accordo quadro di finanziamento tra Finlombarda S.p.A. e FNM per un importo di Euro 58.000.000,00;
- l'emissione di un prestito obbligazionario da parte di FNM per l'intero importo del finanziamento e la sua integrale sottoscrizione da parte di Finlombarda S.p.A. in esecuzione dell'accordo quadro;
- l'affidamento a Finlombarda S.p.A. di un mandato di gestione e tesoreria delle somme erogate nelle more del loro utilizzo, il tutto mediante convenzione collegata all'accordo quadro;
- la costituzione, da parte di FNM, di una garanzia per l'adempimento delle obbligazioni di pagamento e restituzione derivanti dal prestito obbligazionario o, comunque, dall'accordo quadro.

Nell'ambito dell'accordo quadro Finlombarda S.p.A. si impegna ad erogare il finanziamento per l'importo di Euro 58.000.000,00, somma che FNM si obbliga a rimborsare entro cinque anni dalla data di erogazione. Il finanziamento è fruttifero di interessi ad un tasso variabile pari all'Euribor 6 mesi con base 360, maggiorato di 150 *basis points*; il pagamento degli interessi sarà effettuato su base semestrale in via posticipata.

L'operazione prevede in particolare l'emissione sul mercato ExtraMOT PRO da parte di FNM di un prestito obbligazionario denominato "FNM S.p.A. 2015 — 2020" di ammontare nominale complessivo massimo pari all'importo finanziato da Finlombarda S.p.A. con l'accordo quadro, ovvero la cifra di Euro 58.000.000,00.

Successivamente alla sottoscrizione, Finlombarda S.p.A. potrà cedere e trasferire liberamente i titoli obbligazionari conformemente alla normativa applicabile al mercato ExtraMOT PRO ed all'esito di ogni trimestre Finlombarda comunicherà a FNM l'ammontare dei titoli obbligazionari ceduti e, comunque, di quelli di cui sia ancora portatrice.

Il prestito obbligazionario sarà costituito da massimo 580 obbligazioni del valore nominale di Euro 100.000,00 ciascuna in taglio non frazionabile. Il lotto minimo di sottoscrizione sarà pari ad una obbligazione e, quindi, ad Euro 100.000,00.

Previa ammissione da parte di Borsa Italiana, le obbligazioni saranno (i) quotate sul mercato ExtraMOT Segmento Professionale e (ii) immesse nel sistema di gestione accentrata di Monte Titoli S.p.A. venendo assoggettate al regime di dematerializzazione ai sensi della normativa vigente.

Il prestito obbligazionario avrà durata di cinque anni dalla data di sottoscrizione. I titoli obbligazionari saranno rimborsati alla pari e, dunque, al 100% del valore nominale, alla data di scadenza del prestito obbligazionario e saranno fruttiferi di interessi ad un tasso pari all'Euribor 6 mesi con base 360, maggiorato di 150 *basis points*.

FNM ha manifestato inoltre l'esigenza di fruire di un servizio di gestione delle eccedenze di cassa rappresentate dalle somme erogate da Finlombarda S.p.A. fino al loro utilizzo; l'obiettivo del contratto di gestione e tesoreria è pertanto quello di ottimizzare il rendimento di dette somme e coprire gli interessi passivi dovuti in base al prestito obbligazionario.

Si segnala che l'operazione ha altresì previsto l'impegno di Finlombarda S.p.A. a:

- riconoscere a FNM un rendimento minimo garantito pari al tasso di interesse sopra indicato;
- corrispondere gli interessi riconosciuti su base semestrale secondo quanto previsto dal tasso di interesse.

Proprio in considerazione degli obblighi assunti da Finlombarda S.p.A. con riferimento al rendimento minimo, il contratto di tesoreria non fissa vincoli rispetto alla natura e tipologia degli investimenti. È stato altresì previsto che l'eventuale maggior rendimento della gestione verrà riconosciuto a FNM in misura pari al 75% di quanto maturato, mentre la restante quota dell'eventuale maggior rendimento della gestione, pari al 25%, rappresenta il corrispettivo di natura variabile riconosciuto a favore di Finlombarda S.p.A. per le attività finalizzate alla gestione delle eccedenze di cassa derivanti dall'operazione. Nel caso la gestione delle somme non determini alcun

maggior rendimento, non sarà dovuto a Finlombarda S.p.A. alcun corrispettivo per la gestione del servizio.

Con riferimento al *timing* dell'operazione, si prevede che l'emissione del prestito obbligazionario venga perfezionata entro il mese di giugno 2015.

## 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 ad Iseo
  - Vendita spazi pubblicitari
- *Trenord*
  - Service Amministrativo*
  - 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 autobus
  - Locazione locali ad Iseo
  - Locazione deposito Solbiate C.
- *NORD\_ING*
  - Service Amministrativo*
  - Service Comunicazione*
  - Canone Sap
- *NordCom*
  - Service Amministrativo*
  - Service Comunicazione*

- *NORD ENERGIA* Canone Sap  
 Locazione locali fabbricato Cadorna  
 Service Amministrativo  
 Service Comunicazione  
 Canone Sap
- *NORDCARGO* Service Amministrativo  
 Locazione materiale rotabile
- *SeMS* Service Amministrativo  
 Vendita spazi pubblicitari

## 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

Come già anticipato, l'utile complessivo dell'esercizio ammonta a 21,068 milioni di Euro, rispetto ai 20,135 milioni di Euro dello scorso esercizio, cui avevano concorso proventi non ricorrenti per 1,076 milioni di Euro e costi non ricorrenti per 2,686 milioni di Euro; nel presente esercizio, di contro, si sono rilevati costi non ricorrenti pari a 1,085 milioni di Euro, nonché proventi non ricorrenti pari a 169 mila Euro.

L'**utile da operazioni in continuità** risulta pari a 21,068 milioni di Euro rispetto ai 20,135 milioni di Euro del precedente esercizio.

L'**utile netto da operazioni discontinue** risulta pari a zero, come nell'esercizio 2013.

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato dell'esercizio, raffrontato con quello dell'esercizio 2013, 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	2014	2013	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	151.948	152.307	(359)	-0,2%
Altri ricavi e proventi	38.730	38.090	640	1,7%
<i>VALORE DELLA PRODUZIONE</i>	<i>190.678</i>	<i>190.397</i>	<i>281</i>	<i>0,1%</i>
Costi esterni operativi	(75.097)	(75.816)	719	-0,9%
<i>VALORE AGGIUNTO</i>	<i>115.581</i>	<i>114.581</i>	<i>1.000</i>	<i>0,9%</i>
Costi del personale *	(70.982)	(68.698)	(2.284)	3,3%
<i>MARGINE OPERATIVO LORDO</i>	<i>44.599</i>	<i>45.883</i>	<i>(1.284)</i>	<i>-2,8%</i>
Ammortamenti e accantonamenti	(25.287)	(24.323)	(964)	4,0%
<i>RISULTATO OPERATIVO</i>	<i>19.312</i>	<i>21.560</i>	<i>(2.248)</i>	<i>-10,43%</i>
Risultato della gestione finanziaria	1.490	2.340	(850)	-36,3%
Proventi da operazioni non ricorrenti	169	-	169	n/a
Costi da operazioni non ricorrenti	(1.085)	(2.686)	1.601	-59,6%
Risultato delle società valutate a Patrimonio Netto	6.782	5.442	1.340	24,6%
<i>RISULTATO ANTE IMPOSTE</i>	<i>26.668</i>	<i>26.656</i>	<i>12</i>	<i>0,0%</i>
Imposte sul reddito	(5.600)	(6.521)	921	-14,1%
<b>UTILE DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'</b>	<b>21.068</b>	<b>20.135</b>	<b>933</b>	<b>4,6%</b>
<b>UTILE DA OPERAZIONI DISCONTINUE</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0,0%</b>
<b>UTILE COMPLESSIVO</b>	<b>21.068</b>	<b>20.135</b>	<b>933</b>	<b>4,6%</b>

\* include il costo per collaboratori a progetto

I ricavi delle vendite e delle prestazioni diminuiscono di 359 migliaia di Euro a causa dei seguenti elementi:

- i ricavi per il noleggio di rotabili aumentano di 751 migliaia di Euro principalmente per il noleggio a Trenord di n. 3 convogli Coradia, immessi in servizio nel corso dell’esercizio;
- il corrispettivo erogato da Regione Lombardia in relazione al contratto di servizio per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria aumenta di 121 migliaia di Euro rispetto all’esercizio 2013 a fronte dell’incremento della produzione pari a 43.625 treni km;
- i ricavi per l’accesso alla rete diminuiscono di 0,911 milioni di Euro in quanto dal 2014 il contratto in essere con Trenord S.r.l. non include il corrispettivo per *service* di manovra e biglietteria, a seguito del trasferimento delle relative funzioni direttamente alla consociata;
- i prodotti del traffico automobilistico diminuiscono di 379 migliaia di Euro in relazione al decremento degli introiti su abbonamenti mensili, settimanali e annuali per complessive 193 migliaia di Euro, nonché a minori servizi scuolabus (104 migliaia di Euro).

Gli altri ricavi e proventi aumentano di 640 migliaia di Euro; le variazioni più rilevanti sono le seguenti:

- si è rilevato un incremento della voce recupero costi pari a 1,0 milione di Euro a fronte di maggiori addebiti a Trenord di spese per utenze di energia elettrica;
- i proventi per la vendita di materiali aumentano di 0,832 milioni di Euro e si riferiscono alle cessioni di materiali obsoleti, non più utilizzabili per attività di manutenzione;
- la voce “sopravvenienze attive” diminuisce di 651 migliaia di Euro rispetto all’esercizio 2013, nel quale erano state rilevate sopravvenienze pari a 468 migliaia di Euro derivanti dall’avvenuto riconoscimento da parte dell’INPS del recupero di costi sostenuti per l’erogazione dei trattamenti di malattia a dipendenti, di competenza dell’esercizio 2010;
- nel corso dell’esercizio non è stata rilevata alcuna plusvalenza (250 migliaia di Euro nel 2013) derivante dalla cessione a GDF SYSTEM S.r.l. delle aree adiacenti la stazione di Milano Affori, in quanto non è stata incassata la frazione di corrispettivo contrattualmente prevista, a seguito dell’ulteriore richiesta di dilazione del pagamento avanzata dall’acquirente, descritta al paragrafo 4.3.

I **costi esterni operativi**, pari a 75,097 milioni di Euro, diminuiscono di 719 migliaia di Euro rispetto ai 75,816 milioni di Euro dell’esercizio precedente; le variazioni più significative sono le seguenti:

- i costi per materiali diminuiscono di 1,1 milioni di Euro sia per il decremento dei consumi di materiali impiegati in attività di manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria e degli autobus (0,9 milioni di Euro), sia per i minori costi per il gasolio di trazione (0,2 milioni di Euro) a seguito della riduzione del costo medio Euro/litro che passa da 1,274 del 2013 a 1,236 del 2014, nonché ad una riduzione dei volumi di produzione;
- i costi per manutenzioni esternalizzate presentano un decremento di 1,1 milioni di Euro, per minori interventi di manutenzione ai fabbricati, agli impianti telefonici, di telecomunicazione e segnalamento, nonché alle sottostazioni elettriche, pur nel contesto dell’ordinario mantenimento della efficienza dell’infrastruttura;
- i costi per utenze aumentano di 1,0 milioni di Euro principalmente per maggiori costi di energia elettrica, rifatturati alla partecipata Trenord;
- i corrispettivi riconosciuti alla partecipata NordCom per la gestione dell’ERP SAP e l’utilizzo dell’*hardware* informatico aumentano di 0,4 milioni di Euro.

I **costi per il personale**, inclusivi dei costi per collaboratori a progetto, evidenziano un incremento di 2,3 milioni di Euro, per l’erogazione di un’*una tantum* a copertura della vacanza contrattuale del CCNL degli Autoferrotranvieri per il periodo 2014 (1,019 milioni di Euro), per l’incremento dell’accantonamento al fondo oneri rinnovo CCNL Autoferrotranvieri (1,356 milioni di Euro

rispetto ad 1,060 milioni di Euro del 2013), nonché per il maggior numero medio di dipendenti (1.258 rispetto ai 1.241 del 2013).

La voce **ammortamenti e accantonamenti** aumenta di 964 migliaia di Euro, quale risultante delle seguenti variazioni:

- gli ammortamenti di attività immateriali aumentano di 528 migliaia di Euro, principalmente in relazione all'ammortamento dei moduli SAP HCM, utilizzati a partire dal mese di luglio 2013 nell'ambito dell'attività di *service* "amministrazione del personale", oltre all'ammortamento dei moduli SAP implementati nell'esercizio;
- gli ammortamenti di attività materiali non presentano scostamenti significativi, in quanto, a fronte di un incremento di 286 migliaia di Euro degli ammortamenti di rotabili a seguito dell'immissione in servizio di 3 convogli Coradia, si evidenzia un decremento di 296 migliaia di Euro degli ammortamenti di autobus, per l'avvenuto completamento del processo di ammortamento degli stessi;
- nel corso dell'esercizio sono stati operati accantonamenti al fondo rischi ed oneri per 0,3 milioni di Euro, quale stima del rischio di soccombenza in contenziosi instaurati da terzi.

Il **risultato operativo**, depurato dall'effetto delle operazioni non ricorrenti commentate nel prosieguo, risulta pari a 19,312 milioni di Euro rispetto ai 21,560 dell'esercizio 2013, con un decremento di 2,248 milioni di Euro, pari al 10,4%.

Il **risultato della gestione finanziaria** risulta pari a 1,490 milioni di Euro, in diminuzione rispetto ai 2,340 milioni di Euro del 2013; nella seguente tabella si analizza la composizione della voce:

Importi in migliaia di euro	2014	2013	Differenza	Differenza %
Proventi ed oneri finanziari gestione liquidità	868	1.537	(669)	-43,5%
Proventi e oneri finanziari leasing finanziari	1.213	1.267	(54)	-4,3%
Interessi su credito IVA	-	75	(75)	-100,0%
Oneri finanziari calcolo attuariale TFR	(537)	(490)	(47)	-9,6%
Altri proventi ed oneri finanziari	(54)	(49)	(5)	-10,2%
<b>Risultato della gestione finanziaria</b>	<b>1.490</b>	<b>2.340</b>	<b>(850)</b>	<b>-36,3%</b>

I proventi netti per la gestione della liquidità sono diminuiti di 669 migliaia di Euro sia per il decremento della liquidità media disponibile, pari a 70,3 milioni di Euro rispetto agli 80,5 milioni di Euro del 2013, sia per la diminuzione del tasso medio di remunerazione (1,399% rispetto al 2,135% del 2013).

Nell'esercizio comparativo 2013 erano stati rilevati interessi in misura pari al 2% annuo, ai sensi dell'art. 38-bis del DPR 633/72, per un importo di 75 migliaia di Euro, sul credito IVA chiesto a rimborso ed incassato nel mese di luglio 2013.

Nel presente esercizio si sono rilevati **costi non ricorrenti** pari a 1,085 milioni di Euro, quale accantonamento a fondo rischi operato per tenere conto dei potenziali esiti della controversia con

l’Agenzia delle Dogane, descritta nel paragrafo 5.1 “Trasporto Pubblico Locale – FERROVIENORD S.p.A.”, nonché **proventi non ricorrenti** pari a 169 migliaia di Euro, commentati con riferimento al bilancio separato. Nell’esercizio 2013 erano stati rilevati costi non ricorrenti pari a 2,686 milioni di Euro, quali risultanti da svalutazioni di attività materiali (570 migliaia di 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).

Il **risultato delle società valutate a patrimonio netto** evidenzia un utile di 6,782 milioni di Euro, rispetto ai 5,442 milioni di Euro del 2013; tale voce rappresenta il contributo al conto economico complessivo del periodo delle *joint ventures*, nonché della società collegata DB Schenker Rail Italia S.r.l., già 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	2014	2013	Differenza
Trenord Srl *	884	(122)	1.006
NordCom SpA	317	266	51
NORD ENERGIA SpA **	4.519	3.720	799
SeMS Srl	77	102	(25)
Omnibus Partecipazioni Srl ***	698	408	290
NORDCARGO Srl	287	1.068	(781)
<b>Risultato società valutate a Patrimonio Netto</b>	<b>6.782</b>	<b>5.442</b>	<b>1.340</b>

\* 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 26,668 milioni di Euro, in linea rispetto ai 26,656 dell’esercizio 2013.

Le **imposte sul reddito** diminuiscono di 0,921 milioni di Euro, attestandosi a 5,600 milioni di Euro rispetto ai 6,521 milioni di Euro del 2013 cui aveva concorso 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%.

## 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	2014	2013	Differenza
Rimanenze	5.649	6.226	(577)
Crediti correnti	216.791	163.994	52.797
Debiti correnti	(177.254)	(169.728)	(7.526)
<i>Capitale Circolante Netto</i>	<i>45.186</i>	<i>492</i>	<i>44.694</i>
Capitale immobilizzato netto	252.885	198.782	54.103
Partecipazioni	62.993	63.142	(149)
Crediti non correnti	48.128	50.774	(2.646)
Fondi e debiti non correnti	(81.897)	(78.726)	(3.171)
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>327.295</b>	<b>234.464</b>	<b>92.831</b>
<i>Mezzi propri</i>	<i>335.712</i>	<i>321.868</i>	<i>13.844</i>
<i>Indebitamento finanziario netto</i>	<i>(8.417)</i>	<i>(87.404)</i>	<i>78.987</i>
<b>TOTALE FONTI</b>	<b>327.295</b>	<b>234.464</b>	<b>92.831</b>

Nella seguente tabella vengono riportati alcuni indicatori sintetici di risultato:

Importi in migliaia di euro	2014	2013	Variazione	Variazione %
Valore della produzione	190.678	190.397	281	0,1%
Risultato operativo (al lordo di operazioni non ricorrenti)	19.312	21.560	(2.248)	-10,4%
Utile netto	21.068	20.135	933	4,6%
Patrimonio netto (A)	335.712	321.868	13.844	4,3%
Indebitamento finanziario netto (B) *	(8.417)	(87.404)	78.987	-90,4%
Capitale investito netto (A+B)	327.295	234.464	92.831	39,6%
ROS	10,13%	11,32%		
ROI	5,90%	9,20%		
ROE	6,28%	6,26%		
Liquidità primaria	1,36	1,56		
Margine di tesoreria	71.400	106.216	(34.816)	-32,8%

\* 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 dell'esercizio ammontano globalmente a 207,0 milioni di Euro contro i 108,8 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 72,499 milioni di Euro rispetto ai 3,323 milioni di Euro dell'esercizio 2013 con un incremento pari a 69,176 milioni di Euro, connesso ai maggiori investimenti in materiale rotabile, precedentemente commentati al paragrafo 8.3. Gli investimenti dell'esercizio riguardano per 38,589 milioni di Euro accenti per la fornitura di 10 convogli Coradia, dei quali 3 immessi in servizio nel corso

dell'esercizio, per 28,670 milioni di Euro acconti per la fornitura di 7 rotabili tipo TSR, per 2,224 milioni di Euro costi per l'acquisto di 15 autobus e per 1,294 milioni di Euro l'attivazione di moduli aggiuntivi del software gestionale SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord;

- sono stati operati investimenti con fondi pubblici per un ammontare di 134,541 milioni di Euro (105,480 milioni di Euro nel 2013), che si riferiscono ad interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura (potenziamento della tratta Castano – Turbigo, realizzazione della stazione di Cormano – Cusano Milanino, adeguamento a standard di stazioni nella tratta Saronno – Bovisa, nuovo piano armamento e trazione elettrica a Novate Milanese, collegamento Terminal 1 – Terminal 2 Aeroporto Malpensa), nonché all'avanzamento delle commesse per l'acquisizione di quattro convogli bidirezionali da utilizzare sulla linea Mendrisio – Varese (24.496 migliaia di Euro), di nuovi convogli regionali tipo TSR (15.892 migliaia di Euro) e CORADIA (14.526 migliaia di Euro) e di cinque convogli bidirezionali da utilizzare sulle linee non elettrificate (2.805 migliaia di Euro). I finanziamenti incassati nel corso dell'esercizio sono stati pari a 83,248 milioni di Euro; di questi 48,126 milioni di Euro si riferiscono ad investimenti del periodo, i restanti 35,122 milioni di Euro sono relativi ad investimenti operati nel corso degli esercizi 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.

Per una dettagliata analisi del piano di investimenti in materiale rotabile e delle relative modalità di finanziamento, si rimanda al precedente paragrafo 8.3 "Investimenti".

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 2014	Distribuzione dividendo FNM	Altre componenti di risultato transitate direttamente a PN	Patrimonio netto compreso utile
Bilancio della Capogruppo FNM S.p.A.	299.254	18.724	(5.654)	(53)	312.271
Eliminazione partecipazioni	(16.037)				(16.037)
Patrimonio netto apportato dalle società consolidate	36.003	2.347		(1.517)	36.833
Rettifiche di consolidamento	2.796	(3)			2.793
<b>Patrimonio netto del Gruppo FNM</b>	<b>322.016</b>	<b>21.068</b>	<b>(5.654)</b>	<b>(1.570)</b>	<b>335.860</b>

## 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 2014.

### **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 2013, si segnala che prosegue l'azione di tutela degli interessi della Società monitorando la situazione liquidatoria delle controparti.

Si ricorda peraltro che, a seguito di provvedimenti giudiziari positivi, erano state incassate le fidejussioni relative a tali appalti per un importo pari a 3,3 milioni di Euro, con effetti economici non rilevati ad oggi per prudenza.

Al riguardo si segnala solamente – quanto all'appalto COGEL – la pendenza del termine per l'appello della sentenza con la quale Assicurazioni Generali è stata condannata a pagare la fidejussione.

Quanto all'appalto De Lieto invece, è già stato interposto appello da parte di ALLIANZ contro la sentenza di primo grado che la vede condannata a pagare la fidejussione ed il processo volge alla precisazione delle conclusioni. L'esito del giudizio potrebbe ragionevolmente confermare la sentenza di primo grado.

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 è ancora nella fase della precisazione delle conclusioni (la prossima udienza di precisazione delle conclusioni è stata fissata per il 14 luglio 2015), 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 ed è stata impugnata. La Corte d'appello ha sospeso l'efficacia esecutiva della sentenza n. 13153/2013 e ha rinviato per la precisazione delle conclusioni al 16 giugno 2015.

### **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 2013, i crediti di FERROVIENORD nei confronti di AnsaldoBreda 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, compresi i treni di cui all'atto transattivo, 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. Per quanto concerne le contestazioni insorte sull'esecuzione di altre commesse con altri fornitori di materiali rotabili (Alstom e Stadler Bussnang AG) in ragione di ritardi nelle consegne sono state definite quelle con il fornitore Stadler Bussnang AG (contratti n.16006 - 8 treni ATR 115 – e n. 16007 per 11 treni ATR 125) mentre sono in corso di definizione quelle con Alstom. L'evoluzione di tali contenziosi non determinerà impatti economici per il Gruppo in quanto tale materiale rotabile è finanziato da Regione Lombardia a cui il Gruppo è tenuto a retrocedere qualsivoglia effetto.

### **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 2011, 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 e sono in corso di verifica eventuali azioni conservative del credito che nel bilancio al 31 dicembre 2014, come in esercizi precedenti, risulta comunque iscritto al presumibile valore di realizzo.

#### **Exterion Media S.r.l. (già 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 S.r.l. (ora Exterion Media S.r.l.), che aveva avanzato una richiesta di risarcimento per asserita responsabilità contrattuale relativamente all'assegnazione di nuovi spazi pubblicitari venuti in essere con il progetto "Isolatua" e aveva strumentalmente sospeso i pagamenti dovuti a FERROVIENORD in forza del contratto asseritamente violato. La sentenza è stata impugnata in Corte d'Appello e volge alla precisazione delle conclusioni (l'udienza sarà il 3 novembre 2015).

Sono in corso attività conservative dei crediti della partecipata che sono comunque iscritti a valore di presumibile realizzo nel bilancio al 31 dicembre 2014.

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, giuslavoristici e tributari che interessano le partecipate stesse e le valutazioni degli organi sociali alla luce dei pareri dei consulenti legali e fiscali 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 nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2014.

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

In data 24 gennaio 2013 il Consiglio di Amministrazione di FNM, previa declaratoria di decadenza dalla carica, deliberava di recedere dal rapporto di lavoro intercorrente con il sig. Biesuz 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 falso ideologico e truffa posti in essere dal sig. Biesuz con le false dichiarazioni rese in sede di assunzione circa il possesso del titolo accademico ed il requisito di onorabilità: la denuncia querela è stata depositata in data 21 febbraio 2013.

A seguito del rinvio a giudizio - 1'8 novembre 2013 - dell'ex Direttore generale 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 dalla condotta sopra descritta, nell'ambito di tale giudizio FNM e Trenord si sono costituite come parti civili al fine di ottenere il risarcimento di tutti i danni loro derivati dai reati ascritti all'ex Direttore generale fra i quali, in primo luogo, i corrispettivi per il rapporto di lavoro la cui instaurazione risulta viziata dalle condotte delittuose. Il dibattimento si è concluso con la condanna provvisoria del sig. Biesuz a 20 migliaia di Euro; la sentenza è stata impugnata dall'ex Direttore generale. FNM e Trenord procederanno alla costituzione anche nel nuovo procedimento d'appello.

Si ricorda che la funzione *Internal Audit* avevo reso ai richiedenti organi aziendali ampia relazione sulle verifiche straordinarie richieste sull'operato dell'ex 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, aveva fatto emergere specifici episodi gestionali riconducibili all'ex Direttore generale, non significativi rispetto al patrimonio aziendale e ai risultati societari del periodo di gestione dell'ex Direttore generale, che danno 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 dall'ex Direttore generale, per cui, onde evitare il ripetersi di fattispecie similari, la Società ha avviato una attività di completa revisione delle procedure che ha consentito di ottenere la Certificazione ISO 9001

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 della motivazione della sentenza penale non ancora pubblicata, se incardinare l'azione di responsabilità nei confronti dell'ex Amministratore Delegato qualora ne ricorressero i presupposti e l'opportunità.

[REDACTED]

#### **14. PROVVEDIMENTO EMESSO DALLA PROCURA DI MILANO DEL 2 MARZO 2015**

In data 4 marzo i Carabinieri del nucleo investigativo 1 della legione Lombardia si presentavano nei locali della società per eseguire il provvedimento di esibizione di documenti emesso dalla procura di Milano nell'ambito di un procedimento penale per peculato a carico di ignoti.

Mette conto di rilevare che il peculato è il reato del pubblico ufficiale o dell'incaricato di pubblico servizio che si appropria del denaro o della cosa mobile altrui che detiene in ragione del suo ufficio.

Il provvedimento prevedeva l'esibizione di varia documentazione attinente l'utilizzo da parte di soggetti apicali, dirigenti e dipendenti della Società di beni aziendali ivi comprese le carte di credito, i cellulari, e le auto; inoltre l'ordine di esibizione riguardava anche movimenti di cassa relativi a rimborsi e risarcimenti di spese sostenute dagli stessi soggetti. Peraltro la Società nel contesto delle ordinarie attività di internal audit e di vigilanza 231, volte alla verifica dell'effettivo funzionamento del sistema di controllo interno anche ai fini di prevenire appropriazione indebite del patrimonio aziendale, nell'ambito del piano di audit dell'anno 2014 aveva intrapreso dal mese di luglio una attività di analisi della finanza dispositiva; tale lavoro aveva già portato all'elaborazione di una sinossi analitica ed erano in corso le attività di riscontro, previste dalle tecniche di audit, per finalizzare la relazione e definire le azioni di rimedio.

Tale documento è uno dei documenti acquisiti dalla Autorità giudiziaria.

Ad oggi la Società non ha avuto notizie di ulteriori sviluppi delle attività di indagine, peraltro prosegue nel completamento delle attività di audit al fine di consentire al Consiglio di amministrazione di porre in essere ogni attività ritenuta necessaria per tutelare il patrimonio aziendale con le azioni, anche giudiziali, appropriate e pertinenti alla natura giuridica della Società come accertata anche dalla magistratura contabile. Si precisa che la sinossi analitica rileva allo stato criticità che, seppur eventualmente penalmente rilevanti, appaiono di ammontare comunque non significativo rispetto alla patrimonializzazione e redditività della società e che il Consiglio di amministrazione ha già dato mandato ad un legale per la tutela degli interessi societari.

## **15. ATTIVITA' EX DECRETO LEGISLATIVO 231/01**

Il 28 luglio 2014 il Consiglio di Amministrazione ha approvato l'aggiornamento del Modello 231, al fine di recepire i seguenti reati-presupposto:

- reati ambientali, ex 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, ex art. 25-duodecies del d.lgs. 231/2001, introdotto dal d.lgs. n. 109/2012;
- reati introdotti dalla legge 6 novembre 2012 n. 190 (induzione indebita a dare o promettere utilità, corruzione tra privati).

L'Organismo di Vigilanza ha svolto con regolarità le attività ad esso demandate dal d.lgs. 231/2001 in ordine all'adeguatezza, osservanza ed efficacia del Modello, effettuando un costante

monitoraggio della sua effettiva ed efficace applicazione – anche attraverso audit – e curandone l’aggiornamento, in collaborazione con la funzione aziendale a ciò preposta e con la società di consulenza incaricata del progetto.

La Società ha, infine, organizzato un’attività formativa – specifica e differenziata – sul d.lgs. 231/2001 e sul Modello, con un focus speciale sulla L.190/2012 e su tematiche di carattere etico, concernenti integrità e trasparenza.

## **16. 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 previsioni di legge sull’adozione delle misure di sicurezza, è prevista l’adozione di un documento interno per la sicurezza dei dati e delle informazioni, 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 NORDCOM S.p.A., per il trattamento dei dati in via informatica.

Nell’ambito della Certificazione di Qualità per la conformità alla norma ISO 9001:2008, FNM S.p.A. ha adottato una Procedura Operativa AL PO 03 Privacy, pubblicata nella intranet aziendale.

Con riferimento alle attività in Service, FNM ha curato, per TRENORD S.r.l., la redazione delle nomine a responsabile dei responsabili del trattamento (interne ed esterne e in outsourcing), della nomina ad incaricato del trattamento e dell’informativa ai dipendenti ex art. 13 del d. lgs. 196 del 2003, nell’ambito della consulenza in materia di privacy.

## **17. ATTIVITA’ DI RICERCA E DI SVILUPPO**

Per la natura dell’attività svolta, nel corso del 2014 FNM non ha svolto attività di ricerca e sviluppo.

## **18. 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.

## **19. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO**

- Nella seduta del 9 gennaio 2015 la Giunta della Regione Lombardia ha disposto, con D.G.R. n. 3007/2015, di applicare, dal 1° gennaio 2015 una riduzione complessiva dei corrispettivi per Contratto di Servizio Ferroviari (verso Impresa e verso Gestore Infrastruttura) per 25 milioni di Euro rispetto alle risorse stanziare per i servizi 2014 (escluse pertanto le risorse aggiuntive stanziare per i maggiori servizi Expo da attivare nel 2015).

Nella stessa deliberazione ha inoltre stabilito un aumento delle tariffe del sistema regionale pari al +4%. Tale aumento è entrato in vigore dal 1° febbraio 2015. Con nota prot. n. S1.2015.0003941 del 28 gennaio 2015, Regione Lombardia ha comunicato a FERROVIENORD che, in attuazione della citata D.G.R., il corrispettivo del Contratto di Servizio per l'esercizio 2015 viene stabilito in misura pari ad Euro 91.652.328, invariato rispetto all'esercizio 2014.

- In data 16 gennaio 2015 FNM Autoservizi ha ottenuto, con la Determinazione dirigenziale n. 77, la proroga delle concessioni delle autolinee della provincia di Varese sino al 31 dicembre 2015.
- In data 2 febbraio 2015 NORD ENERGIA ha presentato ricorso avanti il Tribunale Amministrativo Federale (TAF) avverso la Decisione Parziale n.237-00009 di ElCom (notificata alla Vostra Società in data 22 dicembre 2014), tenuto conto della generale carenza di coerenza e motivazione della Decisione stessa e delle implicazioni derivanti dalla qualità di Parte di AET.
- In data 16 febbraio 2015 il Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A. ha deliberato di procedere all'effettuazione di un'operazione di finanziamento con Finlombarda S.p.A., descritta al paragrafo 8.3 "Investimenti".

- Durante i mesi di gennaio e febbraio 2015, a seguito di trattativa privata con ACI, dopo aver verificato i principali elementi rilevanti per la possibile acquisizione del ramo d'azienda E-vai, sono proseguiti gli incontri e le trattative tra le parti, anche per il tramite degli studi legali incaricati dalle rispettive società.
- Su proposta del Consiglio di Amministrazione tenutosi in data 16 marzo 2015, l'assemblea dei soci di Omnibus Partecipazioni S.r.l. tenutasi in data 31 marzo 2015 ha deliberato la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 1.400.000. La porzione di tale dividendo di spettanza di FNM ammonta ad Euro 700.000.
- Il Consiglio di Amministrazione di NORD ENERGIA S.p.A., tenutosi in data 18 marzo 2015, ha proposto all'Assemblea dei Soci la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 6.052.783. La porzione di tale dividendo di spettanza di FNM ammonta ad Euro 3.631.670.
- In data 23 marzo è stata inaugurata la nuova Sala Operativa di Trenord presso le Officine di Milano Fiorenza.

La nuova Sala Operativa sostituisce e unifica le precedenti sedi di Milano Greco Pirelli e Saronno ed è stata progettata per favorire la migliore e la più efficiente interazione di chi sovrintende la circolazione degli oltre 2300 treni giornalieri con i gestori delle infrastrutture ferroviarie RFI e FERROVIENORD, che servono il trasporto pubblico ferroviario lombardo.

- In data 2 aprile 2015 è stato nominato con contratto di *temporary management* il nuovo responsabile della funzione Internal Audit.

## **20. 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 2015 è previsto a livello operativo in linea con quello dell'esercizio 2014.

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.

## **21. PROPOSTA DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO E DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO 2014**

Signori Azionisti,

considerata la soddisfacente situazione patrimoniale e in continuità con la scelta operata negli ultimi due esercizi, si ritiene di destinare anche per il 2014 una parte del risultato alla remunerazione diretta del capitale investito.

Ciò premesso, nel sottoporre alla Vostra approvazione il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, che evidenzia un utile di Euro 18.724.330, il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile di esercizio come segue:

- Euro 936.216 a riserva legale;
- Euro 6.088.636 a dividendo ordinario agli Azionisti, in misura tale da assicurare una remunerazione di Euro 0,014 per ciascuna azione ordinaria in circolazione;
- Euro 11.699.478 a riserva straordinaria.

Il dividendo sarà messo in pagamento il 1° luglio 2015, con data stacco della cedola il 29 giugno 2015 e *record date* il 30 giugno 2015.

Milano, 10 aprile 2015

Il Consiglio di Amministrazione