



*Società per Azioni
Sede in Milano – Piazzale Cadorna, 14
Capitale Sociale € 230.000.000,00 i.v.*

***Bilancio consolidato FNM S.p.A.
e Bilancio separato
al 31 dicembre 2021***

ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione

Presidente	Andrea Gibelli
Vice Presidente	Gianantonio Battista Arnoldi
Consiglieri	Tiziana Bortot
	Barbara Lilla Boschetti
	Marcella Caradonna
	Ivo Roberto Cassetta
	Mauro Miccio

Collegio Sindacale

Presidente	Eugenio Pinto
Sindaci Effettivi	Roberta Eldangela Benedetti
	Massimo Codari

Direttore Generale	Marco Piuri
---------------------------	-------------

Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari	Valentina Montanari
--	---------------------

Società di Revisione	PricewaterhouseCoopers S.p.A.
-----------------------------	-------------------------------

INDICE*Organi sociali*

1. Vision	<i>pag.</i>	<i>1</i>
2. Mission	<i>pag.</i>	<i>1</i>
3. Struttura e settori di attività del Gruppo al 31 dicembre 2021	<i>pag.</i>	<i>1</i>
4. Indicatori Sintetici di risultato	<i>pag.</i>	<i>6</i>
5. Informazioni per gli investitori	<i>pag.</i>	<i>8</i>
6. Andamento economico e finanziario Consolidato	<i>pag.</i>	<i>14</i>
7. Andamento economico segmenti di Business	<i>pag.</i>	<i>29</i>
8. Andamento economico e finanziario di FNM S.p.A.	<i>pag.</i>	<i>63</i>
9. Quadro Normativo TPL	<i>pag.</i>	<i>66</i>
10. Principali rischi e incertezze	<i>pag.</i>	<i>71</i>
11. Contenziosi più rilevanti e altre informazioni	<i>pag.</i>	<i>82</i>
12. Attività immobiliare	<i>pag.</i>	<i>85</i>
13. Personale dipendente: numeri, costi e formazione	<i>pag.</i>	<i>94</i>
14. Attività di ricerca e di sviluppo	<i>pag.</i>	<i>97</i>
15. Dichiarazione non finanziaria	<i>pag.</i>	<i>97</i>
16. Impatto dei cambiamenti climatici	<i>pag.</i>	<i>98</i>
17. Corporate Governance di FNM S.p.A.	<i>pag.</i>	<i>99</i>
18. Rapporti di FNM S.p.A. con le correlate	<i>pag.</i>	<i>102</i>
19. Strumenti finanziari	<i>pag.</i>	<i>102</i>
20. Partecipazioni detenute da Amministratori, Sindaci e Direttori generali	<i>pag.</i>	<i>102</i>
21. Fatti di rilievo avvenuti nell'esercizio	<i>pag.</i>	<i>103</i>
22. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio	<i>pag.</i>	<i>109</i>
23. Prevedibile evoluzione della gestione	<i>pag.</i>	<i>109</i>
Glossario dei termini e degli indicatori alternativi di performance utilizzati	<i>pag.</i>	<i>111</i>
Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	<i>pag.</i>	<i>114</i>
Conto economico consolidato	<i>pag.</i>	<i>116</i>
Altre componenti di Conto Economico complessivo consolidato	<i>pag.</i>	<i>117</i>
Prospetto dei movimenti del Patrimonio Netto consolidato	<i>pag.</i>	<i>118</i>
Rendiconto finanziario consolidato	<i>pag.</i>	<i>119</i>
Note al bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31.12.2021	<i>pag.</i>	<i>121</i>
Attestazione del Bilancio consolidato ai sensi dell'art. 154 bis del D.Lgs. 58/98		
Situazione patrimoniale-finanziaria	<i>pag.</i>	<i>224</i>
Conto economico esercizio	<i>pag.</i>	<i>226</i>
Altre componenti di Conto Economico complessivo	<i>pag.</i>	<i>227</i>
Prospetto dei movimenti del Patrimonio Netto	<i>pag.</i>	<i>228</i>
Rendiconto finanziario	<i>pag.</i>	<i>229</i>
Note al bilancio separato dell'esercizio chiuso al 31.12.2021	<i>pag.</i>	<i>231</i>
Attestazione del Bilancio separato ai sensi dell'art. 154 bis del D.Lgs. 58/98		

RELAZIONE SULLA GESTIONE

dell'esercizio 2021

1 VISION

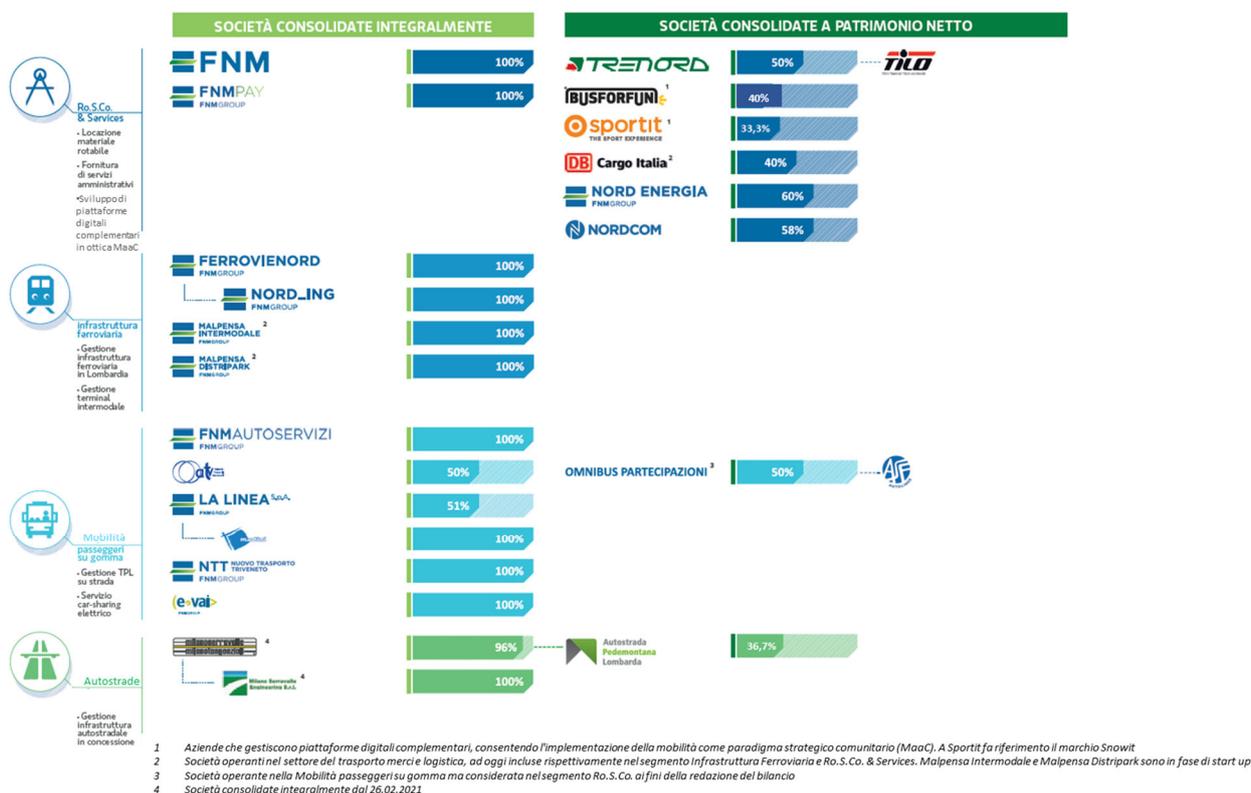
Migliorare la vita delle **persone**, delle città e delle imprese, sviluppando connessioni e rispondendo alle esigenze di nuova mobilità.

2 MISSION

Sviluppare una piattaforma integrata di servizi di mobilità, costruita secondo criteri di sostenibilità ambientale ed economica, che metta a sistema e connetta, sia fisicamente sia digitalmente, attrattori, nodi urbani e reti di trasporto, per **creare valore sociale e favorire la produttività** del territorio.

3 STRUTTURA E SETTORI DI ATTIVITA' DEL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2021

FNM è il principale **Gruppo integrato nella mobilità sostenibile in Lombardia**. Rappresenta il primo polo in Italia che unisce la gestione delle infrastrutture ferroviarie alla mobilità su gomma e alla gestione delle infrastrutture autostradali con l'obiettivo di proporre un modello innovativo di governo della domanda e dell'offerta di mobilità, improntato alla ottimizzazione dei flussi e alla **sostenibilità ambientale ed economica**. È uno dei principali investitori non statali italiani del settore. FNM S.p.A. è una società per azioni quotata in Borsa dal 1926. L'azionista di maggioranza è Regione Lombardia, che detiene il 57,57% del pacchetto azionario.



Il Gruppo FNM è presente, tramite partecipazioni di controllo e/o partecipazioni in società sottoposte a controllo congiunto o collegate, nell'ambito di quattro segmenti:

3.1 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Il Gruppo è attivo nella gestione delle infrastrutture ferroviarie in Lombardia e del Terminal intermodale di Sacconago attraverso le seguenti società:

- FERROVIENORD S.p.A.– alla quale è affidata la gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, rami Milano e Iseo, sulla base della concessione con scadenza 31 ottobre 2060, del Contratto di Servizio sottoscritto con Regione Lombardia per il periodo 18 marzo 2016 - 31 dicembre 2022 e del contratto di Programma sottoscritto con Regione Lombardia con scadenza nel 2027;
- NORD_ING S.r.l.– alla quale è affidata l'attività di progettazione, nonché il supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti sulla rete;
- MALPENSA INTERMODALE S.r.l.– che si occupa della gestione del Terminal di Sacconago a Busto Arsizio (VA);
- MALPENSA DISTRIPARK S.r.l.– a cui è affidato lo sviluppo immobiliare di aree adiacenti il Terminal di Sacconago, funzionali al progetto di gestione dei collegamenti intermodali del settore cargo svolte da MALPENSA INTERMODALE.

3.2 RO.S.CO. & SERVICES

La capogruppo FNM S.p.A. acquista e noleggia il materiale rotabile alle sue partecipate, primariamente per Trenord e DB Cargo Italia, svolgendo funzione di *Rolling Stock Company* (Ro.S.Co.).

Trenord (partecipata congiuntamente al 50% con Trenitalia S.p.A.), è il principale gestore dei servizi di trasporto passeggeri suburbano e regionale su ferrovia in Regione Lombardia, incluso il collegamento aeroportuale Malpensa Express, il Passante Milanese e il servizio transfrontaliero Lombardia – Canton Ticino attraverso TILO S.A. (detenuta da Trenord al 50%). Il servizio ferroviario è gestito in virtù di un Contratto di Servizio con Regione Lombardia relativo al periodo 2015-2020, prorogato a tutto il 2022.

DB Cargo Italia (partecipata al 40% da FNM S.p.A. con DB Cargo Italy S.r.l.) è attiva nel trasporto merci su ferro.

Trenord e DB Cargo Italia sono valutate con il metodo del patrimonio netto nel bilancio consolidato del Gruppo FNM.

FNM S.p.A. fornisce inoltre servizi amministrativi alle proprie controllate e gestisce il proprio patrimonio immobiliare.

In coerenza con il Piano Strategico 2021-2025, nell'ambito del pillar Persone/Comunità, FNM S.p.A. è attiva anche nello sviluppo di piattaforme digitali complementari che, congiuntamente ai servizi di trasporto offerti dal Gruppo, consentano l'implementazione della Mobilità come paradigma strategico comunitario (*Mobility as a Community* o MaaC) quale strumento abilitante della nuova mobilità digitale incentrato sulle esigenze di mobilità delle comunità. In quest'ottica, con la costituzione di FNMPAY nell'ottobre 2020, il Gruppo è entrato nel settore dei servizi di pagamento digitali. Successivamente, FNM S.p.A. nel novembre 2020 ha acquisito una partecipazione del 24,7% in Busforfun.Com S.r.l. (Busforfun), *startup* innovativa nelle tecnologie per il turismo e il *commuting*; nel dicembre 2021 FNM S.p.A. ha incrementato la propria partecipazione al 40% del capitale sociale di Busforfun, in seguito alla sottoscrizione di un aumento di capitale sociale di 1 milione di Euro. Infine, nel dicembre 2021 FNM S.p.A. ha acquisito una quota del 33,3% in Sportit S.r.l., società attiva con il brand Snowit e principale *marketplace* per la vendita integrata di skipass online, servizi correlati allo sci ed esperienze legate al mondo della montagna.

In aggiunta, il Gruppo FNM estende la propria operatività anche nel settore dell'*Information & Communication Technology* con la *joint venture* NordCom, che opera sia a beneficio del Gruppo

FNM sia per terzi; è altresì presente nel settore specialistico del vettoriamento di energia elettrica tramite l'elettrodotto Mendrisio-Cagno, con la società a controllo congiunto NORD ENERGIA e la sua controllata CMC MeSta S.A.

3.3 MOBILITA' PASSEGGERI SU GOMMA

FNM opera nel settore della mobilità su gomma con:

- a. FNM Autoservizi S.p.A. - concessionaria di quote dei servizi di trasporto pubblico su gomma nelle Province di Varese, e Brescia, titolare in A.T.I. con ASF Autolinee S.r.l. (partecipata al 49% da Omnibus Partecipazioni¹ – 50% di proprietà FNM S.p.A.) di un Contratto di Servizio per quelli in Provincia di Como e operatore di supporto a Trenord per attività “sostitutive treno”;
- b. Azienda Trasporti Verona S.r.l.- che effettua il servizio di trasporto pubblico urbano nei comuni di Verona e Legnago ed extraurbano in tutta la provincia di Verona;
- c. La Linea S.p.A. – società operante in Veneto nel settore del trasporto pubblico locale su gomma e del noleggio autobus con conducente, anche per il tramite della sua controllata Martini Bus;
- d. E-Vai S.r.l.- società di *car sharing* operante in Lombardia con veicoli elettrici e bimodali.

3.4 AUTOSTRADE

Il Gruppo FNM è presente anche nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali grazie alla partecipazione pari al 96% del capitale sociale di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (di seguito “MISE”), consolidata integralmente nel Gruppo FNM a partire dal 26 febbraio 2021.

La partecipazione in MISE deriva dall’acquisizione, a fine luglio 2020, della quota azionaria pari al 13,6% del capitale sociale di MISE detenuta, direttamente ed indirettamente, da ASTM e dall’acquisizione di un’ulteriore quota azionaria pari all’82,4% del capitale sociale detenuta da Regione Lombardia, perfezionata il 26 febbraio 2021. Il corrispettivo complessivo pagato per la 96% del capitale sociale di MISE è stato pari a 604,8 milioni di Euro (pari a 3,5 euro per azione), di cui 526,5 milioni di Euro pagati nel primo trimestre 2021.

MISE è la società concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione dell’Autostrada A7 Serravalle-Milano e delle Tangenziali Nord, Est e Ovest Milano (per complessivi 179 km di

¹ Società operante nella Mobilità passeggeri su gomma, ma considerata nel segmento Ro.S.Co. ai fini della redazione del bilancio. E' valutata con il metodo del Patrimonio Netto nel bilancio consolidato del Gruppo FNM.

lunghezza) ai sensi della convenzione di concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007 (come modificata dall'atto aggiuntivo del 15 giugno 2016) tra MISE, in qualità di concessionario, e ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), in qualità di concedente. La concessione scade in data 31 ottobre 2028.

Con l'acquisizione di MISE, FNM ha creato un gruppo strategico nel settore delle infrastrutture in Lombardia per la gestione del sistema di mobilità, che integra il trasporto ferroviario, il trasporto pubblico locale su gomma e l'infrastruttura autostradale. L'operazione da un lato permetterà a FNM di rafforzare la propria presenza in Lombardia e nelle aree di più elevata domanda di trasporto, dall'altro consentirà al Gruppo FNM di diversificare i ricavi con un miglioramento del profilo reddituale ed una contestuale diversificazione del rischio regolatorio.

MISE è inoltre attiva nella progettazione, nonché il supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti infrastrutturali sulla rete autostradale attraverso Milano Serravalle Engineering, di cui detiene il 100% del capitale sociale.

Tra le proprie partecipate, la società annovera anche una partecipazione del 36,7% nel capitale di Autostrada Pedemontana Lombarda (di seguito "APL"), concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine, Como, Varese e il Valico di Gaggiolo e delle opere connesse. APL è consolidata con il metodo del patrimonio netto dal 26 febbraio 2021, in virtù della sottoscrizione e liberazione da parte di Regione Lombardia di un aumento di capitale sociale di APL per 350 milioni di Euro, di cui è dato maggiore dettaglio al paragrafo "Fatti di rilievo avvenuti nel periodo".

----- o -----

Si segnala che, per effetto della valutazione attraverso il metodo del patrimonio netto, il contributo delle società sottoposte a controllo congiunto Trenord (e della sua collegata TILO), NORD ENERGIA (e la sua controllata CMC Mesta), NordCom, Omnibus Partecipazioni e delle collegate DB Cargo, Busforfun, SportIT, APL, Tangenziali Esterne di Milano e Tangenziale Esterna non ha 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".

4 INDICATORI SINTETICI DI RISULTATO

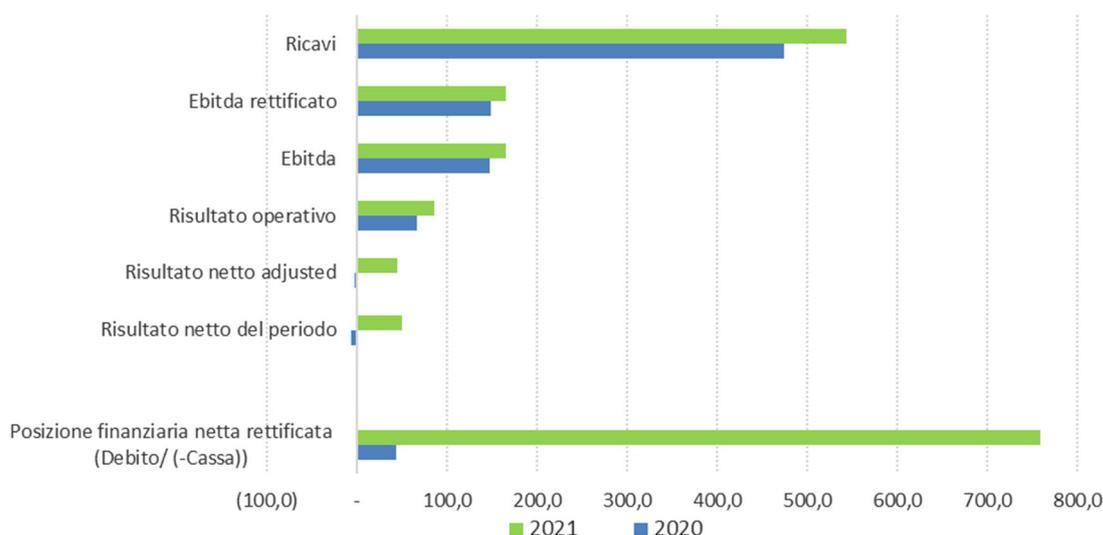
4.1 INDICATORI SINTETICI DI RISULTATO CONSOLIDATO GRUPPO FNM

Importi in milioni di Euro	2021	2020	Variazione	Variazione %
Ricavi*	543,7	474,1	69,6	14,7 %
Editda rettificato*	165,3	149,3	16,0	10,7 %
Ebitda*	165,7	147,4	18,3	12,4 %
Risultato operativo*	86,0	66,8	19,2	28,7 %
Risultato Ante imposte*	64,7	12,3	52,4	426,0 %
Risultato netto rettificato*	45,6	(2,3)	47,9	-2082,6 %
Risultato netto dell'esercizio*	50,7	(5,9)	56,6	n.d.
Patrimonio netto (A)	228,3	477,1	(248,8)	-52,1 %
Posizione finanziaria netta (Cassa) (B)	697,2	81,8	615,4	752,3 %
Posizione finanziaria netta rettificata (Debito/ (-Cassa))	758,7	43,8	714,9	1632,2 %
Capitale investito netto (A+B)	925,5	558,9	366,6	65,6 %
Capitalizzazione di mercato al 31.12	267,0	247,9	19,1	7,7 %
Investimenti*	417,9	225,0	192,9	85,7 %

* I valori dell'esercizio 2021 e dell'esercizio 2020 considerano il consolidamento di MISE rispettivamente dal 1° gennaio 2021 e dal 1° gennaio 2020.

Capitalizzazione di Borsa al 31.12.2021: 267,0 milioni di Euro

Al 31.12.2020: 247,9 milioni di Euro

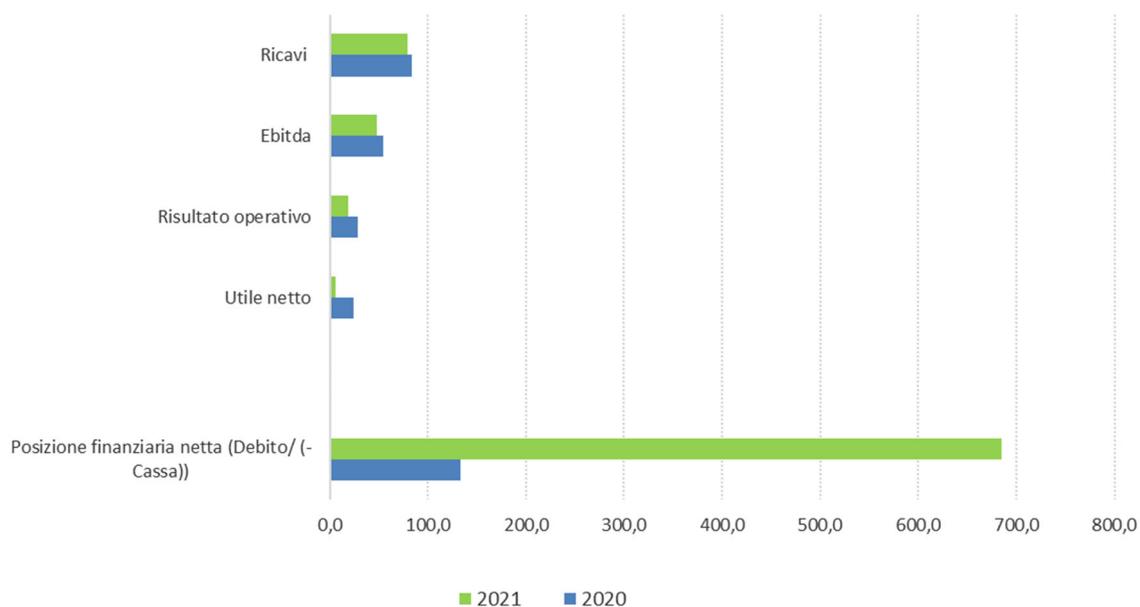


Credit Ratings

Moody's	
Long term	Baa3
Outlook	stable
Data di assegnazione	25 gennaio 2021
Fitch	
Long term	BBB
Outlook	stable
Data di assegnazione	20 dicembre 2021

4.2 INDICATORI SINTETICI DI RISULTATO FNM S.p.A.

Importi in migliaia di euro	2021	2020	Variazione	Variazione %
Ricavi	79,0	83,5	(4,5)	-5,4 %
Ebitda	47,9	54,6	(6,7)	-12,3 %
Risultato operativo	18,8	28,5	(9,7)	-34,0 %
Utile netto	5,40	23,90	(18,50)	-77,4 %
Patrimonio netto (A)	405,0	399,6	5,4	1,4 %
(Posizione finanziaria netta)/Indebitamento finanziario netto (B)	684,3	132,8	551,5	415,3 %
Capitale investito netto (A+B)	1.089,3	532,4	556,9	104,6 %
Investimenti	29,8	64,6	(34,8)	-53,9 %



5 INFORMAZIONI PER GLI INVESTITORI

Le azioni ordinarie di FNM S.p.A. sono quotate alla Borsa Italiana dal 1926.

Il titolo FNM è presente negli indici:

- generici di Borsa Italiana: FTSE Italia All Share e FTSE Italia Small Cap;
- settoriali: FTSE Italia Servizi al Consumo e FTSE Italia Viaggi e Tempo Libero.

Mercato di Quotazione
Codice ISIN

MTA
IT0000060886

I mercati finanziari nel 2021²

Il 2021 ha visto una rapida ripresa dell'economia globale (prodotto mondiale nel 2021 +5,6%), più intensa del previsto, spinta dal progredire delle campagne vaccinali nei paesi avanzati e dalle politiche economiche di sostegno adottate dai Governi, che hanno mitigato gli effetti negativi della recrudescenza della pandemia, dovuta al diffondersi di nuove varianti del virus Covid-19. In generale, la ripresa è stata eterogenea, più sostenuta negli Stati Uniti e negli altri Paesi avanzati, a fronte di una prolungata debolezza nelle economie emergenti.

Per i prossimi mesi il passo della ripresa economica sarà condizionato dall'incremento dell'inflazione, legata soprattutto al rincaro dei beni energetici ed alla ripresa della domanda, nonché dalle tensioni persistenti nell'approvvigionamento di materie prime e beni intermedi, acuiti anche dagli effetti del conflitto scoppiato il 24 febbraio 2022 tra Russia e Ucraina e le sanzioni economiche che sono state applicate.

Anche l'area Euro è stata interessata da una robusta ripresa economica (PIL +5,1%³), frenata dalla risalita dei contagi nel primo e ultimo trimestre dell'anno e dal perdurare delle tensioni sulle catene di approvvigionamento che ostacolano la produzione manifatturiera. L'inflazione nel 2021 è tornata a crescere (+2,6% rispetto al +0,3% nel 2020), toccando il valore più elevato dall'avvio dell'Unione monetaria nel mese di dicembre (+5%), a causa dei rincari eccezionali della componente energetica, in particolare del gas che risente in Europa anche della crescente instabilità geopolitica. L'aumento dell'inflazione non si è tuttavia trasmesso alla dinamica salariale. Nel corso dell'anno la Banca Centrale Europea ha mantenuto un orientamento espansivo della politica monetaria. In considerazione dei progressi compiuti sul fronte della ripresa economica e del conseguimento dell'obiettivo di inflazione nel medio termine, il Consiglio Direttivo della BCE ha annunciato di procedere a una graduale riduzione del ritmo di acquisti di attività finanziarie, ribadendo tuttavia la necessità di mantenere una politica monetaria flessibile in funzione dell'evoluzione del quadro macroeconomico. Le aspettative di una politica monetaria meno espansiva negli Stati Uniti rispetto all'Area Euro hanno determinato nel corso dell'anno il deprezzamento dell'euro sul dollaro.

Il PIL in Italia nel 2021 è incrementato del 6,3%, seguendo un andamento altalenante in funzione dell'andamento dei contagi, particolarmente elevati nel primo e ultimo trimestre dell'anno. Nel

² Fonti: Borsa Italiana, Bollettino Economico 2,3 e 4/2021, 1/2022, Banca d'Italia, Factset

³ Stima fonte Eurosystema

secondo e terzo trimestre, con l'accelerazione della campagna vaccinale e il graduale allentamento delle restrizioni, la crescita economica si è progressivamente rafforzata grazie al recupero della produzione industriale, dei consumi di servizi da parte delle famiglie e degli investimenti sostenuti da misure varate dal Governo a sostegno delle famiglie e delle imprese. A fine anno, la diffusione della variante Omicron e le persistenti difficoltà di approvvigionamento delle imprese hanno però rallentato la crescita del PIL e indebolito la crescita degli investimenti. Per tutto il 2021 la propensione al risparmio delle famiglie italiane è tuttavia rimasta elevata per motivi precauzionali. Sul fronte degli scambi con l'estero, le esportazioni italiane di beni sono cresciute in linea con il rafforzamento del contesto mondiale, incrementandosi ulteriormente nel secondo e terzo trimestre, grazie alla ripresa del turismo internazionale, anche se la spesa dei viaggiatori stranieri è rimasta inferiore rispetto ai livelli del 2019. Nel corso del 2021 sono continuati gli acquisti di titoli italiani da parte di investitori esteri e la posizione creditoria netta sull'estero si è ampliata. Anche l'avanzo di conto corrente si è mantenuto su livelli elevati, nonostante il peggioramento della bilancia energetica.

La ripresa economica si è tradotta nell'aumento della domanda di lavoro e, nella crescita delle ore lavorate, nella riduzione del ricorso agli strumenti di integrazione salariale e nel recupero delle assunzioni a tempo indeterminato. La rimozione del blocco dei licenziamenti in tutti i settori non ha avuto ri-percussioni significative. Ha recuperato anche l'offerta di lavoro, che si avvicina ai valori pre-pandemici. La dinamica dei rinnovi con-trattuali non prefigura significative accelerazioni dei salari nel 2022.

In questo contesto, in linea con la tendenza globale, l'inflazione è progressivamente aumentata nel corso dell'anno, arrivando a 4,2% in dicembre, sospinta principalmente dai rincari dei beni energetici. Nel complesso, nel 2021 la variazione annuale dei prezzi si è attestata a +1,9%, trasmessa solo parzialmente sui prezzi al dettaglio.

Le condizioni di offerta del credito si sono mantenute distese nel corso dell'intero anno. Il credito alle imprese si è espanso ad un ritmo solido nella prima metà dell'anno, riflettendo una domanda elevata di prestiti garantiti, per poi indebolirsi dall'estate grazie all'abbondante liquidità accumulata nell'ultimo biennio e alla ripresa dei flussi di cassa derivante dalla ripresa economica. L'espansione del credito alle famiglie è invece proseguita a ritmo sostenuto. I tassi di deterioramento degli attivi bancari si sono mantenuti su livelli contenuti e la redditività degli intermediari finanziari è migliorata, soprattutto a seguito della riduzione delle svalutazioni sui prestiti.

Gli andamenti dei mercati finanziari hanno risentito dei timori legati all'andamento dei contagi e ai possibili riflessi sulla ripresa economica, nonché delle aspettative sull'orientamento della politica monetaria. Sono aumentate la volatilità dei mercati e l'avversione al rischio degli investitori, che ha determinato, per l'Italia, un ampliamento dello spread sovrano rispetto ai titoli di Stato tedeschi, che nella prima parte dell'anno si era mantenuto al di sotto dei livelli osservati prima della pandemia.

Complessivamente, il mercato azionario italiano ha registrato una variazione al rialzo del +23,2% da inizio 2021 (FTSE Italia All Share).

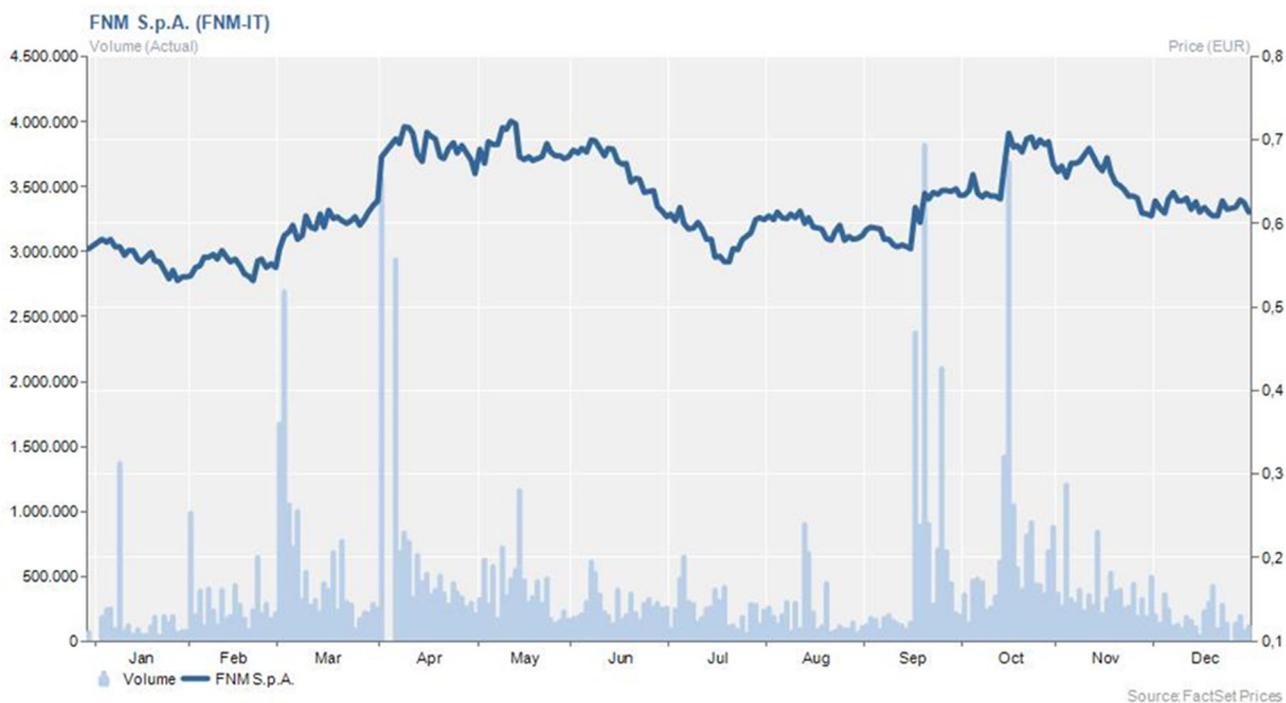
Andamento del titolo FNM nel 2021⁴

Nel 2021, il titolo FNM ha registrato un incremento pari al +7,7% rispetto alla fine del 2020, con un prezzo medio pari a 0,62 Euro (capitalizzazione media di borsa pari a 271,7 milioni di Euro).

Il prezzo è stato influenzato dall'andamento dei contagi e dai principali eventi societari, in particolare:

- a. nei primi due mesi dell'anno la quotazione si è collocata a un valore medio pari a 0,55 Euro, per effetto della terza ondata della pandemia;
- b. l'allentamento delle restrizioni in seguito alla riduzione dei contagi e alla progressiva implementazione della campagna vaccinale, accompagnati dal perfezionamento dell'acquisizione di MISE e dalla pubblicazione dei risultati dell'esercizio 2020 hanno determinato un incremento del prezzo dell'azione, che nel periodo 1 marzo - 30 giugno 2021 ha segnato un valore medio di 0,66 Euro (+20% rispetto al primo bimestre dell'anno), con un picco di 0,72 Euro il 12 maggio;
- c. i mesi estivi sono stati caratterizzati da una riduzione del corso dell'azione, spinta da una correzione del mercato (prezzo medio 0,59 Euro nel periodo 1 luglio - 15 settembre 2021)
- d. la pubblicazione del Piano Strategico 2021-2025 il 16 settembre e la collocazione del prestito obbligazionario il 13 ottobre 2021, insieme ad una ripresa di vigore del mercato, hanno sostenuto la quotazione del titolo FNM che si è ha raggiunto un picco di 0,71 Euro il 15 ottobre;
- e. nell'ultimo bimestre dell'anno, la recrudescenza della pandemia a livello globale e l'incertezza derivante dagli effetti della propagazione della variante Omicron hanno determinato una progressiva riduzione del prezzo dell'azione, in linea con il mercato. Il titolo FNM ha chiuso il 2021 a 0,61 Euro.

⁴ Fonte: Factset



Il controvalore medio giornaliero di scambi sul Mercato MTA, gestito da Borsa Italiana, del **titolo FNM** è stato di 258 mila Euro (controvalore massimo registrato il 15 ottobre 2021 pari a oltre 2,6 milioni di Euro). Gli scambi medi giornalieri del titolo sono stati pari a circa 402,6 mila azioni.

Nel periodo analizzato sono state scambiate un totale di 103,1 milioni di azioni, pari a circa il 24,0% del capitale sociale.

Dati azionari e borsistici	Anno 2021
Prezzo di chiusura del 31/12/2021 in Euro	0,61
Prezzo medio in Euro	0,62
Prezzo massimo in Euro (12/05/2021)	0,72
Prezzo minimo in Euro (27/01/2021 e 19/02/2021)	0,53
Volume medio (migliaia)	402,6
Volume massimo (migliaia, 20/09/2021)	3.818,9
Volume minimo (migliaia, 21/01/2021)	40,8
Numero azioni ordinarie (milioni)	434,9
Capitalizzazione di Borsa media in Euro milioni	271,7
Capitalizzazione di Borsa al 30/12/2020 in Euro milioni	267,0

Fonte: FactSet

Andamento del titolo FNM rispetto ai principali indici di riferimento nel 2021



(Prezzo=100 al 30 dicembre 2020)

Struttura azionaria

Al 31 dicembre 2021 il capitale sociale emesso risulta pari a 230.000.000,00 Euro, corrispondente a 434.902.568 azioni ordinarie senza indicazione del valore nominale.

Composizione dell'azionariato

Alla stessa data, per quanto a conoscenza della Società sulla base delle comunicazioni ricevute ai sensi dell'art. 120 TUF e altre informazioni disponibili, la struttura azionaria della Società mostra le seguenti partecipazioni rilevanti.

Azionisti	Partecipazione al 31/12/2021
REGIONE LOMBARDIA	57,57%
FERROVIE DELLO STATO	14,74%

Outlook 2022⁵

Secondo le previsioni diffuse in dicembre dall'OCSE, il prodotto mondiale dovrebbe continuare a crescere, anche se a ritmi più contenuti rispetto al 2021 (+4,5% nel 2022 rispetto a +5,6% nel 2021). Le prospettive si mantengono eterogenee tra paesi: il prodotto nelle economie avanzate dovrebbe tornare in linea con i livelli pre-pandemici nel 2023, mentre la ripresa dovrebbe rimanere più fragile nelle economie emergenti, soprattutto in quelle meno sviluppate.

⁵ Fonte dati Bollettino Economico 1/2022, Banca d'Italia, Fitch, Moody's, Standars & Poor's

Secondo le previsioni della Banca d'Italia, nel nostro Paese la risalita dei contagi a cavallo tra la fine del 2021 e l'inizio del 2022 avrebbe riflessi negativi nel breve termine sulla mobilità e sui comportamenti di consumo, ma non dovrebbe richiedere un severo inasprimento delle misure restrittive. Dalla primavera la diffusione dell'epidemia si dovrebbe attenuare.

Il PIL è dunque previsto recuperare a livelli pre-pandemici intorno alla metà del 2022, in seguito la crescita proseguirebbe a ritmi robusti, seppure meno intensi rispetto a quelli osservati in seguito alle riaperture nella parte centrale del 2021. L'espansione dell'attività economica sarà sostenuta anche dalla prosecuzione della ripresa del commercio mondiale e dal sostegno derivante dalle misure di stimolo finanziate con il bilancio nazionale e i fondi europei, in particolare quelle delineate dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), nell'ambito dello strumento finanziario per la ripresa dell'Unione Europea (*Next Generation EU*), approvato dal Consiglio UE a metà luglio 2021. Il numero di occupati crescerebbe più gradualmente e tornerebbe ai livelli pre-crisi alla fine del 2022.

Quanto all'inflazione, nel 2022 i prezzi al consumo sono attesi confermare il trend crescente registrato negli ultimi mesi del 2021, con valori più elevati nella prima parte dell'anno e in riduzione nella seconda parte, per poi stabilizzarsi al di sotto del 2% nel biennio successivo.

Le prospettive di crescita rimangono tuttavia condizionate, oltre che dall'evoluzione delle condizioni sanitarie, dall'inasprimento del conflitto tra Russia e Ucraina verificatosi nel corso delle ultime settimane di febbraio 2022. Nel breve termine, infatti, l'incertezza legata all'evoluzione delle tensioni geopolitiche in Est Europa e l'imposizione di ulteriori sanzioni potrebbero accrescere le tensioni sul lato dell'offerta e frenare la ripresa del commercio mondiale, con ripercussioni negative sull'economia reale.

Nel medio termine, le proiezioni risentono del grado di attuazione dei programmi di spesa inclusi nella manovra di bilancio e della realizzazione completa e tempestiva degli interventi previsti dal PNRR.

Sulla base delle considerazioni sopra esposte, le principali agenzie di rating hanno attribuito all'Italia un *rating investment grade* con *outlook* stabile; Standard & Poors BBB, Moody's Baa3 e Fitch BBB, incrementato a dicembre 2021 da BBB-.

6 ANDAMENTO ECONOMICO E FINANZIARIO CONSOLIDATO

6.1 SINTESI DATI ECONOMICI

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato dell'esercizio, raffrontato con quello del 2020. Per completezza informativa occorre rilevare che nel seguente conto economico riclassificato le voci "costi per servizi di costruzione - IFRIC 12" e "ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12", relativi esclusivamente alle società concessionarie FERROVIENORD e MISE, nelle quali, in applicazione dell'IFRIC 12, sono rilevati gli importi degli investimenti finanziati effettuati nell'esercizio e i contributi ad essi corrispondenti, sono state nettate ed esposte nella voce "Altri ricavi e proventi".

La voce "Margine operativo lordo rettificato" è stata determinata escludendo dalle precedenti voci del conto economico le poste non ricorrenti, riclassificate nella voce "proventi e costi non ordinari". Come indicato al paragrafo 3.4, il periodo di dodici mesi 2021 di seguito illustrato comprende gli effetti economici derivanti dal consolidamento integrale di MISE e della sua controllata Milano Serravalle Engineering a partire dal 26 febbraio 2021. Il periodo di confronto rappresenta l'area di consolidamento precedente l'acquisizione.

<i>Importi in milioni di Euro</i>	12 mesi 2021	12 mesi 2020	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e prestazioni	483,3	258,8	224,5	86,7 %
Altri ricavi e proventi	30,7	20,7	10,0	48,3 %
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	514,0	279,5	234,5	83,9 %
Costi operativi	(207,0)	(97,7)	(109,3)	111,9 %
Costi del personale	(153,5)	(111,7)	(41,8)	37,4 %
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO	153,5	70,1	83,4	119,0 %
Proventi e Costi non ordinari	0,4	(1,9)	2,3	-121,1 %
MARGINE OPERATIVO LORDO	153,9	68,2	85,7	125,7 %
Ammortamenti e svalutazioni	(78,0)	(41,8)	(36,2)	86,6 %
RISULTATO OPERATIVO	75,9	26,4	49,5	187,5 %
Risultato gestione finanziaria	(21,4)	(0,1)	(21,3)	n.d.
<i>di cui plusvalenza cessione partecipazioni</i>		1,0	(1,0)	n.d.
RISULTATO ANTE IMPOSTE	54,5	26,3	28,2	n.d.
Imposte sul reddito	(17,1)	(3,6)	(13,5)	n.d.
UTILE COMPLESSIVO RETTIFICATO	37,4	22,7	14,7	n.d.
Risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto	5,7	2,0	3,7	n.d.
UTILE COMPLESSIVO	43,1	24,7	18,4	n.d.
UTILE ATTRIBUIBILE AGLI AZIONISTI DI MINORANZA	2,3	0,5	1,8	n.d.
UTILE COMPLESSIVO DI GRUPPO	40,8	24,2	16,6	n.d.

Al fine di meglio rappresentare le variazioni dell'esercizio si riporta di seguito il conto economico riclassificato pro-forma, considerando il consolidamento di MISE dal 1° gennaio 2021. L'esercizio di confronto 2020 è stato parimenti pro-formato come se il consolidamento di MISE fosse avvenuto in data 1° gennaio 2020.

Importi in milioni di Euro	12 MESI 2021 GRUPPO FNM	01 gennaio 2021 - 26 febbraio 2021 MISE	12 MESI 2021 PRO-FORMA	12 MESI 2020 GRUPPO FNM	12 MESI 2020 MISE	12 MESI 2020 PRO-FORMA	Differenza PRO- FORMA 2021 vs 2020	Differenza PRO- FORMA 2021 vs 2020 %
	A	B	C=A+B	D	E	F=D+E	G = C - F	G/F
Ricavi delle vendite e prestazioni	483,3	28,4	511,7	258,8	187,4	446,2	65,5	14,7%
Altri ricavi e proventi	30,7	1,3	32,0	20,7	7,2	27,9	4,1	14,7%
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	514,0	29,7	543,7	279,5	194,6	474,1	69,6	14,7%
Costi operativi	(207,0)	(10,4)	(217,4)	(97,7)	(75,1)	(172,8)	(44,6)	25,8%
Costi del personale	(153,5)	(7,5)	(161,0)	(111,7)	(40,3)	(152,0)	(9,0)	5,9%
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO	153,5	11,8	165,3	70,1	79,2	149,3	16,0	10,7%
Proventi e Costi non ordinari	0,4	-	0,4	(1,9)	-	(1,9)	2,3	n.d.
MARGINE OPERATIVO LORDO	153,9	11,8	165,7	68,2	79,2	147,4	18,3	12,4%
Ammortamenti e svalutazioni	(78,0)	(1,7)	(79,7)	(41,8)	(38,8)	(80,6)	0,9	-1,1%
RISULTATO OPERATIVO	75,9	10,1	86,0	26,4	40,4	66,8	19,2	28,7%
Proventi finanziari	2,9	1,1	4,0	2,6	6,9	9,5	(5,5)	n.d.
di cui plusvalenza cessione partecipazioni	-	-	-	1,1	-	1,1	(1,1)	n.d.
di cui oneri finanziari derivanti da FTA IAS MISE	-	-	-	-	(52,0)	(52,0)	52,0	n.d.
Oneri finanziari	(24,3)	(1,0)	(25,3)	(2,7)	(61,3)	(64,0)	38,7	n.d.
RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA	(21,4)	0,1	(21,3)	(0,1)	(54,4)	(54,5)	33,2	n.d.
RISULTATO ANTE IMPOSTE	54,5	10,2	64,7	26,3	(14,0)	12,3	52,4	n.d.
Imposte sul reddito	(17,1)	(2,0)	(19,1)	(3,6)	(11,0)	(14,6)	(4,5)	n.d.
RISULTATO COMPLESSIVO RETTIFICATO	37,4	8,2	45,6	22,7	(25,0)	(2,3)	47,9	n.d.
Risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto	5,7	(0,6)	5,1	2,0	(5,6)	(3,6)	8,7	n.d.
RISULTATO COMPLESSIVO	43,1	7,6	50,7	24,7	(30,6)	(5,9)	56,6	n.d.
RISULTATO ATTRIBUIBILE AGLI AZIONISTI DI MINORANZA	2,3	-	2,3	0,5	-	0,5	1,8	n.d.
RISULTATO COMPLESSIVO DI GRUPPO	40,8	7,6	48,4	24,2	(30,6)	(6,4)	54,8	n.d.

Si riporta di seguito il conto economico con la sola indicazione dei valori proformati dell'esercizio 2021 e dell'esercizio comparativo 2020.

Importi in milioni di Euro	12 MESI 2021 PRO-FORMA	12 MESI 2020 PRO-FORMA	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e prestazioni	511,7	446,2	65,5	14,7 %
Altri ricavi e proventi	32,0	27,9	4,1	14,7 %
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	543,7	474,1	69,6	14,7 %
Costi operativi	(217,4)	(172,8)	(44,6)	25,8 %
Costi del personale	(161,0)	(152,0)	(9,0)	5,9 %
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO	165,3	149,3	16,0	10,7 %
Proventi e Costi non ordinari	0,4	(1,9)	2,3	-121,1 %
MARGINE OPERATIVO LORDO	165,7	147,4	18,3	12,4 %
Ammortamenti e svalutazioni	(79,7)	(80,6)	0,9	-1,1 %
RISULTATO OPERATIVO	86,0	66,8	19,2	28,7 %
Risultato gestione finanziaria	(21,3)	(54,5)	33,2	n.d.
di cui plusvalenza cessione partecipazioni	-	1,1	(1,1)	n.d.
di cui oneri finanziari derivanti da FTA IAS MISE	-	(52,0)	52,0	n.d.
RISULTATO ANTE IMPOSTE	64,7	12,3	52,4	n.d.
Imposte sul reddito	(19,1)	(14,6)	(4,5)	n.d.
UTILE COMPLESSIVO RETTIFICATO	45,6	(2,3)	47,9	n.d.
Risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto	5,1	(3,6)	8,7	n.d.
UTILE COMPLESSIVO	50,7	(5,9)	56,6	n.d.
UTILE ATTRIBUIBILE AGLI AZIONISTI DI MINORANZA	2,3	0,5	1,8	n.d.
UTILE COMPLESSIVO DI GRUPPO	48,4	(6,4)	54,8	n.d.

I commenti di seguito riportati si riferiscono al conto economico pro-forma, che considera entrambi i periodi a pari perimetro.

I **ricavi delle vendite e delle prestazioni**, inclusivi dei contributi pubblici, presentano un incremento netto di 65,5 milioni di Euro, pari a circa il 14,7%, in ragione dei seguenti principali fattori:

- i ricavi da pedaggi autostradali, pari a 225,7 milioni di Euro (184,3 milioni di Euro nel 2020), evidenziano una variazione positiva per 41,4 milioni di Euro, pari al 22,5% rispetto a quelli dell'esercizio 2020, dovuto all'andamento del traffico e alla sua composizione, non essendo intervenuto alcun adeguamento tariffario nel corso del 2021;
- i proventi da concessioni aree di servizio, pari a 4,6 milioni di Euro, hanno beneficiato, oltre all'andamento positivo del traffico, anche del rinnovo di alcuni contratti, con condizioni economiche più favorevoli, comportando una crescita di 1,5 milioni di Euro, pari ad un aumento del 46,99% rispetto all'esercizio comparativo 2020;
- i ricavi da bigliettazione del trasporto pubblico su gomma, che si attestano a 31,9 milioni di Euro, aumentano di 9,0 milioni di Euro per le maggiori vendite, coerentemente con la dinamica in ripresa della domanda a seguito del progressivo allentamento dei provvedimenti assunti per fronteggiare l'emergenza COVID-19 passando dai 22,9 milioni di Euro dell'esercizio 2020 ai 31,9 milioni di Euro dell'esercizio corrente;
- i ricavi derivanti da contratti e contributi pubblici relativi al servizio di trasporto pubblico su gomma (pari a 60,7 milioni di Euro) hanno evidenziato una crescita, pari a 9,0 milioni di Euro, rispetto al periodo comparativo principalmente per effetto delle misure compensative (pari a circa 13,5 milioni di Euro, a compensazione dei mancati ricavi da bigliettazione), introdotte dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto "Decreto Rilancio")⁶, dalla Legge 13 ottobre 2020, n.126 (art. 44, cosiddetto "Decreto Agosto")⁷, dalla Legge 18 dicembre 2020, n.176 (art.

⁶ "Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico a seguito degli effetti negativi derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio..."

⁷ "Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico e consentire l'erogazione di servizi di trasporto pubblico locale in conformità alle misure di contenimento della diffusione del COVID-19 di cui al decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, e al decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 luglio 2020, n. 74, la dotazione del fondo di cui al comma 1 dell'articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 400 milioni di euro per l'anno 2020. Tali risorse possono essere utilizzate, oltre che per le medesime finalità di cui al citato articolo 200, anche per il finanziamento, nel limite di 300 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico e delle Linee guida per il trasporto scolastico dedicato,

22ter, cosiddetto “Decreto Ristori Bis”)⁸ e dal Decreto Legge 22 marzo 2021, n.41 (art.29, cosiddetto “Decreto Sostegni”)⁹;

- il corrispettivo derivante dal Contratto di Servizio di gestione dell’infrastruttura ferroviaria, comprensivo dei ricavi da accesso rete, passa da 91,0 milioni di Euro a 87,3 milioni di Euro, per effetto del calo di 3,0 milioni di Euro, dovuto sia al meccanismo di efficientamento previsto dal contratto stesso, che alla rimodulazione della programmazione dell’offerta ferroviaria, in seguito alla minore mobilità causata dalla pandemia COVID-19, oltre che per la riduzione relativa alla gestione del patrimonio storico per 1,8 milioni di Euro. Tale calo è stato compensato, per 1,1 milioni di Euro, dai proventi riconosciuti dal concedente, a valere sull’anno 2020, a copertura degli impatti derivanti dai provvedimenti assunti per l’emergenza COVID-19;
- i ricavi da locazione di materiale rotabile, pari a 64,4 milioni di Euro, diminuiscono di 1,7 milioni di Euro principalmente per la riduzione del corrispettivo a seguito del rinnovo del contratto di noleggio operativo con Trenord dei convogli TAF, parzialmente compensata dai maggiori ricavi sui locomotori DE 520, dei convogli TILO, ROCK, POP e Caravaggio noleggiati a Trenord e delle locomotive E494 ETRAXX DC a DB Cargo Italia.

Gli **altri ricavi e proventi** presentano un incremento netto di 4,1 milioni di Euro rispetto all’esercizio 2020, per effetto dei più elevati riaddebiti delle spese generali su investimenti finanziati dal Contratto di Programma di Ferrovienord, pari a 4,6 milioni di Euro, in relazione ai maggiori investimenti finanziati per ammodernamento dell’infrastruttura effettuate rispetto all’esercizio comparativo.

ove i predetti servizi nel periodo precedente alla diffusione del COVID-19 abbiano avuto un riempimento superiore all'80 per cento della capacità...”

⁸ “All’articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, le parole: “nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020” sono sostituite dalle seguenti: “nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021”. 2. Per le finalità di cui al comma 1, la dotazione del fondo previsto dall’articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 390 milioni di euro per l’anno 2021. Tali risorse possono essere utilizzate, oltre che per le medesime finalità di cui al citato articolo 200, anche per il finanziamento, nel limite di 190 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti nell’anno 2021 per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all’attuazione delle misure di contenimento ove i predetti servizi nel periodo precedente alla diffusione del COVID-19 abbiano avuto un riempimento superiore a quello previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in vigore all’atto dell’emanazione del decreto di cui al comma 3...”

⁹ “Al fine di sostenere il settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico e consentire l’erogazione di servizi di trasporto pubblico locale in conformità alle misure di contenimento della diffusione del COVID-19 individuate con i provvedimenti di cui all’articolo 2 del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, la dotazione del fondo di cui al comma 1 dell’articolo 200 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, è incrementata di 800 milioni di euro per l’anno 2021. Tali risorse sono destinate a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri subita dai soggetti di cui all’articolo 200, comma 2, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, nel periodo dal 23 febbraio 2020 fino al termine dell’applicazione delle limitazioni relative alla capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico individuate, con i provvedimenti di cui all’articolo 2 del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del biennio 2018-2019.”

Il **totale ricavi e altri proventi** presenta così complessivamente un incremento del 14,7% ed è così suddiviso nelle quattro aree di business:

<i>Importi in milioni di Euro</i>	12 MESI 2021 PRO-FORMA	12 MESI 2020 PRO-FORMA	<i>Differenza</i>	<i>Diff. %</i>
Infrastruttura ferroviaria	131,8	125,7	6,1	4,9 %
Rosco & Services	77,1	81,8	(4,7)	-5,7 %
Mobilità passeggeri su gomma	124,0	94,7	29,3	30,9 %
Autostrade	242,6	194,6	48,0	24,7 %
Elisioni intercompany	(31,8)	(22,7)	(9,1)	40,1 %
Totale	543,7	474,1	69,6	14,7 %

I **costi operativi** presentano un aumento netto di 44,6 milioni di Euro (25,8%), a causa dei seguenti principali motivi:

- i subaffidi a terzi, pari a 12,7 milioni di Euro, aumentano per 9,3 milioni di Euro;
- l'incremento netto degli accantonamenti al fondo di rinnovo per l'adeguamento al valore delle manutenzioni e dei ripristini programmati del corpo autostradale è pari a 8,0 milioni di Euro, tenuto conto dei minori utilizzi del fondo di rinnovo rispetto al 2020, a causa dei minori interventi di risanamento del manto autostradale rispetto allo scorso anno;
- i costi connessi all'andamento del traffico (oneri di esazione, canone di concessione e utenze), pari a 36,3 milioni di Euro, registrano un incremento di 7,3 milioni di Euro;
- gli accantonamenti effettuati al fondo manutenzione ciclica dei rotabili, pari a 12,3 milioni di Euro, risultano in aumento rispetto al precedente esercizio di 3 milioni di Euro in relazione ai rotabili finanziati da Regione Lombardia progressivamente immessi in esercizio nel 2021; nel corso dell'esercizio 2021 sono stati consegnati 20 convogli ad alta capacità (EMU), a configurazione corta, tipologia "Caravaggio";
- i costi di gasolio e metano, pari a 12,0 milioni di Euro, aumentano per 3,1 milioni di Euro e i costi di manutenzione bus, pari a 2,9 milioni di Euro, aumentano di 0,9 milioni di Euro, in relazione ai maggiori km percorsi a seguito dei maggiori servizi aggiuntivi effettuati. L'incremento del costo per carburanti è inoltre correlato alla crescita del prezzo di acquisto registrata nel periodo;
- le prestazioni varie di terzi, relative a spese di vigilanza, provvigioni a terzi e pulizia, pari a 14,3 milioni di Euro, aumentano di 2,5 milioni di Euro.

I **costi per il personale** presentano un incremento di 9,0 milioni di Euro (5,9%), principalmente per effetto del minor utilizzo di ferie residue e del mancato ricorso a strumenti di supporto al reddito (Cassa Integrazione Generale e Fondo Trasporto Pubblico), utilizzati invece nell'esercizio comparativo in relazione alla riduzione delle attività lavorative, come conseguenza dell'emergenza COVID-19, oltre che per l'aumento del numero medio (+30 unità). Il costo del lavoro beneficia

inoltre del rilascio di una quota del fondo rischi relativo al rinnovo del CCNL Autoferro per 2,4 milioni di Euro a seguito dell'accordo sottoscritto in data 17 giugno 2021.

Il **marginale operativo lordo rettificato** (che esclude elementi non ordinari), pari a 165,3 milioni di Euro, è risultato in aumento del 10,7%, evidenziando una *performance* in linea con la dinamica dei ricavi ed è così suddiviso nelle quattro aree di business:

<i>Importi in milioni di Euro</i>	12 MESI 2021 PRO-FORMA	12 MESI 2020 PRO-FORMA	<i>Differenza</i>	<i>Diff. %</i>
Infrastruttura ferroviaria	5,1	5,8	(0,7)	-12,1 %
Rosco & Services	46,2	54,3	(8,1)	-14,9 %
Mobilità passeggeri su gomma	12,7	10,0	2,7	27,0 %
Autostrade	101,3	79,2	22,1	27,9 %
Totale EBITDA rettificato	165,3	149,3	16,0	10,7 %

I **proventi / costi operativi non ordinari** dell'esercizio ammontano a 0,4 milioni di Euro e sono attribuibili al provento derivante dal rilascio di un fondo rischi a seguito della parziale chiusura di un contenzioso; tale provento, pari a 2,2 milioni di Euro è in parte compensato dai costi per progetti di sviluppo, pari a 1,8 milioni di Euro, principalmente attribuibili ai costi sostenuti per l'operazione di acquisizione di MISE. Nel periodo comparativo la voce, interamente attribuita a costi per progetti di sviluppo, era pari a 1,9 milioni di Euro.

La voce **ammortamenti e svalutazioni** risulta sostanzialmente allineata a quella del precedente esercizio passando da 80,6 milioni di Euro a 79,7 milioni di Euro per effetto dei minori ammortamenti registrati sul *segment* della mobilità passeggeri su gomma per 2,8 milioni di Euro, principalmente in relazione al completamento dell'ammortamento dell'*intangibile* relativo al contratto di servizio di ATV, parzialmente compensato dai maggiori ammortamenti dovuti all'immissione in servizio dei nuovi convogli TILO e delle locomotive EFFISHUNTER, avvenuta dal mese di dicembre 2020, per 1,5 milioni di Euro, e degli investimenti in esercizio sull'infrastruttura autostradale, per 1,0 milioni di Euro; la voce comprende inoltre la svalutazione dell'avviamento di ATV, per 0,9 milioni di Euro.

Il **risultato operativo complessivo** è pari a 86,0 milioni di Euro, rispetto ai 66,8 milioni di Euro del 2020, con un incremento netto di 19,2 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Il **risultato complessivo della gestione finanziaria** risulta negativo per 21,3 milioni di Euro rispetto a -54,5 milioni di Euro del 2020; in particolare gli interessi passivi su finanziamenti sono pari a 21,6 milioni di Euro (8,4 milioni di Euro nel 2020) in aumento per effetto dei maggiori oneri finanziari relativi al finanziamento Bridge, pari complessivamente a 14,8 milioni di Euro, comprensivi della quota di competenza della *upfront fee*, dell'*extension fee* e degli oneri accessori,

pari a 8,6 milioni di Euro. Il dato del 2020 include invece gli oneri finanziari, per 52,0 milioni di Euro, derivanti dalla rimodulazione dei flussi di rimborso attesi dall'attività finanziaria relativa al prestito soci riconosciuto da MISE alla collegata APL, secondo quanto previsto dall'IFRS 9.

Il **risultato ante imposte** risulta pari a 64,7 milioni di Euro, in aumento rispetto ai 12,3 milioni di Euro dell'esercizio 2020.

Le **imposte sul reddito**, pari a 19,1 milioni di Euro, aumentano di 4,5 milioni di Euro rispetto l'esercizio 2020, in relazione al maggior risultato ante imposte.

Il **risultato delle società valutate a Patrimonio netto** evidenzia un utile di 5,1 milioni di Euro, rispetto alla perdita di 3,6 milioni di Euro del 2020, per effetto principalmente dell'andamento del risultato delle partecipate Trenord, APL e Omnibus Partecipazioni. La composizione della voce è di seguito illustrata:

Importi in migliaia di Euro	2021	2020	Differenza
Trenord Srl *	57	(3.796)	3.853
Autostrada Pedemontana Lombarda	626	(3.493)	4.119
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	(1.866)	(2.200)	334
NORD ENERGIA S.p.A. **	2.068	2.568	(500)
DB Cargo Italia S.r.l.	2.356	1.813	543
Omnibus Partecipazioni S.r.l. ***	1.937	1.052	885
NordCom S.p.A.	453	282	171
Busforfun.Com S.r.l.	(550)	—	(550)
SportIT	(9)	—	(9)
Conam S.r.l.	—	44	(44)
Sems	—	81	(81)
Risultato società valutate a Patrimonio Netto	5.072	(3.649)	8.721

*include il risultato di TILO SA

** include il risultato di CMC MeSta SA

***include il risultato di ASF Autolinee S.r.l.

Per maggiori approfondimenti in merito ai risultati delle partecipate Trenord e APL si faccia riferimento a quanto riportato al paragrafo 7 "Andamento Economico segmenti di business", rispettivamente ai capitoli dedicati a Ro.S.Co. & Services e Autostrade.

Il **Risultato Netto complessivo** consolidato dell'esercizio 2021 rileva un utile pari a 50,7 milioni di Euro, rispetto ad una perdita di 5,9 milioni di Euro del 2020 per gli effetti sopra descritti derivanti sostanzialmente dalla regressione dell'emergenza epidemiologica.

6.2 SITUAZIONE PATRIMONIALE RICLASSIFICATA

Si riporta di seguito la situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata al 31 dicembre 2021, raffrontata con quella al 31 dicembre 2020.

Importi in milioni di Euro	31/12/2021	31/12/2020	Differenza
Rimanenze	9,5	8,7	0,8
Crediti commerciali	133,1	82,6	50,5
Altri crediti correnti	130,7	99,0	31,7
Crediti finanziari correnti	145,9	41,6	104,3
Debiti commerciali	(372,3)	(177,5)	(194,8)
Altri debiti correnti e fondi correnti	(125,6)	(70,7)	(54,9)
Capitale Circolante Netto	(78,7)	(16,3)	(62,4)
Immobilizzazioni	748,4	468,3	280,1
Partecipazioni	158,7	168,0	(9,3)
Crediti non correnti	241,3	24,2	217,1
Debiti non correnti	(20,4)	(24,4)	4,0
Fondi	(123,8)	(60,9)	(62,9)
CAPITALE INVESTITO NETTO	925,5	558,9	366,6
<i>Mezzi propri</i>	<i>228,3</i>	<i>477,1</i>	<i>(248,8)</i>
Posizione Finanziaria Netta Rettificate (Debito/ -Cassa)	758,7	43,8	714,9
Posizione Finanziaria Netta per investimenti finanziati (cassa)	(61,5)	38,0	(99,5)
<i>Posizione finanziaria netta complessiva (Debito/ -Cassa)</i>	<i>697,2</i>	<i>81,8</i>	<i>615,4</i>
TOTALE FONTI	925,5	558,9	366,6

Il **capitale circolante netto** diminuisce di 62,4 milioni di Euro per effetto delle seguenti variazioni:

- i **crediti commerciali** aumentano di 50,5 milioni di Euro, principalmente per effetto dell’apporto al consolidato di MISE, pari a 52,9 milioni di Euro;
- gli **altri crediti correnti** aumentano per effetto della variazione degli anticipi iscritti, pari a 16,6 milioni di Euro, in relazione all’avanzamento delle commesse per il rinnovo del materiale rotabile e l’ammodernamento dell’infrastruttura con fondi finanziati, oltre che per l’apporto al consolidato di MISE, pari a 9,6 milioni di Euro;
- i **crediti finanziari correnti** comprendono i crediti per investimenti finanziati sull’infrastruttura ferroviaria ed il rinnovo del materiale rotabile, pari rispettivamente a 38,8 milioni di Euro e 99,3 milioni di Euro, in aumento di 96,6 milioni di Euro per effetto dell’avanzamento delle commesse di rinnovo del materiale rotabile superiore rispetto agli anticipi concessi da Regione Lombardia;
- i **debiti commerciali**, al netto dell’apporto di MISE, pari a 50,8 milioni di Euro, aumentano per 144,0 milioni di Euro principalmente per l’avanzamento delle commesse di rinnovo del materiale rotabile. Nel periodo sono stati effettuati pagamenti verso fornitori per investimenti con fondi finanziati e con mezzi propri, rispettivamente per 163,8 milioni di Euro e per 115,1 milioni di Euro. In particolare gli investimenti pagati con fondi finanziati sono attribuibili per 112,2 milioni di Euro al rinnovo del materiale rotabile e quindi pagati

con le disponibilità destinate da Regione Lombardia su fondi vincolati, esclusi dalla PFN Rettificata. Tali pagamenti sono compensati da investimenti effettuati nel periodo e non ancora pagati;

- gli **altri debiti correnti**, aumentano per i maggiori debiti derivanti dall’apporto di MISE al consolidato, pari 51,8 milioni di Euro.

La voce **immobilizzazioni** comprende principalmente attività materiali per 447,5 milioni di Euro, di cui 334,7 milioni di Euro relativi a materiale rotabile, attività immateriali per 269,6 milioni di Euro, di cui 263,3 milioni di Euro relativi al corpo stradale gratuitamente devolvibile all’Ente concedente (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), avviamento per 3,4 milioni di Euro e diritti d’uso per 27,8 milioni di Euro.

Il valore delle **partecipazioni** diminuisce per 9,3 milioni di Euro, principalmente per effetto del minor della variazione del perimetro di consolidamento.

Infatti, a seguito dell’acquisto del 96% del capitale sociale di MISE e al relativo consolidamento integrale della partecipazione, la voce diminuisce per 85,8 milioni di Euro, pari al valore di iscrizione al 31 dicembre 2020, e aumenta per l’apporto al consolidamento delle partecipate di MISE, pari a 70,9 milioni di Euro; tra queste le società collegate Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (39,3 milioni di Euro) e Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. (26,0 milioni di Euro) e la partecipazione in altre imprese S.A.Bro.M. S.p.A. (3,2 milioni di Euro) e Tangenziale Esterna S.p.A. (1,7 milioni di Euro).

I **crediti non correnti** includono la attività contrattuali derivanti dagli investimenti effettuati sul corpo autostradale fino alla data del 31 dicembre 2021, ma non ancora riconosciuti, oltre ai finanziamenti di MISE verso partecipate per 51,3 milioni di Euro.

I **fondi** includono principalmente i fondi non correnti relativi alla manutenzione ciclica, al fondo di rinnovo dell’infrastruttura autostradale e al trattamento di fine rapporto.

I **mezzi propri** diminuiscono per effetto della contabilizzazione dell’acquisizione di MISE. L’Acquisizione si configura come un’operazione “*under common control*”, ossia come un’operazione di aggregazione aziendale in cui le società partecipanti all’aggregazione (FNM e MISE) sono controllate dalla medesima entità (Regione Lombardia) sia prima sia dopo l’aggregazione, e tale controllo non è transitorio. Tali operazioni sono contabilizzate tenendo conto

di quanto previsto dallo IAS 8, ovvero del concetto di rappresentazione attendibile e fedele dell'operazione, e da quanto previsto dall'OPI 1 (orientamenti preliminari Assirevi in tema IFRS), relativo al "trattamento contabile delle *business combination of entities under common control* nel bilancio separato e nel bilancio consolidato". La selezione del principio contabile per le operazioni in esame deve essere guidata dagli elementi sopra descritti, che portano ad applicare il criterio della continuità di valori delle attività nette trasferite. Le attività nette devono essere pertanto rilevate ai valori di libro che risultavano nel bilancio di MISE prima dell'operazione o, se disponibili, ai valori risultanti dal bilancio consolidato della controllante comune e la differenza di 294,9 milioni di Euro tra il prezzo pagato da FNM per acquisire la partecipazione in MISE, pari a 604,8 milioni di Euro, e il corrispondente valore del patrimonio netto di MISE, pari a 309,9 milioni di Euro, in accordo con la modalità di contabilizzazione sopra riportata, è contabilizzata a riduzione nella voce "Patrimonio netto di Gruppo".

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione della posizione finanziaria netta del Gruppo al 31 dicembre 2021, confrontata con il 31 dicembre 2020.

Al fine di meglio rappresentare la capacità di generazione di cassa nonché la PFN di Gruppo, è stata calcolata inoltre una PFN rettificata che esclude gli effetti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12:

Importi in milioni di Euro	31/12/2021	31/12/2020	Differenza
Liquidità	(253,3)	(126,1)	(127,2)
Indebitamento finanziario corrente	164,1	101,2	62,9
Posizione Finanziaria Corrente Netta (Debito / -Cassa)	(89,2)	(24,9)	(64,3)
Indebitamento finanziario non corrente	847,9	68,7	779,2
Posizione Finanziaria Netta Rettificata (Debito / -Cassa)	758,7	43,8	714,9
Posizione Finanziaria Netta per investimenti finanziati (Debito/ -Cassa)	(61,5)	38,0	(99,5)
Posizione Finanziaria Netta (Debito / -Cassa)	697,2	81,8	615,4

Al 31 dicembre 2021 la posizione finanziaria netta complessiva è pari a 697,2 milioni di Euro, rispetto ad un saldo di 81,8 milioni di Euro al 31 dicembre 2020.

Si dà nota del fatto che la posizione finanziaria netta complessiva al 31 dicembre 2021 è stata calcolata, anche per il saldo al 31 dicembre 2020, escludendo i crediti finanziari correnti al fine di recepire le indicazioni del richiamo di informativa CONSOB 5/21 del 29 aprile 2021, che ha sostituito la Comunicazione CONSOB 6064293 del luglio 2006.

Isolando l'importo relativo agli investimenti finanziati (61,5 milioni di Euro), la Posizione Finanziaria Netta Rettificata è pari a 758,7 milioni di Euro rispetto ad un saldo di 43,8 milioni di Euro al 31 dicembre 2020, in peggioramento di 714,9 milioni di Euro, principalmente in ragione

dell'indebitamento finanziario contratto per l'acquisizione di MISE e costituito prevalentemente dal prestito obbligazionario non convertibile c.d. *senior unsecured* per 650 milioni di Euro, emesso in data 13 ottobre 2021.

I titoli sono stati collocati ad un prezzo di emissione pari a 99,824% e hanno un tasso fisso con una cedola annuale di 0,75% e un rendimento annuo pari allo 0,786%, corrispondente ad uno *spread* di 88 punti base rispetto al tasso di riferimento *mid-swap*. Ai titoli rappresentativi del Prestito Obbligazionario è stato attribuito un *rating* Baa3 da parte di Moody's e BBB da parte di Fitch, in linea con quelli dell'emittente e dal programma EMTN a valere sul quale sono stati emessi.

I proventi del Prestito Obbligazionario sono stati utilizzati per il rimborso anticipato dell'indebitamento assunto in relazione all'acquisizione di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A., e per la parte rimanente, per mantenere idonei livelli di liquidità per far fronte alle esigenze operative e agli investimenti. L'Emissione è coerente con la strategia finanziaria di FNM volta ad ottimizzare la composizione dell'indebitamento finanziario esistente allungando le scadenze, in linea con la composizione degli attivi, diversificando le fonti di finanziamento e cogliendo le opportunità offerte dalle favorevoli condizioni di mercato.

La **posizione finanziaria netta rettificata** riflette la movimentazione del *cash flow* nell'esercizio di riferimento:

Importi in milioni di Euro	31/12/2021	31/12/2020
Ebitda	153,9	68,2
CCN	(38,0)	(34,4)
Imposte pagate	(14,8)	(14,0)
Oneri/Proventi finanziari	(19,9)	(0,9)
Free cash flow from operations	81,2	18,9
Investimenti netti pagati	(106,0)	(64,9)
Cash flow generation	(24,8)	(46,0)
Dividendi incassati	3,9	4,7
Acquisto partecipazione	(363,6)	(78,7)
Investimenti finanziari	(9,0)	—
Cessione Partecipazioni	—	32,1
Free cash flow	(393,5)	(87,9)
Cash flow	(393,5)	(87,9)
PFN Rettificata (Debito/-Cassa) INIZIALE 01.01	43,8	(39,9)
Cash flow generation	393,5	87,9
Variazione area di consolidamento	—	3,1
Variazione crediti finanziari	—	0,1
Effetto IFRS 16	3,2	(7,4)
Apporto MISE Debiti verso banche e passività finanziarie	318,2	—
Variazione complessiva PFN	714,9	83,7
PFN Rettificata (Debito/-Cassa) FINALE 31.12	758,7	43,8

La *cash flow generation* dell'esercizio è negativa per 24,8 milioni di Euro e deriva dalla gestione operativa al netto degli investimenti pagati. Il *cash flow operativo* derivante dalla gestione

reddituale è positivo per 81,2 milioni di Euro, per effetto dell'Ebitda di 153,9 milioni di Euro, in parte negativamente influenzato dalla variazione del capitale circolante netto, dovuta principalmente all'iscrizione di anticipi verso fornitori per l'avanzamento delle commesse sui treni finanziati da Regione Lombardia.

Nell'esercizio si rilevano investimenti netti pagati per circa 106,0 milioni di Euro (a fronte di 64,9 milioni di Euro pagati nell'esercizio comparativo 2020).

Nell'esercizio il *cash flow* è significativamente influenzato dall'uscita di cassa relativa all'acquisto della quota detenuta in MISE da Regione Lombardia, pari a 519,2 milioni di Euro, oltreché della seconda *tranche* per l'acquisto della quota detenuta in MISE dal Gruppo ASTM pari a 7,3 milioni di Euro, che al netto della cassa detenuta da MISE, ha comportato un esborso netto di 363,6 milioni di Euro.

La posizione finanziaria netta rettificata riflette inoltre gli importi derivanti dalla variazione del perimetro di consolidamento per l'iscrizione di debiti bancari e passività finanziarie relative a MISE pari a 318,2 milioni di Euro.

Finanziamenti esistenti alla data di approvazione del bilancio:

- **Finanziamento FNM - Banca Europea degli Investimenti (BEI)**

In data 21 dicembre 2017 il Consiglio di Amministrazione di FNM, al fine di garantire la copertura finanziaria dell'investimento di complessivi 95,1 milioni di Euro, relativo all'acquisto di 9 elettrotreni a 6 casse da utilizzare per lo sviluppo ed il potenziamento dei servizi transfrontalieri connessi all'apertura del tunnel di base del Monte Ceneri, aveva approvato la sottoscrizione di un contratto di prestito con BEI. Con la sottoscrizione del Contratto, BEI si era impegnata a concedere a FNM risorse finanziarie per un importo massimo pari a Euro 50 milioni, ed in ogni caso non superiore al 50% del costo di acquisizione del materiale rotabile. Il finanziamento è stato interamente utilizzato nel corso del 2020. In particolare, in data 20 marzo 2020 è stata utilizzata la prima *tranche* per 10 milioni di Euro, e in data 12 ottobre 2020 la seconda *tranche*, per 40 milioni di Euro. La prima *tranche* del finanziamento prevede un tasso fisso dello 0,377%, con durata sei anni e piano di rimborso previsto in rate annuali costanti con prima scadenza 1° febbraio 2021. La seconda *tranche* del finanziamento prevede un tasso fisso dello 0,446%, con durata sei anni e piano di rimborso previsto in rate annuali costanti con prima scadenza 12 ottobre 2021.

In relazione agli impegni di FNM previsti dal contratto di finanziamento, in data 15 gennaio 2021 è stata inviata a BEI richiesta di consenso al completamento dell'operazione di acquisizione di MISE e di modifica delle soglie di rilevanza delle operazioni straordinarie consentite e dei *covenants* finanziari.

BEI ha concesso il proprio benessere all'operazione di acquisizione e ha così modificato, a decorrere dal 3 marzo 2021, i *covenants* finanziari, calcolati sul bilancio consolidato del Gruppo:

- PFN/Patrimonio netto $\leq 2,25$
- PFN/EBITDA $\leq 5,85$
- EBITDA/Oneri finanziari $\geq 5,77$

Per effetto del consolidamento di MISE, come già illustrato in Nota 22 è stata registrata una riduzione del Patrimonio Netto di Gruppo per un importo pari ad Euro 295,0 milioni, che ha comportato il mancato rispetto del *covenant* PFN/PN. Conseguentemente, il “Finanziamento BEI” è stato classificato tra i debiti verso banche correnti in ossequio a quanto previsto dai principi contabili internazionali. Non si ritiene che tale aspetto generi problemi di liquidità in considerazione del fatto che la Capogruppo si è attivata con BEI per concordare una modifica della definizione del *covenant* che tenga conto di questa specifica conseguenza della rilevazione contabile sopra descritta.

In data 9 marzo 2022 la Capogruppo ha ricevuto da BEI comunicazione del superamento dell'iter interno di valutazione e, quindi di avvio della predisposizione della documentazione legale per la lettera di *waiver* e modifica contrattuale.

- **Finanziamenti MISE**

Alla data della presente relazione il Gruppo, tramite la società controllata MISE, ha in essere i seguenti finanziamenti bancari:

1) Finanziamento con un pool di Istituti finanziatori (UBI Banca e Banco BPM) sottoscritto in data 13 dicembre 2010 per un importo complessivo pari a 90 milioni di Euro con durata di 15 anni.

Il finanziamento è stato interamente utilizzato e prevede un tasso di interesse composto dall'Euribor 6 mesi (senza *floor*) più un margine del 2%.

I *covenants* finanziari sono i seguenti:

- PFN/Patrimonio netto ≤ 2
- PFN/EBITDA ≤ 5 .

Al 31 dicembre 2021 l'importo residuo da rimborsare è pari a 30 milioni di Euro.

2) Finanziamento con un pool di Istituti finanziatori (BNL e MPS) sottoscritto in data 13 dicembre 2010 per un importo complessivo pari a 150 milioni di Euro con durata di 15 anni.

Il finanziamento è stato interamente utilizzato e prevede un tasso di interesse composto dall'Euribor 6 mesi (senza *floor*) più un margine del 2,25%.

I *covenants* finanziari sono i seguenti:

o PFN/Patrimonio netto ≤ 2

o PFN/EBITDA ≤ 5 .

Al 31 dicembre 2021 l'importo residuo da rimborsare è pari a 50 milioni di Euro.

3) Finanziamento con Banca Carige (intermediato da Banca Europea degli Investimenti) sottoscritto in data 2 marzo 2012 per un importo complessivo pari ad Euro 20 milioni con durata di 13 anni. Il finanziamento è stato interamente utilizzato e prevede un tasso di interesse fisso del 3,617%. Non sono previsti *covenants* finanziari.

Al 31 dicembre 2021 l'importo residuo da rimborsare è pari a 8 milioni di Euro.

4) Finanziamento con Finlombarda sottoscritto in data 19 dicembre 2017 per un importo complessivo pari a 40 milioni di Euro con durata di 5 anni.

Il finanziamento è stato interamente utilizzato e prevede un tasso di interesse composto dall'Euribor 6 mesi (*floor zero*) più un margine del 2,50%.

I *covenants* finanziari sono i seguenti:

o PFN/Patrimonio netto ≤ 2

o PFN/EBITDA ≤ 5 .

Al 31 dicembre 2021 l'importo residuo da rimborsare è pari a 8 milioni di Euro.

5) Finanziamento con un *pool* di Istituti finanziatori (Intesa Sanpaolo, UBI Banca, Banco BPM, Unicredit e BNL) sottoscritto in data 18 dicembre 2019 per un importo complessivo pari a 150 milioni di Euro con durata di 7 anni.

Il finanziamento è stato interamente utilizzato e prevede un tasso di interesse composto dall'Euribor 6 mesi (senza *floor*) più un margine del 1,80%.

I *covenants* finanziari sono i seguenti:

o PFN/Patrimonio netto ≤ 2

o PFN/EBITDA ≤ 4 .

Al 31 dicembre 2021 l'importo residuo da rimborsare è pari a 125 milioni di Euro.

- **Prestito Obbligazionario**

In data 13 ottobre 2021 FNM ha concluso con successo il collocamento di un prestito obbligazionario non convertibile c.d. *senior unsecured* per 650 milioni di Euro, con durata 5 anni. Il prestito obbligazionario rappresenta l'emissione inaugurale nell'ambito del programma di emissione di prestiti obbligazionari non convertibili a medio termine (Euro Medium Term Note Programme, il "Programma EMTN") fino a 1 miliardo di Euro, la cui

costituzione è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione di FNM in data 16 settembre 2021. Il prestito obbligazionario, offerto in sottoscrizione agli investitori istituzionali italiani ed esteri ai sensi della normativa vigente (salvo limitazioni relative ad alcuni Paesi, tra cui Stati Uniti d'America) e destinato alla quotazione presso il mercato regolamentato della Borsa Irlandese – Euronext Dublin. Il regolamento dell'emissione è avvenuto in data 20 ottobre 2021. I titoli sono stati collocati ad un prezzo di emissione pari a 99,824% e hanno un tasso fisso con una cedola annuale di 0,75% e un rendimento annuo pari allo 0,786%, corrispondente ad uno spread di 88 punti base rispetto al tasso di riferimento *mid-swap*. Ai titoli rappresentativi del prestito obbligazionario è stato attribuito un *rating* Baa3 da parte di Moody's e BBB-, con *upgrade* a BBB da fine anno, da parte di Fitch, in linea con quelli dell'emittente.

I proventi del prestito obbligazionario sono stati utilizzati per il rimborso anticipato dell'indebitamento in essere assunto in relazione all'acquisizione di MISE, in scadenza a inizio 2022, e per mantenere idonei livelli di liquidità per far fronte alle esigenze operative e agli investimenti.

Si segnala infine che in data 29 gennaio 2021 FNM ha estinto integralmente il finanziamento in *Pool* sottoscritto il 7 agosto 2018, in quanto non più coerente con la struttura finanziaria del Gruppo, rimborsando in via anticipata tutto l'ammontare utilizzato pari a 50 milioni di Euro.

Infine, in data 21 ottobre 2021, in seguito al collocamento del prestito obbligazionario precedentemente descritto, FNM ha rimborsato anticipatamente il finanziamento *unsecured* a breve termine ("*Bridge loan*") utilizzato per 620 milioni di Euro e sottoscritto in data 28 gennaio 2021 con un *pool* di banche composte da Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas Italian Branch.

6.3 INVESTIMENTI

Gli investimenti dell'esercizio ammontano globalmente a 417,9 milioni di Euro contro i 225,0 milioni di Euro dell'esercizio precedente.

In particolare:

- sono stati realizzati **investimenti con fondi pubblici** per un ammontare di 318,8 milioni di Euro (105,2 milioni di Euro nell'esercizio comparativo), che si riferiscono per 260,9 milioni

di Euro ad interventi di rinnovo del materiale rotabile nell'ambito del programma di rinnovo di Regione Lombardia da circa 2 miliardi di Euro e per 57,9 milioni di Euro a interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura. Nel dettaglio tali interventi si riferiscono principalmente al rinnovo dell'armamento nelle tratte Saronno – Como, Bovisa – Seveso – Mariano Comense e Saronno Malnate, nonché al potenziamento della tratta ferroviaria Milano Affori – Varedo;

- sono stati effettuati **investimenti finanziati con mezzi propri** di competenza dell'esercizio 2020 per 38,3 milioni di Euro (68,2 milioni di Euro nel 2020) che si riferiscono principalmente all'immissione in servizio di 4 convogli TILO (9,2 milioni di Euro), agli acconti pagati per l'acquisto di 6 elettrotreni alimentati ad idrogeno (7,1 milioni di Euro), ad attività di manutenzione ciclica e ammodernamento di rotabili CORADIA (8,0 milioni di Euro), all'acquisto di 2 locomotive E744 Effishunter (2,9 milioni di Euro), alla costruzione del parcheggio sito vicino la stazione di Affori (1,4 milioni di Euro), agli acconti pagati per l'acquisto di 23 autobus nuovi (1,2 milioni di Euro), nonché di 7 autobus extraurbani alimentati a gasolio usati (0,8 milioni di Euro).
- sono stati effettuati **investimenti in beni reversibili realizzati sull'infrastruttura autostradale** per 60,8 milioni di Euro (51,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2020), di cui 54,8 milioni di Euro nei mesi compresi tra marzo e dicembre 2021.

7 ANDAMENTO ECONOMICO SEGMENTI DI BUSINESS

Nella seguente tabella è rappresentato l'andamento economico dei segmenti di business consolidati nei due esercizi in esame, al lordo delle elisioni *intercompany*:

Importi in milioni di Euro	12 MESI 2021 PRO-FORMA						12 MESI 2020 PRO-FORMA					
	Infrastruttura ferroviaria	Rosco & Services	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Elisioni	Totale	Infrastruttura ferroviaria	Rosco & Services	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Elisioni	Totale
Ricavi verso terzi	122,0	65,1	111,5	240,5		539,1	118,1	70,3	88,5	194,6		471,5
Ricavi intercompany	5,2	12,0	12,5	2,1	(31,8)	0,0	5,0	11,5	6,2		(22,7)	0,0
Ricavi per servizi di costruzione al netto dei costi per investimenti finanziati	4,6	0,0	0,0			4,6	2,6					2,6
Ricavi di settore	131,8	77,1	124,0	242,6	(31,8)	543,7	125,7	81,8	94,7	194,6	(22,7)	474,1
EBITDA rettificato	5,1	46,2	12,7	101,3		165,3	5,8	54,3	10,0	79,2		149,3
EBITDA rettificato %	3%	28%	8%	61%			4%	36%	7%	53%		
EBITDA	7,3	44,4	12,7	101,3		165,7	5,8	52,4	10,0	79,2		147,4
EBITDA %	4%	27%	8%	61%			4%	36%	7%	54%		
Risultato operativo	4,9	15,0	3,8	62,3		86,0	3,6	24,5	(1,7)	40,4		66,8

7.1 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Nel *segment* "Infrastruttura ferroviaria" vengono comprese le attività di gestione delle infrastrutture ferroviarie, rami Milano e Iseo - che si estendono su 330 km di rete e comprendono 124 stazioni e

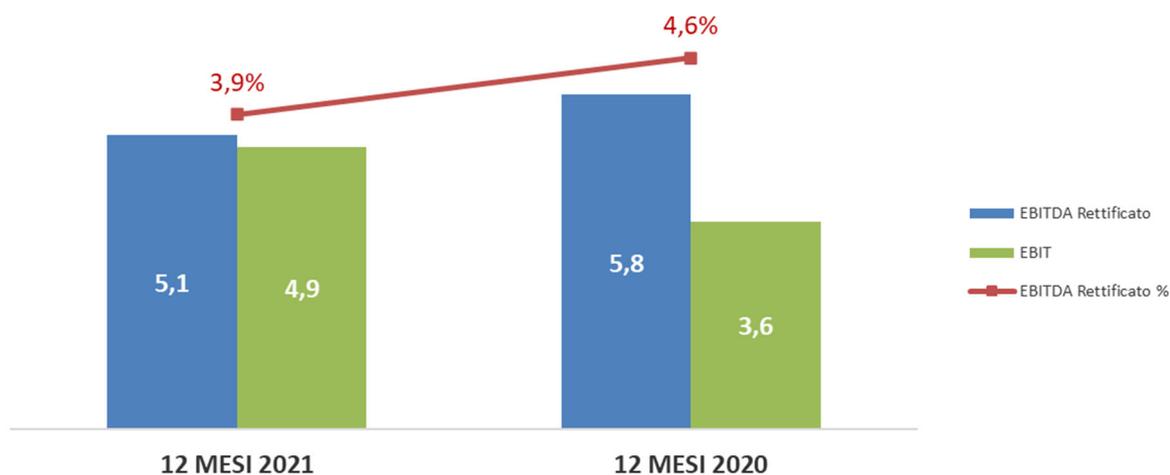
fermate -, in concessione, nonché le attività di progettazione e gestione terminalistica. Con Delibera della Giunta Regionale n. X/4823 del 15 febbraio 2016, Regione Lombardia ha disposto il rinnovo della Concessione a FERROVIENORD S.p.A. per la realizzazione, l'esercizio e la gestione della Rete Ferroviaria Regionale dal 18 marzo 2016 al 31 ottobre 2060.

L'Atto di concessione include attività di realizzazione, gestione, manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, il potenziamento e l'ammodernamento della rete, la gestione della circolazione, l'allocazione della capacità. Al concessionario spettano inoltre i compiti di acquisizione e gestione in via non esclusiva della flotta necessaria a svolgere i servizi ferroviari, la valorizzazione del patrimonio ferroviario incluso quello di valenza storica. Al concessionario sono altresì assegnati i compiti regolamentati da Contratto di Programma Investimenti, Contratto di Servizio o altro provvedimento amministrativo, come di seguito riportato.

L'attività è svolta dalla controllata FERROVIENORD, in sinergia con la controllata NORD_ING, che segue l'implementazione delle opere di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria, dei lavori di potenziamento e delle attivazioni di nuovi impianti.

L'attività di gestione terminalistica è svolta dalla controllata Malpensa Intermodale che gestisce il terminal di Sacconago, nel comune di Busto Arsizio (VA), nonché dalla controllata Malpensa Distripark, che si occupa dello sviluppo immobiliare di aree terminalistiche.

<i>Importi in milioni di Euro</i>	<i>12 MESI 2021</i>	<i>12 MESI 2020</i>	<i>Diff.</i>	<i>Diff. %</i>
Contratti e contributi pubblici	99,3	100,7	(1,4)	-1,4%
Noleggio materiale rotabile	12,3	9,3	3,0	32,3%
Altri ricavi	20,2	15,7	4,5	28,7%
Totale Ricavi	131,8	125,7	6,1	4,9%
EBITDA Rett.	5,1	5,8	(0,7)	-12,1%
EBITDA Rett. %	3,9%	4,6%		
EBIT	4,9	3,6	1,3	36,1%



I ricavi del segmento si attestano a 131,8 milioni di Euro in aumento di 6,1 milioni di Euro (+4,9%) rispetto ai 125,7 milioni di Euro del 2020.

In particolare, i ricavi relativi ai contratti e contributi pubblici, che comprendono il corrispettivo derivante dal Contratto di Servizio per la gestione dell'infrastruttura si attestano a 101,1 milioni di Euro e sono in leggera diminuzione rispetto a quelli dello stesso periodo del 2020. I minori ricavi derivanti dalla rimodulazione della programmazione dell'offerta ferroviaria in seguito alla minore mobilità causata dalla pandemia COVID-19, dal meccanismo di efficientamento del Contratto stesso, dalla diversa modalità di addebito del canone accesso rete, nonché del conguaglio sulla gestione del patrimonio storico, sono stati parzialmente compensati da maggiori recuperi per attività di progettazione e da maggiori recuperi di costi relativi agli interventi alla rete e al materiale rotabile finanziato, in relazione allo stato di avanzamento delle commesse. Ai ricavi relativi ai contratti e contributi pubblici hanno contribuito anche i proventi riconosciuti dal Concedente, a valere sull'anno 2021, a copertura degli impatti derivanti dai provvedimenti assunti per l'emergenza COVID-19.

L'incremento dei ricavi da noleggio di materiale rotabile, riferiti ai corrispettivi da gestione e manutenzione del materiale rotabile concesso in uso da Regione Lombardia a Trenord e gestito da FERROVIENORD, tiene conto dell'ampliamento della flotta messa a disposizione di Trenord.

Gli altri ricavi sono aumentati di 4,5 milioni di Euro principalmente per effetto di proventi riconosciuti dal Concedente, a valere sull'anno 2020, a copertura degli impatti derivanti dai provvedimenti assunti per l'emergenza COVID-19, della vendita di alcuni residui di magazzino, di maggiori introiti per attività commerciali e della vendita di alcuni terreni. All'incremento degli altri ricavi ha contribuito anche la diversa modalità di addebito del canone accesso rete che, per effetto del DGR n. X/56356 del 30 novembre 2021, comporta che il canone di accesso sarà percepito direttamente dalle imprese Ferroviarie e non più come corrispettivo del Contratto di Servizio.

L'EBITDA Rettificato del *segment*, pari a 5,7 milioni di Euro, è in leggera riduzione rispetto al 2020. La variazione, in un contesto di ricavi crescenti, tiene conto dei maggiori accantonamenti per manutenzione ciclica della flotta resa disponibile a Trenord, in coerenza con i maggiori ricavi da locazione di materiale rotabile, dei maggiori costi per attività di progettazione di interventi infrastrutturali e di manutenzione, oltre che di maggiori oneri per la gestione dei fabbricati (incluse sanificazioni e pulizie straordinarie), per il miglioramento dei sistemi informatici e per la gestione del parco automezzi, un incremento degli accantonamenti al fondo svalutazione crediti su commesse finanziate, oltre che maggiori accantonamenti al fondo rischi ed oneri per contenziosi con appaltatori. Questi effetti sono stati parzialmente compensati da un minore costo per infrastrutture e impianti a causa del rifasamento temporale di alcune attività di manutenzione e da minori costi per il personale determinati dal rilascio di parte dell'accantonamento al fondo per il rinnovo del CCNL, oltre che da una riduzione delle unità medie di personale rispetto al 2020.

Per quanto riguarda la gestione terminalistica, i risultati del periodo sono rimasti sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente con ricavi a 1,6 milioni di Euro (1,5 milioni di Euro nel 2020) e EBITDA negativo per 0,5 milioni di Euro (0,6 milioni di Euro nel 2020).

Contratto di Servizio per la gestione dell'infrastruttura

FERROVIENORD ha sottoscritto in data 16 marzo 2016 con Regione Lombardia, il Contratto di Servizio per la Gestione dell'Infrastruttura Ferroviaria per il periodo 18 marzo 2016 – 31 dicembre 2022. Nel Contratto di Servizio le caratteristiche dei servizi e delle prestazioni offerte sono individuate – ai fini della definizione del corrispettivo – attraverso lo strumento del Catalogo, che articola le prestazioni del Concessionario in base ai seguenti ambiti:

- Servizi alle imprese ferroviarie: A. Circolazione e B. Manutenzione ordinaria dell'infrastruttura;
- Servizi ai cittadini: C. Servizi di stazione e di accessibilità al sistema e G. Valorizzazione del patrimonio storico;
- Servizi all'ente concedente: D. Acquisto e gestione della flotta regionale;
- Servizi interni: E. Ingegneria e Sviluppo Infrastruttura, Patrimonio, F. Funzioni specifiche del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria e H. Funzioni generali e amministrative.

Pertanto FERROVIENORD si impegna a garantire:

- (i) la disponibilità dell'infrastruttura e l'assegnazione della capacità disponibile, coerentemente con quella necessaria per l'implementazione del modello di esercizio previsto dalla programmazione regionale;
- (ii) la conservazione, la manutenzione ordinaria e l'efficienza dell'infrastruttura stessa;

- (iii) la gestione in sicurezza ("*safety*");
- (iv) la progettazione dello sviluppo dell'infrastruttura, in coerenza con il Contratto di Programma;
- (v) il monitoraggio della circolazione e la fornitura dei relativi dati;
- (vi) la gestione delle stazioni, dell'informazione al pubblico e dei servizi di accessibilità al sistema ferroviario sulle infrastrutture date in gestione al Concessionario;
- (vii) la gestione e valorizzazione del patrimonio storico;
- (viii) la gestione e valorizzazione degli spazi di stazione e degli edifici non direttamente funzionali all'attività di circolazione ferroviaria e ai viaggiatori;
- (ix) la sicurezza personale e patrimoniale dei viaggiatori ("*security*") e degli ambienti a loro accessibili;
- (x) le attività riguardanti l'acquisto, il finanziamento e la gestione del materiale rotabile, destinato al servizio ferroviario regionale; e
- (xi) la gestione e lo sviluppo dei servizi di mobilità sostenibile (*car sharing*).

Il corrispettivo – rispetto alla previsione del Contratto di Servizio precedente (corrispettivo unico a forfait) – è calcolato sulle diverse voci del catalogo dei servizi e prestazioni sulla base di elementi fisici quali la produzione effettiva (treni-km), l'estensione fisica della rete (km di binario), l'arco di servizio di presenziamento dei posti di circolazione, il numero e la tipologia delle stazioni in esercizio della rete.

È inoltre previsto un corrispettivo specifico per l'implementazione di un servizio di *car sharing* per incentivare la mobilità elettrica a basso impatto ambientale, che estende il perimetro delle attività in capo al Concessionario.

Il Contratto introduce, in forma innovativa, una progressiva riduzione (c.d. "*efficientamento*" del 2%) del corrispettivo previsto dal catalogo dei servizi e delle prestazioni, ad eccezione dei servizi connessi ai processi attinenti alla sicurezza (Circolazione, Gestione Flotta Regionale, Sicurezza Esercizio ed Accesso rete). Al riguardo è stato però previsto contrattualmente di destinare la quota risultante dall'efficientamento al programma di manutenzione straordinaria disciplinato nel Contratto di Programma.

Regione Lombardia ha approvato con DGR n. 7725 del 15 gennaio 2018 un aggiornamento del Contratto di Servizio recepito in data 14 febbraio 2018, dal Consiglio di Amministrazione di FERROVIENORD.

Nel corso del 2021 è stato attivato con Regione un tavolo di lavoro per conformare il Contratto di Servizio, limitatamente alla rete regionale interconnessa (c.d. Ramo Milano), alle delibere

dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) in materia di canone di accesso ("pedaggio") per i treni che circolano sul Ramo Milano (Delibera n. 96/2015, n.139/2019, n.193/2020 e n.31/2021). Con DGR n. X/56356 del 30/11/2021 sono state approvate da Regione Lombardia le modifiche ed integrazioni al Contratto di Servizio per adeguare i contenuti del Contratto a quanto stabilito dal predetto quadro regolatorio. La sottoscrizione è avvenuta in data 22 dicembre 2021. La ridefinizione delle condizioni economiche si è attuata con la predisposizione di un nuovo Catalogo dei servizi e delle prestazioni, che tiene conto dell'introito percepito da FERROVIENORD come canone di accesso direttamente dalle imprese ferroviarie anziché dal Concedente.

Nel corso del 2022 si procederà alla definizione del nuovo Contratto di Servizio in vigore a partire dal 2023.

Contratto di programma per gli investimenti sulla rete in concessione

In data 28 luglio 2016 – a seguito della Delibera di Giunta Regionale n. X/5476 del 25 luglio 2016 – è stato sottoscritto il nuovo “*Contratto di Programma per gli investimenti e le manutenzioni straordinarie sulla rete ferroviaria regionale in concessione a FERROVIENORD S.p.A. tra Regione Lombardia e FERROVIENORD S.p.A. relativo al periodo 28/07/2016 - 31/12/2022*”. Il Contratto di Programma definisce:

1. gli interventi per il rinnovo, ampliamento e ammodernamento dell'infrastruttura e degli impianti tecnologici, ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura e del conseguimento di elevati livelli di sicurezza in coerenza con quanto stabilito dal Programma Regionale Mobilità e Trasporti – PRMT per un ammontare complessivo pari a 726 milioni di Euro;
2. gli interventi volti al mantenimento in efficienza della rete aventi carattere di straordinaria manutenzione secondo quanto previsto nel Contratto di Servizio del 16 marzo 2017 per un ammontare complessivo pari a 89,2 milioni di Euro.

La Regione Lombardia con DGR n. 7645 del 28 dicembre 2017 ha approvato un aggiornamento della programmazione, recepito in data 14 febbraio 2018 dal Consiglio di Amministrazione di FERROVIENORD, che prevede:

- interventi per la sicurezza del Ramo Milano e per il potenziamento infrastrutturale grazie alla realizzazione del collegamento ferroviario della stazione di Malpensa T2 con la linea RFI del Sempione;
- risorse finanziarie aggiuntive per circa 150 milioni di Euro;
- l'inserimento nella programmazione di importanti interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico, quali l'implementazione dei sistemi di sicurezza ferroviaria

del ramo Milano e l'ammmodernamento e potenziamento infrastrutturale del Nodo di Bovisa e la realizzazione del nuovo ACCM (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione).

Successivamente, Regione Lombardia, con DGR n. 383 del 23 luglio 2018 ha approvato un secondo aggiornamento che prevede in particolare la programmazione di nuove risorse finanziarie e la conseguente individuazione di nuovi interventi, riconosciuti prioritari per la sicurezza ferroviaria e la regolarità ed il potenziamento del servizio.

Dal punto di vista delle risorse finanziarie si confermano complessivamente le risorse finanziarie programmate nel Contratto di Programma sottoscritto il 28 luglio 2016 e aggiornato il 28 dicembre 2017, alle quali si sono aggiunti 65 milioni di Euro. Inoltre, Regione Lombardia ha già previsto l'allocazione dell'importo di 40 milioni di Euro, disponibili a seguito della finalizzazione dell'Atto di Transazione con il Consorzio CONFEMI.

Con DGR n. XI/2054 del 31 luglio 2019 Regione Lombardia ha approvato il terzo aggiornamento ed in piena continuità con la pianificazione del luglio 2016, del dicembre 2017 e di luglio 2018 ha confermato la programmazione dei potenziamenti infrastrutturali, necessari per garantire lo sviluppo del servizio. Complessivamente si confermano le risorse finanziarie programmate nel CdP sottoscritto il 28 luglio 2016 e aggiornato il 28 dicembre 2017 e il 23 luglio 2019, alle quali si aggiungono 53,3 milioni di Euro di risorse regionali.

In aggiunta, con **DGR n. XI-4010 del 14 dicembre 2020** Regione Lombardia ha approvato il quarto aggiornamento, che recepisce in particolare il cd. "*PIANO MARSHALL*" - *PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI PER LA RIPRESA ECONOMICA*, approvato da Regione Lombardia con DGR n. 3531 del 5 agosto 2020 e aggiornato con DGR n. 3749 del 30 ottobre 2020. Quest'ultimo prevede sull'orizzonte temporale 2021/2027 finanziamenti per FERROVIENORD per un totale di oltre 371 milioni di Euro per interventi infrastrutturali, che includono, tra l'altro, rinnovo impianti (SSE, TE, Armamento, Segnalamento (ACCM), TVCC e Tele-indicatori, Antincendio), implementazione applicazioni 5G, manutenzione predittiva, opere sostitutive di PL, installazione di grembiali sui PL intera rete, lo sviluppo del Polo tecnologico unità manutentive di Saronno e lo sviluppo del Terminal di Sacconago.

Le regole di gestione previste dal Contratto di Programma in merito alle procedure approvative ed alle modalità di erogazione delle risorse saranno pertanto estese ai progetti infrastrutturali del "*PIANO MARSHALL*".

La scadenza del Contratto è stata estesa al 31 dicembre 2027.

È inoltre prevista la copertura finanziaria completa per il progetto del Collegamento del Terminal 2 di Malpensa con la Linea RFI del Sempione (per 211 milioni di euro a carico di Regione, Stato ed Unione Europea).

Infine, con **DGR n. XI/5589 del 23 novembre 2021** Regione Lombardia ha approvato il quinto aggiornamento del Contratto di Programma, che complessivamente conferma le risorse finanziarie programmate e presenti nell'aggiornamento del CdP al 14 dicembre 2020, alle quali si aggiungono 311,4 milioni di Euro di risorse regionali e statali per adeguamento impianti, miglioramento dei livelli di sicurezza e potenziamento infrastrutturale connesso all'attivazione dei treni a idrogeno per la linea Brescia-Iseo-Edolo, per il completamento sostituzione apparati ACEI e centralizzazione con installazioni di ACC-M - RETE MILANO e per il raddoppio selettivo e sistemazioni incroci lungo la direttrice Varese - Laveno.

Fornitura materiale rotabile

FERROVIENORD provvede per conto di Regione Lombardia all'acquisto, gestione, manutenzione e custodia del materiale rotabile ferroviario.

Con Delibera di Giunta Regionale del 24 luglio 2017 recante *“PROGRAMMA DI ACQUISTO DI MATERIALE ROTABILE PER IL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE PER GLI ANNI 2017-2032 E INTEGRAZIONE DELLE FORNITURE DEL PROGRAMMA DI ACQUISTO DI MATERIALE ROTABILE DI CUI ALLA DGR N. X/4177 DEL 16/10/2015”* Regione Lombardia ha deliberato di approvare il programma delle forniture di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017-2032 così articolato:

- n. 100 Elettromotrici ad alta capacità (EMU) di cui n. 60 a configurazione lunga e n. 40 a configurazione corta;
- n. 30 Automotrici diesel (DMU);
- n. 31 Elettromotrici a media capacità (EMU).

per un totale di 161 treni, autorizzando FERROVIENORD a provvedere all'acquisto, gestione, manutenzione e custodia del materiale rotabile ferroviario con l'obbligo per il concessionario di assegnarlo in uso alle imprese ferroviarie indicate da Regione Lombardia.

Il programma di fornitura del materiale rotabile trova copertura nell'importo complessivo di 1.607 milioni di Euro sul bilancio regionale 2017-2019 e sui bilanci degli esercizi 2020-2032, inclusivo degli oneri per il ricorso al mercato da parte di FERROVIENORD per l'anticipazione – rispetto alle disponibilità del bilancio regionale – delle risorse necessarie al rispetto delle condizioni contrattuali di pagamento delle forniture da completarsi entro il 2025 e degli oneri per spese generali di gestione commessa – previste per FERROVIENORD dal Contratto di Servizio – nella misura dell'1% dell'importo dei contratti di fornitura di treni.

FERROVIENORD – al fine di dare attuazione al mandato conferito dalla Regione Lombardia – ha affidato a FNM il mandato a espletare – anche in nome e per conto di FERROVIENORD – le

necessarie procedure di gara utilizzando il “SISTEMA DI QUALIFICAZIONE PER FORNITURA E MANUTENZIONE DI MATERIALE ROTABILE FERROVIARIO”, adottato dalla stessa FNM. A tal fine è stato pubblicato sulla Gazzetta Unione Europea n. S149 del 5 agosto 2017 l’avviso con il quale – ai sensi dell’art. 134 comma 3 D. Lgs. N. 50/2016 – FERROVIENORD S.p.A. ha comunicato l’utilizzo del sistema di qualificazione delle imprese per la manutenzione di materiale rotabile, istituito da FNM S.p.A.

Lo stato di attuazione del programma al 31 dicembre 2021 risulta essere il seguente:

- **Fornitura dei convogli ad Alta Capacità**

Per la fornitura dei 100 convogli ad Alta Capacità (EMU) – a seguito della gara avviata in data 25 ottobre 2017 – in data 12 settembre 2018 è intervenuta:

- la sottoscrizione – da parte di FNM S.p.A. – dell’Accordo Quadro con Hitachi Rail Italy S.p.A. (“Hitachi”) della durata di 8 anni, avente ad oggetto la fornitura di 120 elettrotreni nuovi ad Alta Capacità, bidirezionali, a composizione bloccata, a trazione elettrica 3kVc.c., nonché il servizio di manutenzione programmata di 1° livello e di manutenzione correttiva per atti vandalici ed eventi accidentali e la fornitura della scorta tecnica;
- la sottoscrizione – da parte di FERROVIENORD S.p.A. – del 1° Contratto Applicativo con Hitachi per la fornitura di 30 Convogli in configurazione corta (4 casse) per un importo totale di 237,5 milioni di Euro.

Il programma contrattuale delle consegne prevedeva la consegna del primo treno nel mese di maggio 2020 ed a seguire la consegna di due treni ogni mese. L’emergenza COVID-19 ha determinato un ritardo nelle consegne dei treni da parte di Hitachi e nel rilascio dell’AISM (Autorizzazione Immissione Sul Mercato) da parte di ANSF (l’Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria).

Alla data del 31 dicembre 2021 sono stati consegnati 26 treni sui 30 previsti. La consegna degli ulteriori 4 treni è stata completata a gennaio e febbraio 2022.

FERROVIENORD S.p.A. ha sottoscritto in data 23 novembre 2020 con Hitachi il 2° Contratto Applicativo per la fornitura di 20 convogli a configurazione lunga (5 casse) per un importo totale di 186,3 milioni di Euro. Le consegne sono previste a partire dal mese di dicembre 2021, in continuità rispetto al completamento delle consegne del primo contratto applicativo, con ultimazione nel mese di settembre 2022. Il ritardo nel completamento delle consegne del primo applicativo ha influito sull’avvio delle consegne previsto a partire da febbraio 2022.

In data 30 settembre 2021 FERROVIENORD ha sottoscritto con Hitachi STS il 3° contratto Applicativo per gli ulteriori 50 convogli (10 a configurazione corta e 40 a configurazione lunga)

per un importo di 451,8 milioni; l'inizio delle consegne è previsto da ottobre 2022 - con due treni/mese - con ultimazione delle consegne prevista entro ottobre 2024.

- **Fornitura dei convogli Diesel**

Per la fornitura dei 30 convogli Diesel (DMU) – a seguito della gara avviata in data 16 novembre 2017 – in data 21 novembre 2018 è intervenuta:

- la sottoscrizione – da parte di FNM S.p.A. – dell’Accordo Quadro con Stadler Bussnang AG. della durata di 8 anni, avente ad oggetto la fornitura di 50 convogli ferroviari nuovi bidirezionali, a composizione bloccata, a trazione diesel-elettrica, nonché il servizio di manutenzione programmata di 1° livello e di manutenzione correttiva per atti vandalici ed eventi accidentali e la fornitura della scorta tecnica;
- la sottoscrizione – da parte di FERROVIENORD S.p.A. – del 1° Contratto Applicativo con Stadler Bussnang AG per la fornitura di 30 Convogli per un importo di 191,9 milioni di Euro.

L'emergenza COVID-19 ha determinato un ritardo nell'avvio delle attività di produzione in Polonia da parte del fornitore, che ha proposto un piano aggiornato di messa a disposizione dei convogli, che prevede un iniziale ritardo di tre mesi sulla consegna dei primi tre treni (ora previsti a febbraio 2022 anziché a novembre 2021, dicembre 2021 e gennaio 2022) e un successivo recupero del ritardo con l'ultimazione anticipata delle consegne a maggio 2024.

- **Fornitura dei convogli a Media Capacità**

Per la fornitura dei 31 convogli a Media Capacità in data 14 novembre 2019 è avvenuta l'aggiudicazione da parte di FNM della gara ad Alstom Ferroviaria S.p.A. (“Alstom”) a seguito del deposito in data 8 novembre 2019 da parte del Tribunale Amministrativo Regionale (TAR) per la Lombardia del dispositivo della sentenza sul ricorso R.G. n. 1032/2018, proposto da CAF S.A., con la quale, pronunciando definitivamente sul ricorso e sui motivi aggiunti, li respinge in ogni loro domanda, condannando il ricorrente al pagamento di tutte le spese. In data 20 novembre 2019 è intervenuta:

- la sottoscrizione - da parte di FNM S.p.A. - dell’Accordo Quadro con Alstom della durata di 8 anni, avente ad oggetto la fornitura di 61 elettrotreni nuovi a Media Capacità, bidirezionali, a composizione bloccata, a trazione elettrica 3kVc.c., nonché il servizio di manutenzione programmata di 1° livello e di manutenzione correttiva per atti vandalici ed eventi accidentali e la fornitura della scorta tecnica.
- la sottoscrizione - da parte di FERROVIENORD S.p.A. – del 1° Contratto Applicativo con Alstom per la fornitura di 31 Convogli per un importo totale di 193,8 milioni di Euro.

Il programma contrattuale delle consegne prevedeva la consegna del primo treno nel mese di marzo 2022 ed a seguire la consegna di un treno ogni mese. L'emergenza COVID-19 ha determinato un ritardo nell'avvio delle attività di produzione da parte del fornitore, che ha proposto un piano aggiornato di messa a disposizione dei convogli, che prevede un ritardo di due mesi (il primo convoglio è previsto a maggio 2022, anziché a marzo 2022) rispetto al quale Alstom ha definito un piano di recupero, in modo da completare le consegne nel mese di agosto 2024 anziché nel mese di settembre 2024, come da originario programma contrattuale.

A seguito dell'ulteriore ricorso, proposto da CAF S.A., avverso la sentenza n. 2439/19 del TAR Milano, il Consiglio di Stato con sentenza n. 04996/2020, pubblicata il 10 agosto 2020, si è definitivamente pronunciato sul ricorso in appello (RG n. 10034/2019) confermando la legittimità dell'esclusione di CAF dalla gara in oggetto e condannando la stessa ricorrente al pagamento delle spese di lite.

L'ulteriore giudizio promosso da CAF dinanzi al TAR Milano (RG n. 02626/2019) per l'annullamento del provvedimento di aggiudicazione in favore di Alstom della gara in oggetto e sospeso in attesa della definizione del giudizio pendente davanti al Consiglio di Stato, è stato dichiarato estinto con il Decreto del Presidente del TAR Milano n. 11/2021, pubblicato in data 8 gennaio 2021.

In data 12 novembre 2021 è stata depositata da Alstom la documentazione relativa alla richiesta di AISM (Prima Autorizzazione con Autorizzazione di Conformità al tipo) presso l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA). Considerando i tempi tecnici di ANSFISA (5 mesi) per il rilascio dell'autorizzazione è prevedibile il mantenimento del programma di consegne da maggio 2022.

Inoltre, con Delibera di Giunta Regionale n. XI/1619 in data 15 maggio 2019 Regione Lombardia ha deliberato di:

- a) approvare, ad integrazione del Programma di Acquisto Originario, il Programma di Acquisto Integrativo che si compone di:
 - n. 10 convogli a media capacità della tipologia "Pop";
 - n. 5 convogli ad alta capacità della tipologia "Rock";con costi a carico delle economie derivate dall'affidamento delle prime due gare per i treni Alta Capacità ed i treni Diesel;
- b) autorizzare FERROVIENORD a provvedere all'acquisto, gestione, manutenzione e custodia, in aggiunta al materiale rotabile ferroviario oggetto del Programma di Acquisto Originario, anche del materiale rotabile ferroviario oggetto del Programma di Acquisto Integrativo, ai sensi del vigente Contratto di servizio, con l'obbligo per il concessionario di

assegnarlo in uso alle imprese ferroviarie titolari del contratto di servizio con Regione Lombardia.

In data 1° luglio 2019 è stato quindi sottoscritto tra TRENITALIA, Alstom e FERROVIENORD l'atto di cessione del contratto di fornitura di n. 10 treni POP per un importo complessivo di 60,4 milioni di Euro. L'emergenza COVID-19 ha determinato un ritardo nelle consegne previste (luglio 2020), che sono state comunque completate nel mese di ottobre 2020.

In data 25 luglio 2019 è stato sottoscritto tra TRENITALIA, Hitachi Rail e FERROVIENORD l'atto di cessione del contratto di fornitura di n. 5 treni ROCK per un importo complessivo di 45,7 milioni di Euro. L'emergenza COVID-19 ha determinato un ritardo nelle consegne previste, che sono state comunque completate nel mese di ottobre 2020.

In relazione alla strategia finanziaria, necessaria a coniugare l'esigenza temporale di acquisizione dei nuovi treni entro il 2025 con i flussi finanziari autorizzati con la Legge Regionale che verranno erogati durante gli esercizi 2017-2032, FERROVIENORD in data 31 maggio 2018 ha stipulato con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDP) un contratto di finanziamento finalizzato a soddisfare il connesso fabbisogno finanziario. Con la sottoscrizione del Contratto di Finanziamento, CDP si è impegnata a concedere a FERROVIENORD risorse finanziarie per un importo massimo pari a 650 milioni di Euro. Si precisa che la provvista per l'erogazione di tale importo verrà messa a disposizione di CDP da parte della Banca Europea per gli Investimenti. Le principali condizioni del contratto di finanziamento possono essere riassunte come segue:

- modalità di erogazione: erogazione, a partire dal 1° gennaio 2021, in *tranches* da parte di CDP, previa richiesta di utilizzo da parte di FERROVIENORD, ciascuna delle quali di importo non inferiore a Euro 30 milioni (o al minor importo del finanziamento disponibile). Ogni erogazione avverrà subordinatamente al soddisfacimento, da parte di FERROVIENORD, di alcune condizioni sospensive tra le quali, *inter alia*, la trasmissione del cronoprogramma relativo allo stato di avanzamento del programma di acquisto;
- modalità di rimborso: *amortizing*;
- termine di rimborso: tutti gli importi erogati dovranno essere rimborsati entro il 31 luglio 2032. Il rimborso degli importi avverrà, secondo il relativo piano di ammortamento, il 31 luglio di ogni anno a partire dal primo giorno tra (i) il 31 luglio 2026 e (ii) il 31 luglio dell'anno in cui è previsto il pagamento, da parte di Regione Lombardia a favore di FERROVIENORD, del primo credito a valere sulla convenzione attuativa del programma di acquisto;

- tasso di interesse: da determinarsi con riferimento a ciascun prestito erogato a valere sul contratto di finanziamento, sulla base del tasso di interesse applicato da BEI sugli importi resi disponibili a CDP, incrementato di un margine;
- impegni finanziari di FERROVIENORD: impegno a non assumere e a non mantenere indebitamento finanziario, salve le ipotesi di indebitamento finanziario consentito;
- altri impegni: *standard* per questa tipologia di operazioni, ivi incluse le clausole di *negative pledge* e le limitazioni poste all'importo dell'utile distribuibile, ferma restando la possibilità di trasferimenti di cassa a favore di FNM a valere sul contratto di c.d. *cash pooling* di gruppo;
- previsioni di rimborso anticipato: incluse nel Contratto di Finanziamento sulla base di quanto solitamente previsto dal mercato per questa tipologia di operazioni, connesse, *inter alia*, al mancato rispetto degli impegni da parte di FERROVIENORD nonché alle ipotesi di c.d. *change of control* relativamente a FERROVIENORD e FNM.

A garanzia delle obbligazioni derivanti dal finanziamento e sino alla concorrenza del 150% dell'importo massimo in linea capitale di quest'ultimo (975 milioni di Euro), FERROVIENORD ha costituito le seguenti garanzie in attuazione delle previsioni del finanziamento stesso: (a) un pegno su crediti in favore di CDP e BEI, costituito sui contributi destinati dalla Regione Lombardia a FERROVIENORD per finanziare fino ad un importo di 1.607 milioni di Euro il programma di acquisto di materiale rotabile di cui alle deliberazioni n. X/6932 del 24 luglio 2017 e DGR n. X/7643 del 28 dicembre 2017; e (b) un ulteriore pegno in favore degli stessi istituti finanziatori sui conti correnti aperti dalla Società in attuazione del contratto di finanziamento.

In data 11 luglio 2019 è stata sottoscritta tra FERROVIENORD e Regione Lombardia una convenzione di attuazione del Mandato, così come integrato – rispetto al Mandato Originario – dal Mandato Integrativo, per l'implementazione del Programma di Acquisto, così come integrato – rispetto al Programma di Acquisto Originario – dal Programma di Acquisto Integrativo. In data 2 agosto 2019 è stato quindi stipulato tra FERROVIENORD e Cassa Depositi e Prestiti l'atto modificativo del contratto di finanziamento sottoscritto in data 31 maggio 2018.

Nel corso del 2022 è prevista l'attivazione della linea di credito con la cassa Depositi e Prestiti per far fronte ai pagamenti dei fornitori.

Con la Delibera di Giunta Regionale n. XI/3531 del 5 agosto 2020 "PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI PER LA RIPRESA ECONOMICA" (cd. "Piano Marshall") Regione Lombardia ha previsto nell'Allegato 3 un finanziamento di 351 Milioni di Euro per l'intervento "Acquisizione

treni per potenziamento servizio sulla direttrice Milano/Sondrio/Tirano e Milano/Aeroporti”. In particolare sono state individuate le seguenti tipologie di convogli da acquistare:

- 1) n. 10 Caravaggio Hitachi da destinare al servizio c.d. “Malpensa Express”;
- 2) n. 20 Donizetti Alstom da accoppiare, da destinare al servizio c.d. “Valtellina”;
- 3) n. 16 Caravaggio Hitachi da destinare al servizio c.d. “Orio al Serio”;

con obiettivo di messa in servizio dei treni in tempo utile per le Olimpiadi Invernali di Milano – Cortina del 2026.

A seguito della DGR n. XI/4421 del 17/03/2021 il Consiglio di Amministrazione di FERROVIENORD in data 17 marzo 2021 ha deliberato di dare attuazione al programma di acquisto di materiale rotabile sopra descritto nei termini seguenti:

- acquisto di n. 10 Elettrotreni ad alta capacità a configurazione lunga (ETR 522) per il servizio sulla direttrice Milano - Aeroporto di Malpensa mediante sottoscrizione di Contratto Applicativo sull'Accordo Quadro n. 4600007808 del 12 settembre 2018, subordinatamente alla sottoscrizione del contratto applicativo n. 3 per la fornitura dei residui n. 50 treni previsti dalla DGR n. X/6932 del 24 luglio 2017, avvenuta il 30 settembre 2021. Il valore stimato del Contratto è di 93,7 milioni di Euro. Le consegne sono previste dal mese di novembre 2024 a seguito del completamento delle consegne del terzo applicativo con ultimazione prevista a marzo 2025;
- acquisto di 20 Elettrotreni a Media Capacità (ETR 204) per la Direttrice Milano - Sondrio-Tirano (VALTELLINA) mediante sottoscrizione del Secondo Contratto Applicativo su Accordo Quadro numero 4600007998 del 20 novembre 2019. In data 31 marzo 2021 è avvenuta la sottoscrizione del contratto con Alstom per un importo di 125,0 milioni di Euro. Le consegne sono previste a partire da giugno 2023, in parallelo alle consegne del primo applicativo.
- acquisto di n. 16 Elettrotreni ad alta capacità a configurazione corta (ETR 421) per il servizio sulla direttrice Milano - Bergamo Aeroporto mediante sottoscrizione di Contratto Applicativo sull'Accordo Quadro n. 4600007808 del 12 settembre 2018, subordinatamente alle seguenti condizioni: 1) sottoscrizione del contratto applicativo n. 3 per la fornitura dei residui n. 50 treni previsti dalla DGR n. X/6932 del 24 luglio 2017, avvenuta il 30 settembre 2021; 2) incremento da parte di FNM della capienza nominale dell'Accordo Quadro n. 4600007808 di ulteriori n. 8 treni a configurazione corta. Il valore del Contratto è di 126,7 milioni di Euro. Le consegne sono previste dal mese di maggio 2025 a seguito del completamento delle consegne del quarto applicativo, con ultimazione prevista a dicembre 2025.

Si segnala che in data 01 dicembre 2021 un masso franato dalla montagna nei pressi di una galleria prima della stazione di Cedegolo ha causato il deragliamento di un treno. Alcuni dei passeggeri a bordo hanno subito lievi contusioni e sono stati fatti scendere dal treno in sicurezza ed evacuati verso le stazioni di Cedegolo e Malonno. Sono ancora in corso le attività per liberare la linea, valutare i danni all'infrastruttura e lo stato del versante roccioso. La circolazione al momento è sospesa tra le stazioni di Edolo e Cedegolo. Sono stati attivati bus sostitutivi sulla tratta.

7.2 RO.S.CO & SERVICES

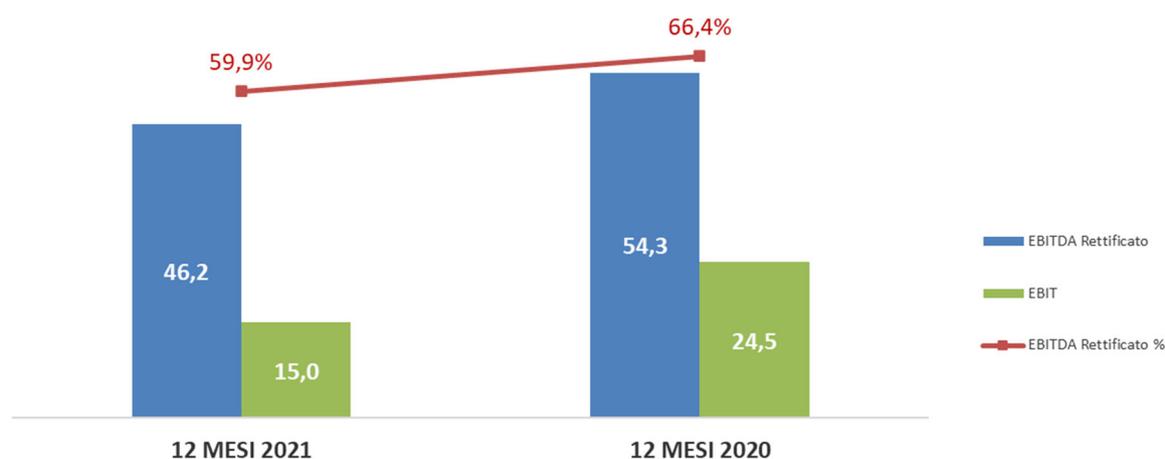
Il *segment* si riferisce ai settori di attività in cui FNM opera direttamente, e comprende l'attività di locazione di materiale rotabile (68 treni e 27 locomotive) alle partecipate operanti nel settore del TPL e del trasporto merci¹⁰, oltre che l'offerta di servizi digitali di pagamento con la neocostituita FNMPAY. In particolare, quest'ultima società è attiva nello sviluppo di un istituto di pagamento per svolgere in primo luogo servizi di acquiring (accettazione di pagamenti tramite POS fisico/virtuale) focalizzandosi dapprima sulle società captive del Gruppo FNM, nell'ambito delle strategie di Mobility as a Service (Maas) che il Gruppo FNM intende sviluppare. Il 21 dicembre 2021 FNMPAY ha ottenuto l'autorizzazione, di cui all'art. 114-novies del Testo Unico Bancario, per la prestazione del servizio di acquiring da parte di Banca d'Italia.

Si segnala che FNM in collaborazione con Trenord è impegnata nella promozione del progetto H2iseO, che punta allo sviluppo di una Hydrogen Valley in Valcamonica, a partire dall'utilizzo dell'idrogeno nel trasporto pubblico locale. Il progetto prevede l'acquisto di 14 treni alimentati a idrogeno per la linea ferroviaria Brescia-Edolo, con avvio del servizio commerciale dal 2024, in sostituzione degli attuali a motore diesel e la realizzazione di impianti per la produzione di idrogeno, destinati inizialmente ai nuovi convogli. Entro il 2025 è prevista anche l'estensione della soluzione idrogeno al trasporto su gomma, a partire dai circa 40 mezzi gestiti in Valle Camonica da FNM Autoservizi. L'investimento totale è stimato in circa 300 € milioni, di cui oltre 160 € milioni per i treni.

Nel dicembre 2020 FNM ha contrattualizzato un Accordo Quadro con Alstom per 30 convogli bidirezionali alimentati ad idrogeno e sottoscritto il primo Contratto Applicativo per la fornitura di 6 convogli con la consegna del primo convoglio entro dicembre 2023.

¹⁰ Si rammenta che i risultati 2020 includono la controllata Locoitalia, ceduta in data 10 marzo 2020, e sino a tale data inclusa nel perimetro di consolidamento integrale, oltre che FNMPAY costituita nel mese di ottobre 2020.

Importi in milioni di Euro	12 MESI 2021	12 MESI 2020	Diff.	Diff. %
Noleggio materiale rotabile	52,1	56,8	(4,7)	-8,3%
Altri ricavi	25,0	25,0	0,0	0,0%
Totale Ricavi	77,1	81,8	(4,7)	-5,7%
EBITDA Rett.	46,2	54,3	(8,1)	-14,9%
EBITDA Rett. %	59,9%	66,4%		
EBIT	15,0	24,5	(9,5)	-38,8%



I ricavi del segment, pari a 77,1 milioni di Euro (-4,7 milioni di Euro rispetto al 2020) afferiscono principalmente alla locazione di materiale rotabile, in primo luogo a Trenord, con canoni pari a 52,1 milioni di Euro, in diminuzione di 4,7 milioni di Euro (-8,3%) rispetto ai 56,8 milioni di Euro nel 2020. La variazione è dovuta principalmente alla riduzione del corrispettivo a seguito del rinnovo del contratto di noleggio operativo con Trenord dei convogli TAF, parzialmente compensata dai maggiori ricavi generati dai locomotori (Effishunter, De520 ed E494) e dai convogli TILO noleggiati a Trenord e a DB Cargo Italia.

Gli altri ricavi, che includono i servizi amministrativi, ovvero la gestione mediante contratti di *service* con le società partecipate delle attività *corporate* centralizzate, e la gestione immobiliare degli immobili di proprietà (quali il palazzo di Piazzale 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 Comasco) sono stabili rispetto all'esercizio precedente. I maggiori ricavi per prestazioni di service amministrativo alle società del Gruppo, le plusvalenze per la cessione di un immobile e i proventi per la cessione di un accordo quadro con un fornitore di treni a terzi hanno compensato l'indennizzo assicurativo 1,3 milioni di Euro registrato nell'esercizio 2020.

La riduzione pari a 8,2 milioni di Euro dell'EBITDA Rettificato a 46,1 da 54,3 milioni di Euro nel 2020 riflette, oltre alla contrazione dei ricavi, anche maggiori spese per comunicazione, servizi di informatica, assicurazioni e per il costo del personale, determinati prevalentemente dalla differente composizione dell'organico medio aziendale, oltre che per l'incremento medio di 3 unità (189 unità medie nel 2021).

Sull'EBITDA Rettificato incidono inoltre i costi di start-up di FNMPAY e i costi di sviluppo dei progetti H2iseO e Fili.

Nell'ambito del segmento Ro.S.Co in cui opera la Capogruppo, si colloca la principale società a controllo congiunto, operante il servizio di Trasporto Pubblico Locale su ferro in Lombardia, Trenord, di cui di seguito si riportano i principali risultati economico patrimoniali dell'esercizio 2021.

Trenord

Trenord è il principale operatore di trasporto ferroviario di passeggeri in Lombardia, che gestisce circa il 25% del trasporto pubblico locale in Italia, incluso il trasporto passeggeri suburbano e regionale, il collegamento aeroportuale Malpensa Express, il Passante Milanese e il servizio transfrontaliero Lombardia – Canton Ticino attraverso TILO. Il servizio ferroviario è gestito in virtù di un Contratto di Servizio con Regione Lombardia relativo al periodo 2015-2020, inizialmente prorogato alle medesime condizioni per tutto il 2021 come previsto dalla Legge regionale n. 26/2020 e successivamente fino al 31 dicembre 2022 con la Legge Regionale n. 15 del 6 agosto 2021 sulla base della situazione di emergenza epidemiologica da COVID-19 e in coerenza con il Regolamento EU n. 1370/2007 art.5 comma 5, che consente all'Ente Affidante di assumere provvedimenti di emergenza diretti a prorogare contratti di servizio pubblico per un periodo non superiore a due anni. Al momento è in fase di negoziazione il rinnovo del Contratto di Servizio per la durata di 120 mesi a partire dal 1 gennaio 2023, in coerenza con l'avviso di pre-informazione relativo all'affidamento a Trenord del servizio di trasporto pubblico ferroviario ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea in data 27 dicembre 2019, rettificato in data 20 dicembre 2021. La società gestisce inoltre i servizi ferroviari internazionali sulle direttrici del Brennero e di Tarvisio in collaborazione con Deutsche Bahn e Österreichische Bundes Bahn.

Trenord opera su una rete di circa 2.000 km distribuita su 40 direttrici e 61 linee di competenza di due gestori (FERROVIENORD del Gruppo FNM e RFI del Gruppo FS) e gestisce una flotta di oltre 400 convogli locati da FNM e TRENITALIA, o messi a disposizione, per il tramite di FERROVIENORD, da Regione Lombardia.

Nel corso del 2021 sono stati immessi in servizio 24 nuovi treni "Caravaggio" ETR 421 derivanti dagli investimenti operati da Regione Lombardia e di conseguenza è proseguito, secondo il piano ridefinito nel 2020, l'accantonamento dei treni più vecchi. Le linee in cui sono stati immessi principalmente i nuovi treni hanno fatto registrare miglioramenti delle performance sia in termini di puntualità, sia di affidabilità.

Andamento del servizio

Nonostante la ripresa degli ultimi mesi del 2020, i primi mesi del 2021 sono stati caratterizzati nuovamente da forti limitazioni alla mobilità dovute alla recrudescenza del virus, che hanno inciso fortemente sul numero di spostamenti monitorati sulle direttrici di Trenord. Solo a partire dal mese di maggio, con il passaggio della Lombardia in zona gialla e la riapertura delle scuole, la domanda di mobilità ha visto un incremento di circa il 25% degli spostamenti rispetto al mese precedente.

Dal mese di settembre, invece, si è assistito ad un ritorno della domanda a livelli più consistenti raggiungendo in alcune giornate fino al 70% della domanda registrata prima della pandemia e portando i viaggiatori giornalieri a picchi di quasi 550 mila unità. Il valore raggiunto nell'ultimo quadrimestre del 2021 si è tuttavia mantenuto costante, nonostante l'assenza di particolari restrizioni alla mobilità e all'avanzamento rapido della campagna vaccinale.

Nel complesso, si è registrato un aumento di circa il 26% del numero dei viaggiatori, ma comunque inferiore del 46% rispetto al 2019.

Anche l'offerta di servizi di trasporto è stata condizionata dagli effetti della pandemia COVID-19.

In considerazione delle minori limitazioni agli spostamenti, rispetto al 2020 l'offerta è stata ridotta solo temporaneamente e per un periodo limitato. Tuttavia, si sono rese necessarie continue riprogrammazioni per garantire al contempo un adeguato livello di servizio, la disponibilità di maggior numero di posti possibile per ciascuna linea e il distanziamento sociale. In particolare, nei primi mesi dell'anno, in concomitanza con la "terza ondata" della pandemia, è stato effettuato un servizio lievemente ridotto (-15% circa rispetto alla programmazione pre-Covid), limitando o razionalizzando la percorrenza su alcune linee e abbassando la frequenza di servizi come il Malpensa Express, fortemente depotenziati dal crollo della domanda. Successivamente, a partire dal mese di aprile, sono stati via via reintrodotti i servizi oggetto di limitazioni, con una progressione fino a settembre, assestando il programma di esercizio a circa il 95% delle corse effettuate nel 2019. Nel mese di dicembre, l'esplosione della così detta "quarta ondata" caratterizzata da elevata contagiosità, ha determinato un numero di assenze molto alto anche tra il personale operativo aziendale (macchinisti, capi treno, addetti manutenzione...) e ha costretto ad operare una nuova riprogrammazione del servizio, con cancellazione, o limitazione di percorso, per oltre il 10% delle corse.

La produzione nel 2021 è stata pari a 38,8 milioni treni-Km rispetto ai 34,6 milioni treni-Km del 2020 treni-Km, in aumento del 12,1% rispetto all'esercizio precedente, ma lievemente inferiore rispetto al 2019 (-7,4%).

Per quanto riguarda le performance operative, la puntualità a 5' percepita dal cliente (nessuna causa esclusa) si attesta all'83,3% (-1,3% rispetto al 2020 e +3,8% rispetto al 2019), con livelli più elevati nei primi mesi dell'anno grazie al minor numero di treni in circolazione, non solo di Trenord ma anche di altre imprese ferroviarie. Nei mesi estivi ed autunnali, invece, i livelli di puntualità sono stati inferiori a causa della ripresa a pieno regime del traffico, dei lavori alle infrastrutture ferroviarie, con conseguenti rallentamenti e limitazioni alla circolazione, e dei problemi di affidabilità del materiale rotabile più vecchio, in particolare nei periodi più caldi dell'anno. Le soppressioni (escluse quelle causate da eventi di forza maggiore) si attestano in media a poco più di 50 al giorno.

Sintesi dei dati economici e patrimoniali

<i>Importi in milioni di Euro</i>	2021	2020	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e prestazioni	649,7	611,7	38,0	6,2 %
Altri ricavi e proventi	110,5	91,3	19,2	21,0 %
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	760,2	703,0	57,2	8,1 %
Costi operativi	(343,7)	(299,7)	(44,0)	14,7 %
Costi del personale	(270,7)	(250,1)	(20,6)	8,2 %
MARGINE OPERATIVO LORDO	145,8	153,2	(7,4)	-4,8 %
Ammortamenti e svalutazioni	(171,8)	(186,2)	14,4	-7,7 %
RISULTATO OPERATIVO	(26,0)	(33,0)	7,0	-21,2 %
Risultato gestione finanziaria	(0,8)	(1,7)	0,9	-95,8 %
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(26,8)	(34,7)	7,9	-22,8 %
Imposte sul reddito	26,9	27,7	(0,8)	-2,9 %
UTILE COMPLESSIVO	0,1	(7,0)	7,1	-101,4 %

Complessivamente, nell'esercizio 2021 i **ricavi** si sono attestati a **760,2** milioni di Euro in aumento dell'8,1% rispetto all'esercizio precedente (al netto di circa **2,4** milioni di euro di penali su Contratto di Servizio; nel 2020 le penali verso la Regione Lombardia erano state pari a circa **4,0** milioni di Euro):

- I ricavi da **traffico ferroviario** sono pari a 193,1 milioni di Euro con un incremento di 38,3 milioni di Euro rispetto ai 154,8 milioni di Euro dell'esercizio precedente. L'incremento è legato sostanzialmente ai minori effetti della pandemia, che hanno consentito una ripresa della domanda e dei viaggi a partire da maggio, e in modo sostenuto nell'ultimo trimestre dell'anno. Ciò nonostante, rispetto al 2019 la riduzione dei ricavi da traffico è stata di circa 160 milioni di Euro (lievemente inferiore rispetto al differenziale di 200 milioni di Euro del 2020).

- I ricavi da **Contratto di Servizio** sono pari a 433,4 milioni di Euro, in diminuzione di 6 milioni di Euro rispetto al 2020. Le variazioni principali si riferiscono ai minori corrispettivi per minori costi sostenuti per il noleggio di materiale rotabile, parzialmente compensati da maggiori corrispettivi per l'accesso alla rete, legati alla maggiore produzione effettuata e all'incremento del costo dell'energia.
- Il valore degli **altri ricavi** (principalmente ricavi per ramo a media-lunga percorrenza e per *service* realizzati nei confronti di Trenitalia) è pari a 23,2 milioni di Euro. in aumento di 5,6 milioni di Euro rispetto al 2020.
- Gli **altri proventi** sono pari a 110,4 milioni di Euro, in aumento di 19,1 milioni di Euro rispetto al 2020 e si riferiscono principalmente alle risorse integrative messe a disposizione dallo Stato agli Enti Committenti il servizio di Trasporto Pubblico Locale con i decreti Ristori bis, Sostegni e Sostegni bis per un totale di 98,3 milioni di Euro (80,4 milioni di Euro nel 2020), dei quali 44 milioni di Euro riferiti all'esercizio 2020.

Il costo del personale è aumentato a 271,0 milioni di Euro da 250,1 milioni di Euro nel 2020 (+20,8 milioni di Euro), a causa della maggiore produzione di servizio effettuata nel corso dell'anno e dell'aumento del numero di risorse impiegate (+65 FTE, 4.393 unità al 31 dicembre 2021), in gran parte legate al processo di internalizzazione della manovra (con una riduzione dei costi operativi di 2,4 milioni di Euro rispetto al 2020) e al potenziamento delle attività di assistenza e controlleria a terra.

Gli altri costi operativi sono pari a 343,7 milioni di Euro, in aumento di 44,0 milioni di Euro rispetto al 2020, principalmente per maggiori costi di manutenzione del materiale rotabile (+7,8 milioni di Euro), energia da trazione (+15,8 milioni di Euro), consumo di materiali (+7,7 milioni di Euro) e pedaggio (+6,6 milioni di Euro).

Il **Margine Operativo Lordo (EBITDA)** è pari a **145,8** milioni di Euro, in riduzione dai 153,2 milioni di Euro del 2020 (- 7,4 milioni di Euro), per effetto dell'incremento del costo del lavoro e dei costi operativi, solo in parte mitigati dall'aumento dei ricavi e dai contributi.

Gli ammortamenti delle immobilizzazioni sono pari a 170,8 milioni di Euro (186,9 milioni di Euro al 31 dicembre 2020) e riguardano principalmente l'ammortamento del materiale rotabile in locazione nonché l'ammortamento della manutenzione ciclica sui materiali conferiti e noleggiati.

Gli accantonamenti sono pari a un milione di Euro, in diminuzione di 1,6 milioni di Euro rispetto al 2020, principalmente a causa della svalutazione di immobilizzazioni, a fronte del rilascio di fondi svalutazione crediti precedentemente accantonati.

Il **Risultato Operativo** si attesta su un valore negativo di **26,0** milioni di Euro, in recupero rispetto al valore dell'esercizio precedente (7,0 milioni di Euro).

Il **risultato della gestione finanziaria** registra un valore di -0,8 milioni di Euro rispetto a -1,7 milioni di Euro nel 2020, per maggiori interessi attivi sulla richiesta di rimborso per maggiore IRES versata in esercizi precedenti.

Il **Risultato ante imposte** è negativo per 26,8 milioni di Euro, in miglioramento rispetto al valore negativo di 34,7 milioni di Euro del 2020.

La voce **imposte sul reddito** è positiva per 26,9 milioni di Euro, sostanzialmente in linea con il 2020 (+27,7 milioni di Euro) per via dell'iscrizione nella voce "Attività per imposte anticipate" delle perdite fiscali IRES dell'esercizio 2021, che la Società valuta con ragionevole certezza di poter recuperare negli esercizi futuri.

L'esercizio 2021 chiude in sostanziale pareggio, con un **Utile Netto di 0,1 milioni di Euro**, in miglioramento rispetto alla perdita di 7,0 milioni di Euro registrata nel 2020.

Nella tabella che segue viene riportato lo **Stato Patrimoniale** riclassificato al 31 dicembre 2021 raffrontato con il 31 dicembre 2020:

Importi in milioni di Euro	31/12/2021	31/12/2020	Differenza
Rimanenze	113,3	112,1	1,2
Crediti commerciali	207,9	92,0	115,9
Debiti commerciali	(227,7)	(238,3)	10,6
Altre attività nette correnti	(68,0)	(53,2)	(14,8)
Capitale Circolante Netto	25,5	(87,4)	112,9
Capitale Immobilizzato netto	349,8	344,6	5,2
Altre attività nette non correnti	77,0	54,4	22,6
Fondo rischi ed oneri	(44,4)	(58,1)	13,7
CAPITALE INVESTITO NETTO	407,9	253,5	154,4
<i>Mezzi propri</i>	<i>(87,6)</i>	<i>(86,9)</i>	<i>(0,7)</i>
<i>Posizione finanziaria netta complessiva (Debito/ -Cassa)</i>	<i>(320,3)</i>	<i>(166,6)</i>	<i>(153,7)</i>
TOTALE FONTI	(407,9)	(253,5)	(154,4)

Capitale Investito Netto

Il Capitale Circolante Netto Gestionale è positivo per 25,5 milioni di Euro, registrando un incremento di 112,9 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2019 essenzialmente derivante dalla crescita dei crediti commerciali, in particolar modo verso parti correlate, così composto: 70,7 milioni di Euro incremento dei crediti verso Regione Lombardia, soprattutto per lo stanziamento dei contributi a copertura dei minori introiti da traffico a causa del COVID-19 e, 30,8 milioni di euro aumento dei crediti verso Trenitalia.

Il Capitale Immobilizzato Netto ammonta a 349,8 milioni di Euro, in crescita di 5,2 milioni di Euro per il maggior valore degli investimenti del periodo, al netto degli ammortamenti. La voce comprende:

- il valore dei beni di terzi in uso, pari a 173,6 milioni di Euro, di cui 154,8 milioni di Euro riferiti al materiale rotabile e 15,6 milioni di Euro ai fabbricati.
- le immobilizzazioni materiali, pari a 166,8 milioni di Euro che includono principalmente il valore residuo del materiale rotabile in uso (130,5 milioni di Euro);
- le immobilizzazioni immateriali, pari a 7,0 milioni di Euro;
- le partecipazioni pari a 2,2 milioni di Euro, che sono riferite principalmente alla controllata Tilo S.p.A., e – in minima parte – alle collegate Consorzio SBE e Consorzio Elio Scarl.

Gli investimenti netti dell'esercizio ammontano a 93,8 milioni di Euro e si riferiscono a investimenti in immobilizzazioni materiali (70,8 milioni di Euro, prevalentemente connessi alla manutenzione ciclica sul materiale rotabile), incremento di diritti d'uso su beni di terzi (19,9 milioni di Euro) e investimenti in immobilizzazioni immateriali (2,9 milioni di Euro).

Le Altre attività nette non correnti aumentano di 22,5 milioni di Euro per effetto di maggiori imposte anticipate.

Il valore degli altri fondi si riduce di 13,7 milioni di Euro in particolare per la diminuzione dei fondi per benefici ai dipendenti, a seguito della liquidazione delle indennità per TFR a dipendenti usciti dalla società, e per la diminuzione dei fondi per rischi e oneri.

Posizione Finanziaria Netta

L'indebitamento finanziario netto ammonta a 320,3 milioni di Euro con un incremento rispetto al 2020 di 153,7 milioni di Euro, essenzialmente dovuto alla diminuzione della liquidità per far fronte alle esigenze finanziarie dell'esercizio. Al netto dell'applicazione dell'IFRS 16, la posizione finanziaria netta dell'esercizio 2021 risulterebbe a debito per 97,0 milioni di Euro (era a credito di 46,9 milioni di Euro al 31 dicembre 2020).

La tabella che segue illustra la composizione della Posizione Finanziaria Netta della partecipata:

Importi in milioni di Euro	31/12/2021	31/12/2020	Differenza
Liquidità	(53,0)	(211,5)	158,5
Indebitamento finanziario corrente	310,8	319,7	(8,9)
Posizione Finanziaria Corrente Netta (Debito / -Cassa)	257,8	108,2	149,6
Indebitamento finanziario non corrente	62,5	58,4	4,1
Posizione Finanziaria Netta (Debito / -Cassa)	320,3	166,6	153,7

FNM S.P.A. detiene inoltre una partecipazione del 40,0% in Busforfun, *startup* innovativa nelle tecnologie per il turismo e il *commuting*, e una quota del 33,3% del capitale sociale di Sportit S.r.l.,

società attiva con il brand Snowit e principale *marketplace* per la vendita integrata di *skipass online*, servizi correlati allo sci ed esperienze legate al mondo della montagna. Queste iniziative, supportate dai servizi di pagamento offerti da FNMPAY e congiuntamente ai servizi di trasporto offerti dal Gruppo, consentono lo sviluppo di piattaforme digitali complementari per l'implementazione della Mobilità come paradigma strategico comunitario (*Mobility as a Community* o *MaaC*) quale strumento abilitante della nuova mobilità digitale incentrato sulle esigenze delle comunità, in coerenza con il Piano Strategico 2021-2025.

7.3 MOBILITA' PASSEGGERI SU GOMMA

Anche nel 2021 il *segment* “Mobilità passeggeri su gomma” è stato particolarmente colpito dall'emergenza epidemiologica: i primi mesi dell'anno sono stati caratterizzati dall'alternarsi di restrizioni più o meno severe per limitare la diffusione della pandemia di COVID-19 e che hanno determinato l'interruzione prolungata delle attività scolastiche ed il perdurare di elevati tassi di lavoro e didattica a distanza. Con l'avanzamento della campagna vaccinale e il progredire della bella stagione le restrizioni si sono progressivamente allentate con un effetto positivo sulla ripresa della mobilità anche ai fini scolastici. Gli ultimi mesi dell'anno hanno invece risentito, in particolare nelle ultime settimane dell'anno, della recrudescenza della pandemia con la diffusione della variante Omicron che ha rallentato la ripresa del traffico. I dati del periodo si confrontano con i primi mesi del 2020 che avevano invece beneficiato fino al 22 febbraio di condizioni regolari di traffico, a fronte di un mese di marzo caratterizzato da un lockdown che aveva per contro imposto condizioni particolarmente stringenti agli spostamenti, con importanti ricadute sia sulla domanda di trasporto, sia sulla produzione. Successivamente, gli spostamenti avevano registrato una ripresa a partire dal mese di giugno fino a fine settembre, per poi ridursi nuovamente con la risalita della curva dei contagi nell'ultimo trimestre dell'anno.

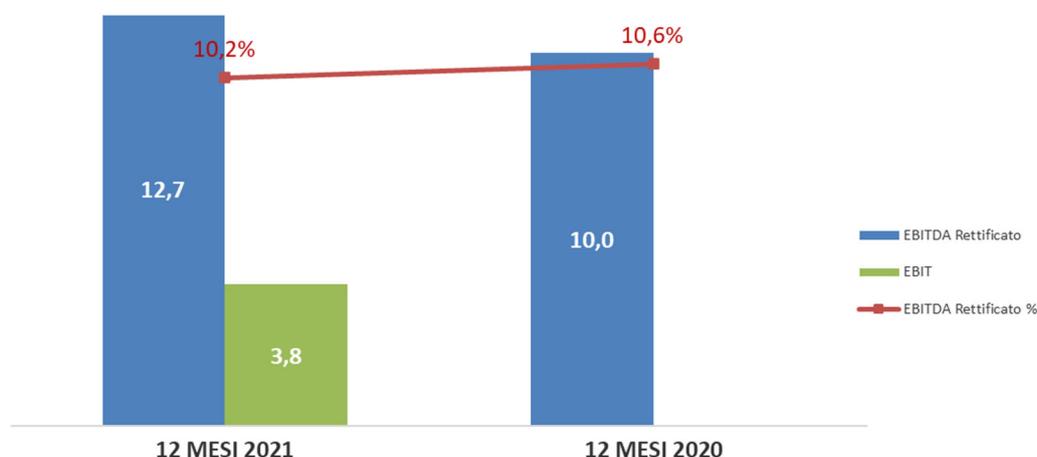
Complessivamente, i viaggiatori trasportati nel 2021 sono stati pari a 48,2 milioni, in aumento del 5,9% rispetto ai 45,5 milioni del 2020, e comunque inferiori del 37,8% rispetto al 2019.

Quanto alla produzione, è da rilevare che, al fine di garantire il livello di servizi offerti ed un adeguato distanziamento sociale che permettessero la riapertura delle scuole e la ripresa delle attività, inclusa quella turistica, il 2021 ha richiesto una gestione del servizio di trasporto molto diversa rispetto al 2020, che ha richiesto il maggior ricorso a servizi in subaffido. Nell'esercizio appena trascorso, infatti, la produzione di servizi di trasporto pubblico locale (che include anche i servizi aggiuntivi) si è riportata su livelli più elevati rispetto allo stesso periodo del 2020 (25,3 milioni di bus-km, +33,2% rispetto ai 19,0 milioni di bus-km del 2020), anche se ancora marginalmente inferiori rispetto agli standard pre-pandemici (-4,9%) e sono stati messi in atto una

serie di servizi alla clientela (tra cui controlli anti-assembramento, dispositivi di protezione e green pass) che hanno richiesto l'impiego di personale esterno.

Importi in milioni di Euro	2021	2020	Diff.	Diff. %
Contratti e contributi pubblici	60,7	51,7	9,0	17,4 %
Servizi di trasporto	56,8	35,3	21,5	60,9 %
Altri Ricavi	6,5	7,7	(1,2)	-15,6 %
Totale Ricavi	124,0	94,7	29,3	30,9 %

EBITDA Adj	12,7	10,0	2,7	27,0 %
EBITDA Adj %	10,2 %	10,6 %		
EBIT	3,8	(1,7)	5,5	ns



I ricavi del periodo sono pari a 124,0 milioni di Euro, in aumento di 29,3 milioni di Euro (+30,9 %), da 94,7 milioni di Euro nel 2020.

In particolare:

- i ricavi derivanti da contratti e contributi pubblici hanno evidenziato una crescita di 9,0 milioni di Euro (+17,4%) a 60,7 milioni di Euro rispetto all'anno precedente, principalmente grazie all'effetto economico delle misure governative in vigore¹¹ a compensazione dei mancati ricavi da bigliettazione e dei servizi aggiuntivi (complessivamente pari a circa 13,6 milioni di Euro nel 2021, a fronte di 4,1 milioni di Euro nell'anno precedente). Si evidenzia inoltre che la Legge del 16 settembre 2021, n. 126 (che ha convertito in legge il decreto n.105 del 2021) ha esteso al 31 dicembre 2021 la disposizione introdotta dal "Decreto Cura Italia" (decreto-legge n. 18 del 2020) che prevede il riconoscimento dei corrispettivi sulla base della programmazione contrattuale, nonostante la rimodulazione dell'offerta attuata a seguito dell'emergenza epidemiologica;

¹¹ Le misure governative sono riepilogate al paragrafo 9 Quadro Normativo TPL

- i ricavi derivanti dai servizi di trasporto e quindi relativi alla bigliettazione, ai servizi sostitutivi svolti da FNM Autoservizi per conto di Trenord, alle attività in subaffido e al *car sharing* di E-VAI, hanno registrato nel periodo un aumento di 21,5 milioni di Euro, a 56,8 milioni di Euro grazie al marcato incremento delle attività in subaffido per il potenziamento dei servizi scolastici e alla ripresa del trasporto passeggeri in seguito all'allentamento delle misure di distanziamento sociale. Si rileva anche la ripresa dei ricavi per servizi di *car sharing* regionale.

L'EBITDA Rettificato del periodo è pari a 12,6 milioni di Euro, in crescita di 2,6 milioni di Euro rispetto al 2020. La variazione è da attribuirsi all'incremento dei ricavi, compensato da maggiori costi sostenuti per la gestione delle flotte di autobus (carburante, manutenzioni e servizi di pulizia) e dal maggior ricorso a servizi in subaffido, necessari per garantire i livelli di servizio, in particolare con riferimento ai servizi scolastici, con adeguate condizioni di sicurezza sanitaria e di distanziamento sociale. Anche i costi del personale sono cresciuti per via dell'incremento dell'attività produttiva rispetto al 2020, nonostante la sopravvenienza derivante dal rilascio di una quota del fondo rischi relativo al rinnovo del CCNL Autoferro descritta in precedenza.

Il segmento include dinamiche e fenomeni differenti relativi ai diversi servizi offerti e alle differenti aree territoriali in cui operano le diverse società. In particolare:

- **FNM AUTOSERVIZI**, gestisce il Trasporto Pubblico Locale nelle province di Varese, Brescia e Como, svolgendo inoltre corse sostitutive di treno in relazione ai servizi ferroviari effettuati da Trenord.

In particolare, l'attività di TPL nelle province di Varese e Brescia è svolta in regime di concessione (prorogate rispettivamente al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022), mentre quella in provincia di Como è regolata da contratto di servizio, con durata prorogata fino al 31 dicembre 2023. Si evidenzia che la Regione Lombardia ha approvato in data 25 maggio 2021, nr.8 art.30, la modifica dell'art. 60 della legge 6 del 2012 posticipando di 2 anni, dopo la conclusione del periodo di emergenza, il termine per l'effettuazione delle gare per il rinnovo delle concessioni/contratti di servizio.

Al 31 dicembre 2021, la flotta è costituita da 152 autobus con un'età media di circa 13 anni. Nell'esercizio in analisi la produzione di servizi di trasporto pubblico locale (che include anche i servizi aggiuntivi) è incrementata del 23,6% rispetto al 2020 (a 4,4 da 3,6 milioni bus-km dell'esercizio precedente, sostanzialmente in linea rispetto al 2019), a fronte di una crescita del numero di viaggiatori del 44,0% (a 1,9 da 1,4 milioni) rispetto all'esercizio precedente (-51,2% rispetto al 2019).

I ricavi complessivi, pari a 20,9 milioni di Euro, hanno registrato un aumento di 2,8 milioni di Euro (+15,5% rispetto al 2020) grazie all'incremento delle corse integrative dei servizi ferroviari, dei ricavi da bigliettazione ed ai maggiori contributi a ristoro dei mancati introiti e per servizi aggiuntivi pari a circa 2,2 milioni di Euro (0,7 milioni di Euro nel 2020).

In relazione alle future scadenze delle gare per l'assegnazione dei servizi di TPL nelle province della Regione Lombardia, occorre rilevare che l'eventuale perdita dei servizi avrebbe un impatto rilevante sui ricavi dell'azienda, ma determinerebbe altresì una proporzionale riduzione dei costi, in quanto sulla base della legislazione vigente, l'azienda subentrante deve farsi carico del personale nonché dei mezzi dedicati al servizio, mentre i depositi di proprietà della controllata rimarrebbero in proprietà alla medesima, senza obblighi di trasferimento né vincoli di utilizzo in favore del subentrante.

- **Azienda Trasporti Verona**, (partecipata con quote paritetiche da FNM e dall'Azienda Mobilità Trasporti S.p.A.) opera essenzialmente nel settore del trasporto passeggeri su gomma nel territorio del comune e della provincia di Verona in base a tre Contratti di Servizio (Comune di Verona, Comune di Legnago e Provincia di Verona) anch'essi in corso di proroga fino al 31 dicembre 2022, come previsto dalla deliberazione del Presidente della Provincia di Verona n.136 del 9 dicembre 2021. Con deliberazione del presidente della Provincia di Verona n.24 del 25 febbraio 2021 è stata sospesa la gara comunitaria per l'individuazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico veronesi, ai sensi dell'art. 2 DL 18/2020 (convertito con modificazioni della Legge n.27/2020), fino a 12 mesi successivi al provvedimento che formalizzerà la conclusione dell'emergenza Covid.

Nel corso dell'esercizio 2021, la produzione dei servizi di trasporto pubblico locale (che include anche i servizi aggiuntivi) ha rilevato un recupero del 35,4% a 20,9 milioni di bus-km rispetto a 15,4 milioni di bus-km del 2020 e del 5,8% rispetto al 2019. Anche il numero dei passeggeri trasportati è incrementato del 4,8%, passando a 46,2 milioni dai 44,1 milioni del 2020, con una ripresa più marcata nel segmento delle vendite biglietti e carnet a clienti occasionali rispetto agli abbonamenti e nelle aree extraurbane. Rispetto al 2019, il numero dei passeggeri trasportati rimane inferiore del 37,0%. Si rileva in particolare che nel 2021 anche la domanda di trasporto pubblico locale da parte dei turisti sul Lago di Garda, a Verona e in Lessinia è stata debole e non ha permesso di compensare le mancate vendite del periodo scolastico. Al 31 dicembre 2021, la flotta di ATV è costituita da 555 autobus con un'età media di circa 14 anni.

I ricavi complessivi sono aumentati a 73,4 milioni di euro da 61,0 milioni di euro nel 2020 (+20,3%) grazie al parziale recupero dei ricavi da traffico (vendita di biglietti e

abbonamenti) a 20,2 milioni di Euro da 16,1 milioni di Euro nel 2020 (+25,1%), per effetto della ripresa della mobilità, principalmente da parte di una clientela non fidelizzata, e dei contributi a ristoro dei mancati introiti (5,8 milioni di euro nel 2021 a fronte di 3,4 milioni nel 2020) e per servizi aggiuntivi (5,6 milioni di euro nel 2021).

Nel mese di dicembre 2017 è stato pubblicato il bando a procedura ristretta per la scelta del gestore del trasporto pubblico di Verona e provincia, essenzialmente relativo ai servizi attualmente forniti da ATV, che prevede l'assegnazione di due lotti (uno urbano con servizio aeroporto Catullo, l'altro extraurbano comprensivo del Comune di Legnago). Nel 2018 la società ha presentato ricorso al TAR Veneto contestando sia la tipologia di gara prevista dal bando sia l'articolazione della stessa in lotti. Si è ancora in attesa della fissazione della prima udienza.

A dicembre 2020 con delibera 131 del Presidente della Provincia di Verona è stato formulato l'indirizzo di proseguire il procedimento di sospensione della gara, iniziato a settembre 2020 con le delibere in tal senso del Comune di Verona e del Comune di Legnago. L'art.92 c.ter del DL 18/2020 ha infatti previsto la possibilità che tutte le procedure di affidamento in corso possano essere sospese sino ad un massimo di 12 mesi dal termine dell'emergenza. Le motivazioni citate nella delibera erano le incertezze legate agli scenari futuri del TPL veronese post COVID e quelle relative all'evoluzione del progetto per la realizzazione della filovia urbana del Comune di Verona. La procedura è stata ufficialmente sospesa il 25 febbraio 2021 con deliberazione nr. 24 del Presidente della Provincia di Verona fino ai 12 mesi successivi il provvedimento che formalizzerà la conclusione dell'emergenza Covid.

- **La Linea**, società attiva in Veneto nel settore del trasporto pubblico locale su gomma e del noleggio autobus con conducente, anche per il tramite della società controllata (Martinibus) e della partecipata (Linea 80 Scarl). Al 31 dicembre 2021, la flotta di La Linea è costituita da 7 autobus con un'età media di circa 8 anni e quella di Martinibus da 27 autobus con un'età media di circa 9 anni.

Nel 2021 i ricavi complessivi sono più che duplicati a 20,6 milioni di Euro, per effetto del significativo incremento dei servizi in subaffido (a 19,2 milioni di Euro, anch'essi più che raddoppiati rispetto al 2020), in seguito al potenziamento dei servizi TPL scolastici richiesti dalla Regione Veneto. Anche MartiniBus, la cui attività è stata temporaneamente ridefinita per offrire servizi integrativi di trasporto pubblico locale in subaffido, la performance è stata positiva nel periodo con ricavi in crescita a 6,7 milioni di Euro rispetto agli 1,8 milioni di Euro registrati nel 2020. I servizi turistici sono stati sostanzialmente azzerati.

Complessivamente, nell'esercizio sono stati gestiti in subaffido 5,8 milioni di chilometri, a fronte dei 3,7 milioni di chilometri registrati nel 2020 (+9,4% rispetto al 2020).

Si segnala infine che nel periodo in esame La Linea ha acquisito il restante 50% del capitale sociale di CONAM (di cui La Linea già deteneva il 50% del capitale sociale), società operante servizi di trasporto pubblico locale a Schio, successivamente fusa per incorporazione in La Linea con effetto a decorrere dal 1° gennaio 2021. Inoltre, nel mese di giugno La Linea, a seguito della gara bandita nel 2016 dal Comune di Venezia, si è aggiudicata la gestione per 9 anni del 10% del trasporto pubblico locale urbano su gomma di Mestre. Il nuovo servizio, il cui inizio è previsto nel corso del 2022, prevede l'acquisto di circa 20 autobus elettrici e 4 a gasolio a basso impatto ambientale.

Complessivamente, la flotta operante nella Regione Veneto al 31 dicembre 2021, è costituita da 589 autobus.

- il servizio di *sharing mobility* svolto da E-VAI con veicoli elettrici completa, sempre su scala regionale, l'offerta tradizionale di mobilità pubblica tradizionale su ferro e su gomma del Gruppo.

I ricavi, pari a 5,2 milioni di Euro sono aumentati del 14,6% rispetto all'esercizio precedente grazie in particolare all'aumento dei volumi delle attività sia nel segmento *consumer* sia B2B. Si ricorda che il servizio di *car sharing* ecologico lombardo è stato sottoscritto con FERROVIENORD nell'ambito dell'impegno della stessa con Regione Lombardia a fornire un servizio di *car sharing* "ecologico" a fronte dell'erogazione di un corrispettivo di 1,8 milioni di Euro, invariato rispetto all'esercizio precedente.

Nel corso dell'esercizio, è proseguita l'attività legata ai quattro modelli di servizio attualmente esistenti che si rivolgono a utenti privati (servizio *Easy Station e Regional Electric*), amministrazioni comunali (servizio *Public*) e alle aziende private (servizio *Corporate*) che, nonostante le difficoltà del periodo, globalmente hanno avuto uno sviluppo con l'attivazione di nuovi contratti. Si rileva inoltre che nell'ultimo trimestre 2021 E-Vai è risultata aggiudicataria di un bando promosso dal Comune di Milano che prevede l'assegnazione ad uso esclusivo di 153 stalli di sosta in città per il biennio 2022-23 per l'erogazione del servizio *Regional Electric* e di un bando promosso da Brescia Mobilità per l'erogazione del servizio nella città di Brescia con 33 stalli di sosta dedicati a una flotta di 20 auto elettriche condivise per un periodo di 6 anni. Da ultimo, nel 2021, dopo tre anni di attività, sono stati portati a termine i due progetti europei *I-SharE LIFE* e *CarE-Service*

Horizon 2020, in relazione ai quali sono stati rilevati nel periodo contributi pari a 0,6 milioni di Euro.

Al 31 dicembre 2021 la flotta è costituita da un totale di 272 veicoli (242 a dicembre 2020), di cui 250 elettrici. Gli *E-Vai Point* sono 185 distribuiti su 96 comuni e dotati di 117 colonnine di ricarica. La presenza sul territorio è in aumento rispetto al 31 dicembre 2020, che vedeva la presenza di 142 *E-Vai Point*, distribuiti su 79 comuni e dotati di 94 colonnine.

7.4 AUTOSTRADE

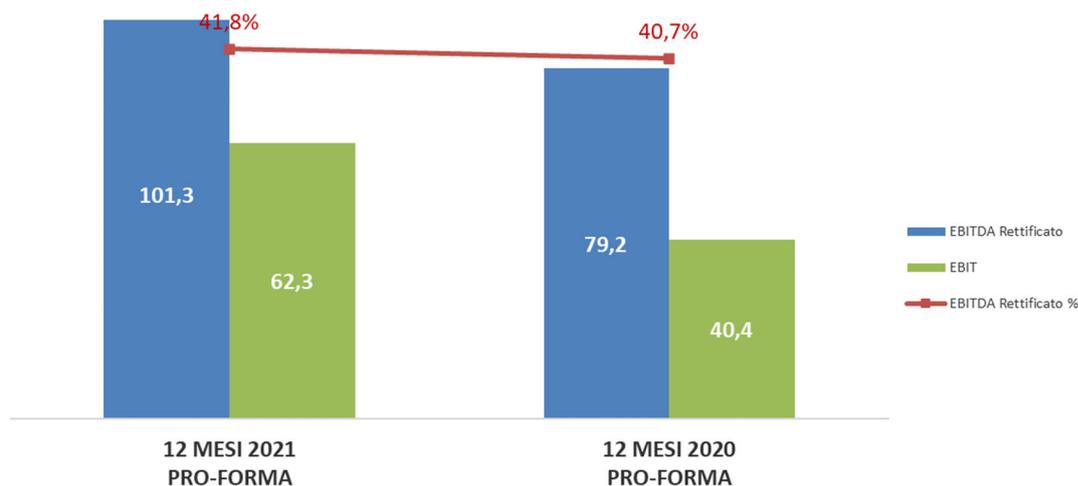
Il Gruppo FNM opera nel settore della gestione dell'infrastruttura autostradale attraverso MISE, consolidata integralmente a partire dal 26 febbraio 2021.

MISE è la società concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione dell'Autostrada A7 Serravalle-Milano e delle Tangenziali Nord, Est e Ovest Milano ai sensi della convenzione di concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007 e successive modifiche ed integrazioni tra MISE, in qualità di concessionario, e ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ora Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile), in qualità di concedente. La concessione scade in data 31 ottobre 2028.

La rete, per complessivi 179 km di lunghezza, di cui 124 km a tre corsie, è interconnessa con le principali tratte autostradali del nord Italia.

<i>Importi in milioni di Euro</i>	<i>2021</i>	<i>2020</i>	<i>Diff.</i>	<i>Diff. %</i>
Ricavi per pedaggi	226,1	187,4	38,7	20,7 %
Altri ricavi	16,5	7,2	9,3	129,2 %
Totale Ricavi	242,6	194,6	48,0	24,7 %

EBITDA Adj	101,3	79,2	22,1	27,9 %
EBITDA Adj %	41,8 %	40,7 %		
EBIT	62,3	40,4	21,9	54,2 %



Come nel trasporto pubblico locale su ferro e gomma le restrizioni imposte sugli spostamenti delle persone per contrastare la pandemia COVID-19, hanno comportato effetti importanti anche nel 2021. In particolare, nei mesi di gennaio e febbraio il traffico ha subito un forte rallentamento per via della terza ondata, a fronte dei due mesi del 2020 in cui la pandemia non si era ancora manifestata. Di contro, a partire dal mese di marzo 2021 il traffico ha ricominciato progressivamente a crescere, grazie all'avvio della campagna vaccinale e all'allentamento delle misure restrittive agli spostamenti in base alle zone a diverso rischio epidemiologico. Con la classificazione di tutte le regioni italiane in "zona bianca" a partire da giugno 2021 e l'entrata nel pieno delle vacanze estive la ripresa del traffico si è ulteriormente rafforzata, anche tenuto conto del fatto che molte persone hanno scelto l'Italia come meta turistica. Tale andamento è stato confermato anche nell'ultima parte dell'anno, ad eccezione del mese di dicembre in cui si è assistito all'acutizzarsi dell'evento pandemico. Il 2020 invece è stato caratterizzato da un periodo di lockdown con limitazioni alla mobilità particolarmente stringenti nel periodo marzo-maggio, poi allentate da giugno ed una rapida ripresa del traffico nei mesi estivi. Nel corso dell'ultimo trimestre dell'anno il traffico è rallentato nuovamente a causa dell'incremento dei contagi legati alla "seconda ondata" della pandemia.

In generale, nel 2021 il traffico pagante ha registrato un totale di 2.649,0 milioni di veicoli-km, con un aumento del 25,1% rispetto allo stesso periodo del 2020 (2.117,4 milioni di veicoli-km) e un decremento del 15,0% rispetto allo stesso periodo del 2019.

Quanto alla ripartizione del traffico fra veicoli leggeri e pesanti, al 31 dicembre 2021 si rileva che il traffico pesante ha completamente recuperato rispetto ai livelli pre-pandemici, attestandosi a 610,2 milioni di veicoli-km, in aumento del 14,5% rispetto al 2020 e dell'1,2% rispetto al 2019. Il traffico dei mezzi leggeri, pur in recupero con 2.038,8 milioni di veicoli-km nell'intero anno 2021, è

aumentato del 28,7% rispetto allo stesso periodo del 2020, ma rimane inferiore del 18,8% rispetto al 2019.

In merito alle tariffe, il 31 dicembre 2020 il Ministero, ha comunicato alla controllata, che, in considerazione a quanto disposto dall'art. 13 del Decreto-legge "Milleproroghe" del 31 dicembre 2020, l'adeguamento tariffario da applicare con decorrenza dal 1° gennaio 2021 risultava pari allo 0,00%.

In relazione all'adeguamento tariffario pari al 2,62%, applicabile dal 1° gennaio 2019 e autorizzato con il D.I. n. 579 del 31 dicembre 2018, la Società ha disposto, anche per tutto il 2021, l'ulteriore sospensione.

Nel mese di ottobre 2021 MISE ha provveduto a predisporre l'istruttoria, secondo il disposto convenzionale, dell'adeguamento tariffario per l'anno 2022 sia sulla scorta dei criteri del piano economico finanziario ancora vigente, sia sulla proposta del nuovo piano economico finanziario sviluppato secondo la nuova normativa introdotta dall'ART in materia tariffaria, MISE – in relazione alla suddetta istruttoria - non ha ricevuto alcun cenno di riscontro.

Nel corso della seduta consiliare del 23 dicembre 2021 la controllata ha ritenuto opportuno riconsiderare la decisione circa l'ulteriore sospensione dell'adeguamento tariffario 2019 deliberando di attivare l'aggiornamento tariffario - precedentemente sospeso - autorizzato con D.I. n. 579 del 31 dicembre 2018. Pertanto, dal 1° gennaio 2022 le tariffe unitarie chilometriche di competenza della Società hanno subito una variazione del 2,62%.

MISE controlla al 100% Milano Serravalle Engineering, attiva nella progettazione e nel supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti infrastrutturali sulla rete autostradale.

In considerazione dell'evoluzione del traffico nel 2021, il segmento Autostrade evidenzia (dato proforma relativo a 12 mesi) ricavi pari a 242,7 milioni di Euro in crescita rispetto ai 194,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2020 (+48,1 milioni di Euro), prevalentemente grazie all'incremento dei ricavi per pedaggi (a 226,1 milioni di Euro nel 2021 da 187,4 milioni di Euro, +38,7 milioni di Euro) grazie al maggior traffico rilevato nel periodo, in assenza di incrementi tariffari. Si segnala che l'incremento dei ricavi da pedaggi in termini percentuali (+20,7%) è inferiore all'aumento del traffico (+25,1%) a causa della differente percentuale di incremento tra traffico da veicoli pesanti e leggeri. Anche gli altri ricavi sono cresciuti (+9,4 milioni di Euro rispetto al 2020), principalmente per effetto di maggiori introiti per concessioni di aree di servizio, che hanno beneficiato della

ripresa della mobilità e del rinnovo di alcuni contratti a condizioni economiche più favorevoli per MISE.

L'EBITDA del periodo è pari a 101,3 milioni di Euro, in aumento di 22,0 milioni di Euro da 79,3 milioni di Euro nel 2020, prevalentemente grazie all'incremento dei ricavi.

Sull'EBITDA hanno inciso l'incremento degli accantonamenti al fondo di rinnovo per l'adeguamento del fondo stesso, in linea con le manutenzioni e i ripristini programmati del corpo autostradale, e i minori utilizzi del fondo di rinnovo rispetto al 2020, a causa dei maggiori interventi di risanamento del manto autostradale resi possibili lo scorso anno dalla riduzione del traffico. Sono aumentate anche le voci di costo legate alla ripresa del traffico (tra cui oneri di esazione, canone di concessione, utenze elettriche) ed il costo del lavoro, quest'ultimo a causa del minor utilizzo degli ammortizzatori sociali e della maggiore fruizione delle ferie nel 2020 rispetto al 2021, in presenza di una riduzione dell'organico (-8,8 FTE rispetto al 2020).

Autostrada Pedemontana Lombarda

Tra le proprie partecipate MISE detiene inoltre una partecipazione corrispondente al 36,7% nel capitale di APL, valutata con il metodo del patrimonio netto. Quest'ultima è concessionaria per l'attività di costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine (BG), Como, Varese e il Valico di Gaggiolo per un totale di circa 200 km (inclusi svincoli e opere connesse), di cui 85 km in esercizio dal 2015 (Tratta A e B1, A59 e A60).

In relazione all'affidamento a Contraente Generale della progettazione esecutiva nonché della realizzazione dei lavori di costruzione delle Tratte B2 e C, unitamente alle relative opere connesse, il 1° marzo 2021 la Commissione nominata per la valutazione delle offerte presentate dagli operatori economici ha concluso i propri lavori, redigendo la relativa graduatoria, che ha visto quale primo classificato il Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) formato dalle S.p.A. Webuild - Pizzarotti e Astaldi.

L'aggiudicazione della gara è tuttavia, allo stato condizionata dalla procedura giudiziaria in atto, in considerazione del ricorso notificato in data 2 ottobre 2021 dal secondo classificato, il Consorzio Stabile SIS, che ha impugnato dinanzi il TAR Milano il provvedimento di aggiudicazione della gara, chiedendone l'annullamento, previa sospensione dell'efficacia. Allo stato, è fissata un'udienza ex art. 116 c.p.a., per il 23 marzo 2022.

Sempre a supporto della costruzione delle Tratte B2 e C e delle relative opere connesse, il 31 agosto 2021 APL ha sottoscritto un finanziamento di 1.741 milioni di Euro (Finanziamento Senior 1) con un pool di banche unitamente a Cassa Depositi e Prestiti e BEI, con il supporto di Regione Lombardia quale socio di riferimento. Avendo rispettato la scadenza del 31 agosto 2021, APL potrà

inoltre fruire della defiscalizzazione come da atto aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica approvato dal CIPESS per 800 milioni di Euro.

Si segnala inoltre che 2021, sempre al fine di supportare la finanziabilità della costruzione delle tratte B2 e C dell'infrastruttura pedemontana, Regione Lombardia ha messo a disposizione un prestito in conto soci di complessivi euro 900 milioni erogati e/o accantonati dal 2025 al 2044.

Andamento del traffico

I primi mesi del 2021 hanno risentito particolarmente del lockdown, con una contrazione del traffico nel corso di gennaio e febbraio 2021, rispettivamente del 39% e del 19% rispetto al 2020; con segnali invece di costante ripresa nel corso dei mesi successivi. Nel complesso, nel 2021 il traffico è incrementato del 30%, a 251,9 milioni di veicoli-km, rispetto ai 193,6 milioni di veicoli-km del 2020, ma rimane ancora inferiore del 12% rispetto ai livelli pre-pandemici (287,2 milioni di veicoli-km nel 2019). Si segnala che nel quarto trimestre del 2021 i dati del traffico si sono pressoché allineati a quelli del 2019, ad oggi l'anno migliore in termini di risultati economici per APL e che il traffico dei veicoli pesanti, come nel caso di MISE, nel 2021 ha superato i livelli del 2019, raggiungendo i 55,3 milioni di veicoli-km (+24% rispetto al 2020 e +1% rispetto al 2019).

Sintesi dati economici e patrimoniali¹²

<i>Importi in milioni di Euro</i>	2021	2020	Differenza	Differenza%
Ricavi da pedaggi	34,1	26,3	7,8	29,7 %
Altri ricavi e proventi	2,4	2,5	-0,1	(4,0) %
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	36,5	28,8	7,7	26,7 %
Costi operativi	-12,6	-11,9	-0,7	5,9 %
Costi del personale	-6,3	-6	-0,3	5,0 %
MARGINE OPERATIVO LORDO	17,6	10,9	6,7	61,5 %
Ammortamenti e accantonamenti	-6,2	-5,9	-0,3	5,1 %
RISULTATO OPERATIVO	11,4	5,0	6,4	128,0 %
Risultato gestione finanziaria	-12,8	-9,3	-3,5	37,6 %
RISULTATO ANTE IMPOSTE	-1,4	-4,3	2,9	n.s.
Imposte sul reddito	-0,6	-0,4	-0,2	50,0 %
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	-2,0	-4,7	2,7	(57,4) %

L'incremento dei **ricavi** a 36,5 milioni di Euro (+7,7 milioni di Euro rispetto al 2020) è pressoché interamente riconducibile ai ricavi da pedaggi, grazie alla crescita del traffico rispetto al 2020, maggiormente segnato dall'emergenza COVID-19. Nell'esercizio non sono stati concessi ad APL incrementi delle tariffe autostradali.

L'**EBITDA** cresce nel 2021 a 17,6 milioni di Euro (+6,7 milioni di Euro rispetto al 2020), grazie all'incremento dei ricavi, parzialmente compensato da maggiori costi operativi (prevalentemente

¹² I dati riportati sono risultatni dal bilancio civilistico della collegata, redatto secondo principi contabili OIC.

canoni di concessione, costi di manutenzione dell'infrastruttura e informatici) e maggiori costi del personale. Questi ultimi aumentano a causa dell'effetto combinato della riduzione del personale (-4,5 FTE), a fronte di aumenti contrattuali e dei costi del personale per ferie e permessi non goduti.

Anche il **risultato operativo** aumenta di 6,4 milioni di Euro rispetto al 2020, a 11,4 milioni di Euro, grazie ai trend descritti in precedenza, in presenza di ammortamenti sostanzialmente stabili.

Il **Risultato ante imposte** è negativo per 1,4 milioni di Euro (in miglioramento rispetto a -4,3 milioni di Euro), e risente dell'aumento degli oneri finanziari correlati agli oneri sul Finanziamento Senior 1 per 2,8 milioni di Euro, oltre che dell'incremento dei margini di interesse sul Prestito Ponte Bis dal 3% al 3,5%.

Il 2021 chiude con un **Risultato netto** negativo pari a 2 milioni di Euro, in miglioramento rispetto a una perdita di 4,8 milioni di Euro nel 2020.

Nel corso dell'esercizio il capitale immobilizzato netto è diminuito di 30,9 milioni di Euro prevalentemente per effetto della contabilizzazione dei contributi pubblici per 34,3 milioni di Euro ricevuti a marzo e dicembre 2021 a valere sull'infrastruttura autostradale.

L'aumento del Capitale Circolante Netto di Euro 35,4 milioni è riconducibile all'incremento dei crediti verso clienti, in coerenza con l'aumento dei ricavi, e all'incremento altri crediti, ratei e risconti attivi ascrivibile agli oneri sostenuti per il Finanziamento Senior 1, ma di competenza dei prossimi esercizi, sulla base del "costo ammortizzato". Queste variazioni sono parzialmente compensate dal decremento degli altri debiti, ratei e risconti passivi, ascrivibile principalmente al pagamento di debiti per accordi espropriativi e a partite infragruppo, parzialmente controbilanciato dagli effetti netti delle misure di defiscalizzazione.

In relazione a quanto sopra, il Capitale Investito Netto si attesta ad Euro 566,1 milioni, con un incremento di 3 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Il Patrimonio Netto aumenta di 348,0 milioni di Euro quale effetto netto dell'aumento di capitale di 350 milioni di Euro sottoscritto e versato da Regione Lombardia il 26 febbraio 2021 e della perdita di esercizio.

Al 31 dicembre 2021 la posizione finanziaria netta è attiva con cassa per 5,0 milioni di Euro, a fronte di un indebitamento netto di 340,2 milioni di Euro al 31 dicembre dell'anno precedente.

La variazione è da ricondursi principalmente all'aumento di capitale da parte di Regione Lombardia menzionato in precedenza, al contributo pubblico di 34,3 milioni di Euro erogato dall'Ente Concedente, al netto degli oneri, anche una tantum, sostenuti in relazione alla sottoscrizione dei Contratti di Finanziamento Senior 1.

I debiti verso soci per finanziamenti includono il Finanziamento erogato da MISE nel corso degli anni precedenti che aumenta per effetto degli interessi dell'esercizio, non pagati in quanto postergati ai debiti bancari.

I debiti verso banche aumentano di 2,0 milioni di Euro quale effetto combinato di oneri relativi al Finanziamento Senior 1 (7,6 milioni di Euro), dell'erogazione iniziale di un milione di Euro sul Finanziamento Senior 1, parzialmente controbilanciati dal rimborso di 6,6 milioni di Euro del Finanziamento Ponte Bis. Quest'ultimo è stato sottoscritto nel febbraio 2016 con un pool di banche italiane e integrato con l'addendum sottoscritto nel novembre 2017, che ha riscadenziato i termini di restituzione, prevedendone il rimborso in rate semestrali sino al 30 giugno 2034.

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

8.1 SINTESI DEI DATI ECONOMICI

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato dell'esercizio, raffrontato con quello dell'esercizio 2020, con indicazione degli scostamenti in valore assoluto ed in percentuale.

<i>Importi in milioni di Euro</i>	2021	2020	<i>Differenza</i>	<i>Differenza %</i>
Ricavi delle vendite e prestazioni	74,6	78,0	(3,4)	(4,4) %
Altri ricavi e proventi	4,4	5,5	(1,1)	(20,0) %
TOTALE RICAVI	79,0	83,5	(4,5)	(5,4) %
EBITDA	47,9	54,6	(6,7)	(12,3) %
RISULTATO OPERATIVO	18,8	28,5	(9,7)	(34,0) %
<i>Risultato gestione finanziaria</i>	<i>(12,6)</i>	<i>1,9</i>	<i>(14,5)</i>	<i>(763,2) %</i>
UTILE COMPLESSIVO	5,4	23,9	-18,5	-77,4 %

I **ricavi delle vendite e delle prestazioni** diminuiscono rispetto al 2020 di 3,4 milioni di Euro principalmente per effetto dei minori ricavi, per 9,9 milioni di Euro, per noleggio a Trenord di 25 TAF, in relazione al rinnovo contrattuale, parzialmente compensato dai maggiori noleggi dei nuovi convogli TILO e 4 locomotive Effishunter a Trenord, per rispettivamente 4,8 milioni di Euro e 0,8 milioni di Euro, e dai maggiori ricavi per servizi centralizzati erogati a favore delle società del Gruppo per 0,7 milioni di Euro.

Gli **altri ricavi e proventi** ammontano a 4,4 milioni di Euro rispetto ai 5,5 milioni di Euro del 2020, nell'esercizio 2020 era stato rilevato l'incasso di un indennizzo assicurativo pari a 1,3 milioni di Euro.

I **costi esterni operativi** aumentano di 1,7 milioni di Euro, passando da 14,3 milioni di Euro a 16,1, principalmente per maggiori prestazioni di servizi per 0,5 milioni di Euro, spese di comunicazione istituzionale, per 0,4 milioni di Euro, maggiori costi per servizi informatici, per 0,3 milioni di Euro, e infine maggiori costi assicurativi, per 0,2 milioni di Euro.

I **costi del personale** ammontano a 15,1 milioni di Euro, in aumento di 0,5 milioni di Euro rispetto ai 14,6 milioni di Euro del 2020 principalmente in relazione alla diversa composizione del numero medio e alle maggiori unità (+3 unità).

L'**Ebitda**, che passa da 54,6 milioni di Euro a 47,9 milioni di Euro, presenta un decremento del 6,7% per il combinato effetto della diminuzione dei ricavi e dell'incremento dei costi operativi.

Gli **ammortamenti e accantonamenti** aumentano di 3 milioni di Euro rispetto al 2020 in relazione all'immissione in servizio dei nuovi rotabili TILO e delle locomotive Effishunter, avvenuto dal mese di dicembre 2020.

Il **risultato operativo**, determinato dall'effetto combinato degli andamenti delle categorie di ricavo e costo precedentemente commentati, risulta pari a 18,8 milioni di Euro rispetto ai 28,5 milioni di Euro dell'esercizio 2020, in diminuzione di 9,7 milioni di Euro, pari al 34%.

Il **risultato della gestione finanziaria** risulta negativo per 12,6 milioni di Euro, in riduzione di 14,5 milioni di Euro rispetto ai 1,9 milioni di Euro del 2020; in particolare gli interessi passivi su finanziamenti sono pari a 16,3 milioni di Euro (1,5 milioni di Euro nel periodo comparativo 2020) in aumento per effetto dei maggiori oneri finanziari relativi al finanziamento Bridge contratto per finanziare l'acquisizione di MISE, pari complessivamente a 14,8 milioni di Euro, comprensivi della quota di competenza della *upfront fee*, dell'*extension fee* e degli oneri accessori, pari a 8,6 milioni di Euro. Si segnala inoltre che i dividendi passano da 4,7 milioni di Euro del 2020 a 3,9 milioni di Euro del presente esercizio. Infine nell'esercizio precedente erano state rilevate le svalutazioni delle partecipazioni La Linea, E-Vai e ATV, a seguito dell'*impairment test* effettuato, pari a 2,3 milioni di Euro, e la plusvalenza, per 1,0 milioni di Euro, derivante dalla cessione della partecipazione detenuta in Locoitalia.

Il **risultato ante imposte** risulta pari a 6,2 milioni di Euro rispetto ai 30,4 dell'esercizio 2020.

Le **imposte sul reddito**, pari a 0,8 milioni di Euro, diminuiscono per effetto del minor risultato ante imposte.

L'**utile dell'esercizio** ammonta a 5,4 milioni di Euro, in diminuzione rispetto al risultato di 23,9 milioni di Euro conseguito nell'esercizio 2020.

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 milioni di Euro	31/12/2021	31/12/2020	Differenza
Crediti correnti	40,8	62,6	(21,8)
Debiti correnti	(53,6)	(97,6)	44,0
Capitale Circolante Netto	(12,8)	(35,0)	22,2
Immobilizzazioni	389,0	388,2	0,8
Partecipazioni	710,6	181,4	529,2
Crediti non correnti	10,3	7,8	2,5
Fondi e debiti non correnti	(7,8)	(10,0)	2,2
CAPITALE INVESTITO NETTO	1.089,3	532,4	556,9
<i>Mezzi propri</i>	<i>405,0</i>	<i>399,6</i>	<i>5,4</i>
<i>Posizione finanziaria netta (Debito / -Cassa)</i>	<i>684,3</i>	<i>132,8</i>	<i>551,5</i>
TOTALE FONTI	1.089,3	532,4	556,9

Le partecipazioni aumentano di 529,2 milioni di Euro in relazione all'acquisizione del 82,4% del capitale sociale di MISE.

La posizione finanziaria netta passa da 132,8 milioni di Euro a 684,3 milioni di Euro, principalmente per l'emissione, in data 20 ottobre 2021, del prestito obbligazionario non convertibile, c.d. *senior unsecured*, per 650 milioni di Euro, con durata 5 anni. Il prestito obbligazionario, emesso con lo scopo di rifinanziare il *Bridge financing* contratto per far fronte all'acquisizione di MISE, rappresenta l'emissione inaugurale nell'ambito del programma di emissione di prestiti obbligazionari non convertibili a medio termine (*Euro Medium Term Note Programme*, il "Programma EMTN") fino a 1 miliardo di Euro.

La Società gestisce la liquidità delle altre società del Gruppo in *cash pooling*; pertanto, a fronte di disponibilità su depositi bancari pari a 96,4 milioni di Euro, FNM ha crediti in c/c di corrispondenza per 0,8 milioni di Euro (0,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2020) e debiti in c/c di corrispondenza per 88,0 milioni di Euro (125,1 milioni di Euro al 31 dicembre 2020).

Come evidenziato nel rendiconto finanziario, cui si rimanda, le attività operative hanno generato liquidità per 62,2 milioni di Euro, le attività d'investimento hanno assorbito risorse finanziarie per 600,4 milioni di Euro, mentre l'attività di finanziamento ha generato liquidità in misura pari a 533,3 milioni di Euro.

9 QUADRO NORMATIVO

9.1 Concessione Infrastruttura Ferroviaria

Si ricorda che, per effetto del Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2016 – che ha individuato le reti ferroviarie rientranti nell’ambito di applicazione del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 (*“Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”*) – a far data dal 15 settembre 2016 (data di pubblicazione del D.M. sulla GURI) si applica alla rete FERROVIENORD – Ramo Milano (tratte Milano – Saronno; Milano Bovisa – Erba – Asso; Saronno – Como; Saronno – Varese – Laveno; Saronno – Novara; Saronno – Seregno; Seveso – Camnago; Busto Arsizio/Vanzaghella – Malpensa Aeroporto/Terminal 2) il Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162 *“Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie”* e, pertanto, FERROVIENORD è soggetta all’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), cessando ogni competenza in materia di sicurezza ferroviaria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

FERROVIENORD – a seguito di istanza del 14 marzo 2017 per il rilascio dell’Autorizzazione di Sicurezza – ha ottenuto in data 17 aprile 2018 il rilascio dell’Autorizzazione di Sicurezza n. IT2120180001 da parte di ANSF.

Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 02 agosto 2019 ha individuato - ai sensi dell'art. 2, comma 4, del Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50 *“Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 Maggio 2016 sulla sicurezza delle ferrovie”* - la Linea Brescia Iseo Edolo (Ramo Iseo) tra le reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, soggette all'applicazione delle discipline definite dai Decreti ANSF n. 1/2019 e n. 3/2019 con conseguente cessazione di ogni competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

FERROVIENORD ha ottenuto nel mese di giugno 2021 il rilascio del **Certificato di Idoneità all’esercizio** (riferimento n. GI2021001 del 28/06/2021), valido fino al mese di aprile 2023.

9.2 Trasporto Pubblico Locale

Si riportano di seguito gli aggiornamenti in merito all’evoluzione legislativa nazionale riguardante il settore TPL (Trasporto Pubblico Locale).

Per far fronte all’emergenza epidemiologica COVID-19, sia nel 2020 sia nel 2021 e nel 2022 sono stati emanati diversi provvedimenti a livello nazionale e regionale recanti misure restrittive, di seguito riepilogati:

- l'articolo 92, comma 4-bis del Decreto Legge 17 marzo 2020, n.18 Articolo 92, comma 4-bis del Decreto Legge 17 marzo 2020, n.18, che ha previsto il riconoscimento dei corrispettivi sulla base della programmazione contrattuale, nonostante la rimodulazione dell'offerta attuata a seguito dell'emergenza epidemiologica;
- a parziale compensazione dei mancati introiti da bigliettazione, l'articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, (Decreto Rilancio) convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 ha istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di Euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio;
- la dotazione del fondo è stata poi incrementata di 400 milioni di Euro per lo stesso 2020 ad opera dell'art. 44, comma 1 del decreto-legge n.104/2020 (Decreto Agosto). Tale disposizione ha inoltre previsto la possibilità di utilizzare le maggiori risorse stanziata, nel limite di 300 milioni di Euro, per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale destinato anche a studenti;
- con il successivo art. 27 del D.L. 149/2020 (Decreto Ristori bis) convertito in legge con Legge 176/2020 art 22-ter è stato ampliato fino al 31 gennaio 2021, il periodo di riferimento in relazione al quale le imprese possono usufruire del Fondo per le aziende di trasporto pubblico locale per i minori ricavi tariffari realizzati nel periodo di emergenza COVID-19, inoltre la dotazione del Fondo è stata incrementata di ulteriori 390 milioni di Euro, dei quali una quota fino a 190 milioni di Euro per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, anche destinato a studenti. Pertanto, dei 390 milioni di Euro aggiuntivi stanziati per il 2021, 200 milioni di Euro sono destinati al ristoro dei minori ricavi delle aziende di TPL già individuate dall'art. 200, comma 1 del citato decreto-legge n. 34/2020 e 190 milioni di Euro per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale;
- il D.L. n. 41 del 22 marzo 2021 ("Decreto Sostegni" – convertito con modificazioni dalla Legge n. 69/2021), con cui sono stati stanziati ulteriori 800 milioni di Euro destinati a compensare la riduzione dei ricavi tariffari derivanti dalla diminuzione dei passeggeri. Tale stanziamento è finalizzato in via prioritaria per i mancati ricavi anno 2020 e, per la parte restante, da gennaio 2021 fino alla scadenza dei provvedimenti normativi diretti a stabilire limitazioni alla capienza dei mezzi;

- il D.L. n. 73 del 25 maggio 2021 (“Decreto Sostegni bis” – convertito con modificazioni dalla Legge n. 106/2021), ha stanziato fondi per 450 milioni di euro da destinare ai servizi aggiuntivi al TPL;
- il D.L. n. 105 del 23 luglio 2021, n. 105 (convertito con modificazioni dalla Legge n. 126/2021), che ha prorogato al 31 dicembre 2021 il termine – previsto dall’art. 92, comma 4 bis, del “Decreto Cura Italia” – fino al quale gli Enti Affidanti dei servizi di TPL non possono applicare nei confronti dei gestori dei citati servizi né decurtazioni di corrispettivo, né sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o percorrenze realizzate a causa della pandemia. La garanzia dei corrispettivi è stata poi prorogata al 31 marzo 2022 mediante norma introdotta in sede di conversione del decreto-legge 24 dicembre 2021, n. 221;
- l’articolo 1, comma 186 della legge n. 178 del 30 dicembre 2020, recante la legge di bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023 ha previsto l’incremento per ulteriori 450 milioni di Euro della dotazione del fondo da destinare ai servizi aggiuntivi al TPL stanziato con il D.L. n. 73 del 25 maggio 2021 (“Decreto Sostegni bis” – convertito con modificazioni dalla Legge n. 106/2021). La dotazione di quest’ultimo Fondo è stata ulteriormente incrementata di 80 milioni per il 2022 dall’articolo 24, comma 1 del decreto legge n. 4 del 27 gennaio 2022. Tali risorse, fino al 31 marzo 2022, termine dello stato di emergenza, sono destinate al finanziamento dei servizi aggiuntivi programmati al fine di far fronte agli effetti derivanti dalle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi, e subordinatamente alla rilevazione dell'effettivo utilizzo da parte degli utenti nell'anno 2021.

Nel corso del 2021, il quadro normativo di riferimento annovera anche i provvedimenti legati alla certificazione verde COVID-19 (Green Pass) ed all’utilizzo dei dispositivi di protezione individuale e segnatamente:

- il D.L. n. 127 del 21 settembre 2021 (convertito con modificazioni dalla Legge n. 165/2021), che ha stabilito l’obbligo del possesso del Green Pass in capo ai lavoratori per l’accesso al luogo di lavoro;
- il D.L. n. 172 del 26 novembre 2021 (convertito con modificazioni dalla Legge n. 3/2022), che ha introdotto l’obbligo a partire dal 6 dicembre 2021 del possesso del Green Pass per l’accesso ai mezzi pubblici;
- il D.L. n. 221 del 24 dicembre, che ha sancito l’obbligo dell’utilizzo delle mascherine Ffp2 sui mezzi pubblici;

- il D.L. n. 229 del 30 dicembre 2021, che ha stabilito l’obbligo decorrente dal 10 gennaio 2022 del possesso del Green Pass rafforzato (da vaccino o guarigione dal COVID-19) per l’accesso ai mezzi pubblici.

Si segnala altresì un provvedimento normativo di rilievo, emesso nella prima decade del 2022, ossia il D.L. n. 1 del 7 gennaio 2022, che ha introdotto sin da subito l’obbligo vaccinale per gli over 50 e l’obbligo in capo agli over 50 – a decorrere dal 15 febbraio 2022 - del possesso del Green Pass rafforzato (da vaccino o guarigione dal COVID-19) per l’accesso al luogo di lavoro.

A completamento del quadro normativo connesso all’emergenza epidemiologica COVID-19 riguardante il Trasporto Pubblico Locale, si evidenzia che l’art. 4 – bis del già citato Decreto Legge 17 marzo 2020 n. 18 stabilisce che “Fino al termine delle misure di contenimento del virus COVID-19, tutte le procedure in corso, relative agli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, possono essere sospese, con facoltà di proroga degli affidamenti in atto al 23 febbraio 2020 fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dell'emergenza; restano escluse le procedure di evidenza pubblica relative ai servizi di trasporto pubblico locale già definite con l'aggiudicazione alla data del 23 febbraio 2020”.

Si evidenzia che la Regione Lombardia ha approvato in data 25 maggio 2021, nr.8 art.30, la modifica dell’art. 60 della legge 6 del 2012 posticipando di 2 anni, dopo la conclusione del periodo di emergenza, il termine per l’effettuazione delle gare per il rinnovo delle concessioni/contratti di servizio.

Da ultimo sempre al fine di contenere gli effetti negativi dell’emergenza epidemiologica, si segnala che l’art. 5 della Legge Regionale 2-4-2021 n. 4 “Interventi a sostegno del tessuto economico lombardo” garantisce che “al fine di contenere gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica e, comunque, non oltre il 30 aprile 2021, la Regione, in qualità di committente, non applica al gestore dell'infrastruttura ferroviaria regionale, anche laddove negozialmente previste, misure di efficientamento dei costi e decurtazioni di corrispettivo in ragione delle minori percorrenze realizzate sulla rete di propria competenza, per cause non imputabili al gestore stesso, rispetto a quanto preventivato a inizio di ogni anno.”

9.3 Concessione Infrastruttura Autostradale

Il 29 ottobre 2020, su richiesta dell’Ente concedente, MISE ha provveduto a ritrasmettere al Concedente una nuova proposta di aggiornamento di piano economico finanziario sviluppata

secondo le indicazioni dello stesso Ente e che sostituiva la versione trasmessa il precedente 18 giugno 2020.

Il 12 marzo 2021 l'Ente Concedente ha comunicato a MISE gli esiti delle verifiche operate da parte dell'ART sulla proposta di piano economico finanziario presentata da MISE il 29 ottobre 2020, invitando la concessionaria a riformulare la proposta di aggiornamento del Piano in ottemperanza alle indicazioni fornite dall'Autorità al fine del prosieguo della procedura di approvazione dello stesso. La controllata ha recepito le osservazioni tecniche dell'Autorità, attraverso lo sviluppo di una nuova proposta che non è stata formalizzata in attesa di ricevere indicazioni circa le modalità di ristoro degli effetti economici finanziari e patrimoniali derivanti dall'emergenza sanitaria del Covid-19.

Il 17 maggio 2021 l'Ente Concedente ha inviato una nota all'Associazione di categoria relativa alla modalità di «Quantificazione degli effetti economici nel settore autostradale derivanti dall'emergenza Covid-19». La nota riporta la pronuncia dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti circa l'individuazione della metodologia da adottare per la quantificazione dell'effetto Covid-19, specificando la natura straordinaria che riveste l'evento nel quadro regolatorio.

Il 25 maggio 2021 l'Associazione, sentite le concessionarie, ha riscontrato l'Ente Concedente evidenziando che la pronuncia dell'Autorità presentava alcune criticità e necessitava di chiarimenti. Premesso quanto sopra, in considerazione che, secondo le indicazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti gli effetti negativi registrati a seguito della riduzione dei volumi di traffico saranno individuati al termine dello stato di emergenza dichiarato dall'autorità competente, al fine di addivenire alla conclusione dell'iter approvativo del piano economico finanziario, MISE ha presentato all'Ente concedente - nel mese di luglio - una nuova proposta di aggiornamento di Piano Economico Finanziario che recepisce le osservazioni formulate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti e rinvia al termine dello stato di emergenza gli effetti economici finanziari derivanti dal Covid-19.

La nuova proposta di aggiornamento di piano economico finanziario non comporta la rinuncia alle ragioni e pretese pendenti ovvero ai ricorsi che la controllata ha in essere nei confronti delle pronunce dell'ART. MISE richiederà all'Ente Concedente il ripristino delle iniziali condizioni di equilibrio non appena si manifesteranno le condizioni.

Come già anticipato, il 15 ottobre 2021, MISE ha presentato istanza all'Ente concedente in relazione all'adeguamento tariffario da applicare al 1° gennaio 2022. La richiesta è stata sviluppata, nelle more dell'efficacia dell'aggiornamento dell'atto convenzionale relativo al periodo regolatorio 2018-2022, attraverso l'adozione delle previsioni convenzionali ancora vigenti. Inoltre, pur non essendo ancora concluso l'iter approvativo dell'aggiornamento del piano economico finanziario

relativo al periodo regolatorio 2018-2022, la controllata ha proceduto a disporre l'adeguamento tariffario utilizzando gli elementi indicati nella delibera ART 69/2019. Detto sviluppo è stato operato senza la rinuncia delle ragioni e pretese azioniste con i ricorsi pendenti sia avverso le delibere emanate in materia tariffaria da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti sia avverso i provvedimenti di aggiornamento tariffario per le pregresse annualità.

Alla data del presente bilancio l'iter approvativo di aggiornamento del piano economico finanziario non è ancora concluso.

In relazione alle attività gestionali del rapporto concessorio si segnala che:

- in riscontro alla richiesta formulata da MISE, il 25 febbraio 2021 l'Ente Concedente, in considerazione della maggiore spesa per manutenzioni sostenuta nell'anno 2020 rispetto le previsioni convenzionali, ha manifestato il proprio nulla osta allo svincolo di quota parte del "Fondo per ritardate manutenzioni". Fatto salvo l'obbligo a carico di MISE di porre in essere tutti gli interventi manutentivi necessari per assicurare la piena funzionalità dell'infrastruttura in gestione nel rispetto degli impegni convenzionali e degli obblighi derivanti dalla normativa vigente;
- in data 16 marzo 2021 la Società, in occasione del riscontro all'Ente Concedente circa l'informativa relativa all'accantonamento del beneficio finanziario per ritardati investimenti, ha reiterato la richiesta di svincolo della riserva di capitale denominata "Riserva vincolata per ritardati investimenti" che al 31 dicembre 2020 presenta un importo pari a 15,2 milioni di Euro, tenuto conto che l'importo degli investimenti previsti nella Convenzione 1999 è stato raggiunto anche nella riprogrammazione di cui all'Atto Aggiuntivo vigente.

10 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Nello svolgimento delle proprie attività, il Gruppo è esposto 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. ha predisposto e 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 sia 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 gestione del 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.

Nel corso dell'esercizio e nell'ambito delle periodiche attività di *risk assessment* condotte da FNM – con il supporto del *Risk Manager* – ha definito valori-soglia di rischio, parametrati e proporzionati all'attività e alle dimensioni delle singole società controllate appartenenti al Gruppo, il cui superamento non è ritenuto compatibile con il *risk appetite* dell'Emittente. Gli scenari di rischio così identificati si qualificano come "*top-risk*", a fronte dei quali il *management* di FNM dispone piani di mitigazione per ricondurre i valori di rischio entro limiti coerenti ai valori-soglia identificati.

Nel corso del 2021 è stata inoltre aggiornata l'attività di *risk assessment* annuale dei rischi aziendali ed approvato il piano di *Risk Assessment 2020* in data 27 aprile 2021. L'attività è attualmente in fase di finalizzazione ed è stata condotta in continuità ed integrazione con le analisi precedenti, a seguito di approvazione del *Risk Committee*, con l'obiettivo di:

- garantire una migliore comprensione dei rischi a cui è esposto il Gruppo e, conseguentemente, della potenziale materialità degli stessi sui risultati economico finanziari;
- identificare le azioni di miglioramento da implementare sulle soluzioni di prevenzione e protezione in essere;
- valutare eventuali margini di miglioramento degli attuali programmi di copertura assicurativa in essere.

La metodologia di riferimento utilizzata per la gestione dei rischi è l'UNI EN ISO 9001:2015.

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 35) e al bilancio consolidato (Nota 51).

10.1 PRINCIPALI RISCHI

Incertezza del quadro normativo e regolamentare

Il Gruppo FNM opera prevalentemente nel settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL) ferroviario e 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 e Trenord hanno sottoscritto in data 13 aprile 2015 il nuovo Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, per il periodo dal 1° gennaio 2015 al 31 dicembre 2020. La scadenza – inizialmente prorogata al 31 dicembre 2021, per effetto della Legge Regionale 28 dicembre 2020, n. 26, art. 2 – è stata prorogata sino al 31 dicembre 2022 con Legge Regionale n. 15 del 6 agosto 2021 sulla base della situazione di emergenza epidemiologica da COVID-19 ed in coerenza con il disposto dell’art. 5, comma 5, del Regolamento Europeo n. 1370/2007, che consente all’Ente Affidante di assumere provvedimenti di emergenza diretti – fra l’altro – a prorogare – per un periodo non superiore a due anni - contratti di servizio pubblico.

In data 15 febbraio 2016 è intervenuto, invece, il rinnovo al 31 ottobre 2060 della concessione in capo a FERROVIENORD, in data 16 marzo 2016 è stato sottoscritto il nuovo Contratto di Servizio, con durata dal 18 marzo 2016 al 31 dicembre 2022, in capo alla medesima società, mentre in data 28 luglio 2016 è stato sottoscritto il nuovo Contratto di Programma, con durata dal 28 luglio 2016 al 31 dicembre 2022, secondo quanto già descritto precedentemente al paragrafo 3.1 “Infrastruttura ferroviaria”.

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 Brescia e Varese rispettivamente al 31 dicembre 2022 e 31 dicembre 2023 ovvero alla data di presa in carico del servizio da parte del nuovo gestore (per la sola FNM Autoservizi S.p.A.) e del Contratto di Servizio per la provincia di Como al 31 dicembre 2023 ovvero alla data di presa in carico del servizio da parte del nuovo gestore (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.

Medesime considerazioni valgono con riferimento all’attività di TPL su gomma svolta da ATV S.r.l. a Verona e provincia, con contratto in scadenza a giugno 2019, prorogato al 31 dicembre 2022.

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 dai competenti organi di vigilanza.

Il mancato adempimento delle regolamentazioni in essere, oltre ad esporre il Gruppo al rischio di contenziosi, può determinare la perdita di reputazione nei 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 ha incrementato notevolmente il livello di sicurezza garantito.

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

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

FERROVIENORD, nell'ambito dei propri programmi di evoluzione tecnologica dei sistemi di *Security*, *Safety* e di assistenza ai viaggiatori, nel 2021 ha avviato:

- la fase esecutiva del “*Rinnovo degli impianti di videosorveglianza*” nelle aree di stazione e nelle aree sensibili di pertinenza;
- la fase di implementazione della “*Piattaforma software Integrata di Supervisione (PIS) per il controllo delle stazioni di FERROVIENORD*”;
- lo sviluppo del progetto “*Sala Operativa Unica FERROVIENORD*” – in attuazione dello specifico pillar di «Digitalizzazione Processi» del Piano Industriale - con l'obiettivo di miglioramento dei processi di gestione operativa della rete ferroviaria, efficientando il processo di manutenzione e rendendo più efficace la gestione della circolazione ferroviaria, grazie anche all'utilizzo di tecnologie innovative.

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.

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 quattro 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, come descritto al successivo paragrafo 13 "Personale dipendente: numeri, costi e formazione", il Gruppo ritiene prioritario il mantenimento di un 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 della garanzia dell'occupazione pur in periodi recessivi.

Rischi connessi alla pandemia da COVID-19

La diffusione su scala nazionale o regionale di emergenze epidemiologiche o pandemiche che colpiscono la popolazione (i.e. COVID-19) può determinare, oltre a un deterioramento del quadro macroeconomico, rallentamenti nell'attività dell'impresa, derivanti da provvedimenti emanati da autorità nazionali e regionali, da indisponibilità di personale, da difficoltà incontrate dalla clientela nella fruizione dei servizi di mobilità collettiva, da discontinuità nella catena di fornitura, con impatti negativi sui risultati delle società del Gruppo.

Le società del Gruppo si sono dotate di processi e procedure che supportano l'identificazione, la gestione e il monitoraggio degli eventi con potenziali impatti significativi sulle risorse e sul business dell'impresa. A tal fine è stato predisposto un protocollo aziendale relativo alle misure preventive finalizzate al contrasto ed al contenimento della diffusione del COVID-19.

Le società del Gruppo, in particolare del settore operativo trasporto passeggeri automobilistico e su ferro, si sono impegnate nel garantire una pronta risposta alla minaccia pandemica da COVID-19 con l'obiettivo di indirizzare alcuni aspetti durante la situazione pandemica e, nei mesi successivi, di definire le modalità di ripresa del servizio.

Tali processi sono volti a massimizzare la tempestività e l'efficacia delle azioni intraprese al fine di offrire un valore aggiunto agli *stakeholder*, cercando di limitare l'impatto di eventi avversi che potrebbero generare la discontinuità del servizio di trasporto e conseguenti disagi ai viaggiatori, tutelando al contempo gli interessi e la sicurezza dei clienti, dipendenti, soci e partner.

Rischio inflazione

La ripresa della domanda, in presenza di tensioni sulle catene di approvvigionamento delle materie prime e dei beni intermedi che ostacolano la produzione manifatturiera, e il rincaro dei beni energetici hanno determinato un incremento dell'inflazione già a partire dal 2021. In considerazione delle gravi incertezze legate al conflitto tra Russia e Ucraina scoppiato il 24 febbraio 2022 e alle sanzioni economiche imposte, si prospetta il rischio di un significativo ulteriore incremento dell'inflazione, in particolare con riferimento ai prezzi dell'energia e delle materie prime.

Anche il Gruppo è esposto a questi rischi.

Con riferimento al rischio di incremento dei costi dell'energia, in particolare per i carburanti (gasolio e metano) utilizzati per il trasporto pubblico locale su gomma e per le utenze (che includono la sede centrale e l'illuminazione delle infrastrutture), nonché per i costi sostenuti da Trenord per la trazione ferroviaria, sono in essere contratti di acquisto assegnati sulla base di asta con durata massima di un anno. I contratti per l'acquisto dei carburanti e per l'energia elettrica di MISE sono a prezzo variabile, mentre il contratto per l'acquisto dell'energia elettrica per le utenze e per la trazione ferroviaria è a prezzo fisso con scadenza a fine ottobre 2022. E' in corso di valutazione il criterio di aggiudicazione per l'espletamento della nuova gara di fornitura per il periodo successivo (dal 1 novembre 2022 al 31 ottobre 2023).

Allo stato attuale, l'incidenza dei costi relativi ai carburanti ed energia elettrica rispetto ai costi operativi totali consolidati del Gruppo è relativamente contenuta.

Nel caso del segmento Infrastruttura ferroviaria, eventuali rincari sono parzialmente mitigati dall'adeguamento annuale all'inflazione del contratto di servizio in essere tra Ferrovienord e Regione Lombardia.

Nel segmento Mobilità passeggeri su gomma, una parziale protezione è fornita dall'adeguamento annuale, in alcuni bacini serviti, del contratto di servizio e delle tariffe a seguito dell'incremento del tasso di inflazione. I ricavi da noleggio di materiale rotabile di RoSCo non si adeguano all'inflazione.

Quanto al segmento Autostrade, l'incremento tariffario applicato nel 2022 recupera l'aumento volontariamente sospeso da MISE autorizzato a decorrere dal 1 gennaio 2019. In relazione all'adeguamento delle tariffe stabilito con il nuovo PEF, in fase di approvazione, potrebbe offrire una protezione parziale all'incremento dell'inflazione in quanto calcolato sulla base di parametri

che tengono conto dell'incremento programmato dell'inflazione fissato nella percentuale dello 0,80%. L'aggiornamento degli effetti del parametro inflattivo viene rinviato al rinnovo del Piano Economico Finanziario in occasione della scadenza del periodo regolatorio.

Relativamente a Trenord, il contratto di servizio attualmente in essere sino al 31 dicembre 2022 prevede il riconoscimento diretto dei costi per trazione elettrica su rete RFI da parte di Regione Lombardia. Nell'ambito delle negoziazioni relative al nuovo contratto di servizio per 10 anni a partire dal 1 gennaio 2023, che si baserà sui principi definiti dall'ART, è in discussione l'allocazione del rischio di oscillazione dei prezzi dell'energia in capo all'ente concedente.

In merito ai costi delle manutenzioni, esposti al rincaro dei prezzi delle materie prime, così come di altre voci dei costi di produzione, si rileva che, in linea con i trend di mercato, in tutti *segment*, i fornitori stanno richiedendo una revisione dei prezzi contrattuali. Lo stesso fenomeno si verifica anche per le forniture di energia e carburanti.

Si segnala che per fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi di alcuni materiali da costruzione verificatisi nel primo semestre del 2021 connessi all'emergenza COVID-19, una mitigazione è introdotta dal D.L. n.73/2021 (convertito con modificazioni dalla L. 23 luglio 2021, n. 106), all'art.1 *septies* "Disposizioni urgenti in materia di revisione dei prezzi dei materiali nei contratti pubblici". Il decreto legge prevede, per i contratti in corso di esecuzione alla data di entrata in vigore del provvedimento stesso, la compensazione delle variazioni percentuali, in aumento o in diminuzione, superiore all'8% dei singoli prezzi dei materiali da costruzione più significativi, come individuati da dedicato Decreto Ministeriale. Il Gruppo si è attivato per ottenere il riconoscimento dei maggiori oneri come previsto dalla normativa. Si è in attesa di un decreto analogo al precedente per regolare il trattamento dei rincari delle materie prime applicabili ai contratti stipulati nel secondo semestre 2021; al momento non sono invece previste ulteriori misure per far fronte agli ulteriori aumenti rilevati nel 2022, in seguito all'esplosione del conflitto militare tra Russia e Ucraina.

In considerazione di quanto sopra, gli operatori potrebbero richiedere alle autorità interventi di supporto straordinari per garantire la prestazione del servizio pubblico, anche tenuto conto del principio sancito dall'art 4 del Regolamento EU nr.1370/2007, in cui è stabilito il mantenimento dell'equilibrio economico finanziario per gli operatori di servizio pubblico.

Da ultimo, come già rilevato nel 2021, oltre all'incremento dei prezzi, le catene di produzione hanno risentito negativamente di ritardi negli approvvigionamenti di materie prime e semilavorati, che potrebbero perdurare o anche acuirsi nel 2022. Il Gruppo potrebbe dunque risentire negativamente di questa situazione che potrebbe determinare ritardi nella consegna di materiali, materiale rotabile e automezzi.

Il Gruppo si conferma flessibile nella gestione efficace dei costi variabili e discrezionali e monitora con attenzione l'evoluzione della situazione al fine di comprendere se e in quale misura gli incrementi dei prezzi si potrebbero ripercuotere sul traffico e sui risultati attesi del Gruppo.

Rischio aumento dei tassi d'interesse

Per perseguire la stabilità dei prezzi e salvaguardare la stabilità finanziaria, la BCE ha deciso di ridurre gradualmente il ritmo degli acquisti di attività finanziarie. Pur mantenendo un orientamento espansivo della politica monetaria, è possibile che nel corso del 2022, al termine del programma di acquisto delle attività finanziarie, venga deciso un graduale rialzo dei tassi di interesse.

Il Gruppo FNM è limitatamente esposto al rischio di incremento dei tassi di interesse. Grazie all'emissione del prestito obbligazionario a tasso fisso da 650 milioni di Euro, con scadenza nell'ottobre 2026, che ha consentito il rimborso del *Bridge Loan* a tasso variabile contratto per finanziare l'acquisizione di MISE, il debito lordo del Gruppo al 31 dicembre 2021 è rappresentato per l'81% da finanziamenti a tasso fisso. Il restante 19% dell'indebitamento è rappresentato dai finanziamenti in capo a MISE contratti a tasso variabile, come evidenziato nel capitolo 51, una variazione in aumento o diminuzione di 50 bps dei tassi di interesse, rappresenta una variazione netta in aumento o diminuzione dell'incidenza degli oneri finanziari sul risultato netto di 0,7 milioni di Euro, al netto dell'effetto fiscale.

La cedola fissa dello 0,75% sul prestito obbligazionario ha permesso di ridurre il costo medio del debito per il Gruppo per il 2021 da 2,08% a 1,94%; ai tassi attuali il costo medio del debito per il 2022 è atteso essere pari a 1,5%, in aumento a 1,63% in caso di incremento dei tassi di 50 bps.

Il Gruppo è soggetto ad altri rischi specifici dei singoli settori operativi come di seguito descritto:

10.2 RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

La gestione della manutenzione della rete ferroviaria, gestita da FERROVIENORD sulla base di un Contratto di Servizio, come già descritto nell'ambito del commento alla attività de *segment*, 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.

10.3 RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO MOBILITA' PASSEGGERI SU GOMA

Rischio di incremento del costo del carburante

La variabile “prezzo del gasolio e metano per autotrazione” condiziona significativamente la redditività del trasporto automobilistico, come dimostrato dall’andamento delle partecipate FNM Autoservizi, ATV, La Linea e ASF Autolinee, in quanto il carburante rappresenta un fattore produttivo fondamentale; nel contesto di incertezza presentato nel precedente paragrafo “Principali rischi – 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 le dinamiche dei costi del gasolio e del metano.

10.4 RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO AUTOSTRADE

Rischi di natura operativa

Per quanto riguarda i rischi di carattere gestionale-operativo la controllata ha impostato procedure e controlli di natura preventiva riconducibili a piani di monitoraggio degli interventi manutentivi nonché un piano di copertura assicurativa al fine di limitarne l’impatto economico che possa derivare come conseguenza degli incidenti autostradali.

Rischio di carattere normativo

La controllata, offrendo un servizio di pubblica utilità, opera in regime di concessione ed è sottoposta a specifiche norme emanate dall’Ente regolatore, pertanto è esposta a provvedimenti normativi che possono incidere sulla determinazione del pedaggio autostradale e sul fatturato in genere con conseguenze sull’equilibrio economico finanziario nonché sull’attuazione del programma degli investimenti, fermo restando le disposizioni convenzionali relative all’aggiornamento del Piano Economico Finanziario in presenza di eventi straordinari ovvero al termine della scadenza del periodo regolatorio.

10.5 RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO TRASPORTO PASSEGGERI SU FERRO

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 alle tariffe 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 rispetto alle tariffe internazionali.

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 ad un effettivo miglioramento della qualità del servizio.

Una quota significativa dei ricavi del segmento operativo del Trasporto Passeggeri su ferro è rappresentata da biglietti e 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 ha garantito, per il 2019, con ricavi da biglietti e abbonamenti, una copertura dei costi operativi pari a oltre il 46% dei costi. Le limitazioni imposte alla circolazione delle persone hanno ridotto tale percentuale a circa il 23% nel 2020 e al 26% nel 2021. La partecipata, comunque, prosegue nel percorso di continuo efficientamento dei propri processi produttivi.

Rischio di evasione tariffaria

L'evasione tariffaria rappresenta per Trenord un rischio rilevante, tenuto conto della dimensione dell'attività che caratterizza la Società e del numero di viaggiatori che quotidianamente utilizzano la flotta Trenord per i propri spostamenti.

Nel 2021 Trenord ha perseguito i propri obiettivi di lotta all'evasione tariffaria tramite la messa in atto di azioni che prevedono l'adozione di maggiori presidi e controlli nelle stazioni ritenute più critiche e l'adozione di modalità di emissione dei biglietti in grado di contrastare tale fenomeno (es. implementazione STIBM e SBME, introduzione di nuove emettitrici automatiche). È stato inoltre avviato il progetto "Assistenza e Controllo" che prevede un incremento del personale dedicato anche al controllo a terra e a bordo treno.

Rischio di evoluzione del traffico

I ricavi da mercato sono influenzati dalla variazione della domanda del servizio ferroviario in termini di volumi su alcune o tutte le tratte servite e dalla tipologia di passeggeri, anche in considerazione dell'evoluzione del contesto economico e di eventuali cambiamenti nelle abitudini dei viaggiatori connessi, ad esempio, agli effetti della diffusione della pandemia da Covid-19.

Trenord ha potenziato ulteriormente, nel corso del 2021, il proprio processo di monitoraggio continuo, in termini di affluenza e andamento del traffico, con un livello di dettaglio per direttrice, evento, stagionalità, fascia oraria, e sta progettando un complesso e articolato sistema di monitoraggio, non solo della domanda di trasporto ferroviario, ma di tutti i flussi della mobilità complessiva. Nello specifico, rientrano in tale ambito iniziative quali l'*Automatic People Counting*

– che permette di conoscere in tempo reale la presenza a bordo treno, fornendo informazioni utili sia alla società che ai suoi passeggeri – e la predisposizione di strumenti di *data lake* per un’efficace ed efficiente raccolta e analisi dei dati provenienti da fonti diversificate e disomogenee. Ciò con il fine non solo di rispondere agli effetti della pandemia ma, in ottica strategica, per avere uno strumento in grado di dare indicazioni concrete sulle dinamiche della domanda, in modo da fornire un servizio adeguato e funzionale alle esigenze della domanda effettiva. È evidente che i rischi connessi al protrarsi della pandemia sono certamente a tutt’oggi fattori di dirimente rilevanza rispetto all’evoluzione del traffico ferroviario.

Rischio di ritardato adeguamento flotta

Al fine migliorare la qualità del servizio è stato avviato, da Regione Lombardia, un piano di investimenti finalizzato a rinnovare la flotta dei rotabili in esercizio. Nell’ambito dei continui incrementi di produzione richiesti, è quanto mai fondamentale monitorare il piano per lo sviluppo e l’entrata in esercizio del nuovo materiale rotabile, al fine di evitare ripercussioni sulla qualità del servizio offerto in caso di ritardi nelle consegne da parte dei costruttori.

Trenord monitora il piano di rinnovo dei rotabili, la rispondenza dei nuovi rotabili in consegna alle specifiche funzionali contrattuali ed eventuali ritardi di consegna. Nel corso del 2021, il rallentamento nel piano di consegna dei nuovi rotabili, dovuto alla diffusione della pandemia all’interno della catena di fornitura, è stato prontamente identificato da parte della società, che ha messo in atto un piano specifico per le manutenzioni straordinarie da effettuare sui convogli in dismissione per aumentarne la disponibilità. Ad oggi, la pianificazione della produzione è tale da utilizzare il materiale rotabile disponibile e mantenuto con conseguente mitigazione del rischio in esame.

10.6 RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO TRASPORTO MERCI SU FERRO

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.

10.7 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 mantiene una struttura di costi flessibile in modo da potere ridurre eventuali impatti sulla redditività connessi al calo dei ricavi sviluppati con tali controparti.

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 aggiuntivi rispetto a quelli già riflessi nei bilanci separato e consolidato al 31 dicembre 2021.

11.1 FERROVIENORD

Con riferimento allo stato dei contenziosi attivi con il fornitore Cogel S.p.A. in liquidazione, di cui si era data menzione nella relazione sulla gestione al bilancio chiuso al 31 dicembre 2020, si segnala che è proseguita l'azione di tutela degli interessi della controllata, monitorando la situazione liquidatoria della controparte. Il contenzioso si trova attualmente al terzo grado di giudizio.

Si ricorda peraltro che, a seguito di provvedimenti giudiziali positivi, erano state incassate le fidejussioni relative a tali appalti per un importo pari a 0,7 milioni di Euro.

Il giudizio con Cogel si è concluso in primo grado con la pronuncia della sentenza con la quale il Tribunale di Milano ha riconosciuto la legittimità di tutte e tre le risoluzioni dei contratti stipulati con Cogel (condannando inoltre l'appaltatore al pagamento della penale nel contratto di Affori pari a Euro 887.239 e al pagamento dell'assicurazione nel contratto di Busto pari a Euro 63.194). Nel contempo, però ha respinto le domande di risarcimento dei danni di FERROVIENORD e ha anche condannato la società ferroviaria (in relazione al contratto di Affori) a restituire comunque a Cogel – a titolo di *restitutio in integrum* – il valore delle opere già eseguite dell'appalto pari a Euro 7.468.694,96. La sentenza è stata appellata da FERROVIENORD e in data 1° febbraio 2018 è stata pubblicata la decisione n. 534/2018 della Corte d'Appello: a Cogel è stato confermato il diritto al valore delle opere, così come già disposto in primo grado, ma diversamente dal Tribunale, la Corte d'Appello ha quantificato la somma spettante in quella risultante dal verbale di consistenza dei lavori per un valore di Euro 8.398.737,40 (e non in Euro 7.468.694,96, misura richiesta da Cogel). La Corte d'Appello ha riformato la sentenza del Tribunale nella parte in cui non aveva tenuto conto del fatto che gran parte del valore delle opere eseguite al momento della risoluzione erano state già pagate da FERROVIENORD per l'importo di Euro 7.087.783,68. La Corte ha quindi condannato

FERROVIENORD a versare a Cogel il residuo del valore delle opere, ammontante ad Euro 1.310.953,72 e non ad Euro 7.468.694,96 come invece disposto dal Tribunale. La Corte ha inoltre confermato la sentenza di primo grado nella parte in cui ha condannato Cogel al pagamento della penale di Affori e l'assicurazione di Busto Arsizio. Infine FERROVIENORD, in solido con Cogel, dovrà pagare le spese legali in favore di Generali Italia S.p.A., nella misura complessiva di Euro 25.560,00 oltre accessori di legge e rimborso forfettario.

La sentenza della Corte d'Appello è stata impugnata da Generali Italia S.p.A. che ha chiesto la condanna di FERROVIENORD in solido con Cogel o in via esclusiva alla restituzione dell'importo di Euro 680.406,91 oltre interessi e rivalutazione (pari all'importo già pagato a titolo di garanzia fideiussoria). Successivamente, anche Cogel ha impugnato la stessa sentenza chiedendo il riconoscimento degli interessi moratori ai sensi del D.Lgs. 231/2002 per un importo di Euro 963.369 (in aggiunta agli interessi legali già riconosciuti in secondo grado a suo favore). FERROVIENORD ha resistito in giudizio e a sua volta ha impugnato la sentenza di secondo grado, tra l'altro, nella parte in cui ha respinto la domanda di risarcimento del danno quantificato in Euro 3.332.154,54. In data 17 giugno 2021 è stata emessa la sentenza n.17453/2021 con la quale la Corte di Cassazione: *i*) ha respinto la domanda di Generali Italia S.p.A. volta ad ottenere la condanna di FERROVIENORD al pagamento di Euro 680.406,91; *ii*) ha respinto il ricorso incidentale di Cogel volto ad ottenere la condanna di FERROVIENORD al pagamento di Euro 963.638,99; *iii*) ha accolto il secondo motivo del ricorso incidentale di FERROVIENORD (relativo al danno subito per il maggiore importo corrisposto al nuovo appaltatore per i lavori della Saronno-Seregno; *iv*) ha rinviato alla Corte di Appello di Milano per la prosecuzione del giudizio tra Ferrovienord e Cogel per il danno di cui al precedente punto e per le spese legali; *v*) ha condannato Generali Italia S.p.A. al pagamento delle spese di lite in favore di FERROVIENORD quantificate in Euro 11.200,00 oltre accessori di legge. Per la quantificazione del danno subito da FERROVIENORD per il maggiore importo corrisposto al nuovo appaltatore per i lavori della Saronno-Seregno (precedente *iii*), la causa è stata riassunta da FERROVIENORD avanti la Corte d'Appello di Milano. La prima udienza è stata fissata per settembre 2022.

Con riferimento al contratto d'appalto integrato per la riqualificazione della linea ferroviaria Saronno-Seregno, sottoscritto con l'ATI **Salcef S.p.A. e Acmar S.p.A.**, FERROVIENORD è stata citata in giudizio innanzi al Tribunale Civile di Milano per la condanna, previo accertamento della legittimità delle riserve iscritte nel corso dell'esecuzione dell'appalto, al pagamento di Euro 17.171.841,03 o di quello che verrà accertato anche con valutazione equitativa del giudice, oltre rivalutazione e interessi. A seguito del deposito dell'elaborato peritale del 29 giugno 2021, con cui il CTU ha riconosciuto all'appaltatore riserve per un importo di Euro 2.015.902,73 oltre rivalutazione

e interessi, le parti hanno raggiunto un accordo in forza del quale FERROVIENORD ha corrisposto all'ATI Salcef S.p.A. e Acmar S.p.A. la somma omnicomprensiva di Euro 2.000.000,00 a tacitazione di ogni pretesa.

Con due distinti ricorsi, 41 lavoratori di un appaltatore hanno presentato domanda giudiziale per la condanna di Ferrovienord (in qualità di obbligata in solido) al versamento in favore dell'INPS rispettivamente di Euro 99.363 ed Euro 88.001 a titolo di contributi previdenziali maturati nell'ambito del contratto d'appalto. Successivamente, hanno proposto ricorso anche altri cinque lavoratori con ulteriori due ricorsi con i quali sono stati richiesti ulteriori Euro 18.294.

Avendo dichiarato la propria incompetenza territoriale in ragione della residenza dei ricorrenti, le cause sono state riassunte innanzi ai vari tribunali di residenza dei lavoratori. Attualmente sono aperti tre giudizi in primo grado, mentre dodici giudizi sono stati decisi con condanna di FERROVIENORD in solido con Lucentissima, fermo il beneficio di preventiva escussione nei confronti della Lucentissima. FERROVIENORD ha presentato ricorso in appello per la riforma di dieci sentenze di primo grado. I giudizi di appello si sono già conclusi con sentenze che, ferma l'obbligazione in solido tra FERROVIENORD e La Lucentissima, hanno ridotto in parte gli importi riconosciuti ai lavoratori. La Lucentissima è stata dichiarata fallita con sentenza del 28.04.2021 e, di conseguenza, man mano che la dichiarazione di fallimento è portata a conoscenza del Giudice secondo le forme di rito, i procedimenti ancora pendenti saranno interrotti. Gli stessi dovranno pertanto essere riassunti dai ricorrenti nei confronti del fallimento.

Accessi e verifiche fiscali

Con riferimento al contenzioso instaurato con l'Agenzia delle Dogane, in relazione all'appello proposto dall'Agenzia delle Dogane di Como per la riforma della sentenza n. 155/2016 della Commissione Tributaria Provinciale di Como, favorevole a FERROVIENORD, depositata il 20 aprile 2016, dopo diversi rinvii era stata fissata per il 13 giugno 2019 l'udienza di trattazione della vertenza in oggetto avanti la Commissione Tributaria Regionale.

All'udienza del 13 giugno 2019 è stato accordato un nuovo rinvio al fine di proseguire nel contraddittorio con l'Ufficio; la causa è stata dapprima rinviata al 12 dicembre 2019 e, in quella sede, rinviata a nuovo ruolo.

Nel corso delle prospettate interlocuzioni volte a definire stragiudizialmente la vicenda, anche in considerazione della recente nota prot. 12243/RU del 6 marzo 2019, ove la Direzione Centrale Legislazione e Procedure Doganali ha sancito che “possa essere considerato idoneo l'assolvimento da parte dell'importatore mediante autofatturazione (c.d. *reverse charge* o inversione contabile) dell'Iva relativa alle *royalties* sui beni importati”, si è concordato di verificare l'integrale ed

effettivo versamento, da parte di FERROVIENORD, dell'Iva mediante *reverse charge*, dunque, l'integrale assolvimento del debito tributario.

A tal fine, la Società ha fornito all'Ufficio la documentazione necessaria per poter effettuare una riconciliazione tra le fatture emesse dal fornitore (la Società elvetica Stadler Bussnang AG) e le corrispondenti autofatture emesse da FERROVIENORD.

Stante l'esito positivo di tale riconciliazione, FERROVIENORD ha presentato all'Ufficio delle Dogane di Como istanza per l'annullamento in autotutela dell'avviso di accertamento suppletivo e di rettifica prot. ASP RU 15537/14 e dell'atto di irrogazione di sanzioni amministrative prot. ASP. RU 15550/14, al fine di investire della vicenda la Direzione Regionale dell'Agenzia delle Dogane e la Direzione Centrale.

Nonostante i diversi tentativi volti a raggiungere un componimento della vicenda, ad oggi non è stato possibile addivenire a una soluzione stragiudiziale della vicenda, sicché si proseguirà nel contenzioso pendente avanti alla Commissione Tributaria Regionale di Milano, che si è concluso con sentenza n. 1815/7/2021 pronunciata il 15 aprile 2021 e depositata il 13 maggio 2021.

Con la citata sentenza la Commissione Tributaria Regionale della Lombardia ha rigettato l'appello dell'Ufficio limitatamente al recupero dell'imposta, dichiarando per contro legittima la pretesa sanzionatoria invocata dall'Agenzia, che tuttavia è stata rideterminata in Euro 1.333.076,44 in applicazione dell'art. 13 del D.Lgs. 471/1997.

Avverso la citata pronuncia di seconde cure, l'Agenzia delle Dogane, da ultimo, ha proposto ricorso per cassazione, cui FERROVIENORD S.p.A., ha resistito, proponendo il 4 ottobre 2021 controricorso con contestuale ricorso incidentale ove ha impugnato i capi e punti della sentenza in cui è risultata essere soccombente.

Infine, nel corso del mese di gennaio 2022 sono state riprese le interlocuzioni con l'Avvocato dello Stato incaricato della pratica, il quale si è mostrato disponibile a valutare una proposta di definizione stragiudiziale della vertenza, da sottoporre, poi, al vaglio dell'Agenzia.

12 ATTIVITA' IMMOBILIARE

Il Gruppo FNM detiene al 31 dicembre 2021 la proprietà di alcune aree in prossimità di stazioni ferroviarie e dei diritti edificatori correlati, tra cui le principali si riferiscono all'area di Milano Bovisa, Saronno e Milano Affori. Si fornisce di seguito un'informativa delle principali iniziative perseguite dal Gruppo volte alla valorizzazione di tali aree.

FNM, FERROVIENORD e Trenord si sono impegnate in "**FILI**", un progetto innovativo di riqualificazione dei principali centri di connessione di FERROVIENORD. Sull'asse Milano-

Malpensa è previsto il più grande progetto di rigenerazione urbana ed extraurbana in Europa: un corridoio per le Olimpiadi di Milano Cortina 2026, con nuovi scenari urbani verdi, moderni ed alta visibilità, collega con un inedito viaggio tecnologico e ambientale Milano Cadorna, Milano Bovisa, Saronno, Busto Arsizio e Malpensa.

Per la parte urbana sarà di fondamentale importanza la realizzazione di una “foresta sintetica pensile” di circa 72.000 m² che si svilupperà da Milano Cadorna fino alla stazione Domodossola e produrrà ossigeno per Milano grazie all'utilizzo di avanzate biotecnologie.

Un programma di riqualificazione urbanistica e ambientale a Busto Arsizio prevederà la ricollocazione di parcheggi in un edificio multipiano consentendo di destinare ampie superfici a verde attrezzato per attività collettive permettendo la connessione tra il nord e il sud della città.

Per la parte extraurbana, si prevede un intervento di riforestazione con la piantumazione di 800.000 alberi del triangolo industriale lombardo tra Milano, Varese e Como che comprende un'area di circa 41 mila ettari che attraversa 24 Comuni in due province della Lombardia.

Il progetto si concentrerà non solo su interventi di forestazione o di realizzazione di fasce arboree e arbustive in aree incolte, ma riguarderà anche interventi *nature-based* da attuare nelle stazioni (aree di pertinenza e di prossimità) finalizzati a migliorare il *comfort* degli utenti del servizio ferroviario, nonché la più generale resilienza ambientale, senza ridurre la funzione di interscambio modale.

Inoltre, nel progetto di riqualificazione dei principali centri di connessione di FERROVIENORD è prevista una pista superciclabile di 72,7 km che collegherà la stazione di Cadorna all'aeroporto di Malpensa.

Infine, come descritto in dettaglio, il progetto include interventi di FERROVIENORD per la riqualificazione del Nodo Bovisa e a Saronno. Il primo, riguarda la realizzazione, con criteri innovativi e improntati alla sostenibilità, della nuova sede del Gruppo FNM nei pressi di uno degli snodi di mobilità più importanti (nell'ambito del bando *Reinventing Cities*), il cuore di un quartiere oggetto di un piano di rinascita urbana. Il secondo progetto è relativo invece alla riorganizzazione del Polo infrastrutturale tecnologico - manutentivo di Saronno Centro, con l'obiettivo di raggiungere alti standard di funzionalità e di sicurezza, nonché di migliorare l'accessibilità e la viabilità.

MILANO BOVISA

Nel mese di marzo 2018 FERROVIENORD, dando attuazione alla previsione dell'aggiornamento del Contratto di Programma sottoscritto il 28 luglio 2016 con Regione Lombardia, ha presentato alla stessa Regione lo studio di fattibilità delle opere di ammodernamento e potenziamento del nodo di Bovisa, che prevede la posa di quattro nuovi binari e una serie di interventi da operare

sull'impianto al fine di migliorarne la potenzialità e la flessibilità e di consentire l'estensione di alcuni servizi ferroviari esistenti e l'attestamento di due nuove linee suburbane.

Con il ricevimento dello studio di fattibilità, ed in considerazione della valenza trasportistica ed urbanistica del comparto, Regione Lombardia si è fatta promotrice dell'apertura di un tavolo tecnico tra i principali attori coinvolti nell'ambito degli interventi sul nodo di Bovisa, tra i quali i settori Trasporti e Urbanistica del Comune di Milano e Metropolitana Milanese.

Nel corso degli incontri tenutisi nei mesi successivi presso Regione Lombardia sono, quindi, emersi gli indirizzi progettuali e gli obiettivi che i diversi soggetti intendono promuovere nell'ambito del nodo di Bovisa, tra i quali, per FNM e FERROVIENORD, anche la possibilità di sviluppo ed attuazione delle volumetrie, da destinare a propri uffici, generate dalle aree di propria competenza.

Nel contempo, il 1° giugno 2018 il Comune di Milano ha messo a disposizione, pubblicandoli sul proprio Albo Pretorio *on line*, i documenti previsti nell'ambito del procedimento per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) relativa agli atti di revisione del Piano di Governo del Territorio (PGT) vigente.

A fronte della pubblicazione della documentazione di aggiornamento del PGT, FNM e FERROVIENORD hanno presentato congiuntamente, nel mese di luglio 2018, osservazioni di carattere sia tecnico, relativo agli sviluppi del servizio ferroviario ed all'ampliamento della stazione di Bovisa, sia urbanistico, concentrando la propria attenzione sulla determinazione della capacità edificatoria attribuita al nuovo comparto "Nodi di interscambio" di cui le aree del Gruppo fanno parte.

Sono, quindi, stati programmati incontri tra FNM/FERROVIENORD e il Comune di Milano per l'individuazione di un percorso congiunto per lo sviluppo urbanistico del nodo di Bovisa, che hanno coinvolto anche Regione Lombardia per quanto attiene gli aspetti trasportistici legati in particolare all'infrastruttura ferroviaria. Il Piano di Governo del Territorio (PGT), approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 34 del 14 ottobre 2019, inserisce una quota di aree di FERROVIENORD all'interno del perimetro di uno dei cosiddetti "Nodi di Interscambio", per i quali il Piano individua una disciplina specifica in ragione del ruolo strategico attribuito alla funzione di interscambio e della necessità di promuovere interventi di riqualificazione del sistema degli spazi pubblici e, nel caso specifico del Nodo di Bovisa, delle aree di trasformazione presenti nei pressi della stazione e del rilevato ferroviario. Le aree di competenza di FERROVIENORD hanno ottenuto nel PGT il riconoscimento di un indice di edificabilità di 0,35/mq.

A seguito dei Consigli di Amministrazione di FNM (del 28 novembre 2019) e di FERROVIENORD (del 2 dicembre 2019) sono stati formalizzati in data 2 dicembre 2019 gli accordi regolativi della *partnership* tra FERROVIENORD e Comune per la partecipazione al bando "Reinventing Cities",

relativo al Nodo di Interscambio di Bovisa, iniziativa delle città del gruppo C40 per perseguire politiche di contenimento delle emissioni di carbonio. Bovisa è un *hub* strategico caratterizzato da un'elevata accessibilità e sarà infatti oggetto di valorizzazione infrastrutturale e rigenerazione urbana.

In data 18 dicembre 2019 è stata definita la scheda SSR di partecipazione al bando, poi pubblicata in data 20 dicembre 2019, contenente il prezzo a base d'asta dei diritti volumetrici e di superficie generati dalle aree di proprietà.

Nel corso del 2020, FERROVIENORD ha preso parte attiva ai tavoli di lavoro con il Comune di Milano per formulare le risposte ai quesiti e predisporre la documentazione per la seconda fase del bando di gara. Il 5 giugno 2020 sono pervenute le candidature e si è insediata la Commissione Giudicatrice paritetica FERROVIENORD/Comune di Milano.

Nel mese di settembre 2020 è stato pubblicato il Regolamento della seconda fase; la presentazione delle proposte finali da parte dei quattro offerenti selezionati è avvenuta in data 8 febbraio 2021 e la proclamazione dei vincitori alla fine del mese di aprile 2021.

Con determinazione n. DD 3964 del 18.05.2021, il Comune di Milano ha nominato vincitore e aggiudicato in via definitiva il Sito "*Nodo d'Interscambio Bovisa*" al Team Mo.Le.Co.La., rappresentato dalla mandataria Hines Italy RE S.r.l., (di seguito "Mo.Le.Co.La.") la cui proposta prevede anche la realizzazione dell'HQ. FERROVIENORD ha comunicato l'esito positivo della verifica della congruità dell'offerta economica di Mo.Le.Co.La., con particolare riferimento all'equilibrio economico tra l'offerta per la concessione del diritto di superficie e i costi di realizzazione dell'HQ.

A valle di tale passaggio è stato avviato il confronto da un lato con Comune ed il team "Mo.Le.Co.La" per l'approfondimento tecnico propedeutico alla definizione dei futuri contratti e strumenti attuativi del progetto e dall'altro con Regione Lombardia per coordinare il progetto ferroviario con quello di riqualificazione urbanistica del Nodo di Bovisa.

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 controdedotto.

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.

Con due successive note del 25 febbraio e del 23 aprile 2015, indirizzate a Regione Lombardia, l'Amministrazione comunale uscente ha richiesto e quindi sollecitato nuovamente la promozione di uno specifico Accordo di Programma di interesse regionale per la *“riqualificazione delle stazioni FNM in Comune di Saronno e delle Aree Dismesse ubicate fra via Milano e via Varese”*. Detta iniziativa non ha tuttavia ricevuto alcun riscontro da parte dell'Amministrazione regionale.

Nel corso del 2016 sono ripresi i contatti con la nuova Amministrazione Comunale, al fine di verificare la possibilità di dare anticipata attuazione alla riqualificazione dell'area dell'ex edificio B. Luini, unitamente ad interventi di urbanizzazione volti al miglioramento ed incremento delle potenzialità di accessibilità e di interscambio della stazione ferroviaria di Saronno.

In tale contesto FERROVIENORD, avvalendosi del supporto tecnico della partecipata NORD_ING, ha avviato una serie di attività finalizzate alla valutazione di un possibile riassetto più ampio del comparto, comprensivo della razionalizzazione delle proprie strutture direzionali e operative presso l'area di deposito di Saronno. In particolare, è stata predisposta la documentazione necessaria all'indizione di un concorso di idee con lo scopo di individuare una proposta ideativa

appropriata per la razionalizzazione delle strutture e delle funzioni insediate presso l'area logistica e la stazione di Saronno Centro, attraverso la ristrutturazione, il recupero e la valorizzazione di alcuni fabbricati esistenti, da mantenere, e la demolizione e costruzione di nuovi edifici. Detta documentazione è stata presentata, per condivisione ed in via informale, all'Amministrazione Comunale in data 2 novembre 2017 senza ricevere, peraltro, alcun riscontro.

FERROVIENORD, pertanto, nel corso del 2019, ha approfondito diverse ipotesi progettuali di riorganizzazione e riqualificazione degli spazi esistenti in relazione alle necessità operative e funzionali dei propri reparti.

In tale prospettiva si sono svolti numerosi incontri sul piano tecnico e politico con il Comune di Saronno, scaturiti nella predisposizione – con il contributo anche del Politecnico di Milano - di un progetto di riorganizzazione generale con riflessi sulla funzionalità e accessibilità anche ciclopedonale alla stazione ferroviaria.

Poiché la realizzazione del progetto richiede la modifica del PGT del Comune di Saronno, oggi difforme, è stato predisposto, come richiesto anche da Regione Lombardia, un Protocollo d'Intesa per vincolare le parti ai fini dell'attivazione delle procedure di cui all'art. 19 della L.R. n. 9/2001. Il testo finale del Protocollo d'Intesa, che recepisce anche le opzioni del Comune, è stato ufficializzato in data 4 dicembre 2019, ma l'Amministrazione Comunale allora in carica non aveva dato alcun riscontro ufficiale. In data 18 febbraio 2021 la nuova Amministrazione Comunale ha emesso Delibera n. 3 del 18 febbraio 2021 del Consiglio Comunale recante "Atto di indirizzo per gli interventi di riqualificazione della stazione ferroviaria Saronno Centro e di riorganizzazione del polo infrastrutturale tecnologico – manutentivo". L'obiettivo è quello di raggiungere alti standard di funzionalità e sicurezza e migliorare l'accessibilità e la viabilità attraverso un ridisegno urbano fra cui la ricollocazione del Museo delle Industrie e del Lavoro Saronnese, il restyling del fabbricato viaggiatori della stazione e del suo sottopasso, la realizzazione di percorsi ciclopedonali.

Nel corso del 2021 FERROVIENORD ha trasmesso a Regione Lombardia gli elaborati costituenti il progetto di fattibilità tecnica ed economica, chiedendo contestualmente la convocazione della Conferenza dei Servizi.

In data 26 gennaio 2022 Regione Lombardia ha trasmesso il verbale conclusivo della Conferenza dei Servizi.

MILANO AFFORI

Le aree interessate dal progetto sono di circa 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.

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 il contratto di compravendita con la società GDF SYSTEM S.r.l. 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.

In data 26 ottobre 2016, con scrittura privata n. 16276/6A, FNM, FERROVIENORD e GDF SYSTEM hanno sottoscritto un definitivo accordo transattivo al fine di evitare qualsivoglia contenzioso e chiarire i reciproci diritti e doveri su alcune controverse questioni interpretative degli obblighi nascenti dall'atto di vendita e dai successivi atti modificativi ed in particolare relativamente al pagamento dei costi derivanti dalla bonifica delle aree, alla cancellazione del patto di riservato dominio sul Lotto di Residenza Convenzionata B, alla modalità dei pagamenti successivi a tale svincolo, alla realizzazione del parcheggio di interscambio interrato, al detensionamento dei tiranti provvisori della stazione metropolitana ed, infine, allo spostamento della sede CTE e dei relativi obblighi convenzionali connessi.

In particolare, con la sottoscrizione dell'atto transattivo di cui sopra, FNM, FERROVIENORD e GDF hanno concordato di attivarsi nei confronti del Comune di Milano per la modifica dell'art. 6 dell'atto ricognitivo, al fine di prevedere l'affidamento da parte di FERROVIENORD a GDF, in qualità di *general contractor*, ai sensi dell'art. 20 del nuovo Codice degli Appalti, della realizzazione del parcheggio di interscambio, con l'integrale sostituzione di GDF a FERROVIENORD in relazione ai relativi obblighi convenzionali verso il Comune stesso.

Tuttavia, con successiva nota del 6 luglio 2017, GDF ha manifestato alcune sostanziali riserve in merito alla possibilità di poter applicare l'articolo 20 sopra richiamato per l'affidamento alla stessa GDF dei lavori di realizzazione dell'opera in qualità di *general contractor*. Pertanto, ottenuto da parte del Comune di Milano in data 25 maggio 2017 il Permesso di Costruire, FERROVIENORD ha proceduto con l'indizione della gara di appalto per l'affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori di realizzazione del parcheggio interrato così come previsto nell'art. 6 dell'Atto ricognitivo e specificativo del 26 giugno 2014.

La procedura di gara per l'affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell'esecuzione lavori si è conclusa con l'aggiudicazione alla società Paolo Beltrami Costruzioni S.p.A. ed il relativo contratto di appalto è stato sottoscritto in data 18 luglio 2018.

Nel corso del 2019 l'Appaltatore ha sviluppato la progettazione esecutiva e, in data 15 aprile 2019 hanno avuto inizio i lavori del parcheggio.

Nel contempo, le interlocuzioni intercorse tra GDF System e gli Uffici comunali relative alla opportunità di non realizzare la struttura sovrappassante la sede ferroviaria sono scaturite nella sottoscrizione, da parte di GDF System, di un atto unilaterale d'obbligo nei confronti del Comune di Milano in forza del quale la stessa si è vincolata a realizzare opere alternative.

Pertanto, considerato altresì il tempo trascorso dalla stipula dell'Atto Ricognitivo, il Comune, FNM e GDF System hanno convenuto la necessità di attivare un tavolo di coordinamento finalizzato alla predisposizione di tutti i documenti finalizzati alla stipula di un nuovo atto di aggiornamento recante la modifica e/o la riformulazione di taluni obblighi convenzionali.

Nel corso del 2021 è proseguita l'attività di realizzazione del parcheggio interrato.

Preso atto che il quadro economico preso a riferimento alla stipula della Convenzione è profondamente mutato, FERROVIENORD ha commissionato al Politecnico di Milano uno studio volto a valutare la sostenibilità economica dell'investimento alla luce di tutti gli elementi in merito rilevanti. Lo studio del Politecnico ha dimostrato che il tasso di occupazione del parcheggio è una variabile determinante e attualmente è considerato altamente volatile e incerto. Nell'ipotesi di parcheggio con posti auto a rotazione a tariffa comunale, non risulta possibile il raggiungimento di un equilibrio economico e in caso di applicazione esclusiva di tariffe comunali, la gestione è destinata ad essere in perdita.

Dopo la pausa estiva, con l'intento di avviare interlocuzioni con il Comune di Milano sulle predette problematiche al fine di superare l'originaria convenzione non più attuale alla luce delle mutate condizioni del mercato, si è provveduto a trasmettere al medesimo Comune lo studio del Politecnico chiedendo di modificare l'art. 6 dell'Atto Ricognitivo in modo da riconoscere a FERROVIENORD la massima flessibilità nella gestione del parcheggio. Il Comune non ha dato alcun riscontro. Di contro, il 21 settembre u.s., il Comune ha provveduto a sottoscrivere con l'altro soggetto attuatore, GDF SYSTEM, un atto di aggiornamento della Convenzione e dell'Atto Ricognitivo, senza coinvolgere FERROVIENORD e FNM, in forza del quale è stata riconosciuta a GDF SYSTEM una modifica del mix funzionale ovvero la trasformazione di 5.000 mq di s.l.p. da recettivo a residenziale. Tale atto indice negativamente sulla posizione di FERROVIENORD in quanto (i) la rende solidalmente responsabile degli obblighi assunti da GDF SYSTEM e (ii) riduce sensibilmente

la capacità di occupazione del parcheggio essendo stata eliminata la realizzazione di una struttura recettiva di 5.000 mq.

In considerazione di ciò, FERROVIENORD, unitamente a FNM, ha notificato lo scorso 26 novembre al Comune e a GDF SYSTEM un ricorso innanzi al TAR Milano per l'annullamento della determina dirigenziale che ha approvato il predetto atto.

L'obiettivo è che l'impugnazione proposta induca il Comune a prendere in considerazione le richieste di FERROVIENORD, avviando una revisione dell'art. 6 dell'Atto Ricognitivo che disciplina per l'appunto il parcheggio di interscambio.

GARBAGNATE MILANESE

Le aree interessate dal progetto sono di circa 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 FNM e la Parrocchia dei Santi Eusebio e Maccabei, hanno 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, in modo che la proprietà di ciascun soggetto attuatore coincida con le aree sulle quali il piano prevede l'edificazione delle quote di competenza.

A tal fine, 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.

Tuttavia, a seguito del protrarsi della crisi del mercato immobiliare che ha reso difficoltoso l'avvio di trattative per la vendita delle aree, FNM e la Parrocchia dei Santi Eusebio e Maccabei, con nota congiunta del 27 ottobre 2016, hanno chiesto al Comune di Garbagnate Milanese la proroga per un periodo minimo di due anni di tutti i termini di cui all'art. 3 della Convenzione Attuativa del PII.

Nel mese di febbraio 2018 la Parrocchia dei Santi Eusebio e Maccabei ha presentato al Comune una ipotesi di proposta preliminare di variante parziale di Piano che andava nell'ottica di rivedere eventualmente anche in riduzione le volumetrie previste dal Piano. Tuttavia, anche questa ipotesi non si è concretizzata. Nel corso del 2019 si sono tenuti alcuni incontri con l'Amministrazione Comunale finalizzati a ricercare possibili soluzioni attuative, ad oggi rimaste senza esiti concreti.

Nel corso del 2020 sono stati svolti alcuni incontri con un Operatore Immobiliare che ha manifestato, a livello informale, il proprio interessamento per l'acquisto dell'area. Anche l'Amministrazione Comunale e il Partner privato, Parrocchia dei Santi Eusebio e Maccabei, sono motivati ad individuare una strategia comune finalizzata alla vendita delle aree di proprietà. Da fine 2020 tuttavia, l'Operatore non ha più ripreso i contatti.

13 PERSONALE DIPENDENTE: NUMERI, COSTI E FORMAZIONE

13.1 NUMERI E COSTI

Il numero medio dei dipendenti del Gruppo FNM, comprensivo della società MISE e della sua controllata MISE Engineering, è passato dalle 2.812 dell'anno 2020 alle 2.842 dell'anno 2021, registrando un aumento dell'1,1%.

In particolare, la Capogruppo FNM evidenzia un numero medio di dipendenti pari a 189 rispetto ai 186 dell'esercizio precedente (+1,6%).

13.2 RELAZIONI INDUSTRIALI

Nell'anno 2021 si è avuta un'interlocuzione significativa all'interno del Gruppo FNM con le Organizzazioni Sindacali.

La situazione sanitaria inerente alla diffusione del virus COVID-19, ed i conseguenti provvedimenti legislativi ad esso connessi, hanno imposto un continuo monitoraggio delle misure organizzative atte a tutelare la salute e sicurezza dei lavoratori, nel rispetto delle normative tempo per tempo vigenti. Le attività legate all'esercizio sono state oggetto di monitoraggio relativamente alle

turnazioni, all'occupazione degli spazi, alla messa a disposizione dei dispositivi di protezione ed igienizzanti. Il personale impiegatizio ha invece fruito di giornate di lavoro agile aggiuntive, rispetto alle due prestazioni settimanali fuori dalla sede di lavoro contrattualmente pattuite.

Per ciò che riguarda la società FNMA è stato erogato un contributo *una tantum* sulla base dei risultati ottenuti dall'azienda nel 2020. Con l'occasione sono stati rivisti alcuni istituti di *welfare* tra cui il contributo al Fondo Pensione FNM ed il valore del buono pasto.

Il valore del buono pasto è stato infine incrementato anche per i dipendenti della società E-Vai sulla base di quanto disciplinato in uno specifico accordo.

Inoltre, in data 17 giugno 2021 è stata sottoscritta un'intesa, utile per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri scaduto il 31 dicembre 2017, siglata dai vertici di Asstra, Anav e Agens con Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Faisa Cisl e Ugl Fna, atta a definire la copertura economica del triennio 2018-2020, attraverso l'erogazione di una somma *una tantum* e contestualmente l'avvio di un percorso di metodo, che contempla la prioritaria definizione di due tematiche contrattuali che sono considerate delle appendici all'ultimo accordo di rinnovo contrattuale. L'accordo prevede per il personale a tempo indeterminato in forza alla data di sottoscrizione del verbale, di coprire il triennio 2018-2020 con l'erogazione di una somma *una tantum* pari a 680 euro lordi al parametro 175, da riparametrare secondo la vigente scala parametrica. L'erogazione è stata ripartita in due *tranches*, la prima pari a 300 Euro corrisposta con la retribuzione del mese di luglio 2021 e la seconda pari a 380 Euro corrisposta con la retribuzione del mese di dicembre 2021.

Nel mese di agosto 2021 è stato poi sottoscritto un significativo accordo tra FERROVIENORD e le Organizzazioni Sindacali più rappresentative. L'accordo ha disciplinato una nuova organizzazione del lavoro per il settore Manutenzione di FERROVIENORD. Tale accordo adegua le norme contrattuali aziendali che disciplinano la prestazione lavorativa alle rinnovate esigenze tecnologiche, garantendo tempistiche ridotte di intervento in caso di guasto sulla rete ferroviaria. Viene estesa la possibilità di effettuare lavorazioni durante gli orari notturni, distribuendo la prestazione lavorativa in differenti turnazioni lungo l'intera giornata. Si favorisce inoltre una crescita professionale dei dipendenti attraverso una maggiore diffusione delle abilitazioni necessarie a svolgere attività lavorative presso il settore Manutenzione.

Nel corso del 2021 si è inoltre avuta una significativa interlocuzione con le rappresentanze sindacali al fine di avviare un ambizioso progetto di sviluppo del *welfare* aziendale erogato in favore dei dipendenti, mettendo a punto interventi finalizzati a rispondere sempre meglio ai bisogni delle persone e a favorire il benessere complessivo.

Per quanto riguarda il CCNL Società e Consorzi Autostrade e Trafori il 21 settembre 2021 è stato stipulato, con le Segreterie Territoriali delle OO.SS. firmatarie del CCNL di settore, un accordo quadro che governerà alcuni prioritari processi organizzativi e gestionali per il prossimo biennio.

In particolare, le parti hanno raggiunto intese volte a svolgere un costante monitoraggio congiunto della dinamica relativa all'età media aziendale dell'intero organico, individuando ogni soluzione utile e necessaria a garantire un progressivo riequilibrio anagrafico della popolazione, accompagnando il fisiologico *turn-over* del personale con le più idonee misure di ricambio, rinnovamento ed integrazione delle professionalità. Soprattutto, le Parti si sono impegnate a ricercare soluzioni organizzative e gestionali, utilizzando ogni strumento normativo disponibile (ad es. il contratto di espansione, ulteriormente previsto dalla legislazione per l'esercizio 2022, un programma di incentivazione all'esodo, ecc.), accompagnato, ove necessario, anche da specifiche disponibilità economiche aziendali, utili a programmare e gestire un percorso che consenta di pianificare una progressiva gestione del processo di uscita delle risorse prossime alla quiescenza, ipotizzando nel contempo - fatta salva la necessità eventuale di reimpiego dei lavoratori oggi impegnati in attività di *service* a favore di società terze - laddove necessario per alcuni specifici comparti, un opportuno percorso di introduzione di nuove risorse in applicazione sia della normativa vigente, sia del disposto contrattuale che già prevede nel proprio articolato opportune forme e modalità di ingaggio per l'inserimento di risorse giovani.

Inoltre, sempre con riferimento al CCNL Società e Consorzi Autostrade e Trafori, si rileva che l'accordo di secondo livello per il triennio 2018-2020 è scaduto il 31 dicembre 2020.

Con la delibera del marzo 2021 il Consiglio di Amministrazione di MISE ha dato mandato alla Direzione Risorse Umane di trattare con le Organizzazioni Sindacali avendo come riferimento la logica negoziale ed i parametri di Gruppo in materia di premio di risultato, negoziando, tenuto conto della contrazione dei profitti ipotizzata, una riduzione dell'ammontare massimo del premio di risultato parametrata alla riduzione stessa dei profitti. A riguardo in considerazione del quadro economico derivante dal perdurare della pandemia è stato previsto un ridimensionamento del 30% del Premio di Risultato. In tale logica, con la parte sindacale, la Società ha raggiunto un'intesa specifica riguardante esclusivamente l'anno 2021 e ha contrattualizzato un accordo ponte. Al contempo, con le RSA è stato convenuto di rinviare il rinnovo del contratto triennale di secondo livello e di sottoscrivere il nuovo accordo nell'esercizio 2022, a valere per il triennio 2022-2024, improntandolo a criteri che apprezzino con maggior incisività il contributo del singolo, nonché il raggiungimento di specifici obiettivi per le aree operative ed amministrative; a valle dell'esame condotto con la Capogruppo FNM, perseguendo l'obiettivo di un maggiore allineamento del contratto di secondo livello al modello sviluppato nell'ambito del Gruppo.

13.3 FORMAZIONE

L'attività di formazione realizzata nel 2021, oltre che rispettare quanto stabilito nel piano formativo, ha dovuto conformarsi alle disposizioni adottate dall'azienda per la prevenzione e il contenimento della diffusione del Covid 19. Ciò ha, inevitabilmente, ridotto la realizzazione di iniziative formative in presenza e si è dovuta privilegiare l'attività svolta da remoto, sia in modalità sincrona che asincrona.

Le attività formative hanno impegnato i dipendenti delle aziende del Gruppo di seguito individuate per un totale di 4.074 giornate.

Inoltre, nel corso dell'esercizio è proseguita l'adesione al progetto MaaM "*Maternity as a Master*", un programma innovativo di formazione che pone al centro il tema e l'importanza della genitorialità in azienda.

14 ATTIVITA' DI RICERCA E DI SVILUPPO

Per la natura dell'attività svolta, nel corso del 2021 il Gruppo ha svolto le seguenti attività:

- E-Vai con 2 progetti europei: il progetto denominato *I-SharE LIFE* (all'interno del programma europeo LIFE) guidato da FNM, ed il progetto *Car E-Service* (all'interno del programma europeo *Horizon 2020*), guidato dal CNR con partner nazionali (es. FCA) e internazionali;
- è proseguita l'operatività della Convenzione Quadro per attività di collaborazione scientifica e di supporto ai processi di innovazione tra il Gruppo FNM e la Fondazione Politecnico di Milano con l'obiettivo di sviluppare iniziative congiunte di formazione e ricerca in ambiti quali: sistemi elettrici ed efficienza energetica; attività manutentive e diagnostica avanzata; ingegneria ferroviaria; pianificazione urbanistica in relazione alle infrastrutture e ai sistemi di trasporto; materiale rotabile; sistemi innovativi per il controllo e la sicurezza delle stazioni.

15 DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA

Il Consiglio di Amministrazione, in data 18 marzo 2022 ha approvato la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ("DNF") redatta ai sensi del D. Lgs. n. 254/2016. La DNF illustra le attività del Gruppo, il suo andamento, i risultati e l'impatto prodotto con riferimento ai temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani e alla lotta contro la corruzione attiva e passiva.

Nella DNF del Gruppo FNM rendiconta le proprie performance di sostenibilità in accordo ai “*GRI Sustainability Reporting Standards*”; nel 2021 la DNF è stata strutturata ispirandosi ai principi del Report Integrato.

La prima parte del documento illustra come la strategia, la *governance*, le performance e le prospettive dell'organizzazione consentono di creare valore nel breve, medio e lungo periodo nel contesto in cui essa opera. La seconda parte è focalizzata sulla presentazione dei capitali, le “risorse” materiali e immateriali che sono incrementate, ridotte o trasformate dall'attività e dagli output dell'organizzazione, e che determinano la creazione di valore. I principali capitali (Capitale Economico-Finanziario, Capitale Produttivo e Intellettuale, Capitale Umano, Capitale Naturale, Capitale Sociale e Relazionale) sono correlati al raggiungimento degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs). I capitali hanno contribuito al percorso di raggiungimento di 10 SDGs previsti dall'Agenda 2030.

In aggiunta, in continuità col percorso intrapreso dal 2020, FNM ha deciso di individuare e quantificare gli impatti che sono generati attraverso la propria attività non solo dal punto di vista economico, ma anche dal punto di vista ambientale e sociale. Pertanto, al fine di fornire una rappresentazione completa del valore generato, FNM ha deciso di utilizzare la metodologia del *True Value* di KPMG, per misurare il “vero valore” che il Gruppo restituisce alla collettività.

Nel corso del 2021 il valore generato dal Gruppo FNM, incluse le attività svolte da Trenord, ammonta a circa 2,8 miliardi di Euro, considerando sia gli impatti diretti generati, ma anche quelli indiretti; circa il 53% è attribuibile agli impatti economici diretti e indiretti. Escludendo le attività svolte da Trenord, il valore generato è pari a circa 0,9 miliardi di Euro, considerando sia gli impatti diretti sia indiretti; circa il 67% è attribuibile agli impatti economici diretti e indiretti.

La Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario 2021 è contenuta in una relazione distinta dalla Relazione sulla Gestione, pubblicata congiuntamente a quest'ultima e disponibile sul sito Internet della Società.

16. IMPATTO DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI

A oggi la valutazione dell'impatto dei business della Società sui cambiamenti climatici è di importanza prioritaria, come emerge anche dalla matrice di materialità 2021 riportata nella Dichiarazione non Finanziaria, aggiornata in seguito allo svolgimento delle attività di *shareholder engagement*. FNM attribuisce forte rilevanza a questo tema e ha messo in atto azioni per presidiare i rischi e le opportunità che ne derivano.

Consapevole dell'importanza della salvaguardia dell'ambiente, il Gruppo FNM vuole svolgere un ruolo proattivo nella transizione energetica, che ritiene essere un obiettivo fondamentale da perseguire e un'opportunità per lo sviluppo futuro. In quest'ottica, il 16 settembre 2021 il Consiglio di Amministrazione di FNM ha approvato il Piano Strategico 2021-2025, che configura il Gruppo come un operatore integrato della mobilità sostenibile, guidato da principi di sostenibilità ambientale, sociale e di *governance* (ESG). Il piano per la prima volta integra e quantifica gli obiettivi ESG nella definizione della strategia industriale del Gruppo al fine di sviluppare nuove forme di mobilità multimodale, integrata e sostenibile, facendo leva sulla gestione sinergica e lo sviluppo del portafoglio di infrastrutture del Gruppo, tra loro complementari e proponendosi come partner di mobilità per le comunità servite. In tal senso, lo sviluppo di nuovi servizi di mobilità, implementati grazie allo sviluppo di tecnologie digitali e adattati per soddisfare i bisogni degli utenti, è accompagnato dal mantenimento e miglioramento delle condizioni di sicurezza e di resilienza agli eventi naturali estremi. Parte integrante del piano è dunque anche il supporto concreto allo sviluppo del territorio, attraverso progetti di riqualificazione ambientale e urbana, lungo l'asse ferroviario.

Per consentire il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità e di partecipazione attiva al processo di transizione energetica, per la prima volta il Piano individua degli indicatori chiave con precisi obiettivi al 2025, tra cui lo sviluppo e la decarbonizzazione delle flotte. Grazie principalmente alla sostituzione del materiale rotabile e degli autobus con nuovi treni ed autobus elettrici e a idrogeno, si pone l'obiettivo della riduzione del 35% delle attuali emissioni di CO₂ al 2025 e fissa quale ulteriore obiettivo l'utilizzo del 100% di energia da fonti rinnovabili per la trazione ferroviaria, sempre entro la fine dell'arco di piano.

Tutto questo si traduce in un piano di investimenti pari a circa 850 milioni di euro nel periodo 2021-2025, di cui oltre un terzo in attività eligibili per essere definite "green" dalla Tassonomia Europea.

Il Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM contribuisce al raggiungimento di 10 dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 ONU (SDGs) sui quali ha un impatto.

17 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 società controllate, ai sensi di quanto previsto dalle disposizioni normative attualmente vigenti e dagli accordi societari con i *partners*.

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 improntato 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 e di Comportamento del Gruppo FNM.

Formano parte integrante del sistema di governo societario le seguenti procedure:

- le Linee di Indirizzo del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi;
- la Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate;
- il Regolamento per la gestione interna e la comunicazione al pubblico di documenti e informazioni riguardanti FNM S.p.A. e l'istituzione, la gestione e la tenuta del registro delle persone che vi hanno accesso;
- il Codice di comportamento per l'identificazione dei soggetti *Internal Dealing* e per la comunicazione delle operazioni effettuate dai medesimi “*Codice Internal Dealing*”;
- il Codice Etico e di Comportamento del Gruppo FNM;
- il Modello di Organizzazione, gestione e controllo ex D.Lgs. 231/2001;
- il Regolamento del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari;
- il Regolamento Assembleare.

In data 18 luglio 2019, FNM ha approvato l'aggiornamento del Regolamento del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, allineandone il contenuto alle variazioni intervenute nella propria struttura organizzativa nonché prevedendo l'affidamento dei test 262 anche a consulenti esterni, oltre che alla Funzione *Internal Audit*.

Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato da FNM ai sensi del D.Lgs. 231/2001 è stato aggiornato il 16 settembre 2021, integrandolo con le fattispecie di reato-presupposto e le modifiche organizzative *medio tempore* intervenute.

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 predetta Relazione è consultabile sul sito della Società all'indirizzo www.fnmgroup.it (sezione *Governance*).

La Società, attenta alla necessità di garantire condizioni di trasparenza e correttezza nella conduzione delle attività aziendali, ha ritenuto opportuno adottare un proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ("Modello") come previsto dal D. Lgs. 8 giugno 2001 n. 231, il Codice Etico e di Comportamento del Gruppo FNM che ne costituisce parte integrante e la Politica Anticorruzione FNM. Nella sua versione attuale il Modello è stato aggiornato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 16 settembre 2021. Il Modello è volto a prevenire la commissione di specifici reati previsti dalla normativa vigente e considerati rilevanti per la Società; esso viene costantemente verificato e, ove fosse ritenuto necessario, aggiornato allo scopo di perseguire un continuo miglioramento del controllo interno. Il Modello, ispirato alle Linee Guida Confindustria e alle Linee Guida ASSTRA, è stato elaborato tenendo conto della struttura e dell'attività concretamente svolta dalla Società, della natura e della dimensione della sua organizzazione. La Società ha proceduto ad un'analisi preliminare del proprio contesto aziendale e successivamente ad un'analisi delle aree di attività che presentano profili potenziali di rischio in relazione alla commissione dei reati indicati dal Decreto.

In linea con quanto previsto dal D. Lgs. 231/2001 la Società ha altresì nominato un Organismo di Vigilanza autonomo, indipendente e competente in materia di controllo dei rischi connessi alla specifica attività svolta dalla Società e ai relativi profili giuridici. Tale Organismo, di natura collegiale, è composto da due Dottori Commercialisti esterni alla Società, da un Avvocato penalista, esterno alla Società – nominato altresì Presidente, dotato di comprovate capacità tecniche in materie giuridiche.

L'Organismo di Vigilanza ha il compito di vigilare costantemente:

- sull'osservanza del Modello da parte degli organi sociali, dei dipendenti e dei consulenti della Società;
- sull'effettiva efficacia del Modello nel prevenire la commissione dei reati di cui al Decreto;
- sull'attuazione delle prescrizioni del Modello nell'ambito dello svolgimento delle attività della Società;
- sull'aggiornamento del Modello, nel caso in cui si riscontri la necessità di adeguare lo stesso in seguito a cambiamenti intervenuti nella struttura e/o nell'organizzazione aziendale o in relazione all'evoluzione del quadro normativo di riferimento.

Per l'espletamento dei compiti assegnati, l'Organismo di Vigilanza è investito di tutti i poteri di iniziativa e controllo su ogni attività aziendale e livello del personale, e relaziona al Consiglio di Amministrazione, cui riferisce tramite il proprio Presidente. L'Organismo di Vigilanza svolge le sue funzioni coordinandosi con gli altri organi e funzioni di controllo esistenti nella Società.

L'Organismo di Vigilanza, nel vigilare sull'effettiva attuazione del Modello, è dotato di poteri e doveri che esercita nel rispetto delle norme di legge e dei diritti individuali dei lavoratori e dei soggetti interessati.

18 RAPPORTI DELLA CAPOGRUPPO FNM S.p.A. CON PARTI CORRELATE

Le operazioni effettuate con parti correlate del Gruppo non sono qualificabili né come atipiche né come inusuali, rientrando nella normale attività della Società. Tali operazioni sono effettuate nell'interesse della Società e del Gruppo a normali condizioni di mercato.

Si rinvia alle Note 49 al bilancio consolidato e 34 al bilancio separato, per ulteriori informazioni in merito ai rapporti intrattenuti con parti correlate.

Le informazioni relative ai compensi degli Amministratori, Sindaci e dirigenti con responsabilità strategiche sono contenute nella Relazione annuale sulla Remunerazione redatta ai sensi dell'art. 123-ter del D. Lgs. 58/98 (TUF) e successive modifiche e integrazioni.

La "Procedura operazioni con parti correlate" è disponibile sul sito internet della Società (www.fnmgroup.it – sezione Governance – documenti e procedure).

19 STRUMENTI FINANZIARI

Si precisa che nel corso dell'esercizio e alla data del 31 dicembre 2021 la Società non ha utilizzato strumenti finanziari derivati.

Tra le società controllate e partecipate alla data del 31 dicembre 2021 MISE ha in essere derivati di copertura *Interest Rate Swap* perfezionati al fine di prevenire il rischio delle variazioni dei tassi d'interesse, il cui *fair value* è negativo.

20 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* approvato in data 13 maggio 2019, 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.

21 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NELL'ESERCIZIO

Moody's attribuisce un *issuer rating* Baa3 con *outlook* stabile

25 gennaio 2021: FNM ottiene un *long term issuer rating* Baa3 da Moody's, che tiene conto delle prospettive di business della società in seguito all'acquisizione di Milano Serravalle – Milano Tangenziali (MISE) e della sua politica finanziaria equilibrata.

Il *rating* Baa3 di FNM incorpora l'incremento di un *notch* per riflettere il forte legame con Regione Lombardia, il suo azionista di maggioranza.

L'ottenimento da parte di FNM del *rating investment grade* di Fitch Ratings (BBB- con *outlook* stabile – a novembre 2020) e Moody's (Baa3 con *outlook* stabile) offre alla società la possibilità di definire nel modo più efficiente la propria struttura finanziaria a medio lungo termine a supporto del futuro sviluppo strategico, anche attraverso l'accesso al mercato dei capitali.

Treni a idrogeno e Progetto H2IseO

1 febbraio 2021: Sottoscritto il protocollo d'intesa firmato da FNM ed Enel Green Power con l'obiettivo di studiare, individuare e proporre le migliori soluzioni di fornitura di idrogeno verde – prodotto usando esclusivamente energia rinnovabile - per la mobilità ferroviaria in Lombardia, nell'ambito del progetto H2IseO che mira a decarbonizzare i servizi di trasporto pubblico locale in Valcamonica (Brescia).

6 aprile 2021: FNM ed ENI hanno firmato una lettera di intenti per definire possibili collaborazioni e iniziative in merito all'introduzione di carburanti e vettori energetici in grado di ridurre le emissioni di CO2 per i motori termici dei mezzi di trasporto, modelli di cattura, stoccaggio o utilizzo della CO2 generata nei processi di produzione dell'idrogeno da destinare ai mezzi di trasporto e di punti di distribuzione dell'idrogeno per la mobilità privata su strada.

22 aprile 2021: FNM e SAPIO hanno firmato un Protocollo d'Intesa che prevede la nascita di un gruppo di lavoro congiunto che avrà il compito di elaborare una o più ipotesi operative legate alla fornitura di idrogeno verde.

Si rileva che nel luglio 2021 FNM, A2A e SNAM (società con cui nel 2020 FNM ha stretto accordi di collaborazione per lo sviluppo del progetto H2iseO) hanno ricevuto congiuntamente un finanziamento di 4 milioni di Euro dal Programma *European Innovation Fund Small Scale* per la costruzione di una fabbrica di produzione dell'idrogeno nel contesto del progetto stesso.

Perfezionata l'acquisizione dell'82,4% di Milano Serravalle-Milano Tangenziali

26 febbraio 2021: FNM ha perfezionato l'acquisizione dell'82,4% del capitale sociale di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (MISE) da Regione Lombardia in esecuzione del contratto di compravendita sottoscritto e comunicato al mercato il 3 novembre 2020. In considerazione della partecipazione del 13,6% del capitale sociale già acquisita da FNM il 29 luglio 2020, FNM detiene una partecipazione rappresentativa del 96% del capitale sociale di MISE.

L'acquisizione si è perfezionata a seguito del soddisfacimento delle condizioni sospensive previste nel contratto di compravendita, tra cui l'ottenimento dell'autorizzazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi della convenzione di concessione di cui MISE è parte.

Contestualmente al perfezionamento dell'acquisizione, APL – società concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico di Gaggiolo e delle opere connesse – è uscita dal perimetro di consolidamento di MISE per effetto della sottoscrizione e liberazione alla stessa data da parte di Regione Lombardia di un aumento di capitale sociale di APL per complessivi 350 milioni di Euro e della conseguente diluizione al 36,7% del capitale sociale (dal 79,3%) della partecipazione detenuta da MISE in APL.

Il corrispettivo per l'acquisizione della partecipazione in MISE, pari a 519,2 milioni di Euro (ovvero 3,5 Euro per azione), è stato integralmente regolato per cassa, facendo ricorso ad una linea di credito a breve termine sottoscritta in data 28 gennaio 2021 con un pool di banche composto da Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas Italian Branch, in qualità di enti finanziatori. Il finanziamento, contrattualizzato per un ammontare massimo di 650 milioni di Euro e utilizzato per 620 milioni di Euro, non assistito da garanzie, è stato rimborsato in un'unica soluzione dopo l'emissione del prestito obbligazionario nel mese di ottobre 2021.

FERROVIENORD e Alstom firmano contratto per 20 treni a media capacità

15 aprile 2021: FERROVIENORD e Alstom hanno sottoscritto il secondo contratto applicativo per la fornitura di ulteriori 20 treni "Donizetti" a media capacità per il servizio ferroviario regionale, per

un importo di 125 milioni di Euro. La consegna dei primi treni è prevista da giugno 2023; i convogli sono destinati alla direttrice Milano – Sondrio – Tirano.

Questo contratto si inserisce nell’ambito di un Accordo Quadro stipulato a novembre 2019, firmato contestualmente al primo contratto applicativo che prevede la fornitura di altri 31 convogli.

L’accordo fa seguito a quanto stabilito da Regione Lombardia che, con una delibera del 17 marzo 2021, ha ampliato il proprio programma di acquisto di nuovi treni, aggiungendo 46 convogli - 26 “Caravaggio” ad alta capacità e 20 “Donizetti” a media capacità - ai 176 già previsti e portando quindi a 222 il totale, per uno stanziamento complessivo di 1,958 miliardi di Euro (1,607 miliardi di Euro del programma approvato nel 2017 e aggiornato nel 2019, più 351 milioni di Euro aggiunti con la delibera del 17 marzo 2021).

L’Assemblea degli Azionisti approva il bilancio 2020

30 aprile 2021: l’Assemblea degli Azionisti ha approvato la proposta di bilancio separato della Controllante, ha esaminato il bilancio consolidato del Gruppo FNM al 31 dicembre 2020 e ha deliberato di non distribuire dividendi e quindi di destinare l’utile dell’esercizio 2020 come segue:

- Euro 1.194.591,22 a riserva legale;
- Euro 22.697.233,16 a utili portati a nuovo;

L’Assemblea ha inoltre:

- approvato la Relazione sulla politica in materia di remunerazione e sui compensi corrisposti,
- nominato il Consiglio di Amministrazione per il triennio 2021-2023, dopo aver determinato in sette il numero dei membri del nuovo CdA;
- nominato il Collegio Sindacale per il triennio 2021-2023;
- ed ha rinnovato l’autorizzazione all’acquisto e alla disposizione di azioni proprie, previa revoca dell’autorizzazione conferita dall’Assemblea del 27 maggio 2020.

Dimissioni dei Sindaci espressione dell’Azionista Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

21 maggio 2021: il Presidente del Collegio Sindacale, Avv. Umberto La Commara, e il Sindaco supplente, Dott.ssa Valentina Lupi, espressione dell’Azionista Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., hanno rassegnato le proprie dimissioni per motivazioni di natura personale.

Considerata l'impossibilità di ricostituire la composizione dell'Organo di Controllo con candidati tratti dalla stessa lista dalla quale erano stati eletti, i Sindaci dimissionari sono rimasti in carica fino all’Assemblea degli Azionisti tenutasi il 19 luglio.

Intesa tra FNM e SEA per sviluppo intermodalità ferroviaria

21 maggio 2021: FNM e SEA hanno firmato un protocollo d'intesa per sviluppare iniziative sinergiche dedicate allo sviluppo dell'intermodalità ferroviaria e della mobilità sostenibile nell'ambito dei processi logistici. Lo studio ha l'obiettivo di rafforzare la posizione di Malpensa Intermodale S.r.l. e Malpensa Distripark S.r.l. come anche di Malpensa Cargo City, dove oggi transita oltre il 60% del totale delle merci aeree trasportate in Italia ed ampliare il ventaglio di servizi offerti alla clientela.

Progetto FILI: nuova antropizzazione dell'asse Milano-Malpensa

2 luglio 2021: È stato presentato ufficialmente FILI, un innovativo progetto di rigenerazione urbana ed extraurbana in Europa, volto a riqualificare i principali centri di connessione di FERROVIENORD lungo l'asse Milano-Malpensa, corridoio fondamentale per le Olimpiadi di Milano Cortina 2026, grazie a interventi di ricucitura urbana con l'adozione di soluzioni all'avanguardia nel disegno architettonico e nella sostenibilità ambientale.

Il progetto coinvolge con opere di ammodernamento, rifacimento e rinnovamento le stazioni di Milano Cadorna, Milano Bovisa, Saronno e Busto Arsizio e le aree ad esse adiacenti, con un intervento di oltre 188.000 metri quadrati, che arriverà a interessare progetti per un totale di 2 milioni di metri quadrati all'interno della Lombardia. FILI comprende inoltre la piantumazione di 800.000 alberi in circa 41.000 ettari attraverso 24 Comuni, la creazione di una superstrada ciclabile di 72,7 km fra la stazione di Milano Cadorna e Malpensa e la realizzazione di una Foresta Sintetica Pensile presso la stazione Milano Cadorna che produrrà ossigeno per la città di Milano. FILI è promosso da FNM, FERROVIENORD e Trenord insieme a Regione Lombardia.

Integrazione del Collegio Sindacale

19 luglio 2021: L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti di FNM S.p.A. convocata per deliberare l'integrazione del Collegio Sindacale ha nominato il Prof. Eugenio Pinto Presidente del Collegio Sindacale e la Dott.ssa Marianna Tognoni Sindaco Supplente entrambi proposti dall'Azionista Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A..

Approvazione del Piano Strategico del Gruppo per il periodo 2021-2025

16 settembre 2021: Il Consiglio di Amministrazione di FNM ha approvato il Piano Strategico per il periodo 2021-2025, a valere sulle Linee Guida approvate nel novembre 2020, che configura il Gruppo come un operatore integrato della mobilità sostenibile, guidato da principi di sostenibilità

ambientale, sociale e di *governance* (ESG). Il Piano di FNM contribuisce al raggiungimento di 10 dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 ONU (SDGs) sui quali ha un impatto.

Per la prima volta il Piano individua degli indicatori chiave con precisi obiettivi al 2025; in particolare, anche al fine di dimostrare l'impegno della Società nel favorire e promuovere il processo di transizione energetica, entro il 2025 il Gruppo ha l'obiettivo di ridurre del 35% le attuali emissioni di CO2 e di utilizzare il 100% di energia da fonti rinnovabili per la trazione ferroviaria.

Per consentire il raggiungimento degli obiettivi sopracitati, nel periodo 2021-2025 FNM prevede un piano di investimenti pari a circa 850 milioni di Euro, di cui oltre un terzo in attività *green* incluse nella Tassonomia Europea, che consentiranno di aumentare nel lungo termine il valore creato per tutti gli *stakeholder* rilevanti. L'impatto diretto e indiretto ("*True Value*") generato dal Gruppo FNM nel periodo, calcolato secondo il modello di rappresentazione del "vero valore" restituito alla collettività quantificando le esternalità economiche, sociali e ambientali, è previsto infatti raddoppiare raggiungendo 1,3 miliardi di Euro nel 2025.

Quanto ai principali indicatori economico-finanziari, il Piano prevede:

- un incremento dei ricavi a circa 680 milioni di Euro nel 2025 da 481 milioni di Euro nel 2020 Pro-Forma, con un CAGR 2020-2025 del 7%;
- un aumento dell'EBITDA a circa 250 milioni di Euro nel 2025 da 151 milioni di Euro nel 2020 Pro-Forma, con un CAGR 2020-2025 dell'11%;
- una crescita dell'utile netto rettificato a circa 50 milioni di Euro nel 2025 da 35 milioni di Euro nel 2020 Pro-Forma, con un CAGR 2020-2025 del 7%.

Anche la struttura del capitale si rafforzerà nel periodo grazie alla generazione di cassa, che consentirà di supportare il piano di investimenti, realizzando anche un progressivo *deleveraging*, con una PFN Rettificata attesa in lieve riduzione a fine 2025 pari a 740-780 milioni di Euro ed un rapporto PFN Rettificata/EBITDA in miglioramento a 3x al 2025 da 5x a fine 2021.

Alla luce delle dinamiche economiche e finanziarie illustrate, il Piano prevede di remunerare gli azionisti con un dividendo per azione atteso in crescita con un CAGR 2021-2025 del 16%, sostenibile e compatibile con gli obiettivi di leva finanziaria e con il mantenimento del *rating investment grade*.

In aggiunta a quanto previsto nel Piano, FNM continuerà a monitorare le ulteriori opportunità di investimento che dovessero manifestarsi, facendo leva sulla flessibilità della propria struttura finanziaria, fermi restando i propri obiettivi di mantenimento di un solido **rating investment grade** e la coerenza con i propri obiettivi e con la strategia ESG.

Prestito obbligazionario da 650 milioni di Euro

13 ottobre 2021: FNM ha concluso con successo il collocamento di un prestito obbligazionario non convertibile c.d. *senior unsecured* per 650 milioni di Euro, con durata 5 anni. Il Prestito Obbligazionario rappresenta l'emissione inaugurale nell'ambito del programma di emissione di prestiti obbligazionari non convertibili a medio termine (*Euro Medium Term Note Programme*, il "Programma EMTN") fino a 1 miliardo di Euro, la cui costituzione è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione di FNM in data 16 settembre 2021.

Il Prestito Obbligazionario, offerto in sottoscrizione agli investitori istituzionali italiani ed esteri ai sensi della normativa vigente (salvo limitazioni relative ad alcuni Paesi, tra cui Stati Uniti d'America) e destinato alla quotazione presso il mercato regolamentato della Borsa Irlandese – Euronext Dublin, ha registrato grande interesse ricevendo ordini per 2,3 miliardi di Euro (3,5 volte l'ammontare offerto), da parte di un gruppo diversificato di investitori istituzionali nazionali ed internazionali. L'emissione è stata regolata in data 20 ottobre 2021.

I titoli sono stati collocati ad un prezzo di emissione pari a 99,824% e avranno un tasso fisso con una cedola annuale di 0,75% e un rendimento annuo pari allo 0,786%, corrispondente ad uno spread di 88 punti base rispetto al tasso di riferimento *mid-swap*. Ai titoli rappresentativi del Prestito Obbligazionario è stato attribuito un *rating* Baa3 da parte di Moody's e BBB- da parte di Fitch, con *upgrade* a BBB da fine anno, in linea con quelli dell'emittente.

I proventi del Prestito Obbligazionario sono stati utilizzati per il pagamento anticipato e per intero dell'indebitamento assunto in relazione all'acquisizione di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (finanziamento Bridge), e per la parte rimanente, per mantenere idonei livelli di liquidità per far fronte alle esigenze operative e agli investimenti. L'Emissione è coerente con la strategia finanziaria di FNM volta ad ottimizzare la composizione dell'indebitamento finanziario esistente allungando le scadenze, in linea con la composizione degli attivi, diversificando le fonti di finanziamento e cogliendo le opportunità offerte dalle favorevoli condizioni di mercato.

Acquisizione di una partecipazione del 33% in Sportit S.r.l.

3 dicembre 2021: FNM S.p.A. ha acquisito una partecipazione del 33% in Sportit S.r.l. (Sportit), società attiva con il brand Snowit, il principale *marketplace* per la vendita integrata di *skipass* online, servizi correlati allo sci ed esperienze legate al mondo della montagna nelle principali località sciistiche europee. L'investimento, per complessivi 2,5 milioni di Euro, è coerente con il Piano Strategico 2021-2025 e si inserisce nel pillar Persone/Comunità, fondato sul paradigma *Mobility as a Community* quale strumento abilitante della nuova mobilità digitale, incentrato sulla gestione delle esigenze di mobilità delle comunità. La complementarità con altre piattaforme del

Gruppo FNM e con i servizi di trasporto già offerti dallo stesso, consente infatti di proporre un servizio integrato a persone che condividono l'interesse per gli sport invernali.

Fitch incrementa il rating di FNM a BBB da BBB-, outlook stabile

20 dicembre 2021: *Fitch Ratings* ("Fitch") ha incrementato il *rating* a lungo termine di FNM a BBB da BBB-. L'innalzamento del *rating* riflette il miglioramento del rischio di controparte e segue l'incremento del *rating* dell'Italia a BBB da BBB- avvenuto il 3 dicembre 2021. Il *rating* sovrano, unitamente alla valutazione interna a Fitch di Regione Lombardia, limita il *rating* di FNM, dato che la Società, in base ai criteri di valutazione di Fitch, è considerata correlata alle entità governative.

L'*outlook* stabile rispecchia quello del credito sovrano e la valutazione interna a Fitch di Regione Lombardia.

L'incremento del *rating* a lungo termine di FNM in qualità di emittente, si riflette automaticamente sul *rating* del Programma EMTN e del Prestito Obbligazionario.

22 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Per quanto attiene ai fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rimanda alla Nota 56 al Bilancio consolidato e alla Nota 40 al Bilancio separato.

23 PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nel 2022 si prevede un graduale recupero della domanda di mobilità, nonostante gli effetti della recrudescenza della pandemia Covid-19 sulla domanda di trasporto e sull'offerta di servizi nei primi due mesi dell'anno.

Per quanto riguarda le autostrade, il traffico totale è atteso raggiungere livelli sostanzialmente allineati rispetto al 2019, con un traffico pesante pienamente allineato ai livelli pre-pandemici e un traffico leggero in marcato recupero rispetto al 2021. Relativamente alla mobilità passeggeri su gomma, invece, in considerazione delle previsioni ancora prudenti sulla domanda di mobilità locale si prevede una crescita significativa nel 2022, ma con livelli ancora inferiori rispetto al 2019.

Le stime attuali per il 2022 non includono ristori né a sostegno della contrazione dei ricavi conseguenti alla minore domanda di trasporto pubblico locale su gomma registrati rispetto al periodo pre-COVID-19, né a compensazione per i servizi aggiuntivi.

Alla luce di tali riflessioni, le previsioni per il Gruppo a perimetro omogeneo (ovvero considerando MISE consolidata per tutto il 2021), evidenziano per il 2022 ricavi ed EBITDA rettificato in

crescita di circa il 10%-15% rispetto al 2021. Il rapporto EBITDA Rettificato/Ricavi è atteso incrementare lievemente rispetto al 2021.

Confrontando invece i dati reported, ovvero tenendo conto del consolidamento di MISE a partire dal 26 febbraio 2021, si prevede che, rispetto al 2021, i ricavi incrementeranno di circa il 10%-15% e l'EBITDA rettificato aumenterà di oltre il 20%. Anche in questo caso, il rapporto EBITDA Rettificato/Ricavi è atteso incrementare lievemente rispetto al 2021.

Dal punto di vista finanziario, per fine anno 2022 il Gruppo si attende un livello di indebitamento ("PFN Rettificata") sostanzialmente allineato rispetto a quello registrato al 31 dicembre 2021, compreso nell'intervallo 750-800 milioni di Euro, con un rapporto PFN Rettificata/EBITDA pari a circa 4x, in miglioramento rispetto a 4,5x registrato a fine 2021.

Anche per Trenord - valutata secondo il metodo del patrimonio netto – la domanda di trasporto è attesa in marcata ripresa rispetto al 2021. Tuttavia, il protrarsi della situazione di incertezza delle condizioni sanitarie ed i possibili cambiamenti permanenti nelle abitudini di spostamento dei viaggiatori, portano ad ipotizzare un recupero progressivo dei volumi ai livelli pre-pandemici su un orizzonte di alcuni anni. La partecipata continua a monitorare costantemente tutti i principali KPI riguardanti l'andamento del servizio, delle frequentazioni, degli incassi e del rapporto costo-ricavi.

Le stime attuali per l'intero Gruppo FNM tengono conto dell'incremento prezzo dei carburanti e dell'energia registrato negli ultimi mesi del 2021. Un inasprimento del conflitto in Ucraina e delle sanzioni messe in atto nei confronti della Russia dall'Unione Europea e dagli Stati Uniti potrebbero determinare ulteriori incrementi dei prezzi, al momento difficili da stimare per entità e durata. La Società si conferma flessibile nella gestione efficace dei costi variabili e discrezionali relativi a tutte le attività del Gruppo e monitora con attenzione l'evoluzione della situazione al fine di comprendere se e in quale misura gli incrementi dei prezzi si potrebbero ripercuotere sul traffico e conseguentemente sui risultati attesi del Gruppo.

Milano, 18 marzo 2022

 Il Consiglio di Amministrazione
Andrea Scellì

GLOSSARIO DEI TERMINI E DEGLI INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE UTILIZZATI

Nel presente documento, in aggiunta agli schemi e indicatori finanziari convenzionali previsti dagli IFRS, vengono presentati alcuni schemi riclassificati e alcuni indicatori alternativi di performance al fine di consentire una migliore valutazione dell'andamento della gestione economico-finanziaria del Gruppo. Tali schemi e indicatori non devono essere considerati sostitutivi di quelli convenzionali previsti dagli IFRS. Per tali grandezze vengono fornite in conformità con le indicazioni contenute nella Comunicazione Consob n. 6064293 del 28 luglio 2006, nella comunicazione Consob n. 0092543 del 3 dicembre 2015 nonché degli orientamenti ESMA 2015/1415 in materia di indicatori alternativi di performance (“*Non GAAP Measures*”) le descrizioni dei criteri adottati nella loro predisposizione e le apposite annotazioni di rinvio alle voci contenute nei prospetti obbligatori.

In particolare, tra gli indicatori alternativi utilizzati, si segnalano:

EBITDA o margine operativo lordo: rappresenta il risultato netto dell'esercizio prima delle imposte sul reddito, degli altri proventi e oneri finanziari, degli ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni. Il Gruppo fornisce altresì indicazione dell'incidenza del MOL (o EBITDA) sulle vendite nette. Il calcolo del MOL (o EBITDA) effettuato dal Gruppo permette di comparare i risultati operativi con quelli di altre imprese, escludendo eventuali effetti derivanti da componenti finanziarie, fiscali e dagli ammortamenti, i quali possono variare da società a società per ragioni non correlate alla generale performance operativa.

EBITDA %: rappresenta la percentuale dell'EBITDA sui ricavi totali.

EBITDA Rettificato o margine operativo lordo rettificato: è rappresentato dal margine operativo lordo come sopra identificato escludendo oneri e proventi di natura non ordinaria quali:

- (i) proventi ed oneri derivanti da operazioni di ristrutturazione, riorganizzazione e di business combination;
- (ii) proventi ed oneri non direttamente riferiti allo svolgimento ordinario del business chiaramente identificati;
- (iii) oltre ad eventuali proventi ed oneri derivanti da eventi ed operazioni significative non ordinari come definiti dalla comunicazione Consob DEM6064293 del 28/07/2006.

Con riferimento al margine operativo lordo rettificato del 2021 sono stati esclusi rispetto al margine operativo lordo le seguenti componenti:

- a) rilascio di un fondo rischi a seguito della parziale chiusura del contenzioso con Agenzia delle Dogane per 2,2 milioni di Euro;

b) oneri non ordinari derivanti da progetti di sviluppo pari a 1,8 milioni di Euro.

Con riferimento al margine operativo lordo rettificato del 2020 sono stati esclusi rispetto al margine operativo lordo le seguenti componenti:

a) oneri non ordinari derivanti da progetti di sviluppo pari a 1,9 milioni di Euro.

EBITDA Rettificato %: rappresenta la percentuale dell'EBITDA Rettificato sui ricavi totali.

EBIT o risultato operativo: rappresenta il risultato netto dell'esercizio prima del risultato derivante da attività in dismissione/dismesse, delle imposte sul reddito, dei proventi e oneri finanziari e del risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto.

Capitale Circolante Netto: include le attività correnti (con l'esclusione delle Disponibilità liquide e mezzi equivalenti incluse nella Posizione finanziaria netta), e le passività correnti (con l'esclusione delle passività finanziarie correnti incluse nella Posizione finanziaria netta).

Capitale Investito Netto: è pari alla somma algebrica di Capitale Fisso, che include le attività non correnti e le passività non correnti (con l'esclusione delle passività finanziarie non correnti incluse nella Posizione Finanziaria netta) e del Capitale Circolante netto.

PFN (Posizione Finanziaria Netta): include le disponibilità liquide e mezzi equivalenti e le passività finanziarie correnti.

PFN Rettificata: è rappresentata dalla Posizione Finanziaria Netta come sopra identificata escludendo gli impatti della tempistica degli incassi dei contributi sugli investimenti finanziati per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario e dei relativi pagamenti effettuati nei confronti dei fornitori, contabilizzati secondo quanto richiesto dall'IFRIC 12.

Bilancio Consolidato
dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021

- *Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata*
- *Conto Economico Consolidato*
- *Altre componenti di Conto Economico Complessivo Consolidato*
- *Patrimonio Netto consolidato*
- *Rendiconto finanziario consolidato*
- *Note al Bilancio Consolidato*

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA AL 31.12.2021

Importi in migliaia di Euro	Note	31/12/2021	31/12/2020
<u>ATTIVO</u>			
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività Materiali	6	447.543	443.340
Attività Immateriali	7	269.573	5.139
Avviamento	8	3.440	4.353
Diritto d'uso	9	27.810	15.489
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	10	147.577	76.733
Partecipazioni in altre imprese	10	11.074	91.313
Crediti Finanziari	11	58.539	2
di cui: verso Parti Correlate	11	52.119	0
Attività contrattuali	14	145.088	0
di cui: verso Parti Correlate	14	0	0
Attività per imposte anticipate	15	35.773	24.015
Crediti per imposte	19	17	0
Altri Crediti	18	1.918	213
di cui: verso Parti Correlate	18	7	0
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		1.148.352	660.597
ATTIVITA' CORRENTI			
Rimanenze	16	9.504	8.702
Crediti Commerciali	17	133.067	82.640
di cui: verso Parti Correlate	17	62.917	65.052
Altri Crediti	18	123.012	95.834
di cui: verso Parti Correlate	18	17.968	14.686
Crediti per imposte	19	1.501	2.968
Crediti Finanziari	11	862	115
di cui: verso Parti Correlate	11	329	115
Attività Finanziarie valutate al <i>Fair Value</i> a conto economico	12	7.000	0
Partecipazioni in altre imprese	21	6.313	0
Crediti per investimenti finanziati	13	138.061	41.511
di cui: verso Parti Correlate	13	136.064	39.514
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	20	351.832	253.344
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		771.152	485.114
Attività destinate alla vendita		—	—
TOTALE ATTIVO		1.919.504	1.145.711

Importi in migliaia di Euro	Note	31/12/2021	31/12/2020
<u>PASSIVO</u>			
Capitale sociale		230.000	230.000
Altre riserve		6.873	7.788
Riserva di utili indivisi		(63.596)	203.387
Riserva di utili/(perdite) attuariali		(7.478)	(7.661)
Riserva di traduzione		147	105
Utile/(perdita) dell'esercizio		40.875	24.185
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO		206.821	457.804
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		21.512	19.304
PATRIMONIO NETTO TOTALE	22	228.333	477.108
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Debiti verso banche	23	165.683	42.441
Debiti Finanziari	24	646.881	2.061
di cui: verso Parti Correlate	24	0	0
Passività per leasing	24	22.793	11.645
di cui: verso Parti Correlate	24	106	2
Debiti per investimenti finanziati	25	12.581	12.581
di cui: verso Parti Correlate	25	6.759	6.079
Altre passività	27	20.395	24.357
di cui: verso Parti Correlate	27	8.433	10.156
Passività per imposte differite	15	0	0
Fondi rischi e oneri	28	95.773	39.722
Trattamento di fine rapporto	29	28.011	21.201
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		992.117	154.008
PASSIVITA' CORRENTI			
Debiti verso banche	23	88.774	58.619
Debiti Finanziari	24	68.403	37.577
di cui: verso Parti Correlate	24	39.148	32.188
Passività per leasing	24	6.947	4.965
di cui: verso Parti Correlate	24	21	90
Debiti per investimenti finanziati	25	36.978	165.208
di cui: verso Parti Correlate	25	36.978	165.208
Debiti verso fornitori	30	372.327	177.538
di cui: verso Parti Correlate	30	10.855	3.948
Debiti per imposte	31	1.551	87
Debiti tributari	31	6.189	3.315
Altre passività	32	67.726	46.049
di cui: verso Parti Correlate	32	18.416	12.740
Fondi rischi e oneri	28	50.159	21.237
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		699.054	514.595
Passività connesse ad attività destinate alla vendita	21	—	—
TOT. PASSIVITA' e PATRIMONIO NETTO		1.919.504	1.145.711

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO DELL'ESERCIZIO 2021

Importi in migliaia di Euro	Note	2021	2020
Ricavi delle vendite e prestazioni	33	458.134	243.748
di cui: verso Parti Correlate	33	174.599	176.622
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12	35	105.997	38.023
di cui: verso Parti Correlate	35	63.001	38.023
Contributi	34	25.118	15.023
di cui: verso Parti Correlate	34	9.627	8.469
Altri proventi	36	26.132	18.077
di cui: verso Parti Correlate	36	8.720	6.603
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI		615.381	314.871
Mat.prima, materiali di consumo e merci utilizzate	37	(23.888)	(18.881)
Costi per servizi	38	(139.629)	(65.599)
di cui: verso Parti Correlate	38	(9.113)	(8.159)
di cui: non ricorrenti	38	(1.808)	(1.908)
Costi per il personale	39	(153.456)	(111.667)
Ammortamenti e svalutazioni	40	(77.993)	(41.752)
Svalutazione di attività finanziarie	41	(3.158)	(125)
Altri costi operativi	42	(39.930)	(15.025)
di cui: verso Parti Correlate	42	(190)	(101)
di cui: non ricorrenti	42	2.237	—
Costi per investimenti finanziati	35	(101.380)	(35.445)
TOTALE COSTI		(539.434)	(288.494)
RISULTATO OPERATIVO		75.947	26.377
Proventi finanziari	43	2.918	2.607
di cui: verso Parti Correlate	43	2.412	756
Oneri finanziari	44	(24.303)	(2.670)
di cui: verso Parti Correlate	44	(2.414)	(384)
di cui: non ricorrenti	44	(10.614)	—
RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA		(21.385)	(63)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	45	5.718	2.044
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		60.280	28.358
Imposte sul reddito	46	(17.144)	(3.673)
UTILE / (PERDITA) NETTO DELL'ESERCIZIO DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'		43.136	24.685
UTILE NETTO DA OPERAZIONI DISCONTINUE	47	—	—
UTILE / (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		43.136	24.685
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti di MINORANZA		2.261	500
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti della Controllante		40.875	24.185
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti di MINORANZA per operazioni discontinue		—	—
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti della Controllante per operazioni discontinue		—	—
Utile per azione attribuibile agli azionisti del gruppo			
Utile per azione base (unità di euro)	48	0,09	0,06
Utile per azione diluito (unità di euro)	48	0,09	0,06
Utile per azione attribuibile agli azionisti del gruppo per operazioni discontinue			
Utile per azione base (unità di euro)	48	—	—
Utile per azione diluito (unità di euro)	48	—	—

ALTRE COMPONENTI DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO DELL'ESERCIZIO 2021

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	2021	2020
UTILE / (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		43.136	24.685
Altre componenti delle società consolidate con il metodo integrale			
Utile/(Perdita) attuariale TFR	29	(184)	152
Effetto fiscale	15	51	(43)
Totale componenti che non saranno successivamente riclassificati nel risultato d'esercizio		(133)	109
Valutazione Fair value strumenti derivati	24	2.305	—
Effetto fiscale	15	(551)	—
Totale componenti che saranno successivamente riclassificati nel risultato d'esercizio		1.754	—
Totale società consolidate con il metodo integrale		1.621	109
Altre componenti delle società valutate con il metodo del patrimonio netto			
Utile/(Perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto		313	(229)
Totale componenti che non saranno successivamente riclassificati nel risultato d'esercizio	10	313	(229)
Valutazione Fair value strumenti derivati		1.552	—
Utili/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere		42	9
Totale componenti che saranno successivamente riclassificati nel risultato d'esercizio	10	1.594	9
Totale società valutate con il metodo del patrimonio netto		1.907	(220)
Totale altre componenti di conto economico complessivo	50	3.528	(111)
TOTALE UTILE / (PERDITA) COMPLESSIVO		46.664	24.574
Utile/ (Perdita) complessivo attribuibile agli Azionisti di minoranza		2.269	496
Utile/ (Perdita) complessivo attribuibile agli Azionisti della Controllante		44.395	24.078

PROSPETTO DEI MOVIMENTI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

<i>Importi in migliaia di euro</i>	Capitale sociale	Altre riserve	Utili/Perdite e Indivisi	Riserva utili/perdite attuariali	Riserva di traduzione	Utili/Perdite dell'esercizio	Patrimonio netto di gruppo	Patrimonio netto di terzi	Totale Patrimonio netto
Saldo 01.01.2020	230.000	7.788	172.970	(7.545)	96	30.281	433.590	20.711	454.301
Totale Utile Complessivo				(116)	9	24.185	24.078	496	24.574
Destinazione utile 2019			30.281			(30.281)	—		—
Variazione perimetro di consolidamento			136				136	(1.903)	(1.767)
Saldo Saldo 31.12.2020	230.000	7.788	203.387	(7.661)	105	24.185	457.804	19.304	477.108
Totale Utile Complessivo		3.306		172	42	40.875	44.395	2.269	46.664
Destinazione utile 2020			24.185			(24.185)	—		—
Variazione perimetro di consolidamento		(4.221)	(291.168)	11			(295.378)	(61)	(295.439)
Saldo 31.12.2021	230.000	6.873	(63.596)	(7.478)	147	40.875	206.821	21.512	228.333
Note	22	22	22	50	50	22	22	22	22

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	31/12/2021	31/12/2020
Flusso di cassa derivante da attività operative		Totale	Totale
Risultato dell'esercizio		43.136	24.685
Imposte sul reddito	46	17.144	3.673
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	45	(5.718)	(2.044)
Ammortamenti del periodo delle attività immateriali	7	35.634	3.622
Ammortamenti del periodo delle attività materiali	6	33.935	31.870
Ammortamento Diritto d'uso	9	6.632	3.808
Impairment attività immateriali e materiali	8	1.793	2.452
Accantonamento fondo rischi ed oneri	28	46.283	15.777
Rilasci fondo rischi ed oneri	28	(9.059)	(613)
Accantonamento fondo svalutazione crediti	17	1.701	126
Accantonamento fondo obsolescenza magazzino	16	—	464
Plusvalenze da cessione di attività materiali	36	(364)	(243)
Plusvalenze da cessione di attività destinate alla vendita	43	—	(1.014)
Contributi in conto capitale di competenza del periodo	34	(3.578)	(3.597)
Interessi attivi	43	(2.918)	(1.593)
Interessi passivi	44	24.303	2.670
Proventi diversi non monetari	36	(210)	—
Flusso di cassa da attività reddituale		188.714	80.043
Variazione netta del fondo T.F.R.	29	(2.298)	(2.695)
Variazione netta del fondo rischi ed oneri	28	(26.602)	(1.903)
(Incremento)/Decremento dei crediti commerciali	17	(9.747)	(18.147)
(Incremento)/Decremento delle rimanenze	16	1.689	(256)
(Incremento)/Decremento degli altri crediti	18	(4.779)	(2.102)
Incremento/(Decremento) dei debiti commerciali	30	(414)	685
Incremento/(Decremento) delle altre passività	32	8.665	(36.051)
Pagamento imposte		(14.810)	(12.130)
Totale flusso di cassa da attività operative		140.418	7.444
Flusso di cassa da/(per) per attività di investimento			
Investimenti in attività immateriali con fondi propri	7	(2.163)	(1.605)
Investimenti in attività materiali con fondi propri	6	(36.100)	(66.268)
Decremento dei debiti verso fornitori per investimenti con fondi propri		(28.641)	15.517
Investimento in materiale rotabile finanziato al netto dei contributi incassati		(71.359)	15.269
Investimenti in infrastruttura ferroviaria finanziati al netto dei contributi incassati		2.070	16.574
Investimenti in beni devolvibili per infrastruttura autostradale		(40.222)	—
Valore di cessione di attività materiali		1.323	945
Acquisizione Mise al netto della cassa ricevuta	10	(363.552)	(78.501)
Altre variazioni nelle partecipazioni	10	(3.010)	(177)
Dividendi distribuiti dalle partecipate valutate con il metodo del patrimonio netto	10	3.861	4.696
Altre variazioni nei crediti finanziari	11	642	(114)
Incasso interessi attivi		—	1.479
Rimborso dei crediti per leasing finanziari	11	—	996
Investimento in strumenti finanziari	11	(8.000)	—
Erogazione prestito a società partecipate		(1.050)	—
Variazione dei crediti finanziari da attività cedute		—	(3.464)
Incasso da cessione attività destinate alla vendita	20	—	32.124
Acquisizione Conam al netto della cassa detenuta		(251)	—
Incasso credito finanziario per la Gestione Liquidità	11	—	48.000
Incasso deposito vincolato	11	—	40.000

Totale flusso di cassa da attività di investimento		(546.452)	25.471
Flusso di cassa da/(per) attività di finanziamento			
Rimborso dei debiti per leasing finanziari	24	(6.518)	(2.964)
Rimborso finanziamenti	24	(725.244)	—
Accensione finanziamenti		620.000	50.802
Emissione prestito obbligazionario	24	644.631	—
Interessi pagati		(11.460)	(1.533)
Interessi su prestito obbligazionario pagati		—	(682)
Rimborso prestito obbligazionario	24	—	(58.000)
Incremento/ (Decremento) altre passività finanziarie	24	(16.887)	4.083
Totale flusso di cassa per attività di finanziamento		504.522	(8.294)
Liquidità generata (+) / assorbita (-)		98.488	24.621
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	20	253.344	228.723
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	20	351.832	253.344
Liquidità generata (+) / assorbita (-)		98.488	24.621

FNM S.p.A.
Sede in Piazzale Cadorna 14 – 20123 Milano
Capitale sociale Euro 230.000.000,00 i.v.
NOTE AL BILANCIO CONSOLIDATO
dell'esercizio chiuso il 31.12.2021

NOTA 1 INFORMAZIONI GENERALI

ATTIVITÀ DEL GRUPPO

FNM è il principale Gruppo integrato nella mobilità sostenibile in Lombardia. Rappresenta il primo polo in Italia che unisce la gestione delle infrastrutture ferroviarie alla mobilità su gomma e alla gestione delle infrastrutture autostradali con l'obiettivo di proporre un modello innovativo di governo della domanda e dell'offerta di mobilità, improntato alla ottimizzazione dei flussi e alla sostenibilità ambientale ed economica.

Le società appartenenti al Gruppo FNM (di seguito il "Gruppo") svolgono la propria attività prevalentemente nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria e nel settore del trasporto passeggeri su gomma (inclusa la mobilità sostenibile) e la gestione delle attività di Ro.S.Co e attività centrali svolte dalla società FNM (di seguito anche la "Capogruppo" o "FNM"); in particolare, nella Relazione sulla Gestione, al paragrafo 7 "Andamento economico segmenti di *business*" sono analizzate, le attività svolte dal Gruppo. Si rimanda alla Nota 5 "Informativa di settore" per una più dettagliata analisi dell'effetto sulla informativa per *segment* della valutazione attraverso il "metodo del patrimonio netto" di partecipazioni a controllo congiunto operanti in particolare nel settore del trasporto passeggeri su rotaia, dell'energia (consistente nella gestione dell'elettrodotto Mendrisio – Cagno), del trasporto merci su rotaia e dell'*information & communication technology*.

La società Capogruppo FNM S.p.A., domiciliata in P.le Cadorna, 14 – MILANO (Italia) è quotata al mercato Standard Classe 1 di Milano (ISIN IT0000060886).

FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Il presente Bilancio Consolidato è redatto in conformità a quanto disposto dalla CONSOB con Delibera n. 11971/1999 e successive modifiche, tra cui in particolare quelle introdotte dalle Delibere n. 14990 del 14 aprile 2005 e n. 15519 del 27 luglio 2006, contiene i prospetti contabili e le note relative alla Società, elaborati adottando i principi contabili internazionali IFRS emessi dallo IASB (*International Accounting Standards Boards*) e adottati dall'Unione Europea. Per IFRS si intendono tutti gli "*International Financial Reporting Standards*", tutti gli "*International Accounting Standards*" (IAS), tutte le interpretazioni dell'"*International Financial Reporting Standards Interpretations Committee*" (IFRS IC, già IFRIC), precedentemente denominate "*Standards Interpretations Committee*" (SIC). In particolare si rileva che gli IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento.

Il presente Bilancio Consolidato è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli Amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o di altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità del Gruppo di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro. I rischi e le incertezze relative al *business* sono descritti nelle sezioni dedicate della Relazione sulla Gestione. La descrizione di come il Gruppo gestisce i rischi finanziari, tra i quali quello di liquidità e di capitale, è contenuta nella Nota 49 "Gestione dei rischi".

Il presente progetto di bilancio è stato autorizzato alla pubblicazione dal Consiglio di Amministrazione in occasione della riunione del 18 marzo 2022.

SCHEMI DI BILANCIO

Gli schemi di bilancio adottati hanno le seguenti caratteristiche:

- a) nella Situazione Patrimoniale – Finanziaria Consolidata le attività e passività sono esposte suddividendole tra le poste correnti e non correnti; un'attività/passività è classificata come corrente quando soddisfa uno dei seguenti criteri:
 - ci si aspetta che sia realizzata/estinta o si prevede che sia venduta o utilizzata nel normale ciclo operativo o
 - sia posseduta principalmente per essere negoziata oppure
 - si prevede che si realizzi/estingua entro 12 mesi dalla data di chiusura del bilancio.
 - In mancanza di tutte e tre le condizioni, le attività/passività sono classificate come non correnti.
- b) nel Conto Economico Consolidato i componenti positivi e negativi del reddito sono esposti per natura;
- c) nelle Altre Componenti del Conto Economico Complessivo Consolidato sono evidenziate tutte le variazioni degli Altri utili (perdite) complessivi, intervenute nell'esercizio, generate da transazioni diverse da quelle poste in essere con gli Azionisti e sulla base di specifici principi contabili IAS/IFRS. Tali variazioni sono rappresentate in un prospetto separato rispetto al Conto Economico Consolidato. Le variazioni degli Altri utili (perdite) complessivi consolidati sono esposte al netto degli effetti fiscali correlati identificando separatamente, ai sensi dello IAS 1R in vigore dall'1° gennaio 2013, le componenti che sono destinate a riversarsi nel conto economico in esercizi successivi e quelle per le quali non è previsto alcun riversamento al conto economico. Inoltre, come previsto dall'emendamento allo IAS 1 – *Disclosure Initiative*, applicabile a partire dagli esercizi che avranno inizio il 1° gennaio 2016 (Nota 2 “Principi contabili e criteri di valutazione”), la quota di *Other Comprehensive Income* (“OCI”) di società collegate e *joint venture* consolidate con il metodo del patrimonio netto è presentata in aggregato in una singola voce, a sua volta suddivisa tra componenti suscettibili di future riclassifiche a conto economico o meno;
- d) il Prospetto dei Movimenti del Patrimonio Netto Consolidato, così come richiesto dai principi contabili internazionali, fornisce evidenza separata del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto Economico Consolidato, ma imputata direttamente agli Altri utili (perdite) complessivi consolidati sulla base di specifici principi contabili IAS/IFRS, nonché delle operazioni con Azionisti nella loro qualità di Azionisti;
- e) il Rendiconto Finanziario Consolidato è redatto applicando il metodo indiretto.

Con riferimento alla delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006, nello schema di situazione patrimoniale – finanziaria consolidata e del conto economico consolidato, considerata la loro significatività, sono stati indicati separatamente i rapporti con parti correlate. Sempre con riferimento alla menzionata delibera, nello schema del conto economico consolidato sono stati indicati separatamente quei proventi ed oneri derivanti da operazioni non ricorrenti o da fatti che non si ripetono frequentemente nel consueto svolgimento dell'attività; l'identificazione delle operazioni non ricorrenti è effettuata nella Nota 51 “Eventi ed operazioni significative non ricorrenti”, con criteri gestionali interni in assenza di norme di riferimento e potrebbe quindi differire da quella adottata da altri Emittenti o operatori del settore.

In riferimento, infine, all'informativa richiesta dall'IFRS 8, si segnala che lo schema primario è costituito dai segmenti operativi “Infrastruttura ferroviaria”, “Ro.S.Co. & Services”, “Mobilità

passaggeri su gomma" (inclusivo della Mobilità Sostenibile) e "Autostrade" (Nota 5 "Informativa di settore").

NOTA 2 PRINCIPI CONTABILI E CRITERI DI VALUTAZIONE

Nella redazione del presente Bilancio Consolidato sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di valutazione adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2020, integrati da quanto descritto al paragrafo "Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicati dal 1° gennaio 2021".

Il Bilancio Consolidato del Gruppo FNM è stato predisposto valutando al costo tutte le poste di bilancio ad eccezione delle attività e passività classificate come "Attività destinate alla vendita" e "Passività connesse alle attività destinate alla vendita" per le quali, se attendibilmente misurabile, è stato utilizzato il "*fair value*" rappresentato dal valore di presumibile realizzo.

Le aree che hanno richiesto un maggior grado di discrezionalità e lo sviluppo di significative assunzioni e stime, sono state riportate nella Nota 4 "Poste soggette a significative assunzioni e stime".

Tutti gli importi del Bilancio Consolidato sono in migliaia di Euro, salvo diversa indicazione.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS APPLICATI DAL 1° GENNAIO 2021

I seguenti principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS sono stati applicati per la prima volta dal Gruppo a partire dal 1° gennaio 2021:

- In data 31 marzo 2021 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato "*Covid-19-Related Rent Concessions beyond 30 June 2021 (Amendments to IFRS 16)*" con il quale estende di un anno il periodo di applicazione dell'emendamento emesso nel 2020, che prevedeva per i locatari la facoltà di contabilizzare le riduzioni dei canoni connesse al Covid-19 senza dover valutare, tramite l'analisi dei contratti, se fosse rispettata la definizione di *lease modification* dell'IFRS 16. Pertanto i locatari che hanno applicato tale facoltà nell'esercizio 2020, hanno contabilizzato gli effetti delle riduzioni dei canoni di affitto direttamente a conto economico alla data di efficacia della riduzione. L'emendamento del 2021, disponibile soltanto per le entità che abbiano già adottato l'emendamento del 2020, si applica a partire dal 1° aprile 2021 ed è consentita un'adozione anticipata. L'adozione di tali emendamenti non ha comportato effetti sul bilancio consolidato del Gruppo.
- In data 27 agosto 2020 lo IASB ha pubblicato, alla luce della riforma sui tassi di interesse interbancari quale l'IBOR, il documento "*Interest Rate Benchmark Reform—Phase 2*" che contiene emendamenti ai seguenti standard:
 - IFRS 9 *Financial Instruments*;
 - IAS 39 *Financial Instruments: Recognition and Measurement*;
 - IFRS 7 *Financial Instruments: Disclosures*;
 - IFRS 4 *Insurance Contracts*; e
 - IFRS 16 *Leases*.

Tutte le modifiche sono entrate in vigore il 1° gennaio 2021. L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio consolidato del Gruppo.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS e IFRIC OMOLOGATI DALL'UNIONE EUROPEA, NON OBBLIGATORIAMENTE APPLICABILI E NON ADOTTATI IN VIA ANTICIPATA DAL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2021

- In data 28 giugno 2021 lo IASB ha pubblicato i seguenti emendamenti denominati:
 - ***Amendments to IFRS 3 Business Combinations***: le modifiche hanno lo scopo di aggiornare il riferimento presente nell'IFRS 3 al *Conceptual Framework* nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni del principio.
 - ***Amendments to IAS 16 Property, Plant and Equipment***: le modifiche hanno lo scopo di non consentire la deduzione, dal costo delle attività materiali, dell'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti nella fase di test dell'attività stessa. Tali ricavi di vendita e i relativi costi saranno pertanto rilevati nel conto economico.
 - ***Amendments to IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets***: l'emendamento chiarisce che nella stima sull'eventuale onerosità di un contratto si devono considerare tutti i costi direttamente imputabili al contratto. Di conseguenza, la valutazione sull'eventuale onerosità di un contratto include non solo i costi incrementali (come, ad esempio, il costo del materiale diretto impiegato nella lavorazione), ma anche tutti i costi che l'impresa non può evitare in quanto ha stipulato il contratto (come, ad esempio, la quota dell'ammortamento dei macchinari impiegati per l'adempimento del contratto).
 - ***Annual Improvements 2018-2020***: le modifiche sono state apportate all'IFRS 1 *First-time Adoption of International Financial Reporting Standards*, all'IFRS 9 *Financial Instruments*, allo IAS 41 *Agriculture* e agli *Illustrative Examples* dell'IFRS 16 *Leases*.

Tutte le modifiche entreranno in vigore il 1° gennaio 2022. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tali emendamenti.

- In data 18 maggio 2017 lo IASB ha pubblicato il principio IFRS 17 – *Insurance Contracts* che è destinato a sostituire il principio IFRS 4 – *Insurance Contracts*.

L'obiettivo del nuovo principio è quello di garantire che un'entità fornisca informazioni pertinenti che rappresentano fedelmente i diritti e gli obblighi derivanti dai contratti assicurativi emessi. Lo IASB ha sviluppato lo standard per eliminare incongruenze e debolezze delle politiche contabili esistenti, fornendo un quadro unico *principle-based* per tenere conto di tutti i tipi di contratti di assicurazione, inclusi i contratti di riassicurazione che un assicuratore detiene.

Il nuovo principio prevede inoltre dei requisiti di presentazione e di informativa per migliorare la comparabilità tra le entità appartenenti a questo settore.

Il nuovo principio misura un contratto assicurativo sulla base di un *General Model* o una versione semplificata di questo, chiamato *Premium Allocation Approach* ("PAA").

Le principali caratteristiche del *General Model* sono:

- i. le stime e le ipotesi dei futuri flussi di cassa sono sempre quelle correnti;
- ii. la misurazione riflette il valore temporale del denaro;
- iii. le stime prevedono un utilizzo estensivo di informazioni osservabili sul mercato;
- iv. esiste una misurazione corrente ed esplicita del rischio;
- v. il profitto atteso è differito e aggregato in gruppi di contratti assicurativi al momento della rilevazione iniziale; e,
- vi. il profitto atteso è rilevato nel periodo di copertura contrattuale tenendo conto delle rettifiche derivanti da variazioni delle ipotesi relative ai flussi finanziari relativi a ciascun gruppo di contratti.

L'approccio PAA prevede la misurazione della passività per la copertura residua di un gruppo di contratti di assicurazione a condizione che, al momento del riconoscimento iniziale, l'entità preveda che tale passività rappresenti ragionevolmente un'approssimazione del *General Model*. I contratti con un periodo di copertura di un anno o meno sono automaticamente idonei per l'approccio PAA. Le semplificazioni derivanti dall'applicazione del metodo PAA non si applicano alla valutazione delle passività per i *claims* in essere, che sono misurati con il *General Model*. Tuttavia, non è necessario attualizzare quei flussi di cassa se ci si attende che il saldo da pagare o incassare avverrà entro un anno dalla data in cui è avvenuto il *claim*.

L'entità deve applicare il nuovo principio ai contratti di assicurazione emessi, inclusi i contratti di riassicurazione emessi, ai contratti di riassicurazione detenuti e anche ai contratti di investimento con una *discretionary participation feature* (DPF).

Il principio si applica a partire dal 1° gennaio 2023 ma è consentita un'applicazione anticipata, solo per le entità che applicano l'IFRS 9 – *Financial Instruments* e l'IFRS 15 – *Revenue from Contracts with Customers*. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di questo principio.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS NON ANCORA OMOLOGATI DALL'UNIONE EUROPEA

Alla data di riferimento del presente Bilancio Consolidato gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione degli emendamenti e dei principi sotto descritti.

- In data 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current*”. Il documento ha l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività a breve o lungo termine. Le modifiche entrano in vigore dal 1° gennaio 2023; è comunque consentita un'applicazione anticipata. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tale emendamento.
- In data 12 febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato due emendamenti denominati “*Disclosure of Accounting Policies—Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2*” e “*Definition of Accounting Estimates—Amendments to IAS 8*”. Le modifiche sono volte a migliorare la *disclosure* sulle *accounting policy* in modo da fornire informazioni più utili agli investitori e agli altri utilizzatori primari del bilancio nonché ad aiutare le società a distinguere i cambiamenti nelle stime contabili dai cambiamenti di *accounting policy*. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tali emendamenti.
- In data 7 maggio 2021 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction*”. Il documento chiarisce come devono essere contabilizzate le imposte differite su alcune operazioni che possono generare attività e passività di pari ammontare, quali il leasing e gli obblighi di smantellamento. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tale emendamento.

- In data 9 dicembre 2021, lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IFRS 17 Insurance contracts: Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative Information*”. L'emendamento è un'opzione di transizione relativa alle informazioni comparative sulle attività finanziarie presentate alla data di applicazione iniziale dell'IFRS 17. L'emendamento è volto ad evitare disallineamenti contabili temporanei tra attività finanziarie e passività di contratti assicurativi, e quindi a migliorare l'utilità delle informazioni comparative per i lettori di bilancio. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, unitamente all'applicazione del principio IFRS 17. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tale emendamento.

NOTA 3 AREA E PRINCIPI DI CONSOLIDAMENTO

Principi di consolidamento

L'area di consolidamento include il bilancio al 31 dicembre 2021 di FNM S.p.A. e delle sue controllate.

Come riportato al paragrafo 3 della Relazione sulla Gestione, il perimetro del Gruppo è variato rispetto al 31 dicembre 2020 per quanto di seguito descritto:

- in data 26 febbraio 2021 si è completata l'operazione di acquisizione del 96% del capitale sociale di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A..

La partecipazione in MISE deriva dall'acquisizione, a fine luglio 2020, della quota azionaria pari al 13,6% del capitale sociale di MISE detenuta, direttamente ed indirettamente, da ASTM e dall'acquisizione di un'ulteriore quota azionaria pari all'82,6% del capitale sociale detenuta da Regione Lombardia perfezionata il 26 febbraio 2021.

L'acquisizione si configura come un'operazione “*under common control*”, ossia come un'operazione di aggregazione aziendale in cui le società partecipanti all'aggregazione (FNM e MISE) sono controllate dalla medesima entità (Regione Lombardia) sia prima sia dopo l'aggregazione, e tale controllo non è transitorio. Tali operazioni sono contabilizzate tenendo conto di quanto previsto dallo IAS 8, ovvero del concetto di rappresentazione attendibile e fedele dell'operazione, e da quanto previsto dall'OPI 1 (orientamenti preliminari Assirevi in tema IFRS), relativo al “trattamento contabile delle *business combination of entities under common control* nel bilancio separato e nel bilancio consolidato”. La selezione del principio contabile per le operazioni in esame deve essere guidata dagli elementi sopra descritti, che portano ad applicare il criterio della continuità di valori delle attività nette trasferite.

Le attività nette acquisite sono state pertanto rilevate ai valori di libro, appositamente adeguati agli IAS/IFRS, che risultavano nel bilancio di MISE alla data dell'operazione e pari a 309,9 milioni di Euro mentre la differenza di 294,9 milioni di Euro con il prezzo pagato per acquisire la partecipazione in MISE, pari a 604,8 milioni di Euro, è stata contabilizzata a riduzione nella voce “Patrimonio netto di Gruppo”.

Il corrispettivo complessivo pagato per la quota del 96% del capitale sociale di MISE è stato pari a 604,8 milioni di Euro (pari a 3,5 Euro per azione), di cui 526,5 milioni di Euro pagati nel primo trimestre 2021 e 78,3 milioni di Euro nel secondo semestre 2020.

- in data 29 novembre 2021, il Consiglio di Amministrazione ha approvato l'acquisizione, perfezionata in data 3 dicembre 2021, di una partecipazione del 33% in Sportit S.r.l. (Sportit), società attiva con il brand Snowit, il principale *marketplace* per la vendita integrata di *skipass* online, servizi correlati allo sci ed esperienze legate al mondo della montagna nelle principali località sciistiche europee, per un corrispettivo complessivo di Euro 2,5 milioni;
- in data 23 dicembre 2021 il Consiglio di Amministrazione ha approvato la sottoscrizione e il versamento della seconda *tranche* del complessivo aumento di capitale sociale a pagamento e scindibile deliberato dalla partecipata Busforfun.com S.r.l. in data 26 novembre 2020, incrementando in tal modo la partecipazione della Società al 40% del capitale sociale.

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.

I bilanci delle società consolidate sono quelli predisposti dai Consigli di Amministrazione per l'approvazione da parte delle Assemblee degli Azionisti opportunamente rettificati per adeguarli agli IAS/IFRS e ai criteri di Gruppo.

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

Tale metodo consiste nell'assunzione delle attività, delle passività, dei costi e dei ricavi nel loro ammontare complessivo (prescindendo dall'entità della partecipazione detenuta) e nella attribuzione a soci di minoranza, in apposite voci del Bilancio Consolidato, della quota del patrimonio netto e del risultato dell'esercizio di loro pertinenza.

Le operazioni infragruppo e gli utili non realizzati tra società del Gruppo sono eliminate.

Le perdite non realizzate sono anch'esse eliminate a meno che la transazione sia evidenza di una perdita di valore dell'attività.

Per quanto concerne la modalità di valutazione delle società a controllo congiunto si ricorda che FNM S.p.A., nella redazione dell'informativa finanziaria consolidata, valuta le partecipate a controllo congiunto Trenord S.r.l. (e la partecipata TILO S.A.), NordCom S.p.A., NORD ENERGIA S.p.A. (e la controllata CMC MeSta S.A.) e Omnibus Partecipazioni S.r.l. con il "metodo del patrimonio netto".

Le società collegate DB Cargo Italia S.r.l., Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (di seguito "APL"), Tangenziali Esterne di Milano S.p.A., Tangenziale Esterna S.p.A., ASF Autolinee S.r.l., BusForFun.com e Sportit sono state parimenti valutate applicando il "metodo del patrimonio netto".

Si considerano partecipazioni a controllo congiunto (*joint venture*) gli investimenti nelle società per le quali il Gruppo esercita il controllo congiuntamente con un altro investitore. Nelle società a controllo congiunto le attività sono sviluppate con un *partner* specializzato con il quale ne sono condivise le decisioni finanziarie sulle attività rilevanti, anche con il supporto di patti parasociali e dello statuto che rendono paritetico il controllo delle partecipate, anche nel caso in cui FNM detenga la maggioranza dei diritti di voto, come nel caso delle partecipate NordCom S.p.A. e NORD ENERGIA S.p.A..

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". Un'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 45.

Si rimanda all'Allegato 1 per informazioni circa l'elenco delle società incluse nell'area di consolidamento, la loro sede legale, le percentuali di possesso, la natura del controllo e il metodo di consolidamento adottato.

Aggregazioni aziendali

Le aggregazioni aziendali sono rilevate secondo il metodo dell'acquisizione (*acquisition method*). Secondo tale metodo il corrispettivo trasferito in un'aggregazione aziendale è valutato al *fair value*, calcolato come la somma dei *fair value* delle attività trasferite e delle passività assunte dal Gruppo alla data di acquisizione e degli strumenti di capitale emessi in cambio del controllo dell'impresa acquisita. Gli oneri accessori alla transazione sono generalmente rilevati nel conto economico nel momento in cui sono sostenuti.

Alla data di acquisizione, le attività identificabili acquisite e le passività assunte sono rilevate al *fair value* alla data di acquisizione; costituiscono un'eccezione le seguenti poste, che sono invece valutate secondo il loro principio di riferimento:

- imposte differite attive e passive;
- attività e passività per benefici ai dipendenti;
- passività o strumenti di capitale relativi a pagamenti basati su azioni dell'impresa acquisita o pagamenti basati su azioni relativi al Gruppo emessi in sostituzione di contratti dell'impresa acquisita;
- attività destinate alla vendita e attività e passività discontinue.

Il *goodwill* è determinato come l'eccedenza tra la somma dei corrispettivi trasferiti nell'aggregazione aziendale, del valore del patrimonio netto di pertinenza di interessenze di terzi e del *fair value* dell'eventuale partecipazione precedentemente detenuta nell'impresa acquisita rispetto al *fair value* delle attività nette acquisite e passività assunte alla data di acquisizione. Se il valore delle attività nette acquisite e passività assunte alla data di acquisizione eccede la somma dei corrispettivi trasferiti, del valore del patrimonio netto di pertinenza di interessenze di terzi e del *fair value* dell'eventuale partecipazione precedentemente detenuta nell'impresa acquisita, tale eccedenza è rilevata immediatamente nel conto economico come provento derivante dalla transazione conclusa.

Le quote del patrimonio netto di interessenza di terzi, alla data di acquisizione, possono essere valutate al *fair value* oppure al pro-quota del valore delle attività nette riconosciute per l'impresa acquisita. La scelta del metodo di valutazione è effettuata transazione per transazione.

Nel caso di acquisizione per fasi di una società controllata, l'IFRS 3 (2008) stabilisce che si realizza un'aggregazione aziendale solo nel momento in cui è acquisito il controllo e che, in questo momento, tutte le attività nette identificabili della società acquisita devono essere valutate al *fair value*; le interessenze di pertinenza di terzi devono essere valutate sulla base del loro *fair value* oppure sulla base della quota proporzionale del *fair value* delle attività nette identificabili della società acquisita (metodo già consentito dalla precedente versione dell'IFRS 3).

In un'acquisizione per fasi del controllo di una partecipata, la partecipazione precedentemente detenuta, sino a quel momento contabilizzata secondo quanto indicato dallo IAS 39 – *Strumenti finanziari: rilevazione e valutazione*, oppure secondo lo IAS 28 – *Partecipazioni in imprese collegate* o secondo lo IFRS 11 – *Accordi di controllo congiunto*, deve essere trattata come se fosse stata venduta e riacquisita alla data in cui si acquisisce il controllo. Tale partecipazione deve pertanto essere valutata al suo *fair value* alla data di "cessione" e gli utili e le perdite conseguenti a tale valutazione devono essere rilevati nel conto economico.

ATTIVITÀ MATERIALI

Le attività materiali sono principalmente composte da:

- a) terreni;
- b) fabbricati;
- c) impianti e macchinario;
- d) materiale rotabile (treni, autobus).

Le attività materiali possono essere di proprietà e possono essere finanziate da contributi o da specifici fondi pubblici.

I beni di proprietà sono iscritti al costo d'acquisizione o di produzione comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione. Il costo è ridotto degli ammortamenti, ad eccezione dei terreni che non sono ammortizzati, e delle svalutazioni. Qualora finanziati da contributi pubblici, il loro valore viene esposto al lordo del contributo stesso che è rilevato alla voce "Altre passività" secondo i criteri indicati nel principio contabile "Contributi pubblici".

Gli ammortamenti sono calcolati linearmente attraverso percentuali che riflettono il deterioramento economico e tecnico del bene. Gli ammortamenti sono computati nel momento in cui il bene è disponibile per l'uso secondo le intenzioni della Direzione.

Le parti significative delle attività materiali che hanno differenti vite utili sono contabilizzate separatamente e ammortizzate sulla base della loro vita utile.

Le vite utili e i valori residui sono rivisti annualmente in occasione della chiusura del bilancio.

Le vite utili utilizzate sono le seguenti:

Fabbricati: 50 anni

Impianti e Macchinario: 4 -16 anni

Materiale rotabile (Treni): 15 - 24 anni

Materiale rotabile (Autobus): 4 - 15 anni

Se risulta una perdita di valore, l'attività materiale viene corrispondentemente svalutata secondo i criteri indicati nel successivo principio "perdita di valore di attività immateriali e materiali e partecipazioni".

ATTIVITÀ IMMOBILIARI

Le attività immobiliari, vale a dire le attività detenute al fine di conseguire canoni di locazione o per l'apprezzamento del loro valore, si riferiscono principalmente ai negozi presso la stazione di Milano Cadorna.

Conformemente a quanto previsto dallo IAS 40, il Gruppo ha optato per la valutazione di tali attività al costo, al netto di ammortamenti e svalutazioni, analogamente al trattamento delle immobilizzazioni materiali e, vista la loro limitata significatività, non sono esposte in una linea separata dell'attivo patrimoniale rispetto alle "Attività materiali".

LEASING IFRS 16

Il nuovo principio contabile ha introdotto una nuova definizione di *leasing* basata sul controllo del bene sottostante, ovvero il diritto di utilizzare un bene identificato e di ottenerne sostanzialmente tutti i benefici economici mediante la direzione dell'uso del bene stesso, per un periodo di tempo in cambio di un corrispettivo.

L'IFRS 16 prevede un unico modello di contabilizzazione dei contratti di *leasing* in base al quale il locatario è tenuto a rilevare, come attività, il diritto di utilizzo del bene in *leasing* ("Diritto d'uso")

in contropartita ad una passività rappresentativa dell'obbligazione finanziaria ("Passività finanziarie per beni in leasing") determinata mediante l'attualizzazione dei pagamenti per canoni minimi garantiti futuri in essere, eliminando quindi da parte del locatario (*leasing* passivi) la distinzione contabile tra leasing operativi e finanziari, come invece precedentemente richiesto dallo IAS 17.

Il nuovo principio contabile IFRS 16 è efficace per il Gruppo a partire dal 1° gennaio 2019. Il Gruppo si è avvalso della facoltà di adottare l'IFRS 16 con l'approccio retrospettivo modificato; pertanto, in sede di prima applicazione, il Gruppo ha rilevato l'effetto cumulato derivante dall'applicazione del principio nel patrimonio netto al 1° gennaio 2019, senza rideterminare i comparativi dell'anno precedente.

Modello contabile per il locatario

Il Gruppo rileva nella situazione patrimoniale-finanziaria le attività per il diritto d'uso e le passività finanziarie per beni in *leasing* per la maggior parte dei leasing, fatta eccezione per beni in leasing di modesto valore ("*low value*"), ossia aventi un valore a nuovo inferiore a 5.000 Euro. Pertanto, il Gruppo rileva i pagamenti dovuti per il leasing relativi ai predetti leasing come costo con un criterio a quote costanti lungo la durata del *leasing*.

Alla data di decorrenza del leasing, il Gruppo rileva l'attività per il diritto d'uso e la passività finanziaria per beni in *leasing*.

L'attività per il diritto d'uso viene inizialmente valutata al costo, e successivamente al costo al netto dell'ammortamento e delle perdite per riduzione di valore cumulati, e rettificata al fine di riflettere le rivalutazioni della passività del leasing.

Il Gruppo valuta la passività finanziaria per beni in *leasing* al valore attuale dei pagamenti dovuti per i *leasing* non versati alla data di decorrenza, attualizzandoli utilizzando il tasso di interesse implicito del *leasing*. Laddove non è possibile determinare tale tasso con facilità, il Gruppo utilizza il tasso di finanziamento marginale. Generalmente, il Gruppo utilizza il tasso di finanziamento marginale quale tasso di sconto. La passività finanziaria per beni in *leasing* viene successivamente incrementata degli interessi che maturano su detta passività e diminuita dei pagamenti dovuti per il leasing effettuati ed è rivalutata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il *leasing* derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che il Gruppo prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando il Gruppo modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, di proroga o risoluzione.

Modello contabile per il locatore

Il Gruppo concede in *sub-leasing* verso terze parti il diritto d'uso di alcuni beni in leasing per una durata prevalentemente coincidente con quella del contratto principale. I principi contabili applicabili al Gruppo nel ruolo di locatore non si discostano da quelli previsti dallo IAS 17. Tuttavia, quando il Gruppo agisce in qualità di locatore intermedio, i *sub-leasing* vengono classificati facendo riferimento all'attività per il diritto di utilizzo derivante dal *leasing* principale, piuttosto che all'attività sottostante.

ATTIVITÀ IMMATERIALI

Sono iscritti tra le attività immateriali i costi, inclusivi degli oneri accessori, sostenuti per l'acquisizione di risorse prive di consistenza fisica a condizione che il loro ammontare sia quantificabile in modo attendibile ed il bene sia chiaramente identificabile e controllato dal Gruppo. Sono iscritti al costo di acquisto o di produzione inclusivo degli oneri accessori ed assoggettate ad ammortamento in base al loro periodo di utilità futura.

Se risulta una perdita di valore, l'attività immateriale viene corrispondentemente svalutata secondo i criteri indicati nel successivo principio "Perdite di valore di attività immateriali e materiali e partecipazioni".

In base agli accordi contrattuali (Concessioni) che rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12, il concessionario opera come prestatore di servizi afferenti (i) la realizzazione e/o il miglioramento dell'infrastruttura utilizzata per fornire il servizio pubblico e (ii) la gestione e la manutenzione della stessa, per un determinato periodo di tempo. Da ciò deriva che l'attività di costruzione e miglioramento dell'infrastruttura è assimilabile a quella di un'impresa di costruzioni; pertanto, durante il periodo in cui tali servizi sono prestati, i ricavi e i costi da costruzione sono rilevati a conto economico in conformità all'IFRS 15. Come stabilito dall'IFRIC 12, a fronte dei servizi di costruzione e/o miglioria resi dal concessionario, il concedente riconosce al concessionario un corrispettivo, da rilevare al suo *fair value*, che può consistere in diritti su: a) un'attività finanziaria, cosiddetto modello dell'attività finanziaria (adottato dal Gruppo per le attività di FERROVIENORD); o b) un'attività immateriale, cosiddetto modello dell'attività immateriale (adottato dal Gruppo per le attività di MISE).

Nel modello dell'attività immateriale, il concessionario, a fronte dei servizi di costruzione e miglioria dell'infrastruttura resi, acquisisce il diritto ad addebitare gli utenti per l'uso dell'infrastruttura. Pertanto, i flussi finanziari del concessionario non sono garantiti dal concedente, ma sono correlati all'effettivo utilizzo dell'infrastruttura da parte degli utenti, comportando quindi un rischio di domanda a carico del concessionario. Quest'ultimo è il rischio che i ricavi derivanti dallo sfruttamento del diritto di addebitare gli utenti per l'uso dell'infrastruttura non siano sufficienti a garantire l'ottenimento di un congruo margine di remunerazione per gli investimenti effettuati.

I "beni gratuitamente devolvibili" rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene in concessione in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e costruzione del bene. Il valore corrisponde al "*fair value*" dell'attività di progettazione e costruzione ed è rilevato a conto economico in contropartita della voce "Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12". Inoltre, l'importo iscritto nella voce "beni gratuitamente devolvibili" è maggiorato degli oneri finanziari capitalizzati - nel rispetto dei requisiti previsti dallo IAS 23 - durante la fase di costruzione ed al netto dei contributi ricevuti.

Inoltre la voce, include i diritti maturati a fronte di specifiche obbligazioni alla realizzazione di servizi di costruzione di ampliamento e adeguamento dell'infrastruttura, per i quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi. Tali diritti sono inizialmente calcolati e iscritti al *fair value* dei servizi di costruzione da rendere in futuro (pari al valore attuale degli stessi, al netto della parte coperta da contributi, ed escludendo gli eventuali oneri finanziari da sostenere nel periodo di realizzazione) e hanno come contropartita il "fondo per impegni da convenzione", di pari importo, iscritto nel passivo della situazione patrimoniale – finanziaria; il valore iniziale di tali diritti si modifica nel tempo, oltre che per effetto degli ammortamenti, per la rideterminazione, su base periodica, del *fair value* della parte dei servizi di costruzione non ancora realizzati alla data di chiusura dell'esercizio.

I "beni gratuitamente devolvibili" sono ammortizzati lungo il periodo di durata della relativa concessione, con un criterio che riflette la stima delle modalità di consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine, tenuto conto che le concessioni di cui è titolare MISE hanno ad oggetto infrastrutture autostradali mature, entrate in esercizio da molti anni e per le quali si evidenziano variazioni di traffico sostanzialmente contenute in un orizzonte di lungo periodo, gli ammortamenti sono calcolati a quote costanti.

L'ammortamento decorre dal momento in cui i beni gratuitamente devolvibili iniziano a produrre i relativi benefici economici, siano essi legati ai transiti autostradali o ai riconoscimenti in tariffa da parte dell'Ente concedente degli investimenti effettuati dalla società.

Relativamente ai beni gratuitamente reversibili, il fondo di ammortamento ed il fondo spese di ripristino o sostituzione, complessivamente considerati, assicurano l'adeguata copertura dei seguenti oneri:

- gratuita devoluzione al Concedente alla scadenza della concessione dei beni reversibili con vita utile superiore alla durata della concessione;
- ripristino e sostituzione dei componenti soggetti ad usura dei beni reversibili;
- recupero dell'investimento anche in relazione alle nuove opere previste nei piani finanziari.

I costi per l'acquisto delle licenze *software*, congiuntamente agli oneri accessori, sono capitalizzati e ammortizzati sulla base delle vite utili attese rappresentate dalla durata della licenza (5 anni). L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile per l'uso secondo le intenzioni della Direzione.

Le altre attività immateriali sono ammortizzate sulla base della loro vita utile residua. Le vite utili sono principalmente stimate in cinque anni.

PARTECIPAZIONI

Si considerano partecipazioni a controllo congiunto (*joint venture*) gli investimenti nelle società per le quali il Gruppo esercita il controllo congiuntamente con un altro investitore. Nelle società a controllo congiunto (individuate nell'Allegato 1 alle presenti note) le attività sono sviluppate con un *partner* specializzato con il quale ne sono condivise le decisioni finanziarie sulle attività rilevanti, anche con il supporto di patti parasociali che rendono paritetico il controllo delle partecipate, anche nel caso in cui FNM detenga la maggioranza dei diritti di voto. Si rimanda alla Relazione sulla Gestione paragrafo 3, "Struttura e settori di attività del Gruppo", per l'analisi specifica delle attività svolte dalle società "a controllo congiunto".

Le partecipazioni in società collegate sono gli investimenti in cui il Gruppo esercita influenza significativa.

Gli investimenti in *joint ventures* e in società collegate sono valutati utilizzando il metodo del patrimonio netto e rilevate inizialmente al costo. Le partecipazioni comprendono l'avviamento identificato al momento dell'acquisizione, al netto delle eventuali perdite di valore cumulate. Il Bilancio Consolidato comprende la quota di pertinenza degli utili o delle perdite delle partecipate rilevate secondo il metodo del patrimonio netto, al netto delle rettifiche necessarie per allineare i principi contabili, a partire dalla data in cui ha inizio l'influenza notevole o il controllo congiunto fino alla data in cui detta influenza o controllo cessano.

I risultati economici delle società a controllo congiunto e collegate sono pertanto recepiti nel conto economico consolidato alla voce "Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto". Un'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 45.

Le partecipazioni in altre imprese sono classificate, ai fini della loro valutazione, come attività finanziarie al "*fair value*" con contropartita a conto economico; tuttavia, in assenza di mercato attivo, sono iscritte al costo di acquisto.

I risultati economici e le attività e passività delle imprese collegate e a controllo congiunto sono rilevati nel Bilancio Consolidato utilizzando il metodo del patrimonio netto.

CREDITI FINANZIARI NON CORRENTI E CORRENTI

I crediti e i finanziamenti sono inizialmente iscritti al loro *fair value*, che corrisponde al valore nominale. Successivamente sono valutati al costo ammortizzato sulla base del tasso effettivo di rendimento originario dell'attività finanziaria. Le attività finanziarie sono cancellate dalla situazione patrimoniale – finanziaria quando è stato trasferito il diritto contrattuale a ricevere flussi di cassa e l'entità non detiene più il controllo su tali attività finanziarie.

I crediti e i finanziamenti iscritti tra le attività correnti sono contabilizzati al valore nominale poiché il valore attuale non si discosterebbe significativamente. Ad ogni chiusura di bilancio il Gruppo valuta la recuperabilità di tali crediti tenendo conto dei flussi di cassa futuri attesi.

IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE

Le imposte anticipate e differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee tassabili esistenti tra il valore di bilancio di attività e passività e il loro valore fiscale e sono classificate tra le attività e le passività non correnti.

Le imposte anticipate sono contabilizzate solo nella misura in cui sia probabile l'esistenza di adeguati imponibili fiscali futuri a fronte dei quali utilizzare tale saldo attivo.

Il valore delle imposte anticipate riportabile in bilancio è oggetto di una verifica annuale.

Quando i risultati sono rilevati direttamente a patrimonio netto, in particolare nelle riserve “utili (perdite) attuariali” e “utili(perdite) da conversione dei bilanci di imprese estere”, le imposte correnti, le attività per imposte anticipate e/o le passività per imposte differite sono anch'esse imputate direttamente al patrimonio netto.

Le imposte anticipate e differite vengono determinate in base alle aliquote fiscali che ci si attende verranno applicate nel periodo in cui tali differimenti si realizzeranno, considerando le aliquote in vigore o quelle di nota successiva emanazione.

CREDITI COMMERCIALI

Sono rilevati al loro valore nominale, che viene opportunamente rettificato per allinearli a quello di presumibile realizzo.

RIMANENZE

Le rimanenze, costituite principalmente da ricambi, sono valutate al minore tra costo di acquisto/produzione e valore netto di presumibile realizzo desumibile dall'andamento del mercato.

Il costo è determinato applicando il metodo del costo medio ponderato.

Le rimanenze sono oggetto di svalutazione quando il valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato è minore del relativo valore contabile. Le scorte obsolete e di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro possibilità di utilizzo o di realizzo.

DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti includono la cassa contanti e i depositi a vista e sono valutati al valore nominale. Perché un investimento possa essere considerato come disponibilità liquida equivalente esso deve essere prontamente convertibile in un ammontare noto di denaro e deve essere soggetto a un irrilevante rischio di variazione del valore.

In relazione all'applicazione dell'IFRS 9, basato sul modello delle perdite attese (*expected losses*), il Gruppo considera le perdite attese lungo la vita dell'attività finanziaria ad ogni data di riferimento del bilancio.

ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA

Secondo quanto previsto dall'IFRS 5 "Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate", le attività non correnti il cui valore contabile verrà recuperato principalmente con un'operazione di vendita anziché con l'uso continuativo, se presenti i requisiti previsti dallo specifico principio, sono classificate come possedute per la vendita e valutate al minore tra il valore contabile e il *fair value*, al netto dei costi di vendita. Dalla data in cui tali attività sono classificate nella categoria delle attività non correnti possedute per la vendita, i relativi ammortamenti sono sospesi. Le passività connesse a tali attività sono classificate alla voce "Passività relative ad attività destinate alla vendita" mentre il risultato economico afferente tali attività è rilevato nella voce "Altri proventi" del Conto Economico Consolidato.

FINANZIAMENTI E PRESTITI OBBLIGAZIONARI

I finanziamenti e i prestiti obbligazionari sono riconosciuti inizialmente al costo rappresentato dal *fair value* del valore ricevuto al netto degli oneri accessori di acquisizione.

Dopo tale rilevazione iniziale i finanziamenti e i prestiti obbligazionari vengono rilevati con il criterio del costo ammortizzato calcolato tramite l'applicazione del tasso d'interesse effettivo.

Il costo ammortizzato è calcolato tenendo conto dei costi di emissione e di ogni eventuale sconto o premio previsti al momento della regolazione.

STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI

Tutti gli strumenti finanziari derivati sono esposti in bilancio al loro *fair value*, determinato alla data di chiusura dell'esercizio. I derivati sono classificati come strumenti di copertura, in accordo con l'IFRS 9, quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata inizialmente e periodicamente, è elevata.

Per gli strumenti di *cash flow hedge* che coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa delle attività e delle passività (anche prospettiche e altamente probabili) oggetto di copertura, le variazioni del *fair value* sono rilevate nel conto economico complessivo e l'eventuale parte di copertura non efficace è rilevata nel conto economico.

Per gli strumenti che coprono il rischio di variazione del *fair value* delle attività e delle passività oggetto di copertura (*fair value hedge*), le variazioni del *fair value* sono rilevate nel conto economico dell'esercizio. Coerentemente, anche le relative attività e passività oggetto di copertura sono adeguate al *fair value*, con impatto a conto economico.

Nel caso in cui sia stipulato uno strumento con la finalità di copertura del rischio di variazione del *fair value* di una attività le cui variazioni di *fair value* sono rilevate tra le altre componenti del conto economico complessivo, anche le variazioni del *fair value* dello strumento di copertura sono rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo. Le variazioni del *fair value* dei derivati che non soddisfino le condizioni per essere qualificati ai sensi dell'IFRS 9 come strumenti finanziari di copertura sono rilevate a conto economico.

È da rilevare come la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato richieda da parte degli Amministratori l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori dei ricavi, dei costi, delle attività e delle passività di bilancio e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data del bilancio consolidato semestrale abbreviato. Se nel futuro tali stime e assunzioni, che sono basate sulla miglior valutazione da parte degli Amministratori, dovessero differire dalle circostanze effettive, le stesse sarebbero modificate in modo appropriato nel periodo in cui le circostanze stesse variano.

Si segnala, inoltre, che taluni processi valutativi, in particolare quelli più complessi quali la determinazione di eventuali perdite di valore di attività non correnti, sono generalmente effettuati in modo completo solo in sede di redazione del bilancio annuale, allorquando sono disponibili tutte le

informazioni eventualmente necessarie, salvo i casi in cui vi siano indicatori di *impairment* che richiedano una immediata valutazione di eventuali perdite di valore.

Non sono state rilevate nel semestre di riferimento, trasferimenti tra i vari livelli della scala gerarchica del *fair value* utilizzata per la valutazione del *fair value* degli strumenti finanziari, così come non sono state effettuate variazioni nelle classificazioni delle attività finanziarie rispetto a quanto rappresentato al 31 dicembre 2020.

BENEFICI AI DIPENDENTI

I benefici a dipendenti erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro sono costituiti principalmente dal trattamento di fine rapporto.

La legge 27 dicembre 2006, n. 296 (“Legge Finanziaria 2007”) e successivi Decreti e Regolamenti emanati nei primi mesi del 2007 hanno introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito alla destinazione del proprio TFR maturando.

Ciò comporta, ai fini IFRS, un differente trattamento contabile, che viene di seguito specificato:

- a) Quote TFR maturande dal 1° gennaio 2007: si tratta di un piano a contribuzione definita sia nel caso di opzione per la previdenza complementare, sia nel caso di destinazione al Fondo di Tesoreria presso l’INPS. Il trattamento contabile sarà quindi assimilato a quello in essere per i versamenti contributivi di altra natura.
- b) Fondo TFR maturato al 31 dicembre 2006: rimane un piano a benefici definiti con la conseguente necessità di effettuare conteggi attuariali, effettuati da attuari indipendenti, che dovranno escludere la componente relativa agli incrementi salariali futuri. La differenza risultante dal nuovo calcolo rispetto al precedente è stata trattata come un “*curtailment*” secondo quanto definito dal paragrafo 109 dello IAS 19 e di conseguenza contabilizzata a conto economico nel primo semestre 2007. La passività è iscritta in bilancio al valore attuale dell’obbligazione del Gruppo sulla base di ipotesi attuariali attraverso l’utilizzo del cosiddetto “*projected unit credit method*”. Gli utili e le perdite attuariali derivanti dai cambiamenti delle ipotesi e delle variazioni tra i dati consuntivati e quelli ipotizzati sono riconosciuti al conto economico complessivo in una specifica riserva di patrimonio netto denominata “Riserva utili/perdite attuariali”. Il valore attuale dell’obbligazione è determinato attraverso l’attualizzazione dei flussi di cassa futuri ad un tasso d’interesse che ha come riferimento il tasso *Euroswap* (rating AA sia con riferimento all’esercizio 2014 che a quello comparativo) con durata media finanziaria pari alla durata media finanziaria per le prestazioni della collettività in esame.

FONDI PER RISCHI E ONERI

I fondi per rischi e oneri comprendono gli accantonamenti derivanti da obbligazioni attuali (legali o implicite) derivanti da un evento passato, per l’adempimento delle quali è probabile che si renderà necessario un impiego di risorse, il cui ammontare può essere stimato in maniera attendibile.

Qualora le attese d’impiego di risorse vadano oltre l’esercizio successivo l’obbligazione è iscritta al valore attuale determinato attraverso l’attualizzazione dei flussi futuri attesi scontati ad un tasso che tenga anche conto del costo del denaro e del rischio della passività.

Non si procede invece ad alcun stanziamento a fronte di rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile. In questa evenienza si procede a darne menzione nell’apposita sezione informativa su impegni e rischi e non si procede ad alcun stanziamento.

Il “Fondo di rinnovo” accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte dell’obbligazione contrattuale di ripristino e sostituzione delle infrastrutture in concessione, prevista nella convenzione sottoscritta dalla Società con il Concedente e finalizzata ad assicurarne la dovuta funzionalità e sicurezza. Tali oneri, infatti, non potendo essere iscritti ad incremento del valore dei beni nel momento in cui vengono di volta in volta effettivamente sostenuti, in assenza del necessario requisito contabile (attività immateriali) dei beni a cui sono destinati, vengono accantonati in un fondo in accordo con lo IAS 37, in funzione del grado di utilizzo dell’infrastruttura, in quanto rappresentativi del probabile onere che l’azienda sarà chiamata a sostenere per garantire, nel tempo, il corretto adempimento all’obbligo di mantenimento dei requisiti di funzionalità e sicurezza dei beni in concessione. Gli accantonamenti a tale fondo sono determinati in funzione dell’usura e vetustà dell’infrastruttura autostradale in essere alla chiusura dell’esercizio e, quindi, degli interventi programmati, tenendo conto, qualora significativa, della componente finanziaria legata al trascorrere del tempo. L’attualizzazione del fondo è effettuata sulla base dei medesimi criteri già descritti sopra. I costi per manutenzione ordinaria, invece, sono rilevati nel Conto Economico al momento del relativo sostenimento e, pertanto, non sono inclusi nel fondo. Il fondo, facendo riferimento ad interventi ciclici di manutenzione, accoglie la stima degli oneri che deriveranno da un singolo ciclo di interventi ed è determinato separatamente per ciascuna categoria di opera infrastrutturale (viadotti, cavalcavia, gallerie, barriere di sicurezza, pavimentazione autostradale). Per ciascuna categoria, sulla base delle specifiche valutazioni di carattere tecnico, delle conoscenze disponibili, della situazione attuale del traffico autostradale, dei materiali e della tecnologia in essere:

- è stimata la durata del ciclo dell’intervento di ripristino o sostituzione;
- è valutato lo stato di conservazione delle opere, raggruppando gli interventi in classi omogenee in relazione al grado di usura dell’infrastruttura e al numero di anni residui fino all’intervento previsto;
- sono determinati i costi per ciascuna classe omogenea, sulla base degli elementi documentati verificabili alla data e degli interventi comparabili;
- è determinato il valore complessivo degli interventi con riferimento al relativo ciclo;
- è calcolato il fondo alla data di riferimento del bilancio, ripartendo gli oneri nel Conto Economico in relazione agli anni residui fino alla data prevista di intervento, coerentemente con la classe omogenea di usura dell’infrastruttura, attualizzando il valore così ottenuto alla data di valutazione sulla base di un tasso di interesse con “*duration*” coerente con quella dei flussi finanziari previsti.

Gli effetti, come sopra determinati, sono rilevati nelle seguenti voci del Conto Economico:

- “Accantonamento fondo di rinnovo”, relativamente agli effetti dell’aggiornamento delle stime derivanti dalle valutazioni di carattere tecnico (ammontare degli interventi da realizzare e tempistica prevista degli stessi) e della variazione del tasso di attualizzazione utilizzato rispetto a quello dell’esercizio precedente;
- “Oneri finanziari da attualizzazione”, con riferimento all’effetto del trascorrere del tempo, calcolato sulla base del valore del fondo e del tasso di interesse utilizzato per l’attualizzazione del fondo alla data di bilancio dell’esercizio precedente.

Al momento del sostenimento degli oneri dell’intervento, i costi sono rilevati per natura nelle singole voci del Conto Economico dell’esercizio e la voce “Utilizzo fondo di rinnovo” accoglie l’utilizzo del fondo precedentemente accantonato.

DEBITI FINANZIARI E COMMERCIALI

I debiti sono inizialmente iscritti al *fair value*, successivamente valutati al costo ammortizzato, che, generalmente, corrisponde al valore nominale.

Le passività finanziarie sono cancellate dalla situazione patrimoniale – finanziaria quando, e solo quando, queste vengono estinte ovvero quando l’obbligazione specifica del contratto è adempiuta o cancellata oppure scaduta.

RICAVI

I ricavi per prestazioni di servizi sono riconosciuti al momento dell’effettuazione della prestazione. Le principali fonti di ricavo sono le seguenti:

- a. ricavi da traffico autostradale: si riferiscono ai ricavi derivanti dai pedaggi autostradali e dai proventi derivanti dalle concessioni delle aree di servizio;
- b. ricavi da trasporto: si riferiscono ai ricavi derivanti dalla bigliettazione e abbonamenti per il trasporto passeggeri su gomma. Essi sono riconosciuti al Conto Economico Consolidato in base al periodo di validità del titolo di viaggio;
- c. contratto di Servizio Gestione Infrastruttura: i corrispettivi riguardanti il “Contratto di Gestione Infrastruttura”, erogati dalla Regione Lombardia per il mantenimento in esercizio delle linee in concessione, sono riconosciuti al Conto Economico Consolidato per competenza;
- d. canoni per locazione operativa di materiale rotabile;
- e. corrispettivi per i servizi amministrativi erogati centralmente a società del Gruppo non consolidate integralmente: gestione contabilità e redazione bilanci, elaborazione paghe, gestione della tesoreria centralizzata e dei servizi informatici connessi a SAP e coordinamento dell’attività di comunicazione;
- f. canoni di locazione: si riferiscono alla locazione di immobili civili commerciali di proprietà del Gruppo.

Tutti i ricavi dalla lettera a) alla lettera f) sono rilevati per competenza.

CONTRIBUTI PUBBLICI

I contributi pubblici sono registrati in applicazione del principio contabile IAS 20 quando vi è la ragionevole certezza che gli stessi possano essere ricevuti e quando vi è la ragionevole certezza che il Gruppo abbia rispettato le condizioni per riceverli.

I contributi pubblici sono rilevati secondo il metodo “reddituale” per il quale un contributo è rilevato nel prospetto di conto economico consolidato in uno o più esercizi in cui il Gruppo rileva come costi le relative spese che i contributi intendono compensare.

I contributi pubblici che siano riscuotibili come compensazioni per costi o perdite già sostenute è rilevato nel prospetto di conto economico consolidato dell’esercizio in cui diventa esigibile.

I contributi relativi all’acquisto di attività materiali, erogati dalla Regione Lombardia o da terzi (altri enti pubblici), sono presentati secondo il “metodo indiretto”, iscrivendoli alla voce “Altre passività” la componente di ricavo differita e accreditando a conto economico linearmente la quota di competenza determinata sulla base della vita utile attesa delle attività cui si riferiscono.

I contributi relativi all’acquisto di attività materiali, erogati da Regione Lombardia o da terzi (altri enti pubblici), sono iscritti nella voce “Altre Passività” tra le partite non correnti e correnti e rilasciate al Conto Economico Consolidato linearmente sulla base della vita utile attesa delle attività a cui si riferiscono.

Con riferimento ai contributi pubblici previsti a livello nazionale a mitigazione dei mancati ricavi e dell’incremento dei costi, derivanti dalla diffusione del virus Covid 19, gli stessi sono stati rilevati in funzione delle risorse specificatamente stanziare e della metodologia dei risultati

dell'Osservatorio per il TPL, come descritto alla successiva Nota 4 "Poste soggette a significative stime ed assunzioni".

RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

Il contratto di gestione dell'infrastruttura ferroviaria in capo alla controllata FERROVIENORD S.p.A., in applicazione dell'IFRIC 12, a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010 è rilevato nel Bilancio Consolidato secondo il modello dell'attività finanziaria.

In particolare, secondo quanto previsto dall'IFRIC 12, il modello dell'attività finanziaria è applicabile alla fattispecie in quanto l'operatore FERROVIENORD S.p.A. ha il diritto incondizionato a ricevere flussi di cassa garantiti contrattualmente dal soggetto garante dell'investimento - ovvero Regione Lombardia - a prescindere dall'effettivo utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Tali flussi di cassa corrispondono ai costi sostenuti per la gestione del contratto. Conseguentemente, l'operatore non deve iscrivere tra le proprie attività l'infrastruttura o, più in generale, il bene finanziato, ma deve iscrivere nel conto economico dell'esercizio i costi relativi all'investimento effettuato secondo quanto previsto dallo IFRS 15 e, tra i ricavi, l'importo corrispondente agli investimenti effettuati secondo la percentuale di completamento degli stessi. La quota di tali ricavi non ancora incassata alla data di bilancio è iscritta tra i crediti finanziari a breve termine.

Di conseguenza, sono state rilevate le voci "Ricavi per servizi di costruzione – IFRIC 12" e "Costi per servizi di costruzione – IFRIC 12" per ammontari corrispondenti e determinati secondo quanto previsto dallo IFRS 15.

Dal 26 febbraio 2021, in relazione alla variazione del perimetro del Gruppo, l'IFRIC 12 è applicato anche nel modello dell'attività immateriale per la controllata MISE.

Nel modello dell'attività immateriale, il concessionario, a fronte dei servizi di costruzione e miglioria dell'infrastruttura resi, acquisisce il diritto ad addebitare gli utenti per l'uso dell'infrastruttura. Pertanto, i flussi finanziari del concessionario non sono garantiti dal concedente, ma sono correlati all'effettivo utilizzo dell'infrastruttura da parte degli utenti, comportando quindi un rischio di domanda a carico del concessionario. Quest'ultimo è il rischio che i ricavi derivanti dallo sfruttamento del diritto di addebitare gli utenti per l'uso dell'infrastruttura non siano sufficienti a garantire l'ottenimento di un congruo margine di remunerazione per gli investimenti effettuati.

I "beni gratuitamente reversibili" rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene in concessione in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e costruzione del bene. Il valore corrisponde al "*fair value*" dell'attività di progettazione e costruzione ed è rilevato a conto economico in contropartita della voce "Ricavi per servizi di costruzione – IFRIC 12", mentre i costi relativi all'investimento effettuato sono rilevati nella voce "Costi per servizi di costruzione – IFRIC 12" e sono misurati secondo la percentuale di completamento degli stessi.

Per l'informativa in merito agli aspetti dell'accordo dei servizi dati in concessione si rinvia a quanto illustrato al paragrafo 7.1 "Infrastruttura ferroviaria" e 7.4 "Autostrade" della Relazione sulla Gestione.

PERDITE DI VALORE DI ATTIVITÀ MATERIALI, IMMATERIALI E PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE

Le attività non correnti includono – tra le altre - gli immobili, il materiale rotabile, le attività immateriali, le partecipazioni e i crediti finanziari. La Direzione rivede periodicamente il valore contabile delle attività non correnti detenute ed utilizzate e delle attività che devono essere dismesse, quando fatti e circostanze richiedono tale revisione.

Tale attività è svolta per il tramite del confronto tra il valore di carico dell'attività ed il maggior valore tra il *fair value*, al netto dei costi di vendita, ed il valore d'uso della stessa. In assenza di valori di mercato ritenuti rappresentativi del reale valore dell'investimento, vengono utilizzati

metodi di stima e modelli valutativi basati su dati ed assunzioni ragionevoli e sostenibili, basate sull'esperienza storica e sulle aspettative future di mercato e sulle variazioni prevedibili del contesto normativo specifico. Il valore d'uso è determinato utilizzando le stime dei flussi di cassa attesi dall'utilizzo o dalla vendita del bene, approvati dagli organi competenti e basate su proiezioni che non superano l'arco temporale quinquennale e tassi di sconto per il calcolo del valore attuale, riferiti a condizioni di mercato.

Quando il valore contabile di un'attività non corrente ha subito una perdita di valore, il Gruppo rileva una svalutazione per il valore dell'eccedenza tra il valore contabile del bene ed il suo valore recuperabile attraverso l'uso o la vendita dello stesso, determinata con riferimento ai più recenti piani del Gruppo, ed iscritta alla voce "Ammortamenti e svalutazioni".

Per attività non soggette ad ammortamento, e per le attività immateriali non ancora disponibili per l'utilizzo, l'*impairment test* è effettuato con frequenza annuale, indipendentemente dalla presenza di specifici indicatori.

Qualora una svalutazione effettuata precedentemente non avesse più ragione di essere mantenuta, il valore contabile, fatta eccezione per il *goodwill*, viene ripristinato a quello nuovo derivante dalla stima, con il limite che tale valore non ecceda il valore netto di carico che l'attività avrebbe avuto se non fosse stata effettuata alcuna svalutazione. Anche il ripristino di valore viene registrato a Conto Economico.

PROVENTI ED ONERI DA CESSIONE DI PARTECIPAZIONI

Le operazioni di cessione di partecipazioni di controllo che non determinino la perdita del controllo della partecipata ceduta determinano la rilevazione della differenza tra il valore di iscrizione delle attività consolidate nette afferenti la partecipazione ceduta e il corrispettivo della cessione direttamente rilevato nel patrimonio netto consolidato; per contro, le operazioni di cessione di partecipazioni di controllo che determinino la perdita del controllo della partecipata ceduta determinano la rilevazione della differenza tra il valore di iscrizione delle attività consolidate nette afferenti la partecipazione ceduta e il corrispettivo della cessione nel conto economico dell'esercizio.

DIVIDENDI

I ricavi per dividendi sono registrati quando sorge il diritto all'incasso che normalmente corrisponde alla delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

I dividendi deliberati sono riconosciuti come debito verso gli Azionisti al momento della delibera di distribuzione.

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

I proventi finanziari e gli oneri finanziari sono rilevati a Conto Economico Consolidato nel corso dell'esercizio in cui sono maturati o sostenuti, secondo il principio della competenza.

Sono stati capitalizzati gli oneri finanziari che sono direttamente imputabili all'acquisizione, alla costruzione o alla produzione di un bene che giustifica una capitalizzazione.

IMPOSTE CORRENTI

Le imposte correnti vengono iscritte e determinate sulla base di una realistica stima del reddito imponibile in conformità alle vigenti normative fiscali di paese e tenendo conto delle esenzioni applicabili e dei crediti di imposta eventualmente spettanti.

CONSOLIDATO FISCALE

La Capogruppo ha rinnovato l'opzione per il Consolidato Fiscale Nazionale per il triennio 2019 - 2021 (art. 117, c.1 TUIR) al quale aderiscono parimenti le società controllate da FNM ai sensi dell'art. 2359 c.c. Tale disciplina consente di concentrare in capo a FNM S.p.A. tutti gli obblighi relativi ai versamenti periodici e far sì che eventuali posizioni creditorie possano compensare quelle debitorie di altre società del Gruppo. Le società controllate procedono alla determinazione dell'imposta e i versamenti all'Erario sono effettuati esclusivamente da FNM S.p.A. Al momento della liquidazione le società trasferiscono il proprio credito/debito IRES registrando il credito/debito verso la Capogruppo, che a sua volta registra il credito/debito IRES trasferito dalle controllate e il debito/credito verso le stesse, procedendo al versamento o all'incasso.

IVA DI GRUPPO

La Capogruppo ha aderito all'opzione prevista dall'art. 73 c. 3 D.P.R. 633/72 relativa all'IVA di Gruppo. Tale disciplina consente di concentrare in capo a FNM S.p.A., in quanto controllante ai sensi del citato art. 73 c. 3, tutti gli obblighi relativi ai versamenti periodici all'Erario e far sì che eventuali posizioni creditorie possano compensare quelle debitorie di altre società del Gruppo. Le società controllate procedono alla liquidazione periodica dell'IVA e i versamenti sono effettuati esclusivamente da FNM S.p.A. Al momento della liquidazione le società trasferiscono il proprio credito/debito IVA registrando il credito/debito verso la Capogruppo, che a sua volta registra il credito/debito IVA trasferito dalle controllate e il debito/credito verso le stesse, procedendo al versamento o all'incasso.

RISULTATO PER AZIONE

Il risultato base per azione viene calcolato dividendo il risultato netto dell'esercizio attribuibile agli Azionisti possessori di azioni ordinarie della Capogruppo per il numero medio ponderato di azioni ordinarie in circolazione nel periodo, escludendo le azioni proprie.

RISULTATO PER AZIONE DILUITO

Il risultato per azione diluito viene determinato attraverso la rettifica della media ponderata delle azioni in circolazione per tener conto di tutte le azioni ordinarie potenziali aventi effetto diluitivo.

CONVERSIONE DELLE POSTE IN VALUTA ESTERA

Moneta funzionale

Le società del Gruppo predispongono il loro bilancio in accordo alla moneta di conto utilizzata nei singoli paesi. La valuta funzionale della Capogruppo è l'Euro che rappresenta la valuta di presentazione del Bilancio Consolidato.

Transazioni e rilevazioni contabili

Le transazioni effettuate in valuta estera vengono inizialmente rilevate al tasso di cambio della data della transazione.

Alla data di chiusura del bilancio le attività e passività monetarie denominate in valuta estera vengono riconvertite in base al tasso di cambio vigente a tale data.

Le poste non monetarie valutate al costo storico in valuta estera sono convertite utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data dell'operazione.

Le poste non monetarie iscritte al *fair value* sono convertite utilizzando il tasso di cambio alla data di determinazione del valore.

NOTA 4 POSTE SOGGETTE A SIGNIFICATIVE ASSUNZIONI E STIME

La redazione del Bilancio Consolidato e delle relative note richiede da parte della Direzione l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori delle attività e delle passività di bilancio e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data di bilancio. Le stime e le assunzioni utilizzate sono basate sull'esperienza e su altri fattori considerati rilevanti. I risultati che si consuntiveranno potrebbero pertanto differire da tali stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione a esse apportate sono riflesse a Conto Economico Consolidato nell'esercizio, in cui avviene la revisione di stima se la revisione stessa ha effetti solo su tale esercizio, o anche negli esercizi successivi, se la revisione ha effetti sia sull'esercizio corrente, sia su quelli futuri.

Nel corso dell'esercizio corrente non si sono verificati cambiamenti di stime.

Di seguito sono riepilogati i processi critici di valutazione e le assunzioni chiave utilizzate dalla Direzione nel processo di applicazione dei principi contabili riguardo al futuro e che possono avere effetti significativi sui valori rilevati nel Bilancio Consolidato o per i quali esiste il rischio che possano emergere rettifiche al valore contabile delle attività e passività nell'esercizio successivo a quello di riferimento del Bilancio Consolidato.

Fondo svalutazione dei crediti

Il fondo svalutazione crediti riflette la stima della Direzione circa le perdite relative al portafoglio di crediti.

La stima del fondo svalutazione crediti è basata sulle perdite attese da parte del Gruppo, determinate in funzione dell'esperienza passata per crediti simili, degli scaduti correnti e storici, delle perdite e degli incassi, dell'attento monitoraggio della qualità del credito e delle proiezioni circa le condizioni economiche e di mercato, in questo supportati da pareri dei consulenti legali che rappresentano il Gruppo nelle fasi precontenziose e contenziose.

Svalutazione del magazzino

La svalutazione del magazzino è un processo estimativo soggetto all'incertezza della determinazione del valore di sostituzione delle componenti di materiale rotabile e di materiale consumabile che varia nel tempo e secondo le condizioni di mercato.

Valore recuperabile delle attività materiali, immateriali e delle partecipazioni

Le attività non correnti includono i terreni, gli immobili, impianti e macchinari ed altri beni e le attività immateriali, nonché le partecipazioni. La Direzione, come anticipato nel principio contabile "Perdita di valore di attività immateriali, materiali e partecipazioni in altre imprese", rivede periodicamente il valore contabile delle attività non correnti detenute e utilizzate e delle attività che devono essere dismesse, quando fatti e circostanze richiedono tale revisione. Tale attività è svolta utilizzando le stime dei flussi di cassa attesi e adeguati tassi di sconto per il calcolo del valore attuale ed è quindi basata su un insieme di assunzioni ipotetiche relative ad eventi futuri ed azioni degli organi amministrativi del Gruppo che non necessariamente potrebbero verificarsi nei termini e nei tempi previsti.

Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Il Gruppo rileva le imposte correnti e differite/anticipate in funzione della normativa vigente. La rilevazione delle imposte richiede l'uso di stime e di assunzioni in ordine alle modalità con le quali interpretare, in relazione alle operazioni condotte nel corso dell'esercizio, le norme applicabili ed il loro effetto sulla fiscalità dell'impresa. Inoltre, la rilevazione di imposte anticipate/differite richiede l'uso di stime in ordine alla stima dei redditi imponibili prospettici e alla loro evoluzione oltre che alle aliquote di imposta effettivamente applicabili. Tali attività vengono svolte mediante analisi delle transazioni intercorse e dei loro profili fiscali, anche mediante il supporto, ove necessario, di consulenti esterni per le varie tematiche affrontate e tramite simulazioni circa i redditi prospettici ed analisi di sensitività degli stessi.

Piani a benefici definiti

Il Trattamento di Fine Rapporto (TFR) è classificabile come un piano a benefici definiti per la parte maturata fino al 31 dicembre 2006. La Direzione utilizza diverse assunzioni statistiche e fattori valutativi con l'obiettivo di anticipare gli eventi futuri per il calcolo degli oneri, delle passività e delle attività relative a tali piani. Le assunzioni riguardano il tasso di sconto e i tassi dei futuri incrementi retributivi. Inoltre, anche gli attuari consulenti del Gruppo utilizzano fattori soggettivi, come per esempio i tassi relativi alla mortalità e alle dimissioni.

Passività potenziali e fondi rischi

Il Gruppo è soggetto a cause legali e fiscali che possono derivare da problematiche complesse e difficili, che sono soggette a un diverso grado di incertezza, inclusi i fatti e le circostanze inerenti a ciascuna causa, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili.

Stante le incertezze inerenti tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che potrebbe derivare da tali controversie.

Conseguentemente, la Direzione, sentito il parere dei propri consulenti ed esperti in materia legale e fiscale, accerta una passività a fronte di tali contenziosi quando ritiene probabile che si verificherà un esborso finanziario e quando l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle note di bilancio.

Misure compensative mancati ricavi da traffico

A parziale compensazione dei mancati introiti da bigliettazione, l'articolo 200, comma 1, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77, ha istituito, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, un fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di Euro per l'anno 2020, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio.

La dotazione del fondo è stata poi incrementata di 400 milioni di Euro per lo stesso 2020 ad opera dell'art. 44, comma 1 del decreto-legge n.104/2020. Tale disposizione ha inoltre previsto la possibilità di utilizzare le maggiori risorse stanziata, nel limite di 300 milioni di Euro, per il finanziamento di servizi aggiuntivi di Trasporto Pubblico Locale e regionale destinato anche a studenti.

Con il successivo art. 27 del D.L. 149/2020 (Ristori Bis) convertito in Legge con legge 176 del 2020 art. 22-ter è stato ampliato fino al 31 gennaio 2021, il periodo di riferimento in relazione al quale le imprese possono usufruire del Fondo per le aziende di Trasporto Pubblico Locale per i minori ricavi tariffari realizzati nel periodo di emergenza COVID-19, inoltre la dotazione del Fondo è stata incrementata di ulteriori 390 milioni di Euro, dei quali una quota fino a 190 milioni per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, anche destinato a studenti. Pertanto, dei 390 milioni di Euro aggiuntivi stanziati per il 2021, 200 milioni di Euro sono destinati al ristoro dei minori ricavi delle aziende di Trasporto Pubblico Locale già individuate dall'art. 200, comma 1 del citato decreto-legge n. 34/2020 e 190 milioni di Euro per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale.

Infine, con l'articolo 1, comma 816, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio 2021), sono stati previsti ulteriori 200 milioni di Euro per l'anno 2021, al fine di consentire l'erogazione di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale.

A fronte di tali stanziamenti, al 31 dicembre 2021 a compensazione dei minori ricavi da traffico sono stati erogati ristori a livello nazionale per un ammontare complessivo di Euro 1.837.173.181, di cui 1.607.429.738 attribuibili all'esercizio 2020 e 229.743.444 attribuibili all'esercizio 2021. La ripartizione delle risorse è avvenuta sulla base della compilazione dell'Osservatorio TPL, avvenuta nel mese di settembre 2021.

NOTA 5 INFORMATIVA DI SETTORE

Con riferimento ai segmenti di business del Gruppo, sono individuabili i seguenti quattro settori di attività:

- infrastruttura ferroviaria: comprende le attività di manutenzione, progettazione e realizzazione di nuovi impianti effettuate sull’infrastruttura ferroviaria ottenuta in concessione dalla Regione Lombardia. Il corrispettivo per lo svolgimento di tale attività è definito nel “Contratto di Servizio” mentre il “Contratto di Programma” regola gli investimenti finalizzati all’ammodernamento e al potenziamento della rete, entrambi stipulati con Regione Lombardia nel 2016 ed integrati successivamente. Dal 2019, il segmento include inoltre l’attività di gestione terminalistica;
- noleggio di materiale rotabile e gestione dei servizi centralizzati (Ro.S.Co & Services): la Capogruppo FNM svolge attività di (i) locazione di materiale rotabile con una flotta di proprietà di 68 treni e 27 locomotive, alle partecipate operanti nel settore del TPL e del trasporto merci, (ii) erogazione di servizi amministrativi alle proprie controllate ed (iii) gestione del patrimonio immobiliare del Gruppo. Afferiscono inoltre a tale segmento i settori di attività delle partecipate in *joint venture*, la cui modalità di valutazione è quella del “metodo del patrimonio netto”, concorrendo al risultato netto di esercizio alla voce “Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto”, la più rilevante delle quali è relativa all’attività di “Trasporto Passeggeri su rotaia” nell’ambito del Trasporto Pubblico Locale realizzato dalla partecipata a controllo congiunto Trenord S.r.l. in Regione Lombardia. Nell’ambito di questa attività il Gruppo ha conseguito sia ricavi derivanti dal Contratto di Servizio stipulato con la Regione Lombardia per l’espletamento del servizio di trasporto, sia ricavi derivanti da bigliettazione.
- mobilità passeggeri su gomma: si riferisce al servizio di Trasporto Pubblico Locale svolto con flotte di autobus di proprietà in tre province della Lombardia (Varese, Como e Brescia), del Veneto e nella città di Verona, oltre che ai servizi di *car sharing* elettrico in Lombardia. Nell’ambito di tali attività, il Gruppo ha conseguito ricavi derivanti dalla vendita dei biglietti, da corrispettivi per subaffidamenti, da contributi regionali per le attività svolte nelle province di Varese e Brescia e da corrispettivi per il contratto di servizio nella città e nella provincia di Verona, ed in provincia di Como, nonché da accordi con amministrazioni comunali e aziende private per quanto riguarda il business del *car-sharing*;
- autostrade: si riferisce all’attività svolta dalla controllata MISE, società concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione dell’Autostrada A7 Serravalle-Milano e delle Tangenziali Nord, Est e Ovest Milano (per complessivi 179 km di lunghezza) ai sensi della convenzione di concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007 (come modificata dall’atto aggiuntivo del 15 giugno 2016) tra MISE, in qualità di concessionario, e ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), in qualità di concedente. MISE è inoltre attiva nella progettazione, nonché nel supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti infrastrutturali sulla rete autostradale attraverso Milano Serravalle Engineering, di cui detiene il 100% del capitale sociale. Tra le proprie partecipate, la controllata annovera anche una partecipazione di collegamento del 36,7% nel capitale di Autostrada Pedemontana Lombarda, concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell’autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico di Gaggiolo e delle opere connesse. APL è valutata con il metodo del patrimonio netto.

Le seguenti tabelle presentano i dati economici e patrimoniali del Gruppo in relazione ai quattro settori di attività sopra descritti.

2021	Infrastruttur a ferroviaria	Ro.S.Co & Services	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Elisioni	Totale da operazioni in continuità
Ricavi verso terzi	121.951	65.026	111.519	210.889		509.385
Vendite intersemento	5.220	11.863	12.539	2.118	(31.740)	—
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12	63.000			42.996		105.996
Ricavi di settore	190.171	76.889	124.058	256.003	(31.740)	615.381
Costi verso terzi	(110.416)	(61.427)	(107.713)	(158.498)		(438.054)
Acquisti intersemento	(16.375)	(726)	(12.479)	(2.160)	31.740	
Costi per servizi di costruzione - IFRIC 12	(58.384)			(42.996)		(101.380)
Costi di settore	(185.175)	(62.153)	(120.192)	(203.654)	31.740	(539.434)
Risultato operativo	4.996	14.736	3.866	52.349		75.947
Risultato gestione finanziaria	35	(16.487)	(125)	(4.808)		(21.385)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto		6.313		(595)		5.718
Risultato prima delle imposte	5.031	4.562	3.741	46.946		60.280
Imposte						(17.144)
Risultato dell'esercizio da operazioni in continuità						43.136
Risultato da operazioni discontinue						
Risultato netto dell'esercizio						43.136

31/12/2021	Infrastruttur a ferroviaria	Ro.S.Co & Services	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Altri	Totale
Attività di settore	399.262	522.470	49.723	763.180		1.734.635
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto		82.002	65.575			147.577
Attività per imposte sul reddito					37.292	37.292
Totale attività di gruppo non allocate					37.292	37.292
Totale attività	399.262	604.472	115.298	763.180	37.292	1.919.504
Passività di settore	417.824	782.584	60.995	428.217	—	1.689.620
Passività per imposte differite					1.551	1.551
Altre passività non allocate					228.333	228.333
Totale passività di gruppo non allocate					229.884	229.884
Totale passività	417.824	782.584	60.995	428.217	229.884	1.919.504

2020	Infrastruttur a ferroviaria	Ro.S.Co & Services	Mobilità passeggeri su gomma	Elisioni	Totale da operazioni in continuità
Ricavi verso terzi	118.527	70.329	87.992		276.848
Vendite intersegmento	5.037	11.408	5.880	(22.325)	
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12	38.023				38.023
Ricavi di settore	161.587	81.737	93.872	(22.325)	314.871
Costi verso terzi	(106.903)	(56.474)	(89.672)		(253.049)
Acquisti intersegmento	(15.555)	(842)	(5.928)	22.325	
Costi per servizi di costruzione - IFRIC 12	(35.445)				(35.445)
Costi di settore	(157.903)	(57.316)	(95.600)	22.325	(288.494)
Risultato operativo	3.684	24.421	(1.728)		26.377
Risultato gestione finanziaria	80	(79)	(64)		(63)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	0	2.000	44		2.044
Risultato prima delle imposte	3.764	26.342	(1.748)	—	28.358
Imposte					(3.673)
Risultato dell'esercizio da operazioni in continuità					24.685
Risultato da operazioni discontinue					
Risultato netto dell'esercizio					24.685

31/12/2020	Infrastruttur a ferroviaria	Ro.S.Co & Services	Mobilità passeggeri su gomma	Altri	Totale
Attività di settore	299.177	621.420	124.366		1.044.963
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto		76.733			76.733
Attività per imposte sul reddito				24.015	24.015
Totale attività di gruppo non allocate				24.015	24.015
Totale attività	299.177	698.153	124.366	24.015	1.145.711
Passività di settore	362.423	242.691	63.402		668.516
Passività per imposte sul reddito				87	87
Altre passività non allocate				477.108	477.108
Totale passività di gruppo non allocate				477.195	477.195
Totale passività	362.423	242.691	63.402	477.195	1.145.711

Si rileva che i ricavi verso Regione Lombardia e verso Trenord incidono rispettivamente per il 27% e 12%, sono quindi superiori al 10% dei ricavi consolidati di Gruppo.

In particolare i ricavi verso Regione Lombardia, pari a 165.334 migliaia di Euro, sono così distribuiti nei diversi settori:

- Infrastruttura ferroviaria per 155.814 migliaia di Euro;
- Ro.S.Co & Services per 1.165 migliaia di Euro;
- Mobilità passeggeri su gomma per 8.356 migliaia di Euro.

I ricavi verso Trenord, pari a 75.220 migliaia di Euro, sono così distribuiti nei diversi settori:

- Infrastruttura ferroviaria per 18.644 migliaia di Euro;
- Ro.S.Co & Services per 56.211 migliaia di Euro;
- Mobilità passeggeri su gomma per 365 migliaia di Euro.

L'analisi per natura dei ricavi e costi, proventi ed oneri, afferenti ai settori il cui contributo al risultato consolidato è rilevato alla voce "Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto", è esposta nella Nota 47 a cui si rimanda.

Si rinvia al paragrafo 7. "Andamento economico segmenti di Business" della Relazione sulla Gestione per l'analisi di dettaglio sull'andamento dei ricavi e costi dei segmenti del Gruppo.

Le transazioni tra i settori sono concluse a normali condizioni di mercato.

SITUAZIONE PATRIMONIALE**NOTA 6 ATTIVITÀ MATERIALI**

Al 1° gennaio 2020 le attività materiali, al netto dei relativi fondi di ammortamento e dei fondi di finanziamento, risultavano costituite come segue:

Descrizione	01.01.2020		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Terreni e fabbricati	52.756	(17.276)	35.480
Impianti e macchinario	185.668	(142.654)	43.014
Attrezzature industriali e commerciali	10.974	(9.877)	1.097
Altri beni	571.974	(258.594)	313.380
Immobilizzazioni in corso e acconti	16.893		16.893
Totale attività materiali	838.265	(428.401)	409.864

La movimentazione avutasi nel corso del 2020 è di seguito illustrata:

Descrizione	Terreni e fabbricati	Impianti e Macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni	Immobiliz. in corso e acconti	Totale
Valore netto al 01.01.2020	35.480	43.014	1.097	313.380	16.893	409.864
Investimenti finanziati con mezzi propri	31	1.364	587	43.277	21.009	66.268
Trasferimenti valore lordo	8	1.812	16	4.226	(6.062)	
Dismissioni: Alienazione Lorde	(288)	(3.311)		(77)	(70)	(3.746)
Dismissioni: Utilizzi Fondo Ammortamento		2.920		77		2.997
Quote di Ammortamento	(975)	(7.077)	(377)	(23.164)		(31.593)
Svalutazione delle attività materiali				(450)		(450)
Valore netto al 31.12.2020	34.256	38.722	1.323	337.269	31.770	443.340

Al 31 dicembre 2020 le attività materiali, al netto dei relativi fondi di ammortamento e dei fondi di finanziamento, risultavano costituite come segue:

Descrizione	31.12.2020		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Terreni e fabbricati	52.507	(18.251)	34.256
Impianti e macchinario	185.533	(146.811)	38.722
Attrezzature industriali e commerciali	11.577	(10.254)	1.323
Altri beni	619.400	(282.131)	337.269
Immobilizzazioni in corso e acconti	31.770		31.770
Totale attività materiali	900.787	(457.447)	443.340

La movimentazione avutasi nel corso del 2021 è di seguito illustrata:

Descrizione	Terreni e fabbricati	Impianti e Macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni	Immobiliz. in corso e acconti	Totale
Valore netto al 01.01.2021	34.256	38.722	1.323	337.269	31.770	443.340
Investimenti finanziati con mezzi propri	455	1.879	843	19.375	13.548	36.100
Trasferimenti valore lordo		384		3.262	(3.646)	
Dismissioni: Alienazione Lorde	(311)	(2.156)	(10)	(417)	(316)	(3.210)
Dismissioni: Utilizzi Fondo Ammortamento		1.947	9	415		2.371
Quote di Ammortamento	(971)	(10.607)	(410)	(21.946)		(33.934)
Variazione perimetro di consolidamento: costo storico		8.951	1.207	7.466		17.624
Variazione perimetro di consolidamento: fondo		(7.267)	(1.161)	(5.439)		(13.867)
Svalutazione delle attività materiali				(881)		(881)
Valore netto al 31.12.2021	33.429	31.853	1.801	339.104	41.356	447.543

Al 31 dicembre 2021 le attività materiali, al netto dei relativi fondi di ammortamento e dei fondi di finanziamento, risultano costituite come segue:

Descrizione	31.12.2021		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Terreni e fabbricati	52.651	(19.222)	33.429
Impianti e macchinario	194.591	(162.738)	31.853
Attrezzature industriali e commerciali	13.617	(11.816)	1.801
Altri beni	648.205	(309.101)	339.104
Immobilizzazioni in corso e acconti	41.356		41.356
Totale attività materiali	950.420	(502.877)	447.543

Terreni e fabbricati

La voce “Terreni e fabbricati” include principalmente il valore netto residuo dei seguenti immobili:

- 8.318 migliaia di Euro per immobile relativo alla stazione di Milano Cadorna;
- 6.642 migliaia di Euro per terreni siti nel Comune di Saronno;
- 4.756 migliaia di Euro per Terminal Sacconago;
- 4.537 migliaia di Euro per terreni ed immobili siti nel Comune di Mestre;
- 2.402 migliaia di Euro per immobili siti nel Comune di Saronno;
- 1.581 migliaia di Euro per terreni e immobili siti nel Comune di Tradate;
- 1.587 migliaia di Euro per terreni siti nel Comune di Garbagnate Milanese;
- 721 migliaia di Euro per box auto siti nel Comune di Milano;
- 674 migliaia di Euro per immobili siti nel Comune d’Iseo.

Impianti e macchinario

La voce “Impianti e macchinario” include principalmente il valore netto residuo dei seguenti beni:

- 31.843 migliaia di Euro per autobus;
- 3.779 migliaia di Euro per impianti e macchinari utilizzati per le attività di manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria e autostradale.

I principali incrementi della voce “Impianti e macchinario” (1.879 migliaia di Euro) riguardano principalmente:

- l’acquisto di 7 autobus extraurbani alimentati a gasolio usati, per 816 migliaia di Euro;
- l’acquisto di macchinari (spargisale e sgombraneve) per la manutenzione dell’infrastruttura autostradale per 448 migliaia di Euro;
- la manutenzione straordinaria di autobus urbani per 306 migliaia di Euro;
- il rifacimento di impianti di climatizzazione presso gli uffici siti in Cadorna (Milano) per 182 migliaia di Euro;
- l’acquisto di 1 autobus urbani alimentati a gasolio per 76 migliaia di Euro.

A seguito dell’immatricolazione di 2 autobus, avvenuta nel mese di maggio 2021, sono stati trasferiti alla voce in esame dalla voce “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli acconti per 2 autobus versati nell’esercizio precedente, per un importo pari a 322 migliaia di Euro.

Le dismissioni del periodo sono attribuibili ad autobus e macchinari manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria non più utilizzabili e totalmente ammortizzati, oltre che alla cessione di autovetture utilizzate per il servizio *car sharing*.

La variazione del perimetro di consolidamento, pari ad un valore netto di 1.684 migliaia di Euro è attribuibile per 883 migliaia di Euro al consolidamento della controllata MISE e per 801 migliaia di Euro alla fusione della *joint venture* Conam in La Linea.

Le altre variazioni sono rappresentate dalle quote di ammortamento di competenza.

Attrezzature industriali e commerciali

La voce “Attrezzature industriali e commerciali” si incrementa principalmente per l’acquisizione di attrezzature utilizzate per la manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria, per 729 migliaia di Euro.

La variazione del perimetro di consolidamento, pari ad un valore netto di 46 migliaia di Euro è interamente attribuibile al consolidamento della controllata MISE.

Altri beni

Gli Altri beni si riferiscono principalmente a materiale rotabile (per 331.479 migliaia di Euro), automezzi, arredi e beni concessi in locazione operativa.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, l’investimento dell’esercizio, pari a 18.910 migliaia di Euro, riguarda:

- per 8.452 migliaia di Euro, 1 rotabile FLIRT TILO; a seguito dell’immissione in servizio, sono stati trasferiti alla categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell’esercizio precedente, pari a 2.113 migliaia di Euro, il rotabile è locato a Trenord;
- per 2.946 migliaia di Euro, 2 locomotive E744 EffiShunter; a seguito dell’immissione in servizio, sono stati trasferiti alla categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell’esercizio precedente, pari a 842 migliaia di Euro, le locomotive sono noleggiate a DB Cargo Italia;
- per 3.453 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica effettuata su 7 rotabili CSA;
- per 2.533 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica effettuata su 5 rotabili CORADIA;
- 1.526 migliaia di Euro, l’ammodernamento di 5 locomotive DE520 noleggiate a DB Cargo Italia e a Trenord; a seguito del completamento delle attività di ammodernamento di una

locomotiva, sono stati trasferiti alla categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell’esercizio precedente, pari a 307 migliaia di Euro.

Gli altri incrementi sono principalmente attribuibili a mobili e arredi per gli uffici delle società del Gruppo e per le stazioni dell’intera rete aziendale.

La svalutazione è interamente attribuibile alla manutenzione ciclica di rotabili CORADIA e CSA.

Immobilizzazioni in corso e acconti

L’incremento della voce, per 13.548 migliaia di Euro, è attribuibile agli acconti pagati per l’acquisto di 6 elettrotreni alimentati ad idrogeno (7.080 migliaia di Euro) e 5 rotabili FLIRT TILO (734 migliaia di Euro), per la costruzione del parcheggio sito vicino la stazione di Affori (MI) (1.430 migliaia di Euro), per attività di sviluppo del sistema SBE in Regione Lombardia (840 migliaia di Euro), per le attività di *revamping* dei DE520 (605 migliaia di Euro), per l’acquisto di nuovi mezzi d’opera per la manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria (529 migliaia di Euro) per l’acquisto di 7 autobus extraurbani usati Crossway LE (652 migliaia di Euro), per l’acquisto di 10 autobus extraurbani Crossway CNG (479 migliaia di Euro), nonché per l’acquisto di 6 bus usati da noleggio (60 migliaia di Euro) consegnati a gennaio 2022.

I trasferimenti si riferiscono a quanto commentato alle voci precedenti.

Qualora le attività materiali fossero state contabilizzate al netto dei relativi contributi in conto capitale, rispettivamente rilevati alle voci “Altre passività non correnti” (Nota 27) e “Altre passività correnti” (Nota 32) l’effetto sul bilancio al 31 dicembre 2021 sarebbe stato il seguente:

31.12.21	Valore di bilancio	Contributo	Valore al netto del contributo
Terreni e fabbricati	33.429	(5.598)	27.831
Impianti e macchinario	31.853	(14.647)	17.206
Attrezzature industriali e commerciali	1.801		1.801
Altri beni	339.104	(1.310)	337.794
Immobilizzazioni in corso e acconti	41.356		41.356
Totale attività materiali	447.543	(21.555)	425.988

La Direzione non ha identificato indicatori che determinino la necessità di attivare il test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione delle attività materiali trattandosi di beni principalmente destinati all’espletamento del trasporto pubblico locale svolto da Trenord S.r.l. attraverso contratti di *leasing* in vigore (materiale rotabile) o direttamente utilizzati dal Gruppo nell’ambito dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma (autobus).

Alla data della redazione del presente bilancio non vi sono restrizioni sulla titolarità e proprietà di immobili, impianti e macchinari impegnati a garanzia di passività.

Costi per servizi di costruzione

L’adozione dell’IFRIC 12 ha comportato 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 dall’IFRIC 12 e dall’IFRS 15, nei costi dell’esercizio. Per i commenti rispetto a tale voce si rinvia alla Nota 34.

NOTA 7 ATTIVITÀ IMMATERIALI

Al 1° gennaio 2020 le attività immateriali risultavano così costituite:

Descrizione	01.01.2020		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	930		930
Altre	30.788	(24.679)	6.109
Beni devolvibili	46.140	(46.023)	117
Totale attività immateriali	77.858	(70.702)	7.156

La movimentazione dell'esercizio 2020 è stata la seguente:

Descrizione	Immobiliz. in corso e acconti	Altre	Beni devolvibili	Totale
Valore netto al 01.01.2020	930	6.109	117	7.156
Acquisizioni	705	900		1.605
Trasferimenti	(499)	499		
Quote di Ammortamento		(3.620)	(2)	(3.622)
Valore netto al 31.12.2020	1.136	3.888	115	5.139

Al 31 dicembre 2020 le attività immateriali risultavano pertanto costituite come segue:

Descrizione	31.12.2020		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.136		1.136
Altre	32.187	(28.299)	3.888
Beni devolvibili	46.140	(46.025)	115
Totale attività immateriali	79.463	(74.324)	5.139

La movimentazione dell'esercizio 2021 è stata la seguente:

Descrizione	Immobiliz. in corso e acconti	Altre	Beni devolvibili - Infr. Ferroviaria	Beni devolvibili - Corpo Autostradale	Totale
Valore netto al 01.01.2021	1.136	3.888	115		5.139
Acquisizioni	1.617	635		409	2.661
Trasferimenti	(974)	974			—
Trasferimenti da Attività contrattuali				26.455	26.455
Quote di Ammortamento		(1.764)	(2)	(33.868)	(35.634)
Variazione perimetro di consolidamento	97	503		270.449	271.049
Dismissioni				(97)	(97)
Valore netto al 31.12.2021	1.876	4.236	113	263.348	269.573

Al 31 dicembre 2021 le attività immateriali risultano pertanto costituite come segue:

Descrizione	31.12.2021		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.876		1.876
Altre	34.299	(30.063)	4.236
Beni devolvibili - Infr. Ferroviaria	46.140	(46.027)	113
Beni devolvibili - Corpo Autostradale	297.313	(33.965)	263.348
Totale attività immateriali	379.628	(110.055)	269.573

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli incrementi della voce “Immobilizzazioni in corso e acconti”, pari a 1.617 migliaia di Euro, si riferiscono principalmente all'attività di *upgrade* dei moduli SAP PM, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 350 migliaia di Euro, all'implementazione di moduli aggiuntivi SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo per 301 migliaia di Euro, all'attività di *upgrade* dei moduli SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 287 migliaia di Euro, alle attività di sviluppo del Sistema di produzione dell'idrogeno per 198 migliaia di Euro, all'avvio delle attività di *upgrade* della piattaforma SAP 4/HANA, per 186 migliaia di Euro, all'estensione del sistema applicativo SAP a tre società del Gruppo per 65 migliaia di Euro e, infine, all'attivazione di moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP HR, per 13 migliaia di Euro.

Si evidenzia che nel corso dell'esercizio, essendosi completate le attività di progetto, con l'avvenuta messa a disposizione dei moduli implementati, sono stati trasferiti dalla categoria in esame alla voce “Altre” i costi sostenuti nell'esercizio 2020 in relazione all'attività di *upgrade* del modulo BW SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 430 migliaia di Euro, a moduli aggiuntivi di SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo, per 161 migliaia di Euro, all'attivazione di moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP HR, per 120 migliaia di Euro, alla migrazione alla piattaforma *G-Suite* per 88 migliaia di Euro, alle attività relative a strumenti di *identity assessment* per 58 migliaia di Euro e allo sviluppo del *software* utilizzato da FNM per la gestione degli enti aziendali per 45 migliaia.

Nel complesso, le immobilizzazioni in corso e acconti al 31 dicembre 2021 si riferiscono principalmente all'attività di *upgrade* dei moduli SAP PM, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 350 migliaia di Euro, all'attività di *upgrade* dei moduli SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 366 migliaia di Euro, all'implementazione di moduli aggiuntivi SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo per 249 migliaia di Euro, alle attività di sviluppo del sistema di produzione dell'idrogeno per 223 migliaia di Euro, all'avvio delle attività di *upgrade* della piattaforma SAP 4/HANA, per 186 migliaia di Euro, all'estensione del sistema applicativo SAP a tre società del Gruppo per 65 migliaia di Euro e, infine, all'attivazione di moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP HR, per 34 migliaia di Euro.

Altre immobilizzazioni

Gli incrementi dell'esercizio (635 migliaia di Euro) sono principalmente attribuibili a moduli aggiuntivi di SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo, per 107 migliaia di Euro, all'estensione del sistema applicativo SAP a quattro società del Gruppo per 101 migliaia di Euro, ai moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP, gestito da FNM e utilizzato da Trenord S.r.l., per 81 migliaia di Euro.

I trasferimenti si riferiscono a quanto commentato alla voce “Immobilizzazioni in corso e acconti”.

Alle altre immobilizzazioni immateriali è attribuita una vita utile di 3 anni.

Alla data della redazione del presente bilancio non vi sono attività immateriali il cui titolo di proprietà è limitato.

Beni devolvibili - Infrastruttura ferroviaria

Si ricorda come l'applicazione dell'IFRIC 12, implichi che i beni gratuitamente devolvibili (rappresentati dalle linee ferroviarie devolvibili al termine della concessione su cui viene esercitato il servizio di trasporto) sono classificati nella voce "Attività immateriali".

La quota di ammortamento, pari a 2 migliaia di Euro, viene calcolata in funzione della durata della concessione, rinnovata nell'esercizio 2016 fino al 31 ottobre 2060.

Beni devolvibili - Corpo Autostradale

Il corpo autostradale della controllata MISE, in quanto bene gratuitamente devolvibile, è parimenti classificato nella voce "Attività immateriali".

In applicazione dell'IFRIC 12 sono stati iscritti in tale voce anche gli investimenti da effettuare, in base alla nuova proposta di Atto aggiuntivo, per i quali attualmente la forma di remunerazione risulta sospesa e conseguentemente considerati come investimenti per i quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi. Tali valori saranno ammortizzati in quote costanti fino alla fine della concessione attualmente prevista al 31 ottobre 2028.

Le riclassifiche dalle attività contrattuali (Nota 14) hanno riguardato principalmente:

- il completamento dei lavori "illuminazione e adeguamento delle barriere tripla onda sulla Tangenziale Ovest";
- il completamento delle barriere antirumore Tangenziale Nord.

La quota di ammortamento, pari a 13.058 migliaia di Euro, viene calcolata in funzione della durata della concessione sull'Infrastruttura in scadenza il 31 ottobre 2028.

Non vi sono attività immateriali costruite internamente.

La Direzione non ha identificato indicatori che determinino la necessità di attivare il test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione delle attività immateriali.

NOTA 8 AVVIAMENTO

L'avviamento iscritto è relativo alle controllate di seguito indicate e nell'esercizio ha subito la seguente movimentazione:

Descrizione	Valore Lordo 01.01.21	Svalutazioni i 01.01.2021	Valore Netto 01.01.2021	Variazioni 2021		Valore Lordo 31.12.21	Svalutazioni i 31.12.2021	Valore Netto 31.12.2021
				Incrementi	(Svalutazioni)			
Azienda Trasporti Verona S.r.l.	3.627		3.627		(913)	3.627	(913)	2.714
La Linea S.p.A.	2.726	(2.000)	726			2.726	(2.000)	726
Totale Avviamento	6.353	(2.000)	4.353	—	(913)	6.353	(2.913)	3.440

Per quanto riguarda l'avviamento di ATV, a seguito dell'attività di *purchase price allocation* effettuata in occasione dell'acquisizione della partecipazione (2 maggio 2017), secondo quanto

definito dallo IFRS 3 (*revised*) e dallo IAS 38 è stato iscritto un importo di 5.501 comprensivo del valore di avviamento iscritto per la controllata La Linea 80. L'avviamento è stato svalutato nell'esercizio 2018, per 1.874 migliaia di Euro, a seguito dell'*impairment test*.

L'avviamento iscritto per la controllata La Linea deriva dall'attività di *purchase price allocation* alla data di acquisizione della partecipazione (1° gennaio 2018).

Anche per l'esercizio 2021 gli Amministratori hanno sviluppato un *test di impairment*, realizzato da un esperto indipendente, al fine di verificare la recuperabilità del capitale investito netto allocato alla CGU di riferimento, comprensivo degli intangibili identificati in sede di PPA e dell'avviamento residuo come di seguito descritto.

Impairment Test

Avviamento ATV

A.T.V. S.r.l., in qualità di affidataria, svolge i servizi di trasporto pubblico su gomma urbano nei comuni di Verona e Legnago ed extraurbano in tutta la relativa provincia.

La scadenza del contratto di servizio in vigore, originariamente prevista per il 30 giugno 2019, è stata prorogata fino al 31 dicembre 2022. In precedenza, il consiglio provinciale di Verona, in data 6 dicembre 2017, ha approvato il bando a procedura ristretta per la scelta del gestore ed entro la scadenza prevista a maggio 2018, ATV ha presentato la proposta per la manifestazione di interesse a partecipare alla gara pubblica di affidamento del servizio del trasporto pubblico locale (TPL) per una durata dell'appalto di 7 anni, con possibilità di rinnovo per ulteriori due anni. Tuttavia, con delibera 131 del Presidente della Provincia di Verona, a dicembre 2020, è stato formulato l'indirizzo di proseguire il procedimento di sospensione della gara, iniziato a settembre 2020 con le delibere in tal senso del Comune di Verona e del Comune di Legnago. L'art. 92 comma ter del DL 18/2020 ha infatti previsto la possibilità che tutte le procedure di affidamento in corso possano essere sospese sino ad un massimo di 12 mesi dal termine dell'emergenza (fissato per il 31 marzo 2022). Le motivazioni citate nella delibera sono le incertezze legate agli scenari futuri del TPL veronese post COVID-19 e quelle relative all'evoluzione del progetto per la realizzazione della filovia urbana del Comune di Verona.

In tale contesto, il valore recuperabile della partecipazione, considerato come valore d'uso, è stato determinato mediante l'applicazione di un unico scenario rappresentato dalla ipotizzata cessazione dell'attività al 2025 (ultimo anno di piano) e successiva liquidazione del capitale investito operativo a fine 2026 con un *lag* temporale di un anno ipotizzando che il subentro del nuovo affidatario avvenga nel corso dell'anno successivo alla scadenza del contratto di servizio. La liquidazione del capitale investito è stata assunta a valori contabili, anche in considerazione di quanto stabilito dall'Autorità di Regolazione dei trasporti ("ART") che tramite l'Atto di Regolazione del 28 novembre 2019 ha stabilito che il «valore di subentro» per un nuovo affidatario è determinato dall'Ente Affidante come il maggiore tra il Valore Netto Contabile ("VNC") ed il Valore di Mercato ("VM") entro un limite massimo di scostamento pari al 5% in caso di VNC>VM.

I flussi di cassa futuri attesi utilizzati in tale analisi sono desunti dal piano pluriennale 2022-2025, approvato dagli Amministratori di ATV il 7 marzo 2022, ("Scenario base") rettificati di talune incertezze di seguito elencate:

- a) la riduzione degli investimenti: sono effettuati solo gli investimenti a valere (pro quota) su contributi in conto capitale e non gli investimenti interamente autofinanziati, tali da permettere il progressivo rinnovo della flotta esistente;
- b) l'incremento dell'inflazione: il tasso di inflazione è posto pari all' 1,5% dal 2023 al 2025, anziché all'1% previsto nello Scenario base;
- c) la mancata applicazione della manovra tariffaria prevista nello Scenario base (+10% al 2023) mantenendo quindi inalterati i livelli tariffari.

Le previsioni economico-finanziarie contenute nel piano predisposto dal management di ATV e prese a riferimento per l'esercizio dell'*impairment test*, aggiustate delle rettifiche sopracitate, non considera il rinnovo della Gara sul TPL di Verona e Legnago, in quanto, nonostante l'avvio nel 2016 da parte dell'Ente di Governo delle attività necessarie alla pubblicazione del bando di gara per l'affidamento ai sensi del Regolamento 1370 2007 del servizio oggi gestito da ATV, da fine 2019 non sono rilevati atti o azioni da parte dell'Ente di Governo relativi alla procedura per l'affidamento del servizio.

Gli assunti (produzione e corrispettivi) alla base della procedura avviata nel 2016 infatti non sono più rappresentativi dello specifico servizio oggetto di affidamento, poiché sono mutate notevolmente le condizioni di mercato, che ad oggi non consentono un adeguato esercizio previsionale e, per tale ragione, non è stata considerata alcuna ipotesi a riguardo.

Le previsioni di piano si sviluppano quindi sulla base del profilo dell'attuale contratto di servizio e non considerano inoltre l'avvio del servizio filoviario in assenza di informazioni aggiornate in merito alla data di attivazione, alle modalità di affidamento, ai corrispettivi ed alle modalità di *clearing* dei ricavi per lo stesso previste.

Con riferimento all'andamento della domanda, il piano prevede una progressiva ripresa della domanda di viaggiatori con un ritorno ai livelli pre-pandemia a partire dal 2026. Il piano tiene inoltre già conto dell'aumento del costo del carburante e dell'energia per il 2022 con riallineamento ai valori pre-Covid dal 2023 per gasolio ed energia elettrica e dal 2026 per il metano.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 6,00% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di comparabili del settore.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata ha evidenziato un *valore recuperabile*, attraverso la configurazione del valore d'uso, pari ad Euro 16.200 migliaia di Euro, e conseguentemente un *impairment loss* dell'avviamento pari a 913 migliaia di Euro.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value less cost of disposal* di tale CGU non si discosti significativamente del valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC. Di seguito riportiamo la variazione del valore d'uso in milioni di Euro che si avrebbe al variare di tale parametro:

Sensitivity Analysis al WACC				
WACC				
5,00 %	5,50 %	6,00 %	6,50 %	7,00 %
17,290	16,740	16,200	15,680	15,170

Affinché non si abbia un *impairment loss* andrebbe considerato un WACC non superiore al 4,36%.

Avviamento La Linea

La Linea S.p.A. opera attualmente come subaffidataria di servizi di TPL nei bacini di Verona, Padova e Venezia, e svolge, tramite la controllata Martinibus, servizio di trasporto turistico nell'area di Venezia. Nel mese di giugno 2021 La Linea si è aggiudicata per 9 anni la gestione del 10 del TPL urbano su gomma bandita nel 2016 dal Comune di Venezia.

Il valore recuperabile della CGU, considerato come valore d'uso, è stato determinato come somma di tre determinanti di valore:

1. Il valore di La Linea sino al 2025 comprensivo del valore delle attività riconducibili all'attività di sub affidatario di La Linea e della sua controllata Martinibus e del TPL di Venezia;
2. Il valore di La Linea oltre il 2025 in *perpetuity*, pari a *terminal value* senza il TPL di Venezia;
3. Il valore residuo del TPL di Venezia sino al 2030 senza considerare alcun rinnovo del contratto di servizio.

I flussi di cassa futuri attesi utilizzati in tale analisi sono desunti dal piano pluriennale approvato in data 8 marzo 2022 dagli amministratori della partecipata per il periodo 2022-2025, in coerenza con l'orizzonte di piano del Gruppo FNM presentato alla comunità finanziaria nel settembre 2021.

Per la stima del valore residuo del TPL di Venezia, le previsioni relative al solo TPL di Venezia sono state estese dal management sino al 2030.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 6% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di comparabili del settore, mentre il tasso g è stato ipotizzato pari a 0.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata ha evidenziato valore recuperabile, attraverso la configurazione del valore d'uso, pari a 5.208 migliaia di Euro e conseguentemente una *cover* dell'avviamento pari a 201 migliaia di Euro.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value* di tale CGU non si discosti significativamente dal valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività sia considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC che del *g-rate*. Di seguito riportiamo valore d'uso in milioni di Euro che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate						
		WACC				
		5,00 %	5,50 %	6,00 %	6,50 %	7,00 %
g rate	-1,00 %	6,19	5,65	5,16	4,71	4,31
	0,50 %	6,27	5,69	5,18	4,72	4,31
	0,00 %	6,35	5,74	5,21	4,73	4,30
	0,50 %	6,46	5,80	5,24	4,74	4,30
	1,00 %	6,59	5,88	5,28	4,76	4,30

Il WACC di *break even* che conduce ad un valore di *cover* pari a zero risulta pari al 6,20%.

NOTA 9 DIRITTO D'USO

Al 1° gennaio 2020 la voce “Diritto d’uso” rilevata a seguito dell’adozione del principio contabile IFRS 16 risultava così costituita:

Descrizione	01.01.2020		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	68	(38)	30
Diritto d'uso fabbricati	7.468	(1.255)	6.213
Diritto d'uso impianti e macchinari	2.332	(311)	2.021
Diritto d'uso altri beni	1.119	(504)	615
Totale diritto d'uso	10.987	(2.108)	8.879

La movimentazione dell’esercizio 2020 è stata la seguente:

Descrizione	Diritto d'uso software	Diritto d'uso fabbricati	Diritto d'uso impianti e macchinari	Diritto d'uso altri beni	Totale
Valore netto al 01.01.2020	30	6.213	2.021	615	8.879
Acquisizioni	96	125	2.049	5.067	7.337
Quote di Ammortamento	(33)	(1.287)	(855)	(1.633)	(3.808)
Chiusura contratti Costo Storico	(51)			(475)	(526)
Chiusura contratti Fondo	51			475	526
Variatione perimetro di consolidamento Costo Storico				3.167	3.167
Variatione perimetro di consolidamento Fondo Ammortamento				(86)	(86)
Valore netto al 31.12.2020	93	5.051	3.215	7.130	15.489

Al 31 dicembre 2020 la voce “Diritto d’uso” risultava pertanto costituita come segue:

Descrizione	31.12.2020		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	113	(20)	93
Diritto d'uso fabbricati	7.593	(2.542)	5.051
Diritto d'uso impianti e macchinari	4.381	(1.166)	3.215
Diritto d'uso altri beni	8.878	(1.748)	7.130
Totale diritto d'uso	20.965	(5.476)	15.489

La movimentazione dell'esercizio 2021 è stata la seguente:

Descrizione	Diritto d'uso software	Diritto d'uso fabbricati	Diritto d'uso impianti e macchinari	Diritto d'uso altri beni	Totale
Valore netto al 01.01.2021	93	5.051	3.215	7.130	15.489
Acquisizioni	188	2	1.305	1.680	3.175
Quote di Ammortamento	(87)	(3.195)	(1.252)	(2.098)	(6.632)
Chiusura contratti Costo Storico	(16)		(219)	(107)	(342)
Chiusura contratti Fondo	16		181	107	304
Variazione perimetro di consolidamento Costo Storico		17.527		1.174	18.701
Variazione perimetro di consolidamento Fondo Ammortamento		(2.660)		(225)	(2.885)
Valore netto al 31.12.2021	194	16.725	3.230	7.661	27.810

Al 31 dicembre 2021 la voce “Diritto d’uso” risulta pertanto costituita come segue:

Descrizione	31.12.2021		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	285	(91)	194
Diritto d'uso fabbricati	25.122	(8.397)	16.725
Diritto d'uso impianti e macchinari	5.467	(2.237)	3.230
Diritto d'uso altri beni	11.625	(3.964)	7.661
Totale diritto d'uso	42.499	(14.689)	27.810

La voce “Diritto d’uso fabbricati” è principalmente attribuibile alle sedi locate dalle controllate MISE ed ATV per lo svolgimento della propria attività operativa.

La voce “Diritto d’uso impianti e macchinari” è principalmente attribuibile alle autovetture noleggiate dalla controllata E-Vai per lo svolgimento delle attività di *car sharing*; l’incremento dell’esercizio è attribuibile alla consegna di tali autovetture.

La voce “Diritto d’uso Altri beni” comprende la locazione di 4 locomotive Bombardier E494 TRAXX DC, locate a DB Cargo, la cui scadenza contrattuale è prevista il 31 dicembre 2025, oltre alle autovetture aziendali.

L’incremento dell’esercizio è interamente attribuibile ai nuovi contratti sottoscritti per le autovetture utilizzate dal Gruppo come auto operative o in *fringe benefit*.

La variazione del perimetro di consolidamento, pari ad un valore netto di 15.816 migliaia di Euro è interamente attribuibile al consolidamento della controllata MISE.

Non sono stati identificati indicatori che determinino la necessità di attivare il test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione del valore dei diritti d'uso.

NOTA 10 PARTECIPAZIONI

Si riporta di seguito la movimentazione delle partecipazioni intervenuta nell'esercizio 2021:

Descrizione	01.01.2021 Valore a Bilancio	Variazioni					31.12.2021 Valore a Bilancio
		Incrementi Decrementi	Risultato dell'esercizio	Riserva di traduzione	Altre variazioni di conto economico complessivo	Riclassifiche	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto:							
Trenord Srl	39.275		57	42	230		39.604
NordCom SpA	12.015		453				12.468
Nord Energia SpA	7.795	(2.861)	2.068		(5)		6.997
Omnibus Partecipazioni Srl	6.394	(1.000)	1.938				7.332
Conam S.r.l.	219	(219)					—
Totale partecipazioni in imprese a controllo congiunto	65.698	(4.080)	4.516	42	225		66.401
Partecipazioni in imprese collegate:							
Tangenziali Esterne Milano		25.928	(1.496)		1.550		25.982
Autostrada Pedemontana Lombarda		38.424	901				39.325
DB Cargo Italia S.r.l.	10.277		2.356		27		12.660
Busforfun.com S.r.l.	492	510	(550)				452
Sportit S.r.l.		2.500	(9)				2.491
Autotrasporti Pasqualini S.r.l.	181						181
Servizi Trasporti Interregionali S.p.A.	85						85
Totale partecipazioni in imprese collegate	11.035	67.362	1.202	—	1.577	—	81.176
Totale partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	76.733	63.282	5.718	42	1.802	—	147.577
Altre partecipazioni:							
Milano Serravalle - Milano Tangenziale S.p.A.	85.841	(85.841)					—
Autostrade Lombarde S.p.A.		5.802				(5.802)	—
Azienda Trasporti Veneto Orientale S.p.A.	5.272						5.272
S.A.Bro.M. S.p.A.		3.198					3.198
Tangenziale Esterna S.p.A.		1.706					1.706
CIV S.p.A.		673					673
Società progetto Brebemi SpA		301				(301)	—
Fondazione ATV	99						99
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca	40	10					50
Fap SpA	39						39
Confed.Autostrade Ital.Energia		13					13
Cosmo Scarl	7						7
Consorzio ELIO	4						4
Trasporti Brescia Nord	3						3
Cons.Autostr.Italiane Energia		2					2
Consorzio Tangenziale Engineering		2					2
ATAP	2						2
STECAV	2						2
Sviluppo Artigiano	2	(2)					—
Imprese Artigiane Soc. Coop.	2						2
Totale partecipazioni in altre imprese	91.313	(74.136)	—	—	—	(6.103)	11.074
Totale partecipazioni	168.046	(10.854)	5.718	42	1.802	(6.103)	158.651

Con riferimento alla componente di variazioni dell'esercizio denominata "Altre variazioni di conto economico complessivo", si tratta dell'effetto sulla valutazione con il "metodo del patrimonio netto" della variazione degli utili e perdite attuariali rilevati, nei bilanci delle partecipate, direttamente nel Conto Economico Complessivo in applicazione dello IAS 19 e IFRS 9 (Nota 45).

Di seguito vengono commentate le principali valutazioni effettuate sulla recuperabilità dei valori e le principali variazioni intervenute nell'esercizio, diverse dalla rilevazione del contributo al

Bilancio Consolidato determinato dalla realizzazione del risultato dell'esercizio e delle "Altre variazioni di Conto economico Complessivo":

Trenord S.r.l.

La voce "Riserva di traduzione", positiva per 42 migliaia di Euro, deriva dalla conversione in Euro del bilancio della partecipata TILO SA, che redige il proprio bilancio utilizzando quale moneta di conto il franco svizzero.

La conversione è stata effettuata applicando per le voci del conto economico il cambio medio dell'esercizio 2021 (pari a 1,08141) e per le attività e passività il cambio a pronti alla data del 31 dicembre 2021 (1,03310).

L'impatto del COVID-19 sull'operatività e sull'andamento economico della partecipata ha costituito un *trigger event*, che ai sensi dello IAS 36, ha richiesto la verifica della recuperabilità del valore di carico della partecipazione.

Il test di *impairment* è stato sviluppato utilizzando le proiezioni economico-finanziarie per il periodo 2022-2033 approvate dal CdA di Trenord in data 9 marzo 2022.

Le proiezioni 2021 - 2032 si basano su due elementi di contesto, ossia:

- i. la proroga del Contratto di Servizio in vigore fino al 31 dicembre 2022 e
- ii. l'affidamento a Trenord del nuovo Contratto di Servizio a decorrere dal 1° gennaio 2023 e fino al 31 dicembre 2032.

Tali ipotesi sono coerenti con a) quanto previsto dalla Legge Regionale n.15 del 6 agosto 2021, che ha disposto la proroga del vigente Contratto di Servizio fino al 31 dicembre 2022 e b) con l'avviso di pre-informazione di affidamento diretto a Trenord del nuovo Contratto di Servizio per 10 anni (dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2032).

Si riportano inoltre le seguenti assunzioni alla base delle proiezioni economiche approvate dagli amministratori di Trenord:

1. Domanda viaggiatori e dei ricavi da traffico. Le stime per gli anni 2022 - 2023 sono sviluppate a partire dal modello utilizzato per il monitoraggio della domanda rilevato nel 2020 e basato sulla classificazione dei clienti per diversi *cluster* di comportamento. Per gli anni successivi è stata ipotizzata una curva di ripresa dei viaggiatori trasportati con ipotesi di ritorno a livelli 2019 a partire dal 2026/27. L'aggiornamento delle tariffe è stato ipotizzato coerente con le attuali regole del Contratto di Servizio;
2. Corrispettivi da Contratto di Servizio. Per l'anno 2022 il corrispettivo da Contratto di Servizio è stato stimato sulla base di quanto previsto dal contratto in vigore 2015-2022, con le misure compensative ipotizzate con modalità analoghe a quanto accaduto per l'anno 2020 e 2021. Per il periodo 2023-2032 il nuovo Contratto di Servizio prevederà ricavi da corrispettivo mediante definizione e calcolo del modello del Piano Economico Finanziario Regolatorio previsto dalla normativa di riferimento e dalla Delibera ART n.154/2019.
3. Investimenti. Sono stati stimati sulla base di quanto riportato nell'avviso di pre-informazione relativo all'affidamento a Trenord, così come confermato anche dalla Legge Regionale n. 15 del 6 agosto 2021, opportunamente aggiornati al fine di considerare le più recenti informazioni condivise con Regione Lombardia con riferimento al Contratto di servizio 2023-2032;
4. Altri elementi. Piano di esercizio del servizio e costi operativi sono stati sviluppati in funzione dell'andamento della produzione in coerenza con la messa in esercizio dei nuovi

treni e della messa fuori esercizio dei treni più vetusti nel tempo, indicizzati all'inflazione e agli adeguamenti contrattuali.

In ragione dell'avviso di pre-informazione relativo all'affidamento a Trenord così come confermato anche dalla Legge Regionale n. 15 del 6 agosto 2021, non è stato considerato uno scenario alternativo di mancata aggiudicazione della gara, bensì un unico scenario di aggiudicazione della gara è stato considerato coerentemente alle proiezioni approvate dagli amministratori di Trenord.

Con riferimento al periodo oltre l'orizzonte delle proiezioni economico-finanziarie sono stati considerati due scenari ponderati:

- nel primo caso Trenord continua il servizio, forte della propria posizione di *incumbent* e della complessità del servizio che gestisce, ed è quindi stato stimato un *terminal value*;
- nel secondo, in considerazione della possibilità per cui Regione Lombardia potrebbe avviare un confronto competitivo su parte dell'offerta futura, in via prudenziale ed alla luce delle finalità del presente esercizio, è stata valutata la liquidazione del capitale investito operativo previsto al 31 dicembre 2032 al valore contabile.

Gli EBITDA in arco piano di entrambi gli scenari sono stati ridotti del 5% per calmierare l'effetto volume ipotizzato in arco piano ed esprimere eventuali maggiori costi per l'inflazione.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è stato determinato pari al 6,70% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di società quotate del settore. Il tasso *g* è stato stimato pari a 0.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata non ha evidenziato la necessità di svalutare la partecipazione.

È stata altresì effettuata un'analisi di sensitività sia considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC che di un tasso di crescita *g-rate* nel calcolo del valore terminale.

Di seguito riportiamo le svalutazioni in milioni di Euro (con segno negativo) che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di TRENORD						
		WACC				
		6,70 %	7,20 %	7,70 %	8,20 %	8,70 %
g rate	-1,0 %	9,10	3,30	-2,10	-7,00	-11,60
	-0,5 %	10,60	4,50	-1,00	-6,10	-10,90
	0,0 %	12,30	6,00	0,20	-5,10	-10,00
	0,5 %	14,40	7,60	1,60	-4,00	-9,10
	1,0 %	16,70	9,60	3,10	-2,70	-8,00

Si evidenzia inoltre che i soci si sono impegnati a supportare patrimonialmente e finanziariamente la partecipata.

NORD ENERGIA S.p.A.

Il decremento della partecipazione, pari a 2.861 migliaia di Euro, è determinato dalla distribuzione del dividendo, effettuata nel 2021, come approvato dall'Assemblea della partecipata, a valere sul risultato dell'esercizio 2020.

Omnibus Partecipazioni S.r.l.

Il Gruppo detiene il 50% di Omnibus Partecipazioni che a sua volta detiene il 49% circa di ASF Autolinee. Il decremento della partecipazione, pari a 1.000 migliaia di Euro, è determinato dalla distribuzione del dividendo, effettuata nel 2021, come approvato dall'Assemblea della partecipata, a valere sul risultato dell'esercizio 2020.

BusForFun.com S.r.l.

Nel mese di dicembre 2021 FNM ha effettuato un secondo aumento di capitale, con un investimento di 510 migliaia di Euro, passando da una quota del 24,7% al 40% del capitale sociale di BusForFun.com ("BusForFun"), *startup* innovativa attiva nel settore delle tecnologie per il turismo ed il *commuting*.

Sportit S.r.l.

In data 29 novembre 2021, il Consiglio di Amministrazione ha approvato l'acquisizione, perfezionata in data 3 dicembre 2021, di una partecipazione del 33% in Sportit S.r.l. (Sportit), società attiva con il brand Snowit, il principale *marketplace* per la vendita integrata di *skipass* online, servizi correlati allo sci ed esperienze legate al mondo della montagna nelle principali località sciistiche europee, per un corrispettivo complessivo di Euro 2,5 milioni.

Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.

In data 26 febbraio 2021, in esecuzione del contratto di compravendita, è stata perfezionata l'acquisizione dell'82,4% del capitale sociale di MISE da Regione Lombardia.

In considerazione della partecipazione del 13,6% del capitale sociale già acquisita da FNM il 29 luglio 2020, ed iscritta tra le partecipazioni in altre imprese al 31 dicembre 2020, ad esito del perfezionamento dell'operazione, FNM detiene quindi una partecipazione rappresentativa del 96% del capitale sociale di MISE.

Pertanto MISE è passata da essere classificata "partecipazioni in altre imprese" a "società controllata". Dal 26 febbraio 2021 quindi MISE è quindi consolidata integralmente nel Bilancio Consolidato del Gruppo FNM.

Infatti, a seguito dell'acquisto del 96% del capitale sociale di MISE e al relativo consolidamento integrale della partecipazione, la voce diminuisce per 85,8 milioni di Euro, pari al valore di iscrizione al 31 dicembre 2020, e aumenta per l'apporto al consolidamento delle partecipate di MISE di seguito rappresentate:

Partecipazioni detenute tramite Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.	% di possesso	Valore di iscrizione alla data di consolidamento	Valore di iscrizione al 31.12.2021
Partecipazioni in imprese collegate:		64.352	65.308
Tangenziali Esterne Milano	18,8006%	25.928	25.983
Autostrada Pedemontana Lombarda	36,66%	38.424	39.325
Partecipazioni in altre imprese:		11.697	5.594
Autostrade Lombarde S.p.A.	2,7794%	5.802	
S.A.Bro.M. S.p.A.	12,9746%	3.198	3.198
CIV S.p.A.	5%	673	673
Tangenziale Esterna S.p.A.	0,3864%	1.706	1.706
Società progetto Brebemi SpA	0,4129%	301	
Confederazione Autostrade S.p.A.	16,6670%	13	13
Consorzio Autostrade Italiane Energia	1,45%	2	2
Consorzio Tangenziale Engineering	10%	2	2

In data 9 dicembre 2021 a seguito del ricevimento di un'offerta non vincolante per l'acquisizione delle quote detenute da Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A. e da Milano Serravalle Engineering S.r.l. nelle società partecipate Autostrade Lombarde S.p.A. e Società di Progetto Brebemi S.p.A. per un prezzo complessivo di 6.313.362,00 Euro, le partecipazioni sono state riclassificate nelle partecipazioni in altre imprese nell'attivo corrente (Nota 21).

NOTA 11 ATTIVITA' FINANZIARIE VALUTATE AL FAIR VALUE CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione di tale posta può rappresentarsi come segue:

Descrizione	31.12.2021		
	Non correnti	Correnti	Totale
Polizze accantonamento TFR	5.419		5.419
Obbligazioni	1.000		1.000
Incassi pedaggi in transito		533	533
Altri	1		1
Crediti finanziari	6.420	533	6.953
Finanziamento Fruttifero APL	47.820		47.820
Finanziamento Fruttifero Sabrom	2.673		2.673
Finanziamento Fruttifero TE	786		786
Finanziamento Fruttifero Busforfun	840	214	1.054
Crediti finanziari per interessi verso parti correlate		161	161
(MENO) Fondo Impairment IFRS 9		(46)	(46)
Crediti finanziari verso parti correlate (Nota 49)	52.119	329	52.448
Totale	58.539	862	59.401

Descrizione	31.12.2020		
	Non correnti	Correnti	Totale
Altri	2		2
Crediti finanziari	2	—	2
Crediti finanziari per interessi verso parti correlate		161	161
(MENO) Fondo Impairment IFRS 9		(46)	(46)
Crediti finanziari verso parti correlate (Nota 49)	—	115	115
Totale	2	115	117

La voce "Polizze accantonamento TFR" riguarda le polizze sottoscritte dalla controllata MISE per il "Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato dei dipendenti". Il valore iscritto rappresenta il credito complessivo vantato al 31 dicembre 2021 nei confronti delle compagnie assicurative Allianz (ex Ras) e Assicurazioni Generali (ex Ina Assitalia).

La voce “Obbligazioni” si riferisce alla sottoscrizione del programma EMTN Unicredit (ISIN XS2305029196 2021/2026) effettuata dalla controllata ATV in data 19 marzo 2021. Le obbligazioni hanno scadenza il 19 luglio 2026 e tasso di interesse pari allo 0,60%.

La voce “Incassi pedaggio in transito” è attribuibile al credito vantato verso i gestori delle carte elettroniche per l’incasso dei pedaggi autostradali.

La voce “Finanziamento fruttifero APL” si riferisce ai due finanziamenti fruttiferi concessi alla collegata Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. per un importo complessivo nominale pari a 150 milioni di Euro; un primo di 100 milioni di Euro erogato nel 2014 e un secondo finanziamento di 50 milioni di Euro erogato nel febbraio 2016.

A seguito della sottoscrizione dell’addendum del contratto di finanziamento da parte di Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., con le medesime Banche Finanziatrici del Finanziamento ponte bis, i cui termini di restituzione sono stati riscadenziati, MISE, in data 2 dicembre 2017, ha sottoscritto con la collegata un “accordo di subordinazione e postergazione” con il quale si impegnava, al momento in qualità di Socio di Controllo, nei confronti della Collegata, a non chiedere il rimborso - a qualunque titolo di interessi o di debito subordinato - fino alla completa estinzione del Finanziamento ponte bis nonché a non recedere dai contratti di finanziamento Soci in essere erogati a favore della collegata. Tale previsione di postergazione risulta ancora in essere anche alla luce dell’avvenuta sottoscrizione del finanziamento *project*.

Tale finanziamento, valutato con il criterio del costo ammortizzato come previsto dall’IFRS 9, è stato iscritto in continuità di valori rispetto al bilancio separato di MISE in conformità a quanto previsto dal principio contabile IFRS 1, ovvero al suo valore attuale determinato sulla base di un tasso di sconto, pari al 6,89%, che riflette le caratteristiche del finanziamento e che differisce rispetto al tasso di interesse contrattuale (pari all’Euribor a 3 mesi maggiorato di uno *spread* di 357 bps a partire dal 1° gennaio 2021).

Il Finanziamento fruttifero verso S.A.Bro.M. S.p.A. è riferito a due finanziamenti fruttiferi: un primo di 2.336 migliaia di Euro avente scadenza 31 ottobre 2019 con opzione di proroga a favore di S.A.Bro.M. S.p.A. per un massimo di quattro rinnovi annuali, attualmente rinnovato fino al 31 ottobre 2021; un secondo di 156 migliaia di Euro, alle medesime condizioni del precedente. L’importo complessivo di 2.673 migliaia di Euro comprende anche gli interessi maturati al 31 dicembre 2021, calcolati a un tasso d’interesse pari al 2,75%, come previsto contrattualmente.

Il Finanziamento fruttifero verso Tangenziale Esterna S.p.A. è riferito al finanziamento fruttifero, come previsto dal contratto di contribuzione al finanziamento *project – Equity Contribution and Subordination Agreement* – rinnovato da MISE in data 2 agosto 2018, alle medesime condizioni economiche del precedente, a seguito della sottoscrizione del nuovo contratto di finanziamento della partecipata. L’importo complessivo di 786 migliaia di Euro comprende anche gli interessi maturati dalla data del richiamo delle quote al 31 dicembre 2021, calcolati a un tasso d’interesse pari al 12,06%, come previsto dal contratto.

In data 30 luglio 2021, la Capogruppo ha sottoscritto un contratto di finanziamento con la collegata Busforfun al fine di dotarla della provvista necessaria per rafforzare il proprio posizionamento come *Mobility Partner* di grandi progetti, imprese, *community* ed eventi.

Il finanziamento, di complessivi 2.000 migliaia di Euro, ha una durata di 6 anni dalla data di sottoscrizione. La linea di credito, fruttifera di interessi ad un tasso variabile Euribor 6 mesi + 165bps annui, sarà rimborsata in 5 rate annuali con prima rata in scadenza il 31 dicembre 2022.

NOTA 12 CREDITI FINANZIARI VALUTATI AL FAIR VALUE CORRENTI E NON CORRENTI

La voce è interamente attribuibile agli investimenti sottoscritti dalla controllata ATV:

- in un portafoglio di gestione patrimoniale di tesoreria, per 5.000 migliaia di Euro, in data 14 dicembre 2021 con Fideuram Asset Management SGR;
- in un portafoglio di gestione patrimoniale di tesoreria, per 2.000 migliaia di Euro, in data 23 dicembre 2021 con Fideuram Asset Management SGR, totalmente rimborsato in data 31 gennaio 2022.

Gli investimenti sono classificati nella categoria delle attività finanziarie al *fair value* rilevato a conto economico in quanto i flussi finanziari non erano rappresentati unicamente da pagamenti del capitale e dell'interesse sull'importo del capitale da restituire.

NOTA 13 CREDITI PER INVESTIMENTI SU SERVIZI IN CONCESSIONE

In applicazione dell'IFRIC 12, in tale voce è stata iscritta la quota di ricavi maturati, corrispondenti agli investimenti effettuati misurati secondo la percentuale di completamento, non ancora incassata alla data di bilancio.

La voce risulta così composta al 31 dicembre 2021 e 2020:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati Investimenti finanziati	38.789	41.511
Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati Materiale Rotabile "Programma 2017 - 2032"	99.272	
Crediti per investimenti finanziati	138.061	41.511

Nella tabella seguente si fornisce la movimentazione di tale posta nell'esercizio in esame:

Descrizione	Investimenti finanziati	Materiale Rotabile	Totale
Crediti per investimenti finanziati 01.01.2021	41.511		41.511
Crediti incassati nell'esercizio	(37.216)	(54.193)	(91.409)
Utilizzo anticipi	(24.142)	(108.925)	(133.067)
Svalutazioni effettuate	(1.113)		(1.113)
Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati Infrastruttura (Nota 35)	57.902	260.882	318.784
Credito per spese generali	1.847	1.508	3.355
Crediti per investimenti finanziati 31.12.2021	38.789	99.272	138.061

La voce "Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati Materiale Rotabile "Programma 2017 - 2032" è interamente attribuibile ai costi relativi alle commesse del "Programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032".

La voce "Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati Investimenti finanziati" è relativa alle commesse della manutenzione dell'Infrastruttura ferroviaria in Concessione, oltre che

all'approvvigionamento del materiale rotabile TILO, non incluso nel "Programma di acquisto 2017-2032".

NOTA 14 ATTIVITA' CONTRATTUALI

La voce, pari a 145.088 migliaia di Euro, accoglie il saldo degli investimenti effettuati fino alla data del 31 dicembre 2021 dalla controllata MISE nell'ambito del rapporto concessorio in essere con ANAS S.p.A. Tali importi saranno riclassificati nella voce "Attività Immateriali – Corpo Autostradale" a partire dal momento in cui sorgerà il diritto per il Gruppo al riconoscimento dell'investimento in sede di determinazione della tariffa da applicare agli utenti finali.

Descrizione	01.01.21	Variazioni 2021				31.12.2021
		Incrementi	Riclassifiche	Decrementi	Variazione Area di Consolidamento	
Costo storico	—	53.136	(146)	(25.437)	127.839	155.392
Oneri finanziari	—	1.269		(1.018)	4.854	5.105
Contributi ricevuti	—	(10.197)			(5.212)	(15.409)
Totale Attività contrattuali	—	44.208	(146)	(26.455)	127.481	145.088

L'incremento dell'esercizio per investimenti effettuati dalla data del consolidamento di MISE è stato pari a 53.136 migliaia di Euro (58.956 dal 1° gennaio 2021).

Le movimentazioni più significative si riferiscono a:

- lavori di riqualifica della S.P. 46 Rho-Monza per circa 41,2 milioni di Euro, con tale produzione è stato raggiunto l'80% del quadro economico dell'opera;
- completamento della viabilità di accesso al centro intermodale di Segrate per 9,5 milioni di Euro;
- alla manutenzione straordinaria al viadotto di Rho per lavorazioni pari a 3,2 milioni di Euro.

I contributi ricevuti, pari a 10.197 migliaia di Euro, si riferiscono:

- per 9.833 migliaia di Euro al contributo erogato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per i lavori di riqualificazione con caratteristiche autostradali della S.P. 46 Rho-Monza;
- per 364 migliaia di Euro alla convenzione in essere con Westfield Milan S.p.A. per i lavori di completamento della viabilità di accesso al centro intermodale di Segrate.

Gli oneri finanziari, pari a 1.269 migliaia di Euro, (1.473 dal 1° gennaio 2021) si riferiscono agli interessi passivi maturati sui finanziamenti destinati alle opere del corpo autostradale.

NOTA 15 IMPOSTE ANTICIPATE ED IMPOSTE DIFFERITE

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Imposte anticipate	45.092	25.499	19.593
Imposte differite	(9.319)	(1.484)	(7.835)
Saldo di bilancio	35.773	24.015	11.758

Il movimento delle imposte anticipate nette è di seguito dettagliato:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Saldo inizio anno	24.015	21.543	2.472
Imputate a conto economico	1.650	2.548	(898)
Imputate a patrimonio	(500)	(43)	(457)
Variazione perimetro di consolidamento MISE	10.608		10.608
IFRS 5 Locoitalia		(33)	33
Saldo fine anno	35.773	24.015	11.758

Le imposte anticipate e differite sono generate principalmente da differenze temporanee su elementi di reddito di futura deducibilità o imponibilità fiscale e su altre rettifiche per l'applicazione dei principi contabili internazionali ai bilanci delle partecipate.

La natura delle differenze temporanee che hanno generato imposte anticipate e differite è riassunta di seguito:

Imposte anticipate 2020	Saldo 01.01.2020	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Variazione IFRS 5	Saldo 31.12.2020
Plusvalenze patrimoniali	598	(1)			597
Ammortamenti ed accantonamenti in deducibili	15.356	1.231			16.587
Immobilizza Immateriali	259	(105)			154
TFR	901	(83)	(43)		775
Svalutazioni Crediti	849	37			886
Imm.Mat.Rivalut. e Ammort.	5.348	603			5.951
Leasing	9	33		(33)	9
Perdite fiscali	—	540			540
Totale	23.320	2.255	(43)	(33)	25.499

Imposte anticipate 2021	Saldo 01.01.2021	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Variazione perimetro di consolidamento	Saldo 31.12.2021
Plusvalenze patrimoniali	597	(277)			320
Ammortamenti ed accantonamenti indeducibili	16.587	1.795		14.139	32.521
Immobilizza Immateriali	154	(63)		307	398
TFR	775	(202)	54	228	855
Svalutazioni Crediti	886	(59)			827
Imm.Mat.Rivalut. e Ammort.	5.951	1.054			7.005
Leasing	9	206		297	512
Perdite fiscali	540	1.594		156	2.290
IFRIC 12 - Fondo di rinnovo	—	(615)		164	(451)
Strumenti finanziari derivati	—	—	(554)	1.369	815
Totale	25.499	3.433	(500)	16.660	45.092

Imposte differite 2020	Saldo 01.01.2020	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Variazione IFRS 5	Saldo 31.12.2020
Plusvalenze patrimoniali	156	(79)			77
Immobilizzazioni	1.621	(214)			1.407
Totale	1.777	(293)	—	—	1.484

Imposte differite 2021	Saldo 01.01.2021	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Variazione perimetro di consolidamento	Saldo 31.12.2021
Plusvalenze patrimoniali	77	(75)			2
Immobilizzazioni	1.407	(108)			1.299
Beni in concessione		1.966		6.052	8.018
Totale	1.484	1.783	—	6.052	9.319

L'iscrizione delle imposte anticipate al patrimonio netto è connessa alla rilevazione degli utili e perdite attuariali in apposita riserva di patrimonio netto sia con riferimento al trattamento di fine rapporto delle società consolidate integralmente che di quelle consolidate con il metodo del patrimonio netto (Nota 10) per le quali la variazione dell'utile/perdita attuariale costituisce una variazione del valore di carico della partecipazione differente dal contributo al Conto Economico Consolidato.

Si rimanda alla Nota 4 "Poste soggette a significative assunzioni e stime" per le considerazioni sui processi estimativi da cui dipende il riconoscimento delle imposte anticipate. Nel contesto di specie, sulla base dei risultati storici e delle aspettative di imponibilità, si ritiene che ragionevolmente il Gruppo possa realizzare le attività per imposte anticipate iscritte al 31 dicembre 2021.

NOTA 16 RIMANENZE

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Materiale d'armamento	5.171	5.890
Ricambi Autobus	3.001	3.120
Materiale manutenzione infrastruttura autostradale	1.870	
Ricambi per linee di contatto, apparati, centrali e telefoni	1.697	2.059
Gasolio e lubrificanti	359	456
Altri materiali ausiliari	515	506
(MENO: Fondo svalutazione magazzino)	(3.109)	(3.329)
Totale	9.504	8.702

La voce in esame aumenta di 802 migliaia di Euro rispetto al precedente esercizio per effetto dell'apporto di MISE, pari a 1.870 migliaia di Euro, parzialmente compensato dagli utilizzi effettuati per gli interventi manutentivi effettuati sull'infrastruttura ferroviaria.

A seguito di un'analisi puntuale degli indici di rotazione dei materiali, non è stato ritenuto necessario integrare il fondo svalutazione magazzino relativo al materiale obsoleto.

NOTA 17 CREDITI COMMERCIALI

Descrizione	Correnti	
	31.12.2021	31.12.2020
Crediti verso clienti - lordi (MENO) Fondo svalutazione crediti	74.612 (4.462)	20.393 (2.805)
Crediti commerciali verso terzi	70.150	17.588
Crediti verso parti correlate - lordi (MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	62.986 (69)	65.121 (69)
Crediti commerciali verso parti correlate (Nota 49)	62.917	65.052
Totale	133.067	82.640

Crediti commerciali verso terzi

La variazione della voce "Crediti commerciali verso terzi", pari a 52.562 migliaia di Euro, è principalmente relativa all'apporto di MISE, pari a 51.802 migliaia di Euro.

I crediti verso clienti della controllata MISE comprendono:

1. i crediti per rapporti d'interconnessione, pari a 45.622 migliaia di Euro, costituiti essenzialmente dai rapporti di credito intrattenuti con le società autostradali interconnesse, tra cui la principale è Autostrade per l'Italia S.p.A., e rappresenta il credito verso l'utenza per pedaggi a pagamento differito;

2. i crediti vantati nei confronti delle società petrolifere per royalties, pari a 4.453 migliaia di Euro;
3. i crediti per recupero costi di gestione, nei confronti di Autostrade per l'Italia S.p.A., relativi alle barriere di Agrate e Terrazzano, pari a 1.644 migliaia di Euro;
4. i crediti per rapporti mancato pagamento pedaggio (R.M.P.P.), pari a 1.436 migliaia di Euro, che rappresenta la quota di competenza di MISE per pedaggi non ancora incassati dall'utenza a fronte dell'emissione, da parte di MISE, di R.M.P.P. presso le barriere della rete in concessione. Per tali crediti è stato stanziato un fondo in considerazione della possibilità di recupero del credito pari a 1.311 migliaia di Euro.

Il *fair value* dei crediti approssima il valore di iscrizione degli stessi al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020.

Si segnala, con riferimento all'IFRS 9, che la stima del rischio di esigibilità dei crediti è stata effettuata, come in esercizi precedenti, tenendo conto del rischio generico di inesigibilità dei crediti non scaduti alla data di riferimento, desumibile dalla esperienza storica.

Crediti commerciali verso parti correlate

Il decremento dei crediti commerciali verso parti correlate lordi, pari a 2.135 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2020, è parzialmente compensato dall'apporto di MISE, pari a 1.073 migliaia di Euro.

La voce include principalmente i crediti verso Regione Lombardia per il Contratto di Servizio sull'infrastruttura ferroviaria, oltre che verso la partecipata Trenord.

NOTA 18 ALTRI CREDITI CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione di tale posta può rappresentarsi come segue:

Descrizione	31.12.2021		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati		47.534	47.534
Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura ferroviaria		29.826	29.826
Crediti tributari		7.519	7.519
Crediti per contributi		5.720	5.720
Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura autostradale		5.016	5.016
Crediti verso Inps oneri malattia		1.490	1.490
Crediti verso lo Stato per contributi		102	102
Credito per anticipo contrattuale		70	70
Crediti diversi	1.911	7.976	9.887
(MENO) Fondo svalutazione crediti		(209)	(209)
Altri crediti verso terzi	1.911	105.044	106.955
Crediti verso parti correlate	7	18.005	18.012
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		(37)	(37)
Altri crediti verso parti correlate (Nota 49)	7	17.968	17.975
Totale	1.918	123.012	124.930

Descrizione	31.12.2020		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati		51.726	51.726
Crediti tributari		9.051	9.051
Crediti per acconti a fornitori su SAL Investimenti finanziati		8.348	8.348
Crediti verso Inps oneri malattia		2.485	2.485
Crediti per contributi		709	709
Crediti verso lo Stato per contributi		102	102
Credito per anticipo contrattuale		70	70
Crediti diversi	213	9.326	9.539
(MENO) Fondo svalutazione crediti		(669)	(669)
Altri crediti verso terzi	213	81.148	81.361
Crediti verso parti correlate		14.723	14.723
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		(37)	(37)
Altri crediti verso parti correlate (Nota 49)		14.686	14.686
Totale	213	95.834	96.047

Altri crediti – terzi

La voce “Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati”, pari a 47.534 migliaia di Euro, è interamente attribuibile alla quota di anticipo sui SAL delle commesse relative al “Programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032”.

Il decremento dell'esercizio, pari a 4.192 migliaia di Euro, è relativo all'avanzamento delle commesse per 22.826 migliaia di Euro, parzialmente compensato dall'avvio di una nuova commessa e dal raggiungimento di una *milestone* contrattuale, per 18.634 migliaia di Euro. La quota di avanzamento delle commesse maturata in relazione alla percentuale di completamento dell'esercizio è pari a 260.882 migliaia di Euro (rispetto al valore totale di 1.637 milioni di Euro).

La voce “Crediti per acconti a fornitori su SAL Investimenti finanziati”, pari a 29.826 migliaia di Euro, è interamente attribuibile alla quota di anticipo sui SAL delle commesse relative alla manutenzione dell'Infrastruttura ferroviaria in Concessione oltre che all'approvvigionamento del materiale rotabile TILO, non incluso nel “Programma di acquisto 2017-2032”. La voce è in aumento di 20.775 migliaia di Euro, in relazione all'avvio di nuove commesse, oltre che per le maggiori richieste degli appaltatori.

I crediti tributari correnti si riferiscono principalmente a crediti IVA già richiesta a rimborso per 6.013 migliaia di Euro (7.223 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020), a crediti per IVA da utilizzare in compensazione per 582 migliaia di Euro (272 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020), nonché ai crediti vantati verso l'amministrazione finanziaria per il rimborso dell'accisa sui carburanti per autotrazione per 817 migliaia di Euro (1.282 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020).

Per quanto riguarda il credito IVA già richiesto a rimborso si precisa che lo stesso si riferisce:

- per 5.500 migliaia di Euro, alla richiesta di rimborso presentata dalla Capogruppo in data 24 aprile 2018 con la Dichiarazione IVA relativa al periodo di imposta 2017. La variazione del periodo è relativa all'incasso, avvenuto in data 11 ottobre 2021 della richiesta di rimborso presentata dalla Capogruppo in data 27 aprile 2017 per il primo trimestre 2017, per 1.723 migliaia di Euro;

- per 513 migliaia di Euro, ai crediti iscritti dalla controllata MISE per le istanze di rimborso IVA degli esercizi 2003, 2004, 2005 e 2006 a seguito della notifica da parte della Corte Suprema di Cassazione delle ordinanze di condanna dell’Agenzia delle Entrate alla liquidazione delle istanze stesse.

I crediti per contributi per acquisto autobus sono relativi agli importi da ricevere dalla Provincia di Verona sugli acquisti di autobus effettuati da ATV.

La voce “Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura autostradale” si riferisce principalmente alle anticipazioni contrattuali concesse agli appaltatori ai sensi della Legge 11/2015 di conversione del D.L. 210 del 30/12/2015 art. 7. La variazione è giustificata sia dall’attivazione di nuovi contratti, sia dall’aumento delle imprese che decidono di avvalersi di tale facoltà.

La voce "crediti verso INPS", pari a 1.490 migliaia di Euro (2.485 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020), è attribuibile ai crediti verso enti previdenziali per il recupero di costi sostenuti per l'erogazione dei trattamenti di malattia a dipendenti e diminuisce in relazione alla compensazione, autorizzata nel mese di febbraio 2021 e relativa all'annualità 2014, per il rimborso dei maggiori oneri di malattia dell'anno 2014.

I crediti verso lo Stato per contributi riguardano contributi per investimenti da erogarsi a copertura delle spese sostenute dal Gruppo in relazione ad interventi di ammodernamento dell’infrastruttura.

La voce “Credito per anticipo contrattuale” è relativa al credito vantato a seguito dell’applicazione di penali su un contratto di fornitura di materiale rotabile, che verrà utilizzato in compensazione con la fornitura di scorta tecnica relativa al materiale rotabile acquistato.

Crediti diversi

La voce “Crediti diversi correnti” include 2.085 migliaia di Euro (1.218 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020) quali anticipi a fornitori e 4.239 migliaia di Euro (1.064 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020) quali risconti per premi assicurativi.

In particolare i risconti includono:

- risconti per polizze assicurative *Warranty & Indemnity (W&I)* sottoscritte a copertura delle *Representations & Warranties* contenute nel contratto di compravendita stipulato con Regione Lombardia per l'acquisizione di MISE, per 1.005 migliaia di Euro (non presenti al 31 dicembre 2020);
- alla “Convenzioni manutenzione verde” ovvero al contributo riconosciuto ai Comuni di Corana (PV) e Silvano Pietra (PV) per la manutenzione delle aree destinate a mitigazione ambientale. I costi sono imputati pro-quota ad ogni esercizio fino al 31 ottobre 2028;
- alla convenzione polifore riferita alla convenzione rinnovata nell’esercizio con Telecom Italia S.p.A., per l’utilizzo delle fibre ottiche, avente scadenza il 31 ottobre 2028, imputata per competenza al conto economico.

Altri crediti – parti correlate

I crediti verso parti correlate si riferiscono prevalentemente a crediti per prestazioni erogate a partecipate in *joint ventures*, che rimangono sostanzialmente invariati rispetto al precedente esercizio, oltre che ai crediti di natura tributaria, in particolare accolgono le poste derivanti dall’IVA di Gruppo per 2.232 migliaia di Euro (1.986 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020) e per il consolidato fiscale per 628 migliaia di Euro (27 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020).

Il *fair value* dei crediti approssima il valore di iscrizione degli stessi al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020.

NOTA 19 CREDITI PER IMPOSTE CORRENTI E NON CORRENTI

Descrizione	31.12.2021		
	Non correnti	Correnti	Totale
IRES	17	1.144	1.161
IRAP		357	357
Crediti per imposte	17	1.501	2.968

Descrizione	31.12.2020		
	Non correnti	Correnti	Totale
IRES		2.571	2.571
IRAP		397	397
Crediti per imposte	—	2.968	2.968

La voce comprende i crediti verso l'Erario per IRES e IRAP, in riduzione rispetto al precedente esercizio in relazione ai minori acconti versati dalla Capogruppo nell'ambito del Consolidato fiscale di Gruppo.

NOTA 20 DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame.

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Depositi bancari e postali	351.047	253.983
(MENO) Impairment IFRS 9	(693)	(693)
Denaro e valori in cassa	1.478	54
Totale	351.832	253.344

Si riporta di seguito la composizione dei depositi bancari e postali:

Depositi bancari e postali	31.12.2021	31.12.2020	Variazioni
Depositi bancari e postali in cash pooling	99.979	102.674	(2.695)
ATV (e la sua controllata La Linea 80)	15.732	24.091	(8.359)
MISE (e la sua controllata Milano Serravalle Engineering)	136.807		136.807
Ferrovienord (conti dedicati ad investimenti RL)	98.529	127.218	(28.689)
Totale	351.047	253.983	97.064

Il Gruppo FNM gestisce le disponibilità liquide mediante il *cash pooling*. Giornalmente i saldi creditori e debitori dei conti correnti bancari delle singole società vengono trasferiti sui conti correnti della Capogruppo, che provvede contestualmente ad accreditare/addebitare il conto corrente di corrispondenza delle singole società controllate. Al 31 dicembre 2021 le società del Gruppo che non avevano aderito al *cash pooling* erano ATV, la sua controllata La Linea 80, MISE e la sua controllata Milano Serravalle Engineering. In data 20 dicembre 2021 il CdA di MISE ha deliberato di aderire al contratto per la gestione accentrata della tesoreria di gruppo per la sola parte di *Cash Pooling* e limitatamente ai due conti correnti bancari utilizzati per la tesoreria.

Il primo trasferimento dei saldi di MISE sui conti correnti della Capogruppo è avvenuto in data 15 febbraio 2022.

Per quanto sopra, a fronte di disponibilità su depositi bancari pari a 351.047 migliaia di Euro, di debiti verso banche correnti per a 88.774 migliaia di Euro e non correnti per 165.683 migliaia di Euro (Nota 23), il Gruppo ha debiti in c/c di corrispondenza – comprensivi di interessi – per 35.986 migliaia di Euro (37.246 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020), come di seguito rappresentati:

Debiti in conto corrente di corrispondenza	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Nord Energia	19.651	20.188	(537)
NordCom	9.291	10.231	(940)
Trenord		13	(13)
Enti aziendali	7.044	6.814	230
Totale (Nota 24)	35.986	37.246	(1.260)

Su tali conti correnti di corrispondenza vengono riconosciuti interessi attivi e passivi a tassi di mercato (Nota 24).

In data 31 maggio 2018 la controllata FERROVIENORD ha sottoscritto con Cassa Depositi e Prestiti un contratto di finanziamento per sostenere il programma regionale di acquisto treni; tale contratto prevede che i contributi erogati da Regione Lombardia successivamente alla sottoscrizione, vengano accreditati su un conto corrente specifico, oggetto di pegno a favore di CDP e Banca Europea degli Investimenti. Il saldo di tale conto corrente al 31 dicembre 2021 ammonta a 58.410 migliaia di Euro (87.099 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020).

Alla data di redazione del presente Bilancio le linee di finanziamento non sono ancora state utilizzate.

Inoltre, la voce “Depositi bancari e postali” include un importo pari a 40.119 migliaia di Euro connesso al rimborso ottenuto dal consorzio “CONFEMI”. Tali somme potranno essere utilizzate dal Gruppo previa autorizzazione da parte di Regione Lombardia, per la realizzazione di specifici investimenti di ammodernamento dell’infrastruttura ferroviaria.

La variazione della voce è meglio analizzata per natura di componente nel rendiconto finanziario.

In relazione all’applicazione dell’IFRS 9, basato sul modello delle perdite attese (*expected losses*), il Gruppo considera le perdite attese lungo la vita dell’attività finanziaria ad ogni data di riferimento del bilancio; a tal fine è stata effettuata la rettifica per *impairment* pari a 693 migliaia di Euro.

NOTA 21 PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE CORRENTI

Partecipazioni in altre imprese correnti	31.12.2021	31.12.2020
Partecipazione in Autostrade Lombarde S.p.A.	5.802	—
Partecipazione in Società di Progetto Brebemi S.p.A.	511	—
Totale	6.313	0

In data 9 dicembre 2021 l'operatore Aleatica S.A.U., azionista di controllo di Autostrade Lombarde S.p.A. e indirettamente di Società di Progetto Brebemi S.p.A., ha formalmente trasmesso un'offerta vincolante per l'acquisizione delle quote detenute da Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A. e da Milano Serravalle Engineering S.r.l. nelle società partecipate Autostrade Lombarde S.p.A. e Società di Progetto Brebemi S.p.A. per un prezzo complessivo di 6.313.362 Euro.

Il Consiglio di Amministrazione della controllata MISE, tenutosi il 20 dicembre 2021, e l'Assemblea tenutasi in data 10 marzo 2022 hanno autorizzato la sottoscrizione per accettazione dell'offerta vincolante pervenuta dall'operatore Aleatica S.A.U..

A seguito dell'offerta vincolante ricevuta, in data 9 dicembre 2021, le partecipazioni detenute in Autostrade Lombarde S.p.A. e Società di Progetto Bre.Be.Mi. S.p.A. sono state riclassificate tra le attività correnti, adeguando il valore corrispondente al prezzo dell'offerta ricevuta, ritenuta rappresentativa del *fair value* di tali azioni e rilevando così un provento pari a 184 migliaia di Euro (Nota 43).

NOTA 22 PATRIMONIO NETTO

Descrizione	Patrimonio Netto attribuibile agli Azionisti di Maggioranza							Totale Patrimonio netto di Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto
	Capitale sociale	Altre riserve	Riserva var. Fair value Strumenti derivati	Utili/Perdite Indivisi	Riserva utili/perdite attuariali	Riserva di traduzione	Utili/Perdite dell'esercizio			
Saldo 01.01.2020	230.000	7.788	0	172.970	(7.545)	96	30.281	433.590	20.711	454.301
Totale Utile Complessivo					(116)	9	24.185	24.078	496	24.574
Destinazione utile 2019				30.281			(30.281)	-		-
Variazione perimetro di consolidamento				136				136	(1.903)	(1.767)
Saldo 31.12.2020	230.000	7.788	0	203.387	(7.661)	105	24.185	457.804	19.304	477.108
Totale Utile Complessivo			3.306		172	42	40.875	44.395	2.269	46.664
Destinazione utile 2020				24.185			(24.185)	-		-
Variazione perimetro di consolidamento			(4.221)	(291.168)	11			(295.378)	(61)	(295.439)
Saldo 31.12.2021	230.000	7.788	-915	(63.596)	(7.478)	147	40.875	206.821	21.512	228.333

Il capitale sociale al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020 ammonta a 230.000 migliaia di Euro, è interamente versato ed è costituito da 434.902.568 azioni ordinarie, senza indicazione del valore nominale.

L'Assemblea degli Azionisti, in data 30 aprile 2021, ha approvato la proposta di bilancio separato della controllante per l'esercizio 2020 e ha deliberato di destinare l'utile di esercizio della Capogruppo come segue:

- Euro 1.195 migliaia di Euro a riserva legale;

- Euro 22.697 migliaia di Euro ad utili portati a nuovo.

La voce inclusa in variazione perimetro di consolidamento è attribuibile all’acquisizione di MISE avvenuta in data 26 febbraio 2021.

Come già commentato alla Nota 3, l’acquisizione si configura come un’operazione “*under common control*”, ossia come un’operazione di aggregazione aziendale in cui le società partecipanti all’aggregazione (FNM e MISE) sono controllate dalla medesima entità (Regione Lombardia) sia prima sia dopo l’aggregazione, e tale controllo non è transitorio. Tali operazioni sono contabilizzate tenendo conto di quanto previsto dallo IAS 8, ovvero del concetto di rappresentazione attendibile e fedele dell’operazione, e da quanto previsto dall’OPI 1 (orientamenti preliminari Assirevi in tema IFRS), relativo al “trattamento contabile delle *business combination of entities under common control* nel bilancio separato e nel bilancio consolidato”. La selezione del principio contabile per le operazioni in esame deve essere guidata dagli elementi sopra descritti, che portano ad applicare il criterio della continuità di valori delle attività nette trasferite.

Le attività nette acquisite sono state pertanto rilevate ai valori di libro, appositamente adeguati agli IAS/IFRS, che risultavano nel bilancio di MISE alla data dell’operazione e pari a Euro 309,9 milioni di Euro mentre la differenza di 294,9 milioni di Euro con il prezzo pagato per acquisire la partecipazione in MISE, pari a 604,8 milioni di Euro è stata contabilizzata a riduzione nella voce “Patrimonio netto di Gruppo”.

Si riporta di seguito la movimentazione del patrimonio netto di terzi:

	La Linea	ATV	Totale
Quota detenuta dagli azionisti di minoranza	49 %	50,00 %	
Saldo al 01.01.2021	3.200	16.104	19.304
Variazione perimetro di consolidamento	(61)		(61)
Risultato dell'esercizio	767	1.494	2.261
Riserva Utili/(Perdite) Attuariali	11	(3)	8
Saldo al 31.12.2021	3.917	17.595	21.512

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 01.01.21	Risultato 2021	Altre componenti di risultato transitate direttamente a PN	Consolidamento o MISE	Altre variazioni	Patrimonio netto 31.12.21
Bilancio della Capogruppo FNM S.p.A.	399.626	5.408	(9)			405.025
Eliminazione partecipazioni	(43.343)			(609.493)	(2.590)	(655.426)
Patrimonio netto apportato dalle società consolidate	107.003	37.107	3.529	309.891	2.122	459.652
Rilevazione <i>put option</i>	(2.430)					(2.430)
Rettifiche di consolidamento	(3.052)	(1.640)		4.692		—
Patrimonio netto del Gruppo FNM	457.804	40.875	3.520	(294.910)	(468)	206.821

NOTA 23 DEBITI VERSO BANCHE CORRENTI E NON CORRENTI

I debiti verso banche sono così dettagliati al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020:

Descrizione	31.12.2021		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Finanziamento BEI		41.709	41.709
Intesa-BancoBPM-BNL-Ubibanca-Unicredit 2019	99.485	24.733	124.218
Banca Nazionale del Lavoro/Monte Paschi di Siena 2010	37.196	12.583	49.779
UBI Banca-Banco BPM 2010	22.500	7.500	30.000
Banca Carige (Intermediazione BEI) 2012	6.000	2.000	8.000
Altri debiti verso banche per finanziamenti	502	249	751
Debiti verso banche	165.683	88.774	254.457

Descrizione	31.12.2020		
	Non Correnti	Correnti	Totale
<i>Term Loan Facility</i>		50.000	50.000
Finanziamento BEI	41.688	8.244	
Altri debiti verso banche per finanziamenti	752	375	1.127
Debiti verso banche	42.440	58.619	51.127

La voce “Finanziamento BEI” è interamente attribuibile all’erogazione del finanziamento sottoscritto tra la Capogruppo e Banca Europea degli Investimenti in data 21 dicembre 2017, per un importo totale massimo di 50 milioni di Euro. Il finanziamento ha l’obiettivo di garantire la copertura finanziaria dell’investimento di complessivi 95,1 milioni di Euro, relativo all’acquisto di 9 elettrotreni a 6 casse da utilizzare per lo sviluppo ed il potenziamento dei servizi transfrontalieri connessi all’apertura del tunnel di base del Monte Ceneri.

Il finanziamento è stato interamente erogato nel corso del 2020. In particolare, in data 20 marzo 2020 è stata erogata la prima *tranche* per 10 milioni di Euro, e in data 12 ottobre 2020 la seconda *tranche*, per 40 milioni di Euro. La prima *tranche* del finanziamento prevede un tasso fisso dello 0,377%, con durata sei anni e piano di rimborso previsto in rate annuali costanti con prima scadenza 1° febbraio 2021. La seconda *tranche* del finanziamento prevede un tasso fisso dello 0,446%, con durata sei anni e piano di rimborso previsto in rate annuali costanti con prima scadenza 12 ottobre 2021. Entrambe le rate in scadenza nell’esercizio sono state rimborsate.

In relazione agli impegni di FNM previsti dal contratto di finanziamento, in data 15 gennaio 2021 è stata inviata a BEI richiesta di consenso al completamento dell’operazione di acquisizione di MISE e di modifica delle soglie di rilevanza delle operazioni straordinarie consentite e dei *covenants* finanziari.

BEI ha concesso il proprio benestare all’operazione di acquisizione e ha così modificato, a decorrere dal 3 marzo 2021, i *covenants* finanziari, calcolati sul bilancio consolidato del Gruppo:

- PFN/Patrimonio netto $\leq 2,25$
- PFN/EBITDA $\leq 5,85$
- EBITDA/Oneri finanziari $\geq 5,77$

Per effetto del consolidamento di MISE, come già illustrato in Nota 22 è stata registrata una riduzione del Patrimonio Netto di Gruppo per un importo pari ad Euro 295,0 milioni, che ha comportato il mancato rispetto del *covenant* PFN/PN. Conseguentemente, il “Finanziamento BEI” è stato classificato tra i debiti verso banche correnti in ossequio a quanto previsto dai principi

contabili internazionali. Non si ritiene che tale aspetto generi problemi di liquidità in considerazione del fatto che la Capogruppo si è attivata con BEI per concordare una modifica della definizione del *covenant* che tenga conto di questa specifica conseguenza della rilevazione contabile sopra descritta.

In data 9 marzo 2022 la Capogruppo ha ricevuto da BEI comunicazione del superamento dell'iter interno di valutazione e, quindi di avvio della predisposizione della documentazione legale per la lettera di *waiver* e modifica contrattuale.

Gli altri debiti rappresentati costituiscono l'indebitamento bancario di MISE iscritto al costo ammortizzato.

Nella tabella seguente sono riassunti i finanziamenti bancari di MISE con l'indicazione dei rispettivi tassi di interesse e dei parametri finanziari ("*covenants*") previsti da ciascun contratto:

Finanziamento	Importo Nominale Residuo	Scadenza	Tasso di interesse	Covenants
INTESA (già UBI) – BANCO BPM	30.000	31/12/2025	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 2%	PFN/EBITDA < 5 PFN/PN < 2
MPS - BNL	50.000	31/12/2025	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 2,25%	PFN/EBITDA < 5 PFN/PN < 2
CARIGE	8.000	31/12/2025	Tasso fisso 3,617%	N/A
INTESA - BANCO BPM-UNICREDIT-BNL-INTESA (già UBI)	125.000	31/12/2026	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 1,80%	PFN/EBITDA < 4 PFN/PN < 2

Alla data di chiusura del 31 dicembre 2021, sulla base dei dati disponibili, tali *covenants* risultano rispettati.

La voce "*Term Loan Facility*" riguardava la linea a valere sul contratto di finanziamento sottoscritto in data 7 agosto 2018 tra FNM ed un *pool* di primari istituti creditizi per un importo complessivo massimo pari a 200.000 migliaia di Euro.

In particolare, quanto iscritto al 31 dicembre 2020, si riferiva all'importo di 50.000 migliaia di Euro erogato in data 14 settembre 2018 e contabilizzato secondo il criterio del costo ammortizzato.

Contestualmente alla sottoscrizione della linea di credito a breve termine avvenuta in data 28 gennaio 2021 con un *pool* di banche composto da Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas Italian Branch, in qualità di enti finanziatori dell'operazione di acquisizione di MISE, in data 29 gennaio 2021 FNM ha estinto integralmente il finanziamento sottoscritto il 7 agosto 2018, in quanto non più coerente con la struttura finanziaria del Gruppo.

Si rimanda al paragrafo 6.2. della relazione sulla gestione per un'informativa dettagliata della struttura finanziaria della Società.

Si ricorda peraltro che, oltre alla sopracitata operazione di rifinanziamento, il Gruppo dispone di un *liquidity headroom* pari a 131 milioni di Euro di linee *uncommitted*, che assicurano un adeguato margine di flessibilità finanziaria.

NOTA 24 DEBITI FINANZIARI CORRENTI E NON CORRENTI

Le passività finanziarie sono di seguito dettagliate:

Descrizione	31.12.2021		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso obbligazionisti	642.958	962	643.920
Passività per leasing	22.687	6.926	29.613
Debiti verso altri azionisti di minoranza		21.858	21.858
Conto corrente di corrispondenza		4.811	4.811
Strumenti derivati passivi	1.837	1.562	3.399
Debito Finanziario Put Option La Linea	2.086		2.086
Altri debiti finanziari		62	62
Debiti finanziari	669.568	36.181	705.749
Conto corrente di corrispondenza		31.175	31.175
Finanziamento FINLOMBARDA		7.973	7.973
Passività per leasing	106	21	127
Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 49)	106	39.169	39.275
Totale	669.674	75.350	745.024

Descrizione	31.12.2020		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Passività per leasing	11.643	4.875	16.518
Conto corrente di corrispondenza		5.058	5.058
Debito Finanziario Put Option La Linea	2.061		2.061
Altri debiti finanziari		331	331
Debiti finanziari	13.704	10.264	23.968
Conto corrente di corrispondenza		32.188	32.188
Passività per leasing	2	90	92
Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 49)	2	32.278	32.280
Totale	13.706	42.542	56.248

In data 13 ottobre 2021 la Capogruppo ha concluso il collocamento di un prestito obbligazionario non convertibile c.d. *senior unsecured* per 650 milioni di Euro, con durata 5 anni. Il prestito obbligazionario rappresenta l'emissione inaugurale nell'ambito del programma di emissione di prestiti obbligazionari non convertibili a medio termine (*Euro Medium Term Note Programme*, il "Programma EMTN") fino a 1 miliardo di Euro, la cui costituzione è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione di FNM in data 16 settembre 2021.

Il prestito obbligazionario è quotato presso il mercato regolamentato della Borsa Irlandese – Euronext Dublin. L'emissione è stata regolata in data 20 ottobre 2021.

I titoli sono stati collocati ad un prezzo di emissione pari a 99,824% con tasso fisso con una cedola annuale di 0,75% e un rendimento annuo pari allo 0,786%, corrispondente ad uno spread di 88 punti

base rispetto al tasso di riferimento *mid-swap*. Ai titoli rappresentativi del prestito obbligazionario è stato attribuito un *rating* Baa3 da parte di Moody's e BBB da parte di Fitch, in linea con quelli dell'emittente. Sul prestito obbligazionario non sono previsti *covenants* finanziari.

I proventi del prestito obbligazionario sono stati utilizzati per il rimborso anticipato dell'indebitamento assunto in relazione all'acquisizione di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A., (Nota 10) e per la parte rimanente, per mantenere idonei livelli di liquidità per far fronte alle esigenze operative e agli investimenti.

In data 21 ottobre 2021, in seguito al collocamento del prestito obbligazionario precedentemente descritto, FNM ha rimborsato anticipatamente il finanziamento *unsecured* a breve termine ("*Bridge loan*") utilizzato per 620 milioni di Euro e sottoscritto in data 28 gennaio 2021 con un *pool* di banche composte da Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas Italian Branch.

La voce "Debiti verso altri azionisti di minoranza" rappresenta la stima del debito relativo alla liquidazione della partecipazione detenuta dall'azionista di minoranza della controllata MISE, che ai sensi dell'art. 24 comma 5 del D.Lgs. 175/2016, ha richiesto la liquidazione in data 19 novembre 2018. Il debito iscritto è comprensivo degli interessi legali maturati dalla data della richiesta di liquidazione.

La voce "Debiti conti correnti di corrispondenza" verso terzi si riferisce al *cash pooling* con i vari Enti aziendali (Cassa Integrativa FNM per 4.721 migliaia di Euro ed il Circolo Ricreativo Aziendale FNM per 89 migliaia di Euro).

La voce "Strumenti derivati passivi" rappresenta i derivati in essere al 31 dicembre 2021 relativi a contratti di copertura *Interest Rate Swap* perfezionati dalla controllata MISE nel corso del 2011 con Banco BPM, Banca Intesa (già UBI Banca), Banca Nazionale del Lavoro e Monte dei Paschi di Siena al fine di prevenire il rischio delle variazioni dei tassi d'interesse, il cui *fair value* è negativo. Il valore nozionale complessivo ammonta a 120.000 migliaia di Euro. L'analisi qualitativa ha evidenziato un'esatta corrispondenza tra gli elementi portanti del finanziamento e quelli dell'IRS ed inoltre non si ravvisano particolari problematiche inerenti al merito creditizio della controparte dello strumento di copertura.

La valutazione degli strumenti finanziari derivati è stata ottenuta, avvalendosi della collaborazione di un esperto, nonché da quanto comunicato dagli istituti di credito, applicando tecniche di *discounted cash flow analysis* (DCF), le quali si basano sul calcolo del valore attuale dei flussi di cassa attesi. Tale metodologia è riconosciuta internazionalmente come *best practice* finanziaria per la valutazione dei flussi di cassa che trovano una manifestazione temporale differita rispetto alla data di valutazione.

Con riferimento al "Debito finanziario *Put Option*" si evidenzia che in sede di acquisizione della partecipazione in La Linea, FNM ha sottoscritto un accordo con il venditore riconoscendo a quest'ultimo il diritto di cedere a FNM le azioni detenute nella società La Linea (28,73%). Tale opzione sarà esercitabile a partire dal 1° gennaio 2024 a fronte del pagamento di un corrispettivo che verrà determinato in tale sede sulla base del valore di mercato delle azioni oggetto di cessione. Il debito è stato iscritto al valore attuale dell'esborso atteso nel momento in cui la *put option* potrebbe essere esercitata dal venditore ed è stato quindi contabilizzato con contropartita a riduzione del patrimonio netto di Gruppo.

La voce "Conto corrente di corrispondenza" verso parti correlate si riferisce al saldo debitorio del *cash pooling* in essere tra FNM e le partecipate in *joint venture*; in particolare verso NORD

ENERGIA, per 19.650 migliaia di Euro, verso NordCom, per 9.291 migliaia di Euro; nonché verso il fondo pensione per 2.232 migliaia di Euro.

Il debito “Finanziamento Finlombarda” è riferito al finanziamento sottoscritto nel dicembre 2017 dalla controllata MISE con Finlombarda S.p.A. di Euro 40 milioni, avente durata quinquennale e con un valore residuo di 8.000 migliaia di Euro.

Il finanziamento prevede un tasso di interesse pari all’Euribor 6 mesi (*floor zero*) maggiorato di un margine nella misura del 2,50% e prevede i seguenti *covenants* finanziari:

- PFN/Patrimonio netto: non superiore a 2
- PFN/EBITDA: non superiore a 5.

Le Passività per *leasing* sono tutti relativi all’applicazione dell’IFRS 16.

L’incremento dei debiti per *leasing* è attribuibile al consolidamento di MISE, per 14.918 migliaia di Euro, prevalentemente attribuibile al *leasing* della sede sociale della controllata.

Il valore dei canoni contabilizzati a conto economico per contratti *low value* e *short term* è pari a a 920 migliaia di Euro.

Di seguito viene fornito il dettaglio per scadenza dei pagamenti minimi futuri di leasing finanziario e la riconciliazione con il relativo valore attuale, pari al debito iscritto in bilancio:

Pagamenti minimi futuri del leasing	31.12.2021	31.12.2020
Meno di 1 anno	7.272	5.764
2 - 5 anni	18.213	11.631
Più di 5 anni	4.633	157
Totale	30.118	17.552
Interessi passivi futuri	(378)	(942)
Valore attuale dei debiti relativi ai leasing finanziari	29.740	16.610

Il valore attuale delle passività relative ai leasing finanziari è così scadenzato:

Valore attuale dei debiti relativi ai leasing finanziari	31.12.2021	31.12.2020
Meno di 1 anno	6.947	4.957
2 - 5 anni	18.067	11.516
Più di 5 anni	4.726	137
Totale	29.740	16.610

La scadenza della porzione non corrente dei debiti è di seguito riportata:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Tra 1 e 2 anni	6.947	3.225
Tra 2 e 5 anni	658.001	10.344
Più di 5 anni	4.726	137
Totale	669.674	13.706

I tassi effettivi d'interesse alle date di bilancio sono di seguito riportati:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Debito verso Obbligazionisti	0,982 %	1,170 %
Debiti per leasing IFRS 16	1,47% - 2,18%	1,470 %
Debiti per cash pooling	0,004 %	0,012 %
Debito verso Finlombarda	2,500 %	0,000 %

Il *fair value* delle suddette passività finanziarie approssima il loro valore di carico.

NOTA 25 DEBITI PER INVESTIMENTI FINANZIATI CORRENTI E NON CORRENTI

Si riporta di seguito il dettaglio dei debiti per investimenti finanziati correnti:

Debiti per investimenti finanziati	31.12.2021	31.12.2020
Debiti verso Regione Lombardia - Contratto di Programma	36.978	55.583
Debiti verso Regione Lombardia - Acquisto materiale rotabile	0	109.625
Debiti per investimenti finanziati verso parti correlate (Nota 49)	36.978	165.208
Totale Debiti per investimenti finanziati	36.978	165.208

La voce si riferisce principalmente all'eccedenza dei contributi erogati dall'Ente a fronte degli investimenti effettuati dal Gruppo, per la quota già destinata ad investimenti stessi e non ancora liquidati ai fornitori.

Il decremento rispetto al 31 dicembre 2020 è principalmente connesso agli utilizzi effettuati nell'esercizio per l'avanzamento delle commesse relative:

- al “Programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032”, per 109.625 migliaia di Euro;
- al Contratto di Programma, per 18.605 migliaia di Euro.

Si riporta di seguito il dettaglio dei debiti per investimenti finanziati non correnti:

Debiti per investimenti finanziati	31.12.2021	31.12.2020
Debiti verso il Ministero dei Trasporti	5.822	5.821
Altri debiti finanziari	—	681
Debiti per investimenti finanziati	5.822	6.502
Debiti verso Regione Lombardia	6.759	6.079
Debiti per investimenti finanziati verso parti correlate (Nota 49)	6.759	6.079
Totale Debiti per investimenti finanziati	12.581	12.581

Le voci “Debiti verso il Ministero dei Trasporti” e “Debiti verso Regione Lombardia” includono principalmente la quota parte dei contributi relativa ad anticipi sugli investimenti effettuati e rimborsati dal Ministero dei Trasporti e Regione Lombardia. Il Gruppo sospende tale ammontare tra le passività finanziarie in attesa di ricevere dalle controparti la comunicazione d’impiego dell’anticipo ricevuto.

NOTA 26 POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

Di seguito si espone la composizione dell’indebitamento finanziario netto, secondo richiamo di informativa CONSOB 5/21 del 29 aprile 2021, che sostituisce la Comunicazione CONSOB 6064293 del luglio 2006, e le relative note che riconducono ai dati della Situazione Patrimoniale – Finanziaria:

Descrizione	31.12.2021	di cui parti correlate	31.12.2020	di cui parti correlate	Note
A. Disponibilità Liquide	351.832		253.344		20
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	—		—		
C. Altre attività finanziarie correnti	—		—		
D. Liquidità (A+B+C)	351.832	—	253.344	—	
E. Debito finanziario corrente	(144.566)	(76.126)	(252.785)	(197.396)	23 - 24 - 25
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	(56.536)	(21)	(13.584)	(90)	23 - 24 - 25
G. Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(201.102)	(76.147)	(266.369)	(197.486)	
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G -D)	150.730	(76.147)	(13.025)	(197.486)	
I. Debiti finanziari non corrente	(847.938)	(6.865)	(68.728)	(6.081)	23 - 24 - 25
L. Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	(847.938)	(6.865)	(68.728)	(6.081)	
M. Totale Indebitamento finanziario (H+L)	(697.208)	(83.012)	(81.753)	(203.567)	

Il debito finanziario corrente include i debiti verso banche e verso altri finanziatori correnti e quindi in dettaglio i debiti derivanti dalle anticipazioni corrisposti da Regione Lombardia per gli investimenti finanziati relativi all’ammodernamento dell’infrastruttura ferroviaria, pari a 36.978 migliaia di Euro (165.208 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020) (Nota 23), il saldo dei conti di corrispondenza in *cash pooling* verso le società in *joint ventures* e verso gli Enti aziendali per un totale di 35.986 migliaia di Euro (37.246 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020), il debito verso azionisti di minoranza della controllata MISE, pari a 21.858 migliaia di Euro, il debito verso Finlombarda della controllata MISE, pari a 7.973 migliaia di Euro, nonché le passività per *leasing* per 6.947 migliaia di Euro (Nota 23).

Il debito finanziario non corrente include il debito per il prestito obbligazionario emesso in data 20 ottobre 2021, pari a 642.958 migliaia di Euro e le passività per *leasing* per 22.793 migliaia di Euro (Nota 23)

I debiti bancari aumentano per 153.397 migliaia di Euro, di cui non correnti per 123.242 migliaia di Euro e correnti 30.155 migliaia di Euro, per effetto del consolidamento di MISE.

Per meglio rappresentare la PFN di Gruppo, è stata calcolata una PFN rettificata che esclude gli effetti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12, come di seguito rappresentato:

Descrizione	31.12.2021	di cui parti correlate	31.12.2020	di cui parti correlate	Note
A. Disponibilità Liquide	253.303	—	126.126	—	20
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	—	—	—	—	20
C. Altre attività finanziarie correnti	—	—	—	—	20
D. Liquidità (A+B)	253.303	—	126.126	—	
E. Debito finanziario corrente	(107.588)	(39.148)	(87.577)	(32.188)	23 - 24 - 25
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	(56.536)	(21)	(13.584)	(90)	23 - 24 - 25
G. Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(164.124)	(39.169)	(101.161)	(32.278)	
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G -D)	89.179	(39.169)	24.965	(32.278)	
I. Debiti finanziario non corrente	(847.938)	(6.865)	(68.728)	(6.081)	23 - 24 - 25
L. Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	(847.938)	(6.865)	(68.728)	(6.081)	
M. Totale Indebitamento finanziario (H+L) rettificato	(758.759)	(46.034)	(43.763)	(38.359)	

Impatti IFRIC 12					
di cui - D. Liquidità	58.410		87.099		20
di cui - D. Liquidità	40.119		40.119		20
di cui - E. Debito finanziario corrente - Debiti per investimenti finanziati	(36.978)	(36.978)	(165.208)	(165.208)	25
N. Totale Indebitamento finanziario IFRIC 12	61.551	(36.978)	(37.990)	(165.208)	
Indebitamento finanziario netto (M + N)	(697.208)	(83.012)	(81.753)	(203.567)	

Al fine di determinare la PFN rettificata sono stati esclusi gli effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12: le disponibilità bancarie derivanti dagli accrediti dei contributi di Regione Lombardia per il programma regionale di acquisto treni (Nota 20), le disponibilità bancarie derivanti dallo svincolo del deposito costituito con i fondi CONFEMI (Nota 20), nonché i debiti derivanti dalle anticipazioni corrisposti da Regione Lombardia per gli investimenti finanziati relativi all'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria (Nota 25).

Ad integrazione dell'indebitamento finanziario, per quanto riguarda l'indebitamento finanziario indiretto si rinvia alla Nota 25 per gli accantonamenti rilevati in bilancio.

Sempre con riferimento all'indebitamento finanziario indiretto, si riportano di seguito gli impegni definitivi al 31 dicembre 2021 che obbligano il Gruppo ad acquisire o a costruire un'attività nei prossimi 12 mesi:

Descrizione	Importo
Investimenti in materiale rotabile finanziato	89.905
Investimenti infrastruttura ferroviaria finanziata	114.759
Investimenti infrastruttura autostradale	115.393
Investimenti in materiale rotabile con fondi propri	59.339
Investimenti in autobus	3.110
Altri investimenti	2.390
	384.896

NOTA 27 ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI

Le altre passività non correnti sono così composte:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Contributi in conto capitale	9.999	11.533
Altre passività	1.963	2.668
Passività non correnti	11.962	14.201
Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia	8.230	10.016
Altre passività	203	140
Passività non correnti verso parti correlate (Nota 49)	8.433	10.156
Totale	20.395	24.357

La voce "Contributi in conto capitale" concerne la quota non corrente dei finanziamenti ricevuti dalla controllata ATV dalla Regione Veneto per l'acquisto di nuovi autobus urbani ed extraurbani (8.770 migliaia di Euro), oltre ai finanziamenti ricevuti nell'anno 2001 ai sensi della Legge 270/97 dal Ministero dei Lavori Pubblici per la ristrutturazione della Stazione di Milano Cadorna pari ad 1.060 migliaia di Euro. La riduzione dell'esercizio è connessa al riconoscimento al Conto Economico Consolidato del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile.

La voce "Altre passività" accoglie per 770 migliaia di Euro, il risconto passivo relativo ad oneri manutentivi futuri sul materiale rotabile di proprietà, a fronte di anticipi incassati dai locatari nel corso dell'esercizio 2017.

I "Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia" si riferiscono principalmente ai contributi erogati dalla Regione Lombardia per la ristrutturazione dell'immobile sito in piazza Cadorna in Milano pari a 4.233 migliaia di Euro, per l'acquisto di autobus per 3.707 migliaia di Euro, per l'acquisto di materiale rotabile pari a 227 migliaia di Euro e per la realizzazione del museo "La civiltà di Golasecca" pari a 63 migliaia di Euro. La riduzione dell'esercizio è connessa al riconoscimento al Conto Economico Consolidato del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile.

NOTA 28 FONDI RISCHI ED ONERI CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione della voce è dettagliata come segue:

Descrizione	Manutenzione ciclica	Fondi di Rinnovo Infrastruttura Autostradale	Fondo Impegni beni devolvibili non remunerati	Personale	Oneri accessori PII Affori	Altri rischi	Totale
Saldo 01.01.2021	40.297			8.811	1.940	9.911	60.959
Variazione area di consolidamento		43.224	9.490			24.072	76.786
Incrementi	12.292	24.466	98	3.883		5.544	46.283
Utilizzi	(3.560)	(14.498)	(116)	(2.147)		(8.716)	(29.037)
Rilasci				(4.058)	(797)	(4.204)	(9.059)
Saldo 31.12.2021	49.029	53.192	9.472	6.489	1.143	26.607	145.932

I fondi per rischi e oneri sono così scadenzati:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Corrente	50.159	21.237
Non corrente	95.773	39.722
Totale	145.932	60.959

Si rimanda alla Nota 4 per le considerazioni sui processi estimativi sottostanti alla valutazione dei contenziosi e delle passività potenziali.

Manutenzione ciclica

Con riferimento al materiale rotabile, di proprietà di Regione Lombardia, la controllata FERROVIENORD riveste il ruolo di gestore della commessa per l'acquisto dei rotabili, nonché di responsabile del mantenimento dei mezzi in condizioni tali da garantire l'efficace svolgimento del servizio, con particolare riferimento agli interventi di manutenzione ciclica. In relazione a tali interventi manutentivi previsti in funzione degli anni di utilizzo e del numero di chilometri percorsi, il Gruppo ha quindi operato un accantonamento al fondo manutenzione ciclica di 12.292 migliaia di Euro, a fronte di utilizzi dell'esercizio per 3.560 migliaia di Euro.

Fondo di rinnovo infrastruttura autostradale

Il valore del fondo di rinnovo, pari a 53.192 migliaia di Euro (fondo spese di ripristino o sostituzione dei beni gratuitamente devolvibili) si riferisce alla copertura dei costi per futuri interventi di ripristino del corpo autostradale e ha la funzione di mantenere e/o di ripristinare la capacità produttiva originaria dei "beni gratuitamente devolvibili all'Ente concedente" sia per mantenerne inalterata la capacità produttiva, sia per devolverli, alla scadenza della concessione, all'Ente concedente in buono stato di funzionamento alla luce degli obblighi contrattuali previsti dalla convenzione unica sottoscritta da MISE con ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile).

Fondo Impegni beni devolvibili non remunerati

La voce include il fondo pari al valore attuale degli investimenti programmati a fronte dei quali non sono previsti degli incrementi tariffari. L'importo, pari a 9.472 migliaia di Euro, è stato stimato sulla base delle informazioni rivenienti dal piano industriale disponibile alla data della redazione del presente bilancio consolidato. Il fondo rischi ed oneri è utilizzato per compensare gli esborsi di cassa che il Gruppo sosterrà per finanziare gli stessi investimenti.

Personale

Con riferimento al rinnovo CCNL Autoferrotranvieri scaduto al 31 dicembre 2017, nel corso del presente esercizio il Gruppo, sulla base della valutazione del contenuto della trattativa in corso e delle condizioni economiche dei precedenti rinnovi contrattuali, ha accantonato ad apposito fondo un importo pari a 3.883 migliaia di Euro per l'esercizio 2021.

In data 17 giugno 2021 è stata sottoscritta un'intesa, utile per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri scaduto il 31 dicembre 2017, siglata dai vertici di Asstra, Anav e Agens con Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Faisa Cisl e Ugl Fna, atta a definire la copertura economica del triennio 2018-2020 attraverso l'erogazione di una somma *una tantum*. Contestualmente è stato avviato un percorso di metodo che contempla la prioritaria definizione di due tematiche contrattuali che sono considerate delle appendici all'ultimo accordo di rinnovo contrattuale. L'accordo prevede per il personale a tempo indeterminato in forza alla data di sottoscrizione del verbale, di coprire il triennio 2018-2020 con l'erogazione di una somma *una tantum* pari a 680 Euro lordi al parametro 175, da riparametrare secondo la vigente scala parametrica. L'erogazione è stata ripartita in due *tranches*, la prima pari a 300 Euro corrisposta con la retribuzione del mese di luglio 2021 e la seconda pari a 380 Euro corrisposta con la retribuzione del mese di dicembre 2021. A fronte di tale accordo è stato effettuato un utilizzo del fondo, per 2.147 migliaia di Euro e rilasciata la somma eccedente per 4.058 migliaia di Euro.

Oneri Piano Intervento Integrato (PII) Affori

In relazione alla cessione delle aree adiacenti la stazione di Milano Affori, il Gruppo FNM ha assunto l'impegno di effettuare attività connesse al PII (bonifica terreni, realizzazione opere di urbanizzazione, spostamento centrale trazione elettrica); la stima originaria di tali oneri futuri a carico del Gruppo era pari a 2.640 migliaia di Euro. Nel corso dell'esercizio 2016, a seguito della consuntivazione degli oneri di bonifica di terreni per un importo pari a 819 migliaia di Euro, è stato utilizzato il fondo per l'importo precedentemente stanziato di 700 migliaia di Euro. Nel corso del presente esercizio, a seguito della rideterminazione delle attività da effettuare è stato rilasciato parte del fondo per 797 migliaia di Euro; il fondo residuo ammonta, pertanto, a 1.143 migliaia di Euro.

Altri rischi

Il fondo Altri rischi al 31 dicembre 2021 comprende:

- 18.525 migliaia di Euro relativi al differenziale tra le spese per manutenzioni eseguite rispetto alle corrispondenti previsioni del vigente Piano Economico Finanziario di MISE;
- 142 migliaia di Euro, quale stima del rischio derivante dal contenzioso con l'Agenzia delle Dogane descritto nella Relazione sulla Gestione, paragrafo 11 "Contenziosi più rilevanti e altre informazioni". Nel corso dell'esercizio il fondo, accantonato negli esercizi precedenti per 3.694 migliaia di Euro, a seguito della sentenza di appello della CTR di Milano n. 1815/2021 è stato rilasciato per 2.237 migliaia di Euro ed utilizzato per 1.316 migliaia di Euro;
- 8.324 migliaia di Euro, di cui 5.544 migliaia accantonati nell'esercizio, quale stima del rischio di soccombenza in contenziosi instaurati da terzi; tale fondo è stato utilizzato nell'esercizio per 8.315 migliaia di Euro e rilasciato a fronte di contenziosi conclusi per 4.204 migliaia di Euro.

Si rimanda al paragrafo “Poste soggette a significative assunzioni e stime” per le considerazioni sui processi estimativi sottostanti alla valutazione dei contenziosi e delle passività potenziali.

NOTA 29 TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Valore attuale della passività TFR, calcolato sulla base di ipotesi demografiche e finanziarie	28.011	21.201
Totale	28.011	21.201

L'ammontare del costo iscritto a conto economico relativamente a questa posta è così composto:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Costi per servizio	379	215
Interessi (Nota 44)	93	118
Totale	472	333

Gli utili e le perdite attuariali derivanti dai cambiamenti delle ipotesi e delle variazioni tra i dati consuntivati e quelli ipotizzati, a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 sono riconosciuti al conto economico complessivo in una specifica riserva di patrimonio netto denominata “Riserva utili/perdite attuariali” (Nota 45).

Di seguito viene illustrata la movimentazione della passività relativa al trattamento di fine rapporto:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Debito di inizio anno	21.201	23.931
Costo per servizi	379	215
Perdita/(Utile) attuariale	194	(153)
Costo per interessi	93	118
Utilizzi	(2.641)	(2.913)
Trasferimenti	—	3
Variazione area di consolidamento	8.785	—
Debito di fine anno	28.011	21.201

Le principali assunzioni attuariali sono state:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Tasso di sconto	1,00	0,35
Tasso annuo incremento retribuzioni	1,50	1,50
Tasso annuo inflazione	1,75	1,00
Tasso annuo incremento del TFR	2,81	2,25

Le assunzioni riguardanti le mortalità si basano sulle probabilità di morte della popolazione italiana rilevate dall'ISTAT nell'anno 2000, distinte per sesso. Tali probabilità sono state ridotte del 25% per

tenere conto in media delle caratteristiche della collettività dei lavoratori attivi e della diminuzione della mortalità verificatasi negli ultimi anni.

Il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice Iboxx Eurozone Corporate AA, secondo le disposizioni dell'ESMA.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività effettuata sul tasso medio annuo di attualizzazione inserito nel modello di calcolo, considerando come scenario base quello descritto più sopra e aumentando e diminuendo il tasso medio annuo di attualizzazione di mezzo punto percentuale. I risultati ottenuti sono sintetizzati nella tabella seguente:

Tasso annuo di attualizzazione	+0,5%	-0,5 %
Trattamento di fine rapporto	26.745	28.819

NOTA 30 DEBITI VERSO FORNITORI

I debiti verso fornitori sono così composti:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Debiti per fatture ricevute	145.794	63.268
Debiti per fatture da ricevere	215.678	110.322
Debiti verso fornitori	361.472	173.590
Debiti verso fornitori parti correlate	10.855	3.948
Debiti verso fornitori parti correlate (Nota 49)	10.855	3.948
Totale	372.327	177.538

I debiti verso fornitori, al netto dell'apporto di MISE, pari a 55.768 migliaia di Euro, aumentano per 139.021 migliaia di Euro principalmente per l'avanzamento delle commesse di rinnovo del materiale rotabile e di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria.

In particolare, in merito al rinnovo del materiale rotabile finanziato, il saldo include debiti per fatture ricevute per 56.310 migliaia di Euro (30.404 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020) e debiti per fatture da ricevere per Euro 147.668 migliaia di Euro (28.429 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020). Per quanto riguarda le commesse di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria il saldo include debiti per fatture ricevute per 42.296 migliaia di Euro (10.495 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020) e debiti per fatture da ricevere per Euro 5.328 migliaia di Euro (8.310 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020).

Tali incrementi sono parzialmente compensati dai debiti verso i fornitori di materiale rotabile con fondi propri, che passano da 62.266 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020 a 23.306 migliaia di Euro a fine 2021.

I debiti verso fornitori includono il debito nei confronti di Cogel S.p.A. (pari a 1.697 migliaia di Euro) in relazione al quale è in essere un contenzioso dal cui esito non si attendono passività integrative a quelle già accantonate.

NOTA 31 DEBITI PER IMPOSTE E TRIBUTARI

I debiti sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
IRES	938	
IRAP	613	87
Debiti per imposte	1.551	87
IRPEF e ritenute	4.327	3.298
IVA	1.849	
Altre	13	17
Debiti tributari	6.189	3.315

Il debito comprende l'onere IRES ed IRAP di competenza dell'esercizio (Nota 46).

L'incremento dell'esercizio è principalmente relativo all'apporto di MISE pari a 1.183 migliaia di Euro alla voce "IRPEF e ritenute", pari a 1.707 migliaia di Euro alla voce "IVA" e pari a 184 migliaia di Euro alla voce "Debiti per imposte".

NOTA 32 ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

Le altre passività correnti sono così composte:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Debiti verso il personale	17.686	13.906
Risconti passivi	10.796	3.872
Debiti verso istituti di previdenza	9.330	3.164
Debito per canone di concessione	4.936	—
Contributi in conto capitale	1.543	1.754
Acconti da clienti	175	797
Enti	91	84
Debiti verso Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture	85	85
Debiti per acquisto partecipazione		7.341
Altre passività	4.668	2.306
Passività correnti	49.310	33.309
Debiti verso Joint Ventures/Collegate	13.969	10.337
Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia	1.783	1.827
Debito verso il Fondo Pensione	678	442
Debiti verso Regione Lombardia	1.986	134
Passività correnti verso parti correlate (Nota 49)	18.416	12.740
Totale	67.726	46.049

La voce "Debiti verso il personale" si riferisce alle competenze di dicembre 2021 liquidate in gennaio 2022 e alle ferie maturate e non godute.

La voce “Debiti verso il personale” aumenta per l’apporto di MISE, pari a 3.662 migliaia di Euro. Per analoga motivazione si incrementa la voce “Debiti verso istituti di previdenza”; l’apporto di MISE è pari a 3.812 migliaia di Euro.

La voce “Risconti passivi” aumenta in relazione all’apporto di MISE, pari a 6.540 migliaia di Euro, e si riferisce a:

- “Convenzioni manutenzione svincoli” riferita a tre convenzioni stipulate rispettivamente con il Comune di Corsico, con il Comune di Milano e con la Fiordaliso S.p.A., aventi scadenza al 31 ottobre 2028, a copertura delle spese che saranno sostenute per le manutenzioni delle opere oggetto delle convenzioni;
- canoni attraversamento relative ai contratti stipulati fino alla fine della concessione imputati pro-quota a conto economico;
- canoni fibre ottiche riferite principalmente alla convenzione rinnovata con Telecom Italia S.p.A., avente scadenza il 31 ottobre 2028, imputata per competenza al conto economico.

I risconti passivi includono inoltre gli abbonamenti annuali e mensili (urbani ed extraurbani) sottoscritti dalla clientela, che hanno validità nell’esercizio successivo.

La voce “Contributi in conto capitale” è principalmente relativa ai contributi su autobus ricevuti dalla Regione Veneto.

La voce “Debiti verso *joint ventures*” è relativa a debiti per prestazioni erogate al Gruppo e per acconti IRES versati alla Capogruppo da partecipate in *joint ventures* (NordCom, Nord Energia e Omnibus).

La voce “Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia” si riferisce principalmente ai contributi erogati da Regione Lombardia per l’acquisto di materiale rotabile (950 migliaia di Euro), nonché per l’acquisto di autobus (497 migliaia di Euro).

Non vi sono impegni in acquisto di immobili, impianti e macchinari.

La voce “Debiti per acquisto partecipazione” era interamente attribuibile alla seconda *tranche* da corrispondere al Gruppo ASTM per l’acquisto della partecipazione del 13,6% del capitale sociale detenuto in Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A., avvenuta in data 29 luglio 2020. L’importo è stato interamente versato in data 28 gennaio 2021.

CONTO ECONOMICO

Per una migliore comprensione delle variazioni del periodo si rimanda ai prospetti proforma riportati in Relazione sulla gestione predisposti a seguito dell'acquisizione di MISE descritta nei precedenti paragrafi.

NOTA 33 RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	2021	2020
Proventi pedaggi autostradali	197.703	
Ricavi da contratto di servizio per settore automobilistico	39.067	39.966
Prodotti del traffico automobilistico	31.878	22.876
Proventi da concessioni Aree di Servizio	4.164	
Ricavi Movimentazione Terminal	1.527	1.449
Ricavi Car sharing	1.104	635
Proventi immobiliari	469	460
Prestazioni fatturate	7.623	1.454
Locazione materiale rotabile		286
Ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi	283.535	67.126
Contratto di servizio gestione infrastruttura	84.870	89.656
Locazione materiale rotabile	64.407	66.088
Prestazioni fatturate	10.431	9.454
Sostitutive treno	5.841	5.099
Prestazioni progettazione e direzione lavori infrastruttura ferroviaria	4.088	2.805
Ricavi accesso rete	2.363	1.263
Contributo Car Sharing	1.800	1.800
Proventi immobiliari	458	457
Ricavi Car sharing	341	
Ricavi delle vendite e delle prestazioni verso parti correlate (Nota 49)	174.599	176.622
Totale	458.134	243.748

Ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi – terzi

I ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi verso terzi aumentano di 215.247 migliaia di Euro rispetto all'esercizio comparativo 2020, principalmente per l'apporto di MISE, pari a 203.232 migliaia di Euro, oltre che per le seguenti variazioni:

Ricavi da Contratto di Servizio per settore automobilistico

I ricavi hanno evidenziato una diminuzione di 899 migliaia di Euro (-2,2%) circa rispetto all'anno precedente in quanto nell'esercizio precedente la Regione Veneto, con DGR 1320 dell'8 settembre 2020 aveva stanziato contributi aggiuntivi da utilizzare per il potenziamento dell'offerta in previsione della riapertura delle scuole per mantenere il livello di sicurezza tra i viaggiatori in linea con le misure dettate dalle Autorità sanitarie.

Si ricorda inoltre che la Legge 24 aprile 2020, n. 27 (art. 92 comma 4-bis) ha previsto il riconoscimento dei corrispettivi sulla base della programmazione contrattuale, nonostante la rimodulazione dell'offerta attuata a seguito dell'emergenza epidemiologica fino al 31 dicembre 2021. La stessa Legge ha definito inoltre la non applicabilità da parte dei committenti sulle

decurtazioni di corrispettivo, sanzioni o penali in ragione delle minori percorrenze effettuate dai gestori dei servizi di trasporto pubblico locale dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020.

Prodotti del traffico automobilistico

I ricavi dei servizi di trasporto pubblico su gomma aumentano di 9.002 migliaia di Euro per le maggiori vendite coerentemente con la dinamica in ripresa della domanda a seguito del progressivo allentamento dei provvedimenti assunti per fronteggiare l'emergenza COVID-19 passando da 22.876 migliaia di Euro dell'esercizio 2020 a 31.878 migliaia di Euro dell'esercizio corrente.

Ricavi movimentazione Terminal

I ricavi da movimentazione Terminal, invariati rispetto al precedente esercizio, sono relativi alla controllata Malpensa Intermodale che ha avviato la propria attività nel corso del 2019.

Ricavi Car sharing

I ricavi derivanti dal servizio di *sharing mobility* hanno registrato un incremento di 469 migliaia di Euro (+73,9%) in relazione all'incremento di fatturato sia nel segment *consumer* sia B2B.

Prestazioni fatturate

Le prestazioni fatturate aumentano in relazione ai maggiori servizi di trasporto passeggeri su gomma; i ricavi dei servizi in sub-affido del periodo hanno mostrato una ripresa di 4.397 migliaia di Euro, per effetto delle minori limitazioni alla circolazione imposte dalle autorità competenti in tutti i bacini di competenza (Venezia, Padova, Verona e Belluno).

Locazione materiale rotabile

La voce diminuisce per 286 migliaia di Euro in relazione alla cessione della controllata Locoitalia in data 10 febbraio 2020.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni – parti correlate

I ricavi delle vendite verso parti correlate diminuiscono di 2.023 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente; le variazioni più significative sono di seguito evidenziate.

Contratto di Servizio gestione infrastruttura

Il corrispettivo del Contratto di Servizio per la gestione dell'infrastruttura con Regione Lombardia diminuisce di 4.786 migliaia di Euro per effetto del meccanismo di efficientamento previsto dal Contratto stesso, dalla rimodulazione della programmazione ferroviaria in seguito alla minore mobilità causata dalla pandemia Covid-19, dalla diversa modalità di addebito del canone accesso rete, come di seguito rappresentato alla voce "Ricavi accesso rete", nonché del conguaglio sulla gestione del patrimonio storico; tale calo è stato compensato dai proventi riconosciuti dal Concessionario, a valere sull'anno 2020, a copertura della rimodulazione della programmazione ferroviaria per i provvedimenti assunti per l'emergenza COVID-19.

Locazione materiale rotabile

I ricavi per la locazione di materiale rotabile diminuiscono di 1.681 migliaia di Euro principalmente per la riduzione del corrispettivo a seguito del rinnovo del contratto di noleggio operativo con Trenord dei convogli TAF, parzialmente compensata dai maggiori ricavi sui locomotori DE 520, dei convogli TILO, ROCK, POP e Caravaggio noleggiati a Trenord e delle locomotive E494 ETRAXX DC a DB Cargo Italia.

Prestazioni fatturate

La voce include ricavi per prestazioni di *service* erogate a società partecipate dalla Capogruppo che aumentano per i maggiori canoni SAP.

Sostitutive treno

La voce si riferisce al corrispettivo fatturato a Consorzio Elio per l'effettuazione delle corse "sostitutive treni" con autobus; i proventi per servizi sostitutivi ammontano a 5.841 migliaia di Euro rispetto ai 5.099 migliaia di Euro dell'esercizio 2020, per la maggiore effettuazione di corse straordinarie grazie all'evoluzione della pandemia che ha consentito un allentamento delle misure adottate delle Autorità per fronteggiare l'epidemia Covid-19.

Prestazioni progettazione e direzione lavori infrastruttura ferroviaria

La voce passa da 2.805 migliaia di Euro a 4.088 migliaia di Euro e comprende i riaddebiti a Regione Lombardia relativi alla progettazione e direzione lavori relativi alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.

Ricavi accesso rete

L'importo si riferisce al contratto con Trenord per l'accesso alla rete ferroviaria gestita da FERROVIENORD. Si rileva che con DGR n. X/56356 del 30 novembre 2021 sono state approvate da Regione Lombardia le modifiche e integrazioni al Contratto di Servizio per adeguare i contenuti del contratto a quanto stabilito da ART in materia di canone di accesso "pedaggio" per i treni che circolano sul Ramo Milano. Tali modifiche comportano che il canone di accesso sarà percepito direttamente dalle imprese Ferroviarie e non più come corrispettivo del Contratto di Servizio dal gestore dell'infrastruttura. Tale modifica è stata attuata con norma transitoria già nel periodo dal 12 al 31 dicembre 2021 e ha comportato un incremento dei ricavi da accesso rete da 1.263 migliaia di Euro a 2.363 migliaia di Euro, con una parallela riduzione della voce Contratto di Servizio.

Car sharing

La voce "Contributo *Car sharing*", invariata rispetto al precedente esercizio, evidenzia il corrispettivo dovuto da Regione Lombardia, come previsto nel Contratto di Servizio, a fronte del servizio erogato da FERROVIENORD attraverso la controllata E-Vai.

Per un'analisi più dettagliata dei ricavi per segmento di business, si rinvia al paragrafo 7 "Andamento economico segmenti di business" della Relazione sulla Gestione.

NOTA 34 CONTRIBUTI

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	2021	2020
Misure compensative mancati ricavi da traffico	11.887	3.703
Contributi in conto esercizio	1.280	508
Contributi rinnovo CCNL altre Regioni	583	264
Altri contributi	1.741	2.079
Contributi	15.491	6.554
Contributi in conto esercizio Regione Lombardia	4.604	4.603
Contributi rinnovo CCNL Regione Lombardia	1.613	1.612
Misure compensative mancati ricavi da traffico	1.613	408
Altri contributi Regione Lombardia	1.797	1.846
Contributi verso parti correlate (Nota 49)	9.627	8.469
Totale	25.118	15.023

Misure compensative mancati ricavi da traffico

La voce contributi aumenta di 9.389 migliaia di Euro principalmente in relazione alla contabilizzazione delle misure compensative introdotte dalla Legge 17 Luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto “Decreto Rilancio”), dalla Legge 13 ottobre 2020, n.126 (art. 44, cosiddetto “Decreto Agosto”) e dalla Legge 18 dicembre 2020, n.176 (art. 22ter, cosiddetto “Decreto Ristori Bis”), a parziale compensazione dei minori ricavi da traffico contabilizzati in relazione alle misure restrittive adottate per il contenimento della diffusione del virus COVID-19, pari a 11.887 migliaia di Euro, oltre la quota erogata da Regione Lombardia, pari a 1.613 migliaia di Euro.

Al netto di tale effetto gli altri contributi verso terzi rimangono sostanzialmente invariati.

Contributi in conto esercizio – parti correlate

Tale voce si riferisce ai contributi erogati da Regione Lombardia in conto esercizio per l’attività di trasporto automobilistico, inclusi quelli relativi ai benefici derivanti dal Patto per il TPL.

Contributi rinnovo CCNL Regione Lombardia

La voce contributi rinnovo CCNL accoglie i contributi, a copertura dei maggiori costi derivanti dai rinnovi del CCNL Autoferrotranvieri per i bienni economici 2002-2003, 2004-2005 e 2006-2007, di competenza dell’esercizio 2021.

Altri contributi Regione Lombardia

Tale voce si riferisce principalmente ai contributi ricevuti per l’acquisto di treni ad alta frequentazione (950 migliaia di Euro) ed autobus (512 migliaia di Euro), per la ristrutturazione della stazione di Milano Cadorna (146 migliaia di Euro), per il contributo di cui alla L. R. 12/88 per la realizzazione di parcheggi in diverse stazioni sulla tratta Bovisa – Saronno (121 migliaia di Euro), nonché per la realizzazione del museo “La Civiltà di Golasecca” (69 migliaia di Euro).

Informazioni previste dall’articolo 1, commi 125 e seguenti, della legge 124/2017

Per quanto concerne le informazioni richieste dall’articolo 1, commi 125 e seguenti, della legge 124/2017, nella tabella che segue si riportano le somme che sono state percepite da pubbliche

amministrazioni nel corso dell'esercizio 2021 e gli accrediti al conto economico delle quote di competenza dei contributi con le modalità enunciate nel principio contabile contributi pubblici:

Società	Soggetto Erogante	Oggetto	Importo Incassato	Importo Competenza 2021
FNM	Regione Lombardia	Progetto Museale - La Civiltà di Golasecca		68.964
FERROVIENORD	Regione Lombardia	L.R. 12/88 Contributo Parcheggi	—	121.066
FERROVIENORD	Regione Lombardia	Contributi Copertura Rinnovi CCNL	397.937	434.113
FERROVIENORD	Regione Lombardia	Contratto di Servizio	86.181.085	87.359.321
FERROVIENORD	Regione Lombardia	Contratto di Programma	98.083.185	72.757.572
FERROVIENORD	Altri	Contratto di Programma	2.621.623	1.011.713
FERROVIENORD	Altri	Lavori Finanziati	570.949	70.949
FNM Autoservizi	Ministero Sviluppo Economico	Contributi Decreto Rilancio Integrazione ricavi	460.376	1.394.673
FNM Autoservizi	Ministero Sviluppo Economico	Contributi Decreto Rilancio Corse aggiuntive	477.795	765.029
ATV	Ministero Sviluppo Economico	Contributi Decreto Rilancio Integrazione ricavi	4.364.328	11.340.729
Malpensa Intermodale	Ministero Sviluppo Economico	Investimenti INDUSTRIA 4.0	35.192	35.192
La Linea	Regione Veneto	DGR 588 DEL 15/05/2019	2.727	
La Linea	Ministero Sviluppo Economico	Art.32 DL25 MAGGIO 2021, N.73	1.982	
La Linea	Ministero Sviluppo Economico	Contributi Decreto Rilancio Integrazione ricavi	15.039	
MISE	Anas S.p.A.	Viabilità di accesso al Nuovo Polo fieristico di Rho-Pero. Svincolo Tratto A - Interventi di 1° e 2° fase	33.753.439	33.753.439
MISE	Regione Lombardia	Riqualificazione svincolo di Lambrate della Tangenziale Est e completamento viabilità di accesso al Centro Intermodale di Segrate	38.638.396	38.638.396
MISE	MIMS - SVCA	Riqualificazione con caratteristiche autostradali della S.P. 46 Rho-Monza - lotto 2: Variante di attraversamento ferroviario in sotterraneo della linea Milano-Saronno	29.832.821	29.832.821

NOTA 35 RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE - IFRIC 12

L'adozione dell'IFRIC 12 ha comportato che gli investimenti operati sull'infrastruttura autostradale, ferroviaria e sul materiale rotabile, interamente finanziati da Regione Lombardia, non vengano esposti tra le attività materiali, ma, secondo quanto previsto dallo IFRS 15, nei costi dell'esercizio.

L'ammontare di tali investimenti, nell'esercizio 2021, è stato pari a 105.997 migliaia di Euro, rispetto ai 38.023 migliaia di Euro dell'esercizio precedente e si riferisce ad interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria per 63.000 migliaia di Euro (38.026 migliaia di Euro nel 2020) e interventi per infrastruttura autostradale per 42.997 migliaia di Euro.

La voce comprende inoltre i proventi derivanti dal recupero delle spese generali per le commesse sia per l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria che per il rinnovo del materiale rotabile, rispettivamente per 2.503 migliaia di Euro e 2.606 migliaia di Euro (1.549 migliaia di Euro e 1.029 migliaia di Euro nel 2020).

La quota del corrispettivo maturata in relazione alla percentuale di completamento delle commesse relative al rinnovo del materiale rotabile è esposta al netto dei costi sostenuti, in applicazione del principio IFRS 15 (B36), pari a 260.882 migliaia di Euro.

NOTA 36 ALTRI PROVENTI

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	2021	2020
Proventi gestione infrastruttura autostradale	3.798	—
Prestazione di servizi	3.312	1.623
Canoni attivi di locazione	2.563	1.914
Vendita materiali magazzino	1.718	1.183
Sopravvenienze	1.185	1.726
Recupero accisa gasolio	1.153	1.384
Recupero costi	978	539
Plusvalenza su attività materiali	616	263
Multe e penalità	558	439
Indennizzi assicurativi	492	1.537
Rilascio fondi rischi ed oneri	951	614
Altri proventi	88	252
Altri Proventi	17.412	11.474
Proventi diversi con parti correlate	8.720	6.603
Altri proventi verso parti correlate (Nota 49)	8.720	6.603
Totale	26.132	18.077

Gli Altri proventi aumentano di 8.055 migliaia di Euro rispetto all'esercizio comparativo 2020, principalmente per l'apporto di MISE, pari a 7.284 migliaia di Euro, oltre che per le seguenti variazioni:

Vendita materiale di magazzino

La voce "vendita materiali di magazzino" è riferita a cessioni di materiale obsoleto non più utilizzabile per attività di manutenzione e risulta in aumento di 535 migliaia di Euro;

Indennizzi assicurativi

Nel corso dell'esercizio precedente era stato rilevato un indennizzo assicurativo per 1.300 migliaia di Euro per materiale rotabile incidentato non più utilizzabile.

Rilascio fondi rischi ed oneri

A seguito del venir meno del rischio di soccombenza in contenziosi nel corso dell'esercizio precedente erano stati rilasciati fondi per 3.840 migliaia di Euro (Nota 28).

Proventi diversi con parti correlate

La voce comprende le prestazioni erogate dal Gruppo alle società in *joint venture*, inclusive di recuperi costi, in linea con l'esercizio precedente, oltre al recupero dei costi per le attività di Progettazione e Direzione Lavori sull'infrastruttura ferroviaria svolte tramite finanziamento di Regione Lombardia sostenute per interventi di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria e di rinnovo del materiale rotabile.

NOTA 37 MATERIE PRIME, MATERIALI DI CONSUMO E MERCI UTILIZZATE

Nella seguente tabella viene evidenziata la ripartizione per società della voce in oggetto:

Descrizione	2021	2020
Carburante, di cui:		
<i>ATV S.r.l.</i>	7.692	5.172
<i>FNM Autoservizi S.p.A.</i>	2.071	1.710
<i>La Linea S.p.A.</i>	2.053	1.021
<i>Malpensa Intermodale</i>	148	118
Totale Carburante	11.964	8.021
Altri Costi per materiali, di cui:		
<i>FERROVIENORD S.p.A.</i>	5.564	7.286
<i>ATV S.r.l.</i>	3.735	2.868
<i>Milano Serravalle - Milano Tangenziali</i>	1.451	—
<i>FNM Autoservizi S.p.A.</i>	1.113	655
<i>La Linea S.p.A.</i>	61	42
<i>Malpensa Intermodale</i>		7
Totale Altri costi per materiali	11.924	10.858
Totale	23.888	18.879

La voce aumenta rispetto all'esercizio 2020 in particolare per quanto relativo ai consumi per carburante di trazione per le società operanti nel segmento del trasporto su gomma, per effetto dei maggiori servizi effettuati.

In particolare, per quanto concerne i costi di ATV, i costi per gasolio di trazione, pari a 7.692 migliaia di Euro, aumentano per 2.520 migliaia di Euro rispetto a quelli dell'esercizio 2020 (5.172 migliaia di Euro) per effetto dei maggiori volumi di produzione e dall'incremento del costo medio (pari a 1,093 Euro/litro rispetto a 1,038 Euro/litro del 2020).

Per quanto concerne i costi di FNM Autoservizi, i costi per gasolio di trazione, pari a 2.071 migliaia di Euro, aumentano per 361 migliaia di Euro rispetto a quelli dell'esercizio 2020 (1.710 migliaia di Euro) per effetto dei maggiori volumi di produzione (da 4,271 milioni bus km a 5,066 milioni bus km), parzialmente compensato dal decremento dei consumi medi (2,45 km/litro rispetto a 2,49 km/litro del 2020).

La variazione dell'esercizio attribuibile a FERROVIENORD, pari a 1.722 migliaia di Euro, è ascrivibile ai minori consumi di materiali per lavori di manutenzione rispetto all'esercizio comparativo.

Si rimanda alla Nota 4 per le considerazioni sul processo estimativo dell'obsolescenza del magazzino.

NOTA 38 COSTI PER SERVIZI

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	2021	2020
Manutenzioni infrastruttura autostradale	36.754	—
Prestazioni di terzi - Manutenzioni	14.326	16.018
Costi per subaffidi di servizi TPL gomma	13.044	3.597
Utenze	8.609	5.227
Prestazioni varie di terzi	7.746	4.144
Gestione infrastruttura autostradale	6.489	—
Spese per i dipendenti	6.424	3.853
Consulenze	3.644	2.908
Assicurazioni	4.687	3.159
Spese di pulizia	4.310	4.176
Accantonamento fondo rischi ed oneri	3.311	441
Spese di vigilanza	3.289	2.169
Prestazioni di terzi - Manutenzioni autobus	2.918	2.081
Spese commerciali	2.253	1.343
Costi di informatica	1.613	781
Gestione automezzi	1.513	964
Gestione immobili	1.077	597
Spese legali, notarili e giudiziarie	1.003	934
Prestazioni di terzi - Manutenzioni materiale rotabile	451	431
Collaborazioni coordinate e continuative	435	473
Costi per consulenze non ordinarie	1.808	1.908
Altri oneri	4.812	2.236
Costi per servizi	130.516	57.440
Costi per servizi parti correlate	9.113	8.159
Costi per servizi verso parti correlate (Nota 49)	9.113	8.159
Totale	139.629	65.599

Costi per servizi - terzi

I “Costi per servizi verso terzi” evidenziano un incremento netto rispetto all’esercizio 2020 di 73.076 migliaia di Euro, principalmente per l’apporto di MISE, pari a 57.489 migliaia di Euro, oltre che per quanto di seguito descritto:

- incremento, pari a 9.331 migliaia di Euro, per subaffidi di autoservizi a terzi e manutenzione autobus, pari a 837 migliaia di Euro;
- incremento delle spese per dipendenti, in particolare viaggi e trasferte e medicina preventiva, per 826 migliaia di Euro;
- incremento delle spese commerciali e di provvigioni a terzi per 894 migliaia di Euro, in relazione alle maggiori vendite di titoli di viaggio effettuate nel periodo;
- aumento degli accantonamenti a fondi rischi ed oneri per 2.870 migliaia di Euro.

Infine, l’onere non ricorrente pari a 1.808 migliaia di Euro (1.908 migliaia di Euro nel 2020), è da attribuirsi, come nel precedente esercizio, agli oneri relativi a consulenze per progetti di sviluppo.

Costi per servizi – parti correlate

I “Costi per servizi verso parti correlate” sono principalmente attribuibili a costi per servizi informatici addebitati dalla partecipata in *joint venture* NordCom, nonché ai compensi agli organi sociali e aumentano per 604 migliaia di Euro per effetto del consolidamento di MISE e per 350 migliaia di Euro per i maggiori servizi informatici.

NOTA 39 COSTI PER IL PERSONALE

La composizione del costo del personale è così rappresentata:

Descrizione	2021	2020
Salari e stipendi	109.302	80.076
Contributi previdenziali	32.203	22.342
Accantonamento al fondo previdenza integrativa	7.329	5.424
Accantonamento al fondo CCNL	2.073	2.577
Trattamento di quiescenza	943	1.267
Accantonamento debito per TFR	379	215
Altri costi	2.401	1.562
Recupero costi del personale	(1.174)	(1.796)
Totale	153.456	111.667

I costi del personale evidenziano un incremento netto complessivo di 41.789 migliaia di Euro, principalmente per l’apporto di MISE, pari a 37.200 migliaia di Euro, oltre che per effetto del minor utilizzo di ferie residue e del mancato ricorso a strumenti di supporto al reddito (Cassa Integrazione Generale e Fondo Trasporto Pubblico).

La voce include l’accantonamento per 2.073 migliaia di Euro quale stima dei costi per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri, scaduto il 31 dicembre 2017.

Si applica il CCNL Autoferrotranvieri a tutti gli addetti del Gruppo, ad eccezione dei dipendenti di MISE cui si applica il CCNL Società e Consorzi Autostrade e Trafori, di E-Vai ed impiegati di La Linea, cui si applica il CCNL Commercio, dei dipendenti di Martini Bus, cui si applica il CCNL Autorimesse, e dei dirigenti, cui si applica il contratto dei dirigenti delle aziende industriali.

Si riporta di seguito indicazione del numero medio dei dipendenti per categoria:

Numero medio dipendenti per categoria	2021	2020
Dirigenti	47	40
Quadri	170	127
Impiegati	600	401
Operai	2.025	1.662
Totale	2.842	2.230

NOTA 40 AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	2021	2020
Ammortamenti materiali	33.934	31.870
Ammortamenti immateriali	35.634	3.622
Ammortamento diritti d'uso	6.632	3.808
Svalutazione imm. Materiali	880	452
Impairment Goodwill	913	2.000
Ammortamenti e svalutazioni	77.993	41.752

Si rimanda alla Nota 4 in merito alla natura dei processi estimativi connessi a tale voce.

Ammortamenti materiali

La voce, in aumento di 1.797 migliaia di Euro, deriva dall'incremento degli ammortamenti in materiale rotabile per l'immissione in servizio di nuove flotte.

Ammortamenti immateriali

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali aumenta per effetto del primo consolidato di MISE, il cui apporto in termini di maggior ammortamenti per l'esercizio 2021 risulta essere pari a 33.868.

Ammortamento diritto d'uso

L'ammortamento del diritto d'uso aumenta per effetto dell'iscrizione del fabbricato della sede operativa della controllata MISE.

Svalutazione Immobilizzazioni Materiali

L'importo è interamente attribuibile alla svalutazione di manutenzione capitalizzata sui treni.

Impairment Goodwill

Per commenti alla voce in analisi si rinvia a quanto illustrato alla Nota 8.

NOTA 41 SVALUTAZIONI DI ATTIVITA' FINANZIARIE

La voce è interamente attribuibile agli accantonamenti effettuati a seguito della valutazione sulla recuperabilità di alcuni crediti relativi alla progettazione di alcune commesse finanziate, per le quali non è poi stata avviata la realizzazione dell'opera.

NOTA 42 ALTRI COSTI OPERATIVI

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	2021	2020
Canone di concessione	22.155	
Accantonamento fondo rischi e oneri	13.682	10.804
Rilascio fondo rischi ed oneri non ricorrente	(2.237)	
Sopravvenienze passive	757	968
Imposte e tasse	1.762	1.559
Multe, penalità e transazioni	464	
Minusvalenze su attività materiali	262	67
Perdite su crediti	70	143
Altri oneri	2.825	1.383
Altri costi operativi	39.740	14.924
Altri costi operativi	190	101
Altri costi operativi verso parti correlate (Nota 49)	190	101
Totale	39.930	15.025

La variazione negli altri costi operativi evidenzia un incremento netto rispetto all'esercizio 2021 di 24.906 migliaia di Euro, principalmente per l'apporto di MISE, pari a 24.898 migliaia di Euro, è di seguito analizzata.

La voce "Canoni di concessione" è riferita ai canoni di concessione autostradale il cui importo è influenzato dai ricavi da pedaggio e dall'andamento del traffico.

Accantonamento fondo rischi e oneri

Tale voce concerne gli accantonamenti effettuati al fondo manutenzione ciclica dei rotabili (12.292 migliaia di Euro rispetto a 9.281 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020) (Nota 28), in aumento rispetto al precedente esercizio in relazione ai rotabili finanziati da Regione Lombardia progressivamente immessi in esercizio nel 2021. Nel corso dell'esercizio 2021 sono stati consegnati 20 convogli ad alta capacità (EMU), a configurazione corta, tipologia "Caravaggio".

Il rilascio fondo rischi ed oneri non ricorrenti è interamente attribuibile al rilascio del fondo stanziato in precedenti esercizi per il contenzioso con l'Agenzia delle Dogane descritto al paragrafo 11 della Relazione sulla gestione, cui si rimanda.

Altri oneri

La voce include contributi associativi per 1.312 migliaia di Euro (988 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020).

NOTA 43 PROVENTI FINANZIARI

I proventi finanziari sono maturati come riportato nella seguente tabella:

Descrizione	2021	2020
Plusvalenze vendita partecipazioni	—	1.014
Adeguamento Put Option La Linea	—	465
Conti correnti bancari e depositi	76	172
Altri proventi finanziari	430	200
Proventi finanziari	506	1.851
Proventi finanziari contratto gestione speciale tesoreria	—	695
Valutazione di partecipazioni in altre imprese	199	—
Contratti attivi di leasing finanziario	—	51
Altri proventi finanziari	2.213	10
Proventi finanziari verso parti correlate (Nota 49)	2.412	756
Totale	2.918	2.607

Plusvalenza vendita partecipazioni

La plusvalenza è relativa alla cessione della partecipazione in Locoitalia avvenuta in data 10 marzo 2020.

Conti correnti bancari e depositi

Il Gruppo FNM gestisce le disponibilità liquide mediante il *cash pooling*. Giornalmente i saldi creditori e debitori dei conti correnti bancari delle singole società vengono trasferiti sui conti correnti della Capogruppo FNM, che provvede contestualmente ad accreditare/addebitare il conto corrente di corrispondenza delle singole società controllate. Al 31 dicembre 2021 le società del Gruppo che non avevano aderito al *cash pooling* erano ATV, la sua controllata La Linea 80, MISE e la sua controllata Milano Serravalle Engineering. In data 20 dicembre 2021 il Consiglio di Amministrazione di MISE ha deliberato di aderire al contratto per la gestione accentrata della tesoreria di Gruppo per la sola parte di *Cash Pooling* e limitatamente ai due conti correnti bancari utilizzati per la tesoreria. Il primo trasferimento dei saldi di MISE sui conti correnti della Capogruppo è avvenuto in data 15 febbraio 2021.

I proventi finanziari su conti correnti bancari e depositi sono diminuiti di 96 migliaia di Euro in relazione alla minore disponibilità e al minor tasso medio di remunerazione che passa dallo 0,036% allo 0,0019% del 2021.

Valutazione di partecipazioni in altre imprese

Il provento deriva dalla valutazione della partecipazione in Società di Progetto Brebemi per adeguarla all'offerta di acquisto ricevuta (Nota 21).

Altri proventi finanziari

La voce è relativa ai proventi finanziari derivanti dai contratti di finanziamento tra FNM e la partecipate Busforfun e tra MISE e le società partecipate APL, S.A.Bro.M. e Tangenziale Esterna (Nota 11).

Proventi finanziari Contratto Gestione speciale di tesoreria

I proventi finanziari iscritti rappresentavano gli interessi maturati sulle risorse finanziarie affidate a Finlombarda S.p.A., e regolate dal “Contratto gestione speciale tesoreria” scaduto in data 21 luglio 2020.

NOTA 44 ONERI FINANZIARI

Gli oneri finanziari sono maturati su:

Descrizione	2021	2020
Oneri finanziari su finanziamenti	10.856	1.503
Up front fees, extention fees e oneri accessori Bridge Loan	8.602	—
Oneri finanziari su prestito obbligazionario	1.245	—
Commissioni di mancato utilizzo finanziamenti	18	347
Contratti passivi di leasing	322	239
TFR (Nota 29)	93	118
Attualizzazione fondo rinnovo	634	—
Altri	119	79
Oneri finanziari	21.889	2.286
Oneri finanziari su prestito obbligazionario		381
Oneri finanziari verso parti correlate	399	
Oneri finanziari adeguamento credito finanziario	2.012	
Oneri finanziari c/c di corrispondenza	2	3
Contratti passivi di leasing	1	—
Oneri finanziari verso parti correlate (Nota 49)	2.414	384
Totale	24.303	2.670

Oneri finanziari su finanziamenti

La voce accoglie gli oneri finanziari relativi a:

- finanziamento *Bridge* a breve termine di importo pari a 620 milioni di Euro sottoscritto in data 28 gennaio 2021 e rimborsato in data 20 ottobre 2021 con un *pool* di banche composto da Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas Italian Branch, calcolati al tasso di interesse pari all’EURIBOR maggiorato di un margine, pari all’1,25% per il periodo 26 febbraio – 28 aprile e all’1,50% per il periodo 29 aprile – 30 giugno, all’1,75% per il periodo 1 luglio – 20 ottobre, pari a 6.217 migliaia di Euro;
- finanziamento sottoscritto tra la Capogruppo e Banca Europea degli Investimenti, in data 21 dicembre 2017, per un importo di 50 milioni di Euro, e calcolati al tasso di interesse contrattuale pari a tasso fisso dello 0,377% sulla prima *tranche* di 10 milioni di Euro e dello 0,446% sulla seconda *tranche* di 40 milioni di Euro, per un importo complessivo pari a 224 migliaia di Euro;
- finanziamento sottoscritto dalla Capogruppo in data 7 agosto 2018, ed utilizzato solo per la linea *Term Loan Facility*, calcolati al tasso di interesse contrattuale pari a Euribor 6 mesi + *spread* dell’1,3%, pari complessivamente a 53 migliaia di Euro. Contestualmente alla sottoscrizione del finanziamento *Bridge*, in data 29 gennaio 2021, FNM ha estinto integralmente tale finanziamento in quanto non più coerente con la struttura finanziaria del Gruppo, rimborsando in via anticipata tutto l’ammontare utilizzato pari a 50 milioni di Euro;

- finanziamenti sottoscritti dalla controllata MISE per 4.362 migliaia di Euro; iscritti al netto della quota capitalizzata nelle attività immateriali relative ai beni in concessione per 1.473 migliaia di Euro.

Up front fee, extension fee e oneri accessori non ricorrenti

La voce accoglie gli oneri finanziari relativi alle *upfront fee* (6.729 migliaia di Euro), *extension fee* (930 migliaia di Euro) e oneri accessori (943 migliaia di Euro) relativi al finanziamento *Bridge* a breve termine di importo pari a 620 milioni di Euro sottoscritto dalla Capogruppo in data 28 gennaio 2021 con un *pool* di banche composto da Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas Italian Branch.

Oneri finanziari su prestito obbligazionario

La voce accoglie gli oneri finanziari relativi al prestito obbligazionario (Nota 24) emesso in data 20 ottobre 2021, calcolati in applicazione del costo ammortizzato ad un tasso di interesse effettivo dello 0,982% (tasso nominale dello 0,75%).

Contratti passivi di leasing

I contratti passivi di leasing sono attribuibili all'applicazione dell'IFRS 16.

Oneri finanziari adeguamento credito finanziario non ricorrente

In applicazione delle previsioni dell'IFRS 9, a seguito del rinvio della data prevista di rimborso, dal 2044 al 2053 del finanziamento verso APL di nominali Euro 150 milioni, è stato aggiornato il calcolo del costo ammortizzato, che tiene conto del tasso (6.89%) e della differente durata, che ha comportato una rettifica del credito finanziario iscritto per 2.012 migliaia di Euro.

Oneri finanziari su prestito obbligazionario con parti correlate

La voce accoglie gli oneri finanziari sul prestito obbligazionario, emesso in data 21 luglio 2015 ed interamente sottoscritto dalla società correlata Finlombarda S.p.A. (Nota 24), totalmente rimborsato a scadenza il 20 luglio 2020.

NOTA 45 RISULTATO NETTO DELLE SOCIETÀ VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

La voce del risultato delle società valutate con il metodo del patrimonio netto al 31 dicembre 2021 ed al 31 dicembre 2020 è così composta:

Descrizione	2021	2020	Variazione
Trenord Srl *	57	(3.796)	3.853
Autostrada Pedemontana Lombarda	901	—	901
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. **	(1.496)	—	(1.496)
NORD ENERGIA SpA ***	2.068	2.568	(500)
DB Cargo Italia Srl	2.356	1.813	543
Omnibus Partecipazioni Srl ****	1.938	1.052	886
NordCom SpA	453	282	171
Busforfun.Com S.r.l.	(550)	—	(550)
Sportit S.r.l.	(9)	—	(9)
Conam S.r.l.	—	44	(44)
SeMS Srl in liquidazione	—	81	(81)
Risultato società valutate a Patrimonio Netto	5.718	2.044	3.674

* include il risultato di TILO SA

** include il risultato di Tangenziale Esterna S.p.A.

*** include il risultato di CMC MeSta SA

**** include il risultato di ASF Autolinee S.r.l.

Si riporta di seguito il dettaglio della conto economico dell'esercizio 2021 per le società in *joint venture e collegate*:

Importi in migliaia di Euro	Trenord Srl	NordCom SpA	Busforfun.com Srl	Nord Energia SpA	Omnibus Partecip. Srl	DB Cargo Italia S.r.l.	Sportit S.r.l.	Autostrada Pedemontana a Lombarda	Tangenziali esterne di Milano SpA	2021
Ricavi delle vendite e prestazioni	649.707	18.746	1.140	9.974	—	65.870	255	25.857	—	771.549
Contributi	—	—	—	—	—	4.701	—	—	—	4.701
Altri proventi	116.093	357	—	—	73	3.361	—	2.018	101	122.003
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	765.800	19.103	1.140	9.974	73	73.932	255	27.875	101	898.253
Mat.prima, materiali di consumo e merci utilizzate	(32.782)	(194)	—	—	—	(876)	—	(108)	—	(33.960)
Costi per servizi	(309.816)	(9.212)	(1.389)	(5.691)	(178)	(31.430)	(229)	(3.589)	(398)	(361.932)
Costi per il personale	(270.656)	(5.227)	(287)	(105)	(183)	(27.293)	(22)	(6.564)	(100)	(310.437)
Ammortamenti e svalutazioni	(177.468)	(3.488)	587	(593)	—	(5.880)	(10)	(10.880)	—	(197.732)
Altri costi operativi	(1.080)	(75)	—	(4)	(2)	(299)	(20)	(3.767)	(14)	(5.261)
TOTALE COSTI	(791.802)	(18.196)	(1.089)	(6.393)	(363)	(65.778)	(281)	(24.908)	(512)	(909.322)
RISULTATO OPERATIVO	(26.002)	907	51	3.581	(290)	8.154	(26)	2.967	(411)	(11.069)
Proventi finanziari	782	—	—	1	—	106	—	12	—	901
Oneri finanziari	(1.782)	(75)	—	(41)	—	(90)	(1)	(10.377)	—	(12.366)
RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA	(1.000)	(75)	—	(40)	—	16	(1)	(10.365)	—	(11.465)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	237	—	—	912	4.249	—	—	—	—	5.398
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	(26.765)	832	51	4.453	3.959	8.170	(27)	(7.398)	(411)	(17.136)
Imposte sul reddito	26.878	(119)	—	(1.006)	—	(2.279)	—	1.311	—	24.785
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO	113	713	51	3.447	3.959	5.891	(27)	(6.087)	(411)	7.649

Importi in migliaia di Euro	Trenord Srl	NordCom SpA	SeMS Srl	Nord Energia SpA	Omnibus Partecip. Srl	DB Cargo Italia S.r.l.	Conam S.r.l.	2020
Ricavi delle vendite e prestazioni	611.786	17.615		11.195	—	57.528	675	698.799
Contributi	—	—	—	—	—	4.610	—	4.610
Altri proventi	91.310	827	107	63	105	3.822	43	96.277
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	703.096	18.442	107	11.258	105	65.960	718	799.686
Mat.prima, materiali di consumo e merci utilizzate	(25.120)	(209)	—	—	—	(778)	(70)	(26.177)
Costi per servizi	(272.109)	(8.699)	(16)	(5.927)	(13)	(26.691)	(286)	(313.741)
Costi per il personale	(250.114)	(4.739)	—	(145)	(96)	(26.878)	(192)	(282.164)
Ammortamenti e svalutazioni	(186.299)	(3.601)	—	(526)	—	(5.520)	(55)	(196.001)
Altri costi operativi	(2.487)	(559)	(3)	(67)	(3)	(169)	(3)	(3.291)
TOTALE COSTI	(736.129)	(17.807)	(19)	(6.665)	(112)	(60.036)	(606)	(821.374)
RISULTATO OPERATIVO	(33.033)	635	88	4.593	(7)	5.924	112	(21.688)
Proventi finanziari	16	1	6	1	—	88	—	112
Oneri finanziari	(1.672)	(89)	—	(43)	—	(111)	(4)	(1.919)
RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA	(1.656)	(88)	6	(42)	—	(23)	(4)	(1.807)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	(17)	—	—	944	2.140	—	—	3.067
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	(34.706)	547	94	5.495	2.133	5.901	108	(20.428)
Imposte sul reddito	27.115	(35)	(25)	(1.215)	(29)	(1.369)	(19)	24.423
UTILE NETTO DELL'ESERCIZIO	(7.591)	512	69	4.280	2.104	4.532	89	3.995

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per l'analisi dell'andamento delle partecipazioni in *joint venture* e degli eventi che hanno inciso sulla redditività della partecipata e sulla situazione patrimoniale e finanziaria della partecipata Trenord (paragrafo 7.2) e APL (paragrafo 7.4).

NOTA 46 IMPOSTE SUL REDDITO

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in esame.

Descrizione	2021			2020		
	Totale	IRES	IRAP	Totale	IRES	IRAP
Correnti	(18.592)	(14.582)	(4.010)	(7.648)	(6.619)	(1.029)
Robin Tax	(496)	(496)		(272)	(272)	
Imposte esercizi precedenti	293	293		974	974	
Anticipate/Differite	1.651	1.651		3.273	2.883	390
Totale	(17.144)	(13.134)	(4.010)	(3.673)	(3.034)	(639)

Le imposte correnti aumentano di 11.849 migliaia di Euro in relazione al maggior risultato conseguito nell'esercizio.

Tale scostamento è principalmente dovuto all'ingresso di MISE nel perimetro di consolidamento (+16.395 migliaia di Euro), parzialmente compensato dalla riduzione delle imposte di FNM (- 4.300 migliaia di Euro) a causa del minor risultato ante imposte conseguito nell'esercizio.

Riconciliazione tra aliquota IRES ordinaria e aliquota effettiva:

Descrizione	2021	2020
Aliquota IRES applicabile	24,00 %	24,00 %
Contributi di esercizio non tassati	-1,57 %	-3,41 %
Robin TAX	0,82 %	0,98 %
Altre variazioni	3,79 %	2,40 %
Deduzione ACE	-1,85 %	-2,53 %
IRAP deducibile	-0,08 %	-0,09 %
Imposte differite	-2,74 %	-10,40 %
Aliquota effettiva	22,38 %	10,94 %

NOTA 47 RISULTATO DA OPERAZIONI DISCONTINUE

Non si sono rilevate operazioni discontinue, come nell'esercizio 2020.

NOTA 48 UTILE PER AZIONE

L'utile per azione è calcolato dividendo il risultato attribuibile agli azionisti del Gruppo per il numero medio ponderato delle azioni ordinarie emesse, escludendo da tale computo le eventuali azioni proprie acquistate, non essendoci in essere piani di *stock option*.

Descrizione	2021	2020
Utile attribuibile agli azionisti della controllante in unità di euro	40.875.000	24.185.000
Numero medio ponderato delle azioni	434.902.568	434.902.568
Utile per azione base in centesimi di euro	0,09	0,06

L'utile per azione diluito nella fattispecie coincide con l'utile per azione base.

NOTA 49 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

FNM è controllata dalla Regione Lombardia che detiene il 57,57%. Il 14,74% è detenuto da Ferrovie dello Stato S.p.A. e il rimanente è quotato al mercato Standard Classe 1 della Borsa di Milano.

Pertanto tutte le transazioni avvenute con la Regione Lombardia vengono riepilogate nell'ambito delle Parti Correlate; in questo ambito rientrano inoltre le transazioni avvenute con società sulle quali il Gruppo esercita un controllo congiunto e con società collegate.

Ai sensi del art. 2427, comma 1 n. 22-*quinquies e sexies* del Codice civile, si rileva che Regione Lombardia, in applicazione dell'allegato 4/4 al D.Lgs. 118/2011, recante il principio contabile applicato concernente il Bilancio Consolidato, ha provveduto a ricomprendere dal Bilancio Consolidato 2018 i propri enti, aziende e organismi strumentali e le società controllate e partecipate, includendo quindi anche il Gruppo FNM.

Di seguito viene illustrata l'entità delle transazioni avvenute con Parti Correlate:

Descrizione	Note	31/12/2021			31/12/2020		
		Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
			Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
STATO PATRIMONIALE							
Crediti finanziari non correnti	11	58.539	52.119	89,0 %	2	—	0,0 %
Crediti commerciali	17	133.067	62.917	47,3 %	82.640	65.052	78,7 %
Altri crediti correnti	18	123.012	17.968	14,6 %	95.834	14.726	15,4 %
Altri crediti non correnti	18	1.918	7	0,4 %	213	—	0,0 %
Crediti finanziari correnti	11	862	329	38,2 %	115	115	100,0 %
Crediti per investimenti finanziati	13	138.061	136.064	98,6 %	41.511	39.514	95,2 %
Debiti finanziari non correnti	24	669.674	106	0,0 %	13.706	2	0,0 %
Debiti per investimenti finanziati	25	12.581	6.759	53,7 %	12.581	6.079	48,3 %
Altre passività non correnti	27	20.395	8.433	41,3 %	24.357	10.156	41,7 %
Debiti finanziari correnti	24	75.350	39.169	52,0 %	42.542	32.278	75,9 %
Debiti per investimenti finanziati	25	36.978	36.978	100,0 %	165.208	165.208	100,0 %
Debiti verso fornitori	30	372.327	10.855	2,9 %	177.538	3.948	2,2 %
Altre passività correnti	32	67.726	18.416	27,2 %	46.049	12.740	27,7 %

Descrizione	Note	2021			2020		
		Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
			Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
CONTO ECONOMICO							
Ricavi delle vendite e della prestazioni	33	458.134	174.599	38,1 %	243.748	176.622	72,5 %
Contributi	34	25.118	9.627	38,3 %	15.023	8.469	56,4 %
Contributi per investimenti finanziati	35	105.997	63.001	59,4 %	38.023	38.023	100,0 %
Altri proventi	36	26.132	8.720	33,4 %	18.077	6.603	36,5 %
Costi per servizi	38	(139.629)	(9.113)	6,5 %	(65.599)	(8.159)	12,4 %
Altri costi operativi	38	(9.113)	(190)	2,1 %	(15.150)	(101)	0,7 %
Proventi finanziari	43	2.918	2.412	82,7 %	2.607	756	29,0 %
Oneri finanziari	44	(24.303)	(2.414)	9,9 %	(2.670)	(384)	14,4 %

Descrizione	2021			2020		
	Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
		Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
FLUSSI FINANZIARI						
Flusso di cassa dell'attività caratteristica	140.418	250.929	178,7 %	7.444	129.408	1738,4 %
Flusso di cassa dell'attività di investimento	(546.452)	(739.152)	135,3 %	25.471	54.518	214,0 %
Flusso di cassa dell'attività di finanziamento	504.522	(15.184)	-3,0 %	(8.294)	(54.214)	653,7 %

Gli "Altri crediti correnti verso parti correlate" si riferiscono a crediti verso la Regione Lombardia per contributi in conto investimenti e a copertura dei costi del personale per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri, a crediti per prestazioni erogate a partecipate in *joint ventures*, nonché ai crediti derivanti dall'IVA di Gruppo (Nota 18).

Nei “Crediti per investimenti finanziati” sono rilevate, secondo quanto previsto dall’IFRIC 12, le quote di contributi non ancora incassate e destinate a finanziare gli investimenti in ammodernamento dell’infrastruttura e di rinnovo del materiale rotabile (Nota 13).

I “Debiti finanziari correnti verso parti correlate” comprendono la quota residua del finanziamento sottoscritto da MISE con Finlombarda, oltre i saldi di conto corrente di corrispondenza intrattenuti con le partecipate in *joint ventures* e il Fondo Pensione (Nota 24).

Nei “debiti per investimenti finanziati verso parti correlate” sono compresi debiti verso Regione Lombardia relativi all’eccedenza dei contributi erogati dall’Ente a fronte degli investimenti effettuati dal Gruppo, per la quota già destinata ad investimenti stessi e non ancora compensati (Nota 25).

La voce “Altre passività correnti” è da ricondursi ai debiti per prestazioni erogate al Gruppo e per acconti IRES versati alla Capogruppo da partecipate in *joint ventures*, nonché a contributi in conto capitale ottenuti da Regione Lombardia per l’acquisto di materiale rotabile ed autobus.

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

<i>Attività che hanno prodotto ricavi</i>	Trenord	NordCom	NORD ENERGIA	DBCI
Service Amministrativo	X	X	X	
Canone Sap	X	X	X	
Locazione locali a Novate	X			
Locazione uffici P.le Cadorna	X	X		
Locazioni uffici e aree Iseo	X			
Locazione materiale rotabile	X			X
Vendita spazi pubblicitari	X			

<i>Attività che hanno prodotto costi</i>	Trenord	NordCom	NORD ENERGIA	DBCI
Servizi informatici		X		
Locazione informatica distribuita		X		

Alta Direzione

I rapporti con l’Alta Direzione si riferiscono ai compensi degli Amministratori della Capogruppo e alle retribuzioni dei dirigenti con responsabilità strategiche e si analizzano come segue con riferimento al 31 dicembre 2021:

<i>in migliaia di Euro</i>	2020
Amministratori	680
Altri dirigenti con cariche strategiche	1.224
Totale	1.904

NOTA 50 ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

Si riporta di seguito il dettaglio di tali componenti di risultato rilevate a patrimonio netto al 31 dicembre 2021 ed al 31 dicembre 2020:

Descrizione	2021			2020		
	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore netto	Valore lordo	(Onere)/Beneficio fiscale	Valore netto
Utile/(perdita) attuariale TFR	(184)	51	(133)	152	(43)	109
Rivalutazione <i>fair value</i> strumenti derivati	2.432	(678)	1.754			
Utile/(perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto	313		313	(229)		(229)
Rivalutazione <i>fair value</i> strumenti derivati delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto	1.552		1.552			
Utili/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere	42		42	9		9
Totale	4.155	(627)	3.528	(68)	(43)	(111)

Utile/(perdita) attuariale TFR

A partire dalla redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2011, gli utili/perdite attuariali non vengono iscritti nel conto economico, ma contabilizzati in apposita riserva di patrimonio netto, al netto dell'effetto fiscale, concorrendo al conto economico complessivo (Nota 29).

Utile/(perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto

Tale voce accoglie la variazione degli utili e perdite attuariali rilevati nei bilanci delle partecipate a controllo congiunto (Nota 10).

Utili/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere

Con riferimento alla voce in esame si rimanda a quanto riportato alla Nota 10.

Riserva di variazione fair value strumenti derivati

Con riferimento alla voce in esame si rimanda a quanto riportato nella Nota 24.

NOTA 51 GESTIONE DEI RISCHI**Rischio di credito**

Il rischio credito rappresenta l'esposizione del Gruppo a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento della controparte.

Il Gruppo presenta una significativa concentrazione dei crediti con riguardo alla controparte Regione Lombardia, azionista di controllo del Gruppo stesso.

In particolare, per quanto attiene al rischio di controparte finanziaria derivante dall'impiego della liquidità, il Gruppo opera con interlocutori di alto e sicuro profilo e di elevato *standing* internazionale.

Per quanto riguarda i pedaggi autostradali il rischio di credito è particolarmente limitato stante la procedura vigente d'incasso dei pedaggi, inoltre la controllata MISE provvede ad effettuare un

costante monitoraggio di tali crediti e a svalutare le posizioni per le quali potrebbe sussistere un rischio di mancato incasso parziale o totale del credito.

Le posizioni creditorie verso terzi su cui valutare il rischio di credito sono così riassumibili:

Descrizione	31/12/2021	31/12/2020
Crediti verso banche (nota 20)	351.047	253.983
Crediti commerciali verso terzi (nota 17)	70.150	17.587
Altri crediti verso terzi (nota 18)	99.436	72.310
Crediti finanziari verso terzi (nota 12)	13.953	2
Totale	534.586	343.882

I “Crediti verso altri” inclusi nella precedente tabella sono al netto dei crediti tributari.

Le attività finanziarie sono rilevate in bilancio al netto della svalutazione calcolata sulla base del rischio di inadempienza della controparte, determinata considerando le informazioni disponibili sulla solvibilità del cliente e considerando i dati storici.

L’anzianità dei crediti commerciali, verso parti non correlate, alla data di bilancio è la seguente:

Descrizione	2021			2020		
	Lordo	Svalutazione	Netto	Lordo	Svalutazione	Netto
Non ancora scaduti	64.718	(185)	64.533	15.570		15.570
Scaduti da 31-60 giorni	758	(75)	683	758		758
Scaduti da 61-90 giorni	2.382	(45)	2.337	249		249
Scaduti da 91-120 giorni	160	(38)	122	213		213
Scaduti da 121-360 giorni	2.590	(540)	2.050	1.011	(321)	690
Oltre 361 giorni	4.004	(3.579)	425	2.592	(2.484)	108
Totale	74.612	(4.462)	70.150	20.393	(2.805)	17.588

I movimenti del fondo svalutazione crediti commerciali nel corso dell’esercizio sono stati i seguenti:

Descrizione	31/12/2021	31/12/2020
Saldo al 1° gennaio	2.805	2.944
Consolidamento MISE	1.432	
Accantonamento di periodo	581	126
Accantonamento fondo impairment IFRS 9		
Rilasci di periodo		
Utilizzi di periodo	(356)	(265)
Saldo al 31 dicembre	4.462	2.805

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità cui è soggetto il Gruppo può sorgere dalle difficoltà a ottenere finanziamenti a supporto delle attività operative nella giusta tempistica, o dalla capacità di rifinanziare l’indebitamento esistente o di rifinanziarlo a condizioni favorevoli, o dal mancato rispetto dei *ratio* finanziari (c.d. *covenants*) e degli altri impegni previsti nei diversi contratti di finanziamento, con

conseguente venir meno del beneficio del termine e diritto delle controparti di ottenere la restituzione anticipata dei finanziamenti erogati.

I sopracitati rischi di liquidità risultano mitigati dall'ottenimento (i) in data 10 novembre 2020, di un *rating investment grade* BBB- con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Fitch Ratings e (ii) in data 25 gennaio 2021, di un *rating investment grade* pari a Baa3 con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Moody's.

In data 20 dicembre 2021, Fitch ha incrementato il *rating* della Società a BBB, anche in seguito all'incremento del *rating* dell'Italia a BBB da BBB-.

I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità della Società e del Gruppo sono monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo gestita da FNM, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie.

Per quanto riguarda il *segment* autostradale il Gruppo ritiene che il fabbisogno finanziario legato alla realizzazione degli investimenti al corpo autostradale, secondo i contenuti del Piano Economico Finanziario, sia soddisfatto sostanzialmente dai flussi di cassa operativi.

La possibilità di accedere a ulteriore capitale di debito da destinare al programma degli investimenti al corpo autostradale è supportata dai flussi di cassa generati dalla gestione operativa, in funzione anche dell'applicazione delle previsioni emanate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti in materia tariffaria. I suddetti flussi garantiscono la restituzione del debito entro il periodo della concessione nel rispetto degli attuali impegni contrattuali e convenzionali. In assenza del riconoscimento tariffario all'avanzamento degli investimenti, il meccanismo di riconoscimento dell'adeguamento annuo della tariffa di pedaggio prevede la possibile creazione delle c.d. poste figurative da regolarizzarsi al termine della scadenza della concessione.

Il *management* ritiene che i fondi e le linee di credito attualmente disponibili, oltre a quelli che saranno generati dall'attività operativa e di finanziamento, consentiranno al Gruppo di soddisfare i fabbisogni derivanti dalle attività di investimento, di gestione del capitale circolante e di rimborso dei debiti alla loro naturale scadenza.

Si riportano di seguito le scadenze contrattuali delle passività finanziarie:

Descrizione	< 1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	> 5 anni	Totale
2021					
Passività per leasing	21	21	64		106
Debiti verso la Regione Lombardia	39.169		6.759		45.928
Finanziamento FINLOMBARDA	8.000				8.000
Conto corrente	31.175				31.175
Totale parti correlate	78.365	21	6.823		85.209
Debiti verso banche	96.816	46.766	118.414		261.996
Prestito Obbligazionario			650.000		650.000
Passività per leasing	7.251	7.121	11.028	4.633	30.033
Debiti verso altri azionisti di minoranza	21.858				21.858
Conto corrente	4.811				4.811
Altri debiti finanziari	61				61
Totale terzi	130.797	53.887	779.442	4.633	968.759
Totale	209.162	53.908	786.265	4.633	1.053.968

Descrizione	< 1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	> 5 anni	Totale
2020					
Debiti per contratti di leasing	90	2			92
Debiti verso la Regione Lombardia	165.208		6.079		171.287
Conto corrente	32.188				32.188
Totale parti correlate	197.486	2	6.079	—	203.567
Debiti verso banche	58.244	8.279	25.054	8.423	100.000
Debiti leasing finanziari	5.764	4.834	6.797	157	17.552
Altri debiti finanziari	331		8.563		8.894
Conto corrente	5.058				5.058
Totale terzi	58.255	8.284	25.069	8.423	100.032
Totale	58.452	8.284	25.075	8.423	100.236

Il tasso medio applicato sui contratti di leasing finanziario è stato il seguente:

Descrizione	31/12/2021	31/12/2020
Tasso medio applicato	1,47 %	1,47 %

Rischio di valuta

Il Gruppo, operando prevalentemente in un contesto locale, non è esposto a significativi rischi valutari.

Rischio tasso

Le passività finanziarie sono principalmente costituite dal prestito obbligazionario, dai finanziamenti sottoscritti da MISE con primari istituti creditizi, dal finanziamento BEI e da contratti di *leasing* finanziari. Il Gruppo non è esposto a particolari rischi di variazione dei tassi di interesse sui contratti di *leasing* finanziari, in quanto gli stessi contratti sono oggetto di corrispondenti contratti di locazione finanziaria nei quali il Gruppo risulta locatore. Per quanto riguarda la possibile volatilità degli oneri finanziari associata all'andamento dei tassi di interesse sui finanziamenti viene monitorata e mitigata tramite una politica di gestione del rischio tasso volta all'individuazione di un mix equilibrato di finanziamenti.

In particolare il prestito obbligazionario emesso da FNM ed i finanziamenti BEI non sono soggetti alla volatilità in quanto si applica un tasso fisso.

Per quanto riguarda i finanziamenti sottoscritti da MISE al fine di contenerne gli effetti, sono stati perfezionati contratti di copertura connessi alla variabilità dei tassi (*Interest Rate Swap - IRS*). Alla data del 31 dicembre 2021 l'indebitamento a tasso variabile di MISE è pari al 78,28% del portafoglio a lungo termine.

Alla data del 31 dicembre 2021 l'indebitamento a tasso variabile del Gruppo è pari all'81% del portafoglio a lungo termine.

Più in particolare, a fine 2021, la controllata ha in essere contratti derivati *IRS* di ammontare nozionale complessivamente pari a 40 milioni di Euro, riferiti a coperture a valere su finanziamenti bilaterali a tasso variabile di ammontare complessivo pari a 80 milioni di Euro con scadenza al 31 dicembre 2025. Per la restante parte dell'indebitamento riconducibile prevalentemente al tasso Euribor, in considerazione *i*) delle previsioni di eventuali significative crescite del tasso a breve termine nonché *ii*) della vita utile residua ponderata dei finanziamenti pari a circa 3 anni, al momento non si rileva la necessità di adeguare i contratti di finanziamento in essere e/o di

procedere ad ulteriori coperture per la conversione dei finanziamenti a tasso variabile in finanziamenti a tasso fisso.

Di seguito sono evidenziati gli impatti sul patrimonio netto e sul risultato netto di esercizio al 31 dicembre 2021 di una ipotetica variazione positiva e negativa di 50 basis point (bps) dei tassi di interesse effettivamente applicati nel corso dell'esercizio:

(Importi in migliaia di Euro) Perdita/ (Utile)	31/12/2021			
	Risultato del conto economico		Altre componenti del conto economico complessivo	
	Interesse +50 bps	Interesse -50 bps	Interesse +50 bps	Interesse -50 bps
Finanziamenti a tasso variabile non oggetto di copertura				
Effetto variazione del tasso di interesse	965	-965		
Finanziamenti a tasso variabile convertiti tramite IRS in finanziamenti a tasso fisso				
Effetto variazione del tasso di interesse sul fair value dei contratti derivati di copertura - quota di copertura efficace (*)			372	-378
Impatti al lordo dell'effetto fiscale	965	-965	372	-378
Effetto fiscale	-265	265	-89	91
Impatti al netto dell'effetto fiscale	700	-700	283	-287

(*) La variazione del tasso di interesse incide sulla variazione di fair value degli strumenti derivati di copertura che è rilevata tra le altre componenti del conto economico complessivo e pertanto non impatta il risultato del conto economico.

Gestione del capitale

Gli obiettivi principali perseguiti dal Gruppo nell'ambito della gestione del rischio di capitale sono la creazione di valore per gli azionisti e la salvaguardia della continuità aziendale. Il Gruppo si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento e rispettare i requisiti (*covenant*) previsti dagli accordi di debito (Nota 23 - 24). Particolare attenzione viene posta al livello di indebitamento in rapporto al patrimonio netto e all'EBITDA, perseguendo obiettivi di redditività e generazione di cassa operativa.

Al fine di mitigare il rischio il Gruppo ha ottenuto (i) in data 10 novembre 2020, di un *rating investment grade* BBB- con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Fitch Ratings e (ii) in data 25 gennaio 2021, di un *rating investment grade* pari a Baa3 con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Moody's.

In data 20 dicembre 2021, Fitch ha incrementato il *rating* della Società a BBB, anche in seguito all'incremento del *rating* dell'Italia a BBB da BBB-.

Stima del fair value

Il *fair value* degli strumenti finanziari quotati in un mercato attivo è basato sui prezzi di mercato alla data di bilancio. Il *fair value* degli strumenti che non sono quotati in un mercato attivo è determinato utilizzando tecniche di valutazione basate su una serie di metodi e assunzioni legati alle condizioni di mercato alla data di bilancio.

Di seguito si riporta la classificazione dei *fair value* degli strumenti finanziari sulla base dei seguenti livelli gerarchici:

- Livello 1: *Fair value* determinati con riferimento a prezzi quotati (non rettificati) su mercati attivi per strumenti finanziari identici;
- Livello 2: *Fair value* determinati con tecniche di valutazione con riferimento a variabili osservabili su mercati attivi;
- Livello 3: *Fair value* determinati con tecniche di valutazione con riferimento a variabili di mercato non osservabili.

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	Valore di bilancio 31/12/2021	Livello 1	Livello 2	Livello 3
<i>Attività finanziarie valutate al fair value con variazione OCI</i>		0			
<i>Attività finanziarie valutate al fair value con variazione a conto economico</i>	10-12	24.387		13.276	11.111
<i>Strumenti finanziari derivati passivi</i>	24	3.399		3.399	

Durante il 2021 non vi sono stati trasferimenti tra differenti livelli gerarchici. Il valore contabile approssima già il *fair value*, laddove non è esplicitato il relativo livello gerarchico.

NOTA 52 CATEGORIE DI ATTIVITÀ E PASSIVITÀ FINANZIARIE ESPOSTE IN BILANCIO

In conformità a quanto richiesto dal principio finanziario IFRS 7 nelle tabelle che seguono sono fornite le informazioni relative alle categorie di attività e passività finanziarie della Società, in essere al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, riesposto secondo le informazioni IFRS 9.

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	Valore di bilancio al 31/12/2021	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività finanziarie al FV a conto economico	Attività finanziarie al FV a OCI	Passività finanziarie al FV	Passività finanziarie al costo ammortizzato
ATTIVITA' NON CORRENTI							
Partecipazioni in altre imprese	10	11.074		11.074			
Crediti Finanziari	11	58.539	58.539				
Attività Contrattuali	14	145.088	145.088				
Altri Crediti	18	1.918	1.918				
ATTIVITA' CORRENTI							
Crediti	17	133.067	133.067				
Altri Crediti	18	123.012	123.012				
Crediti Finanziari	11	862	862				
Attività finanziarie valutate al Fair Value a conto economico	12	7.000		7.000			
Partecipazioni in altre imprese	21	6.313		6.313			
Crediti per investimenti finanziati	13	138.061	138.061				
Disponibilità liquide e mezzi	20	351.832	351.832				
PASSIVITA' NON CORRENTI							
Debiti verso banche	23	165.683					165.683
Debiti Finanziari	24	669.674				1.837	667.837
Debiti per investimenti finanziati	25	12.581					12.581
Altre passività	27	20.395					20.395
PASSIVITA' CORRENTI							
Debiti verso banche	23	88.774					88.774
Debiti Finanziari	24	75.350				1.562	73.788
Debiti per investimenti finanziati	25	36.978					36.978
Debiti verso fornitori	30	372.327					372.327
Altre passività	32	67.726					67.726

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	Valore di bilancio al 31/12/2020	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività finanziarie al FV a conto economico	Attività finanziarie al FV a OCI	Passività finanziarie al costo ammortizzato
ATTIVITA' NON CORRENTI						
Partecipazioni in altre imprese	10	91.313		91.313		
Crediti Finanziari	11	2	2			
Altri Crediti	18	213	213			
ATTIVITA' CORRENTI						
Crediti Commerciali	17	82.640	82.640			
Altri Crediti	18	95.834	95.834			
Crediti Finanziari	11	115	115			
Crediti per investimenti finanziati	13	41.511	41.511			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	20	253.344	253.344			
PASSIVITA' NON CORRENTI						
Debiti verso banche	23	42.441				42.441
Debiti Finanziari	24	13.706				13.706
Debiti per investimenti finanziati	25	12.581				12.581
Altre passività	27	24.357				24.357
PASSIVITA' CORRENTI						
Debiti verso banche	23	58.619				58.619
Debiti Finanziari	24	42.542				42.542
Debiti per investimenti finanziati	25	165.208				165.208
Debiti verso fornitori	30	177.538				177.538
Altre passività	32	46.049				46.049

NOTA 53 EVENTI ED OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

In relazione ai progetti di sviluppo, relativi principalmente all'acquisizione MISE, è stato rilevato un onere non ricorrente per Euro 1.808 migliaia di Euro. Inoltre è stato rilevato un provento non ricorrente derivante dal rilascio di un fondo rischi a seguito della parziale chiusura del contenzioso con Agenzia delle Dogane per 2.237 migliaia di Euro.

Inoltre, nel corso dell'esercizio sono stati rilevati oneri finanziari non ricorrenti per 8.602 migliaia di Euro relativi ad *Up front fee* (6.729 migliaia di Euro), *extension fee* (930 migliaia di Euro) e oneri accessori (943 migliaia di Euro) relativi al finanziamento *Bridge* a breve termine di importo pari a 620 milioni di Euro sottoscritto in data 28 gennaio 2021 con un *pool* di banche composto da Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas Italian Branch.

Gli oneri finanziari non ricorrenti comprendono inoltre, per 2.010 migliaia di Euro, la rettifica del del finanziamento verso APL di Euro 150 milioni. In applicazione della previsione dell'IFRS 9, a seguito del rinvio della data prevista di rimborso del finanziamento, dal 2044 al 2053, è stato aggiornato il calcolo del costo ammortizzato, che tiene conto del tasso (6.89%) e della differente durata.

Nel corso dell'esercizio precedente era stato rilevato un onere non ricorrente per Euro 1.908 migliaia di Euro.

NOTA 54 TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, si precisa che nel corso del 2021 il Gruppo non ha posto in essere operazioni atipiche e/o inusuali, così come definite dalla Comunicazione stessa.

NOTA 55 DESCRIZIONE DEGLI IMPATTI DELL'EPIDEMIA COVID-19 SUL CONTO ECONOMICO

Come richiesto da Richiamo di attenzione CONSOB n.8/2020 del 16/07/2020 si riportano di seguito gli impatti significativi dell'epidemia COVID-19 sul conto economico dell'esercizio.

L'attuazione della campagna vaccinale per contrastare la pandemia da COVID-19 ed il conseguente allentamento delle misure restrittive agli spostamenti, nonostante la recrudescenza della pandemia nelle ultime settimane dell'anno, nel 2021 hanno determinato un progressivo recupero della domanda di trasporto pubblico locale su gomma e di traffico autostradale, dopo un primo trimestre debole per effetto delle restrizioni imposte per limitare la terza ondata della pandemia.

In particolare nel corso dell'esercizio 2021 i proventi da pedaggi autostradali relativi al traffico pagante hanno registrato un incremento del 25,10% rispetto allo stesso dato rilevato al 31 dicembre 2020. L'autostrada A7 ha conseguito un significativo recupero di traffico, pari a +26,44%, rispetto all'esercizio 2020, sostanziatosi in via prevalente nel periodo estivo, grazie all'intensificarsi del traffico vacanziero.

Per tutte le tangenziali, l'incremento medio del 24%, mostra anch'esso un netto miglioramento rispetto ai volumi dell'esercizio 2020, conformando una decisa ripresa del traffico anche rispetto al periodo ante pandemia.

Per quanto riguarda il TPL gomma, complessivamente nel 2021 la domanda di trasporto pubblico locale su gomma ha registrato un miglioramento del +6% rispetto al 2020, ma rimane inferiore rispetto ai livelli pre-pandemici. Quanto alla produzione, è da rilevare che, al fine di garantire il livello di servizi offerti ed un adeguato distanziamento sociale che permettessero la riapertura delle scuole e la ripresa delle attività, inclusa quella turistica, il 2021 ha richiesto il maggior ricorso a servizi in subaffido rispetto al 2020, oltre che l'offerta di maggiori servizi a tutela della salute di dipendenti e passeggeri.

Il Gruppo ha contabilizzato "Contributi", per il riconoscimento delle misure compensative ai mancati ricavi da traffico del TPL gomma, introdotti dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto "Decreto Rilancio"), dalla Legge 13 ottobre 2020, n.126 (art. 44, cosiddetto "Decreto Agosto"), dalla Legge 18 dicembre 2020, n.176 (art. 22^{ter}, cosiddetto "Decreto Ristori Bis") e dal Decreto Legge 22 marzo 2021, n.41 (art.29, cosiddetto "Decreto Sostegni"), pari a 13.500 migliaia di Euro.

Tali contributi hanno consentito di ridurre gli impatti della pandemia sul trasporto pubblico locale e quindi, anche sulla partecipata Trenord che ha risentito significativamente delle misure di contenimento del contagio e quindi della revisione dell'offerta a seguito dell'emergenza COVID-19. Il "Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto" considera gli effetti compensativi introdotti dai decreti sopracitati per 98,3 milioni di Euro.

NOTA 56 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Successivamente alla chiusura dell'esercizio, l'azione militare intrapresa dalla Russia in Ucraina, iniziata nella notte tra il 23 e il 24 febbraio 2022, ha comportato, oltre alle drammatiche conseguenze legate alle sofferenze della popolazione civile e alla perdita di vite umane, significative turbolenze sui mercati finanziari di tutto il mondo. Da un lato, i mercati azionari hanno registrato a livello globale significative perdite, dall'altro, i mercati obbligazionari hanno avuto, quasi ovunque, un lieve miglioramento e una riduzione degli *spread* nella speranza che le autorità monetarie ritardino la stretta monetaria annunciata a fine 2021.

In risposta all'azione militare russa, inoltre, l'Unione europea, gli Stati Uniti e vari Paesi della Nato hanno varato ampie sanzioni economiche contro la Russia. È stato congelato quasi il 50 per cento delle riserve della Banca centrale russa (quelle detenute all'estero) e sono state bloccate le attività finanziarie di alcuni oligarchi russi. Sette grandi banche russe sono state escluse dal sistema internazionale di pagamenti Swift, rendendo loro estremamente difficile operare. Oltre a questo, sono previsti embarghi a vari settori strategici del commercio nei confronti della Bielorussia, alleata di Mosca. Conseguentemente alla crisi ucraina, il prezzo dell'energia e del gas ha subito un incremento considerevole sui principali mercati di riferimento anche in seguito all'ipotesi paventata dai paesi occidentali di fermare le importazioni di petrolio e gas russo in risposta all'invasione dell'Ucraina.

Le stime attuali per l'intero Gruppo FNM tengono conto dell'incremento prezzo dei carburanti e dell'energia registrato negli ultimi mesi del 2021. Un inasprimento del conflitto in Ucraina e delle sanzioni messe in atto nei confronti della Russia dall'Unione Europea e dagli Stati Uniti potrebbero determinare ulteriori incrementi dei prezzi, al momento difficili da stimare per entità e durata.

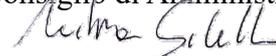
Per quanto concerne la valutazione degli effetti di tale situazione contingente sulla continuità aziendale della Società e delle sue controllate e sulla recuperabilità del valore degli *asset*, gli Amministratori non hanno identificato potenziali impatti con riferimento a tali aspetti.

La Società si conferma flessibile nella gestione efficace dei costi variabili e discrezionali relativi a tutte le attività del Gruppo e monitora con attenzione l'evoluzione della situazione al fine di comprendere se e in quale misura gli incrementi dei prezzi si potrebbero ripercuotere sul traffico e conseguentemente sui risultati attesi del Gruppo.

Milano, 18 marzo 2022



Il Consiglio di Amministrazione



ALLEGATO 1
alle NOTE AL BILANCIO CONSOLIDATO del 31.12.21

Denominazione	Sede Legale	Natura del Controllo	Metodo di consolidamento	%
FERROVIENORD S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
NORD_ING S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
FNM Autoservizi S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
E-Vai S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
Nuovo Trasporto Triveneto S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
Malpensa Intermodale S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
Malpensa Distripark S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
FNMPAY S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.	Assago - Via del Bosco Rinnovato 4/b	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
Milano Serravalle Engineering S.r.l.	Assago - Via del Bosco Rinnovato 4/b	Controllata	Consolidamento Integrale	100 %
Azienda Trasporti Verona S.r.l.	Verona - Lungadige Galtarossa 5	Controllata	Consolidamento Integrale	50 %
La Linea 80 Scarl	Belluno - via Garibaldi 77	Controllata	Consolidamento Integrale	50,3 %
La Linea S.p.A.	Venezia - Via della Fisica 30	Controllata	Consolidamento Integrale	51 %
Martini Bus S.r.l.	Venezia - Via Mutinelli 11	Controllata	Consolidamento Integrale	51 %
Trenord S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	50 %
TILO SA	Bellinzona CH - Via Portaccia 1a	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	25 %
NordCom S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	58 %
NORD ENERGIA S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	60 %
CMC MeSta SA	Bellinzona CH - Viale Officina 10	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	60 %
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	50 %
ASF Autolinee S.r.l.	Como - via Asiago 16/18	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	24,5 %
Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.	Assago - Via del Bosco Rinnovato 4/b	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	36,7 %
DB Cargo Italia S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	40 %
Busforfun.com S.r.l.	Venezia - via Botteghino 217	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	40 %
Sportit S.r.l.	Milano - Viale Abruzzi 41	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	33 %

Allegato 2
Alle note al Bilancio Consolidato
Informazioni ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob

Il seguente prospetto, redatto ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob, evidenzia i corrispettivi di competenza dell'esercizio 2021 per i servizi di revisione e per quelli diversi dalla revisione resi dalla stessa società di revisione e da altre entità appartenenti alla sua rete.

<u>Verso la Società Capogruppo:</u>	
a) dalla società di revisione, per la prestazione di servizi di revisione	28
b) dalla società di revisione:	
– per servizi di verifica finalizzati all'emissione di un'attestazione	0
– per la prestazione di altri servizi*	183
c) da entità appartenenti alla rete della società di revisione:	
– per servizi di verifica finalizzati all'emissione di un'attestazione	0
– per la prestazione di altri servizi	0
<u>Verso le società controllate:</u>	
a) dalla società di revisione, per la prestazione di servizi di revisione	264
b) dalla società di revisione:	
– per servizi di verifica finalizzati all'emissione di un'attestazione	39
– per la prestazione di altri servizi**	0
c) da entità appartenenti alla rete della società di revisione:	
– per servizi di verifica finalizzati all'emissione di un'attestazione	0
– per la prestazione di altri servizi	0

* di cui Euro 133 migliaia relativi ad attività di verifica finalizzate all'emissione di relazioni su dati proforma e di *comfort letters* ed Euro 47 migliaia relativi all'incarico di *limited assurance* sulla DNF consolidata del Gruppo FNM

**di cui Euro 32 migliaia relativi a servizi di *reasonable assurance* sui dati trasmessi da alcune società controllate all'Osservatorio per il TPL ed Euro 7 relativi alla sottoscrizione delle dichiarazioni fiscali delle società del Gruppo

ATTESTAZIONE
del Bilancio consolidato ai sensi dell'art. 154 bis del D. Lgs. 58/98

1. I sottoscritti Andrea Gibelli in qualità di “Presidente del Consiglio di Amministrazione” e Valentina Montanari in qualità di “Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari” della FNM S.p.A., tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

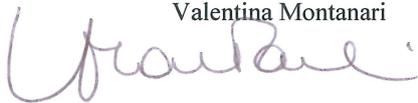
delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato nel corso dell'esercizio 2021.

2. Attestano inoltre che

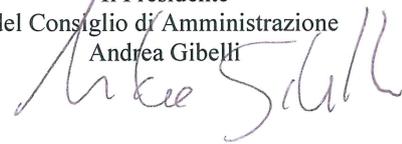
- a) il bilancio consolidato di FNM S.p.A.:
- è redatto in conformità ai principi contabili internazionali (IAS/IFRS) applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
 - corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.
- b) La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione nonché della situazione dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi ed incertezze cui sono esposte.

Milano, 18 marzo 2022

Il Dirigente preposto alla redazione
dei documenti contabili societari
Valentina Montanari



Il Presidente
del Consiglio di Amministrazione
Andrea Gibelli



FNM S.p.A.

Piazzale Cadorna, 14
20123 Milano
Tel. +39 02 85111
Fax +39 85111 4708

Cap. Soc. € 230.000.000,00 i.v.
Iscrizione al Reg. Imp. della C.C.I.A.A.
di Milano/Monza Brianza/Lodi
C.F. e P. IVA 00776140154 - REA MI 28331
PEC fnm@legalmail.it
www.fnmgroup.it



Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

Agli azionisti di FNM SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo FNM (il "Gruppo"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2021, dal conto economico, dal prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo, dal prospetto dei movimenti del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla società FNM SpA (la Società) in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 I.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 213311 - Bari 70122 Via Abate Giunna 72 Tel. 080 5640211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 220691 - Bologna 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - Genova 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - Napoli 80121 Via del Mille 16 Tel. 081 36181 - Padova 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - Pescara 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 606911 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - Udine 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - Vicenza 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

Aspetti chiave

Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave

Valutazione della recuperabilità del valore di carico delle immobilizzazioni materiali, dell'avviamento e dei diritti d'uso delle CGU incluse nel settore operativo "Trasporto passeggeri su gomma" .

Paragrafi "Attività materiali", "Attività immateriali", "Diritti d'uso" e "Perdite di valore di attività materiali, immateriali e partecipazioni"

Nota 6 "Attività materiali"

Nota 8 "Avviamento"

Nota 9 "Diritto d'uso"

Nota 40 "Ammortamenti e svalutazioni"

Il saldo al 31 dicembre 2021 delle voci "Attività materiali", "Avviamento" e "Diritto d'uso" del bilancio consolidato di FNM SpA risultano rispettivamente pari a Euro 447.543 migliaia, Euro 3.440 migliaia ed Euro 27.810 migliaia. Il saldo di tali voci, riferibile alle CGU incluse nel settore operativo "Trasporto passeggeri su gomma", risulta pari ad Euro 53.872 migliaia e rappresenta circa 3% del totale attivo del bilancio consolidato di FNM SpA.

Tali poste sono valutate con il metodo del costo. In presenza di eventi che fanno presumere una riduzione di valore e in ogni caso almeno annualmente per quanto riguarda l'avviamento, viene effettuato il test di impairment confrontando il valore di iscrizione con il relativo valore recuperabile in accordo allo IAS 36 "Riduzione di valore delle attività".

La configurazione utilizzata dalla Società per la determinazione del valore recuperabile di tali CGU è rappresentata dal valore d'uso, determinato con l'ausilio di un esperto indipendente, utilizzando i flussi finanziari elaborati sulla base delle previsioni contenute nei piani. Laddove il valore d'uso fosse inferiore al valore di carico la Direzione della Società determina una stima del fair value della CGU al netto dei costi di dismissione.

Le analisi effettuate dalla Direzione non hanno evidenziato perdite di valore per quanto riguarda le attività, incluso l'avviamento, riferite alle CGU La Linea SpA ed E-VAI Srl, mentre dall'esercizio svolto sulla CGU ATV Srl è emersa una perdita di

Abbiamo svolto specifiche analisi per la comprensione, valutazione e validazione dei controlli rilevanti implementati dalla Società a presidio del rischio di valutazione delle voci "Attività materiali", "Avviamento" e "Diritto d'uso", inclusa l'identificazione degli indicatori di impairment.

Abbiamo compreso la metodologia di stima adottata dalla Direzione ai fini della determinazione del valore recuperabile così come approvata dal Consiglio di Amministrazione di FNM SpA.

Tra le CGU che presentavano indicatori di impairment al 31 dicembre 2021 abbiamo selezionato, sulla base della significatività dei loro valori di carico, quelle corrispondenti alle CGU ATV Srl e La Linea SpA. Per ciascuna di esse:

- abbiamo verificato la corretta allocazione dei valori contabili alle CGU oggetto di impairment test;
- abbiamo compreso il processo adottato nella predisposizione dei piani pluriennali approvati dagli amministratori. In particolare, per ATV, la predisposizione del piano pluriennale 2022-2025 approvato in data 7 marzo 2022 e per La Linea SpA, del piano pluriennale 2022-2025 approvato in data 8 marzo 2022;
- al fine di valutare la ragionevolezza dei piani utilizzati, abbiamo

valore attribuita all'avviamento pari a Euro 913 migliaia.

La valutazione della recuperabilità del valore delle suddette immobilizzazioni ha rappresentato un aspetto chiave ai fini del lavoro per le seguenti ragioni: i) la significatività dell'importo; ii) la complessità del processo di stima del valore recuperabile delle CGU poiché basato su ipotesi valutative influenzate da condizioni economiche e di mercato soggette a incertezze, anche in considerazione dell'emergenza sanitaria da Covid-19 e; iii) l'elevato livello di giudizio professionale della Direzione nella formulazione delle stime dei flussi di cassa prospettici e del tasso di attualizzazione.

effettuato analisi comparative tra i dati consuntivi realizzati nell'esercizio 2021 e nei precedenti esercizi, con i dati previsionali riferiti a tali periodi, nonché, con il supporto degli esperti del network PwC in ambito *Transportation*, abbiamo analizzato le assunzioni rilevanti sottostanti tali piani pluriennali;

- abbiamo verificato la coerenza tra i flussi di cassa utilizzati e quelli contenuti nei piani pluriennali utilizzati ai fini dell'impairment test;
- con il supporto degli esperti in ambito valutativo appartenenti al network PwC, abbiamo verificato la ragionevolezza delle assunzioni effettuate dalla Direzione per la determinazione dei tassi di attualizzazione utilizzati, le modalità di applicazione del modello matematico dei flussi di cassa attualizzati e l'accuratezza matematica dei calcoli;
- abbiamo esaminato l'analisi di sensitività svolta dalla società ed effettuato ulteriori analisi di sensitività sia con riferimento alle assunzioni finanziarie utilizzate dagli amministratori sia con riferimento alle assunzioni sottostanti i piani pluriennali delle CGU.

Abbiamo infine verificato l'adeguatezza e la completezza delle informazioni fornite nelle note al bilancio.

Valutazione della recuperabilità del valore di carico delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto

Paragrafi "Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto" e "Perdite di valore di attività materiali, immateriali e partecipazioni in altre imprese"

Nota 10 "Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto"

Il saldo al 31 dicembre 2021 della voce "Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto" del bilancio consolidato di

Abbiamo svolto specifiche analisi per la comprensione, valutazione e validazione dei controlli rilevanti implementati dalla Società

FNM SpA risulta pari ad Euro 147.577 migliaia ed è composto da partecipazioni in imprese sottoposte a controllo congiunto e in imprese collegate. Tale voce rappresenta l'8% del totale attivo del bilancio consolidato di FNM SpA.

In presenza di eventi che fanno presumere una riduzione di valore, la recuperabilità del loro valore di iscrizione è verificata confrontando quest'ultimo con il relativo valore recuperabile in accordo allo IAS 36 "Riduzione di valore delle attività".

La configurazione utilizzata dalla Società per la determinazione del valore recuperabile delle partecipate è rappresentata dal valore d'uso, determinato con l'ausilio di un esperto indipendente, utilizzando i flussi finanziari elaborati sulla base delle previsioni contenute nei piani. Laddove il valore d'uso fosse inferiore al valore di carico la Direzione della Società determina una stima del fair value della partecipata al netto dei costi di dismissione.

Le analisi svolte dalla Direzione l'hanno condotta a effettuare un impairment test sulla partecipata Trenord Srl dal quale non è emersa alcuna perdita di valore da rilevare in bilancio.

La valutazione della recuperabilità del valore delle suddette partecipazioni ha rappresentato un aspetto chiave ai fini del lavoro per le seguenti ragioni: i) la significatività dell'importo; ii) la complessità del processo di stima del valore recuperabile delle partecipate poiché basato su ipotesi valutative influenzate da condizioni economiche e di mercato soggette a incertezze, anche in considerazione dell'emergenza sanitaria da Covid-19 e; iii) l'elevato livello di giudizio professionale della Direzione nella formulazione delle stime dei flussi di cassa prospettici e del tasso di attualizzazione.

a presidio della verifica della recuperabilità della voce Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto, inclusa l'identificazione degli indicatori di impairment.

Abbiamo compreso la metodologia di stima adottata dalla Direzione ai fini della determinazione del valore recuperabile così come approvata dal Consiglio di Amministrazione di FNM SpA.

Con riferimento alla partecipazione a controllo congiunto in Trenord Srl, gli Amministratori hanno identificato la presenza di indicatori di impairment al 31 dicembre 2021. Abbiamo quindi svolto le seguenti procedure:

- abbiamo compreso il processo adottato nella predisposizione dei piani pluriennali delle società e in particolare, nelle proiezioni economico-finanziarie 2022-2032 approvate in data 9 marzo 2022 dagli amministratori della partecipata;
- al fine di valutare la ragionevolezza delle proiezioni economico-finanziarie utilizzate, abbiamo effettuato analisi comparative tra i dati consuntivi realizzati nell'esercizio 2021 e nei precedenti esercizi con i dati previsionali riferiti a tali periodi, nonché, con il supporto degli esperti del network PwC in ambito *Transportation*, abbiamo analizzato le assunzioni rilevanti sottostanti il piano pluriennale;
- abbiamo verificato la coerenza tra i flussi di cassa utilizzati e quelli contenuti nelle proiezioni economico-finanziarie utilizzate ai fini dell'impairment test;
- con il supporto degli esperti in ambito valutativo appartenenti al network PwC, abbiamo verificato la ragionevolezza delle assunzioni effettuate dalla Direzione per la determinazione dei tassi di attualizzazione utilizzati, le modalità di applicazione del modello matematico dei flussi di cassa attualizzati e l'accuratezza matematica dei calcoli;
- abbiamo esaminato l'analisi di

sensività svolta dalla società ed effettuato ulteriori analisi di sensitività sia con riferimento alle assunzioni finanziarie utilizzate dagli amministratori sia con riferimento alle assunzioni sottostanti il piano pluriennale della partecipata.

Abbiamo infine verificato l'adeguatezza e la completezza delle informazioni fornite nelle note al bilancio.

Prima iscrizione di Milano Serravalle – Milano Tangenziali SpA nel bilancio consolidato del Gruppo FNM SpA

Nota 3 "Area e principi di consolidamento"

Nota 22 "Patrimonio netto"

Il saldo al 31 dicembre 2021 della voce "Patrimonio netto" include un importo pari ad Euro 294,9 migliaia relativo alla variazione del perimetro di consolidamento riferibile alla prima iscrizione di Milano Serravalle – Milano Tangenziali SpA (di seguito "MISE") nel bilancio consolidato del Gruppo FNM SpA.

Come riportato nella Nota 22 "Patrimonio netto" del bilancio consolidato del Gruppo FNM al 31 dicembre 2021, a seguito dell'acquisizione, effettuata a fine luglio 2020, della quota minoritaria pari al 13,6% del capitale sociale di MISE detenuta, direttamente ed indirettamente, da ASTM SpA e, dall'acquisizione perfezionata il 26 febbraio 2021 di un'ulteriore quota azionaria, pari all'82,4% del capitale sociale di MISE detenuta da Regione Lombardia, FNM SpA ha acquisito il controllo di MISE, ai sensi dell'IFRS 10.

L'acquisizione si configura come un'operazione "under common control", ossia un'aggregazione aziendale in cui le società partecipanti (FNM e MISE) sono controllate dalla medesima entità (Regione Lombardia in questo caso) sia prima che dopo l'aggregazione e tale controllo non è transitorio.

Come noto, questo tipo di operazioni sono fuori

Abbiamo acquisito il contratto di compravendita dell'operazione di acquisizione di MISE e analizzato i termini essenziali dell'accordo al fine di verificare la corretta contabilizzazione dell'operazione. Abbiamo effettuato il riesame delle carte di lavoro del precedente revisore legale di MISE, che, in data 30 marzo 2021, aveva emesso un giudizio senza modifica sul bilancio d'esercizio e sul bilancio consolidato di MISE al 31 dicembre 2020, redatti in conformità ai principi contabili italiani.

Abbiamo ottenuto la situazione patrimoniale di MISE alla data di acquisizione e, nell'ambito dell'incarico di revisione completa del fascicolo di consolidamento di MISE al 31 dicembre 2021, abbiamo sottoposto a specifiche procedure di revisione i saldi contabili alla data di primo ingresso nel perimetro di consolidamento del Gruppo FNM anche con particolare riferimento al processo di adeguamento ai principi IAS/IFRS del Gruppo.

Nell'ambito delle procedure effettuate sul processo di consolidamento, abbiamo verificato la corretta rilevazione del differenziale esistente tra le attività nette acquisite e il prezzo pagato da FNM a riduzione del patrimonio netto di Gruppo.

dall'ambito di applicazione dell'IFRS 3 e, pertanto, la transazione è stata contabilizzata tenendo conto di quanto previsto dallo IAS 8, ovvero del concetto di rappresentazione attendibile e fedele dell'operazione e da quanto previsto dall'OPI 1 (orientamenti preliminari Assirevi in tema IFRS), "trattamento contabile delle business combination under common control nel bilancio d'esercizio e nel bilancio consolidato".

Le attività nette acquisite sono state pertanto rilevate ai valori di libro risultanti dal bilancio di MISE appositamente rettificati al fine di adeguarli agli IAS/IFRS. I principali impatti sulle poste sono commentati alle singole voci di bilancio.

La rappresentazione in bilancio di tale operazione ha rappresentato un aspetto chiave del nostro lavoro per le seguenti ragioni: i) la significatività dei saldi di MISE iscritti per la prima volta nel bilancio consolidato di FNM SpA; ii) la complessità del processo di adeguamento agli IAS/IFRS applicati dal Gruppo FNM.

Valutazione del fondo di rinnovo dell'infrastruttura autostradale

Paragrafo "Fondi per rischi ed oneri"

Nota 28 "Fondi rischi ed oneri correnti e non correnti"

Il saldo al 31 dicembre 2021 della voce "Fondi per rischi ed oneri" include un importo pari ad Euro 53.192 migliaia riferibile al Fondo di rinnovo dell'infrastruttura autostradale. Tale voce rappresenta il 3% del totale delle passività e del patrimonio netto del bilancio consolidato di FNM SpA.

Il fondo accoglie la stima del valore attuale degli oneri che la controllata Milano Serravalle – Milano Tangenziali SpA (la "Società") dovrà sostenere per far fronte all'obbligazione contrattuale prevista nella convenzione sottoscritta con il Concedente (la "Convenzione"), al fine di assicurare il mantenimento in buono stato di conservazione delle infrastrutture ottenute in concessione.

Abbiamo infine verificato l'adeguatezza e l'accuratezza delle informazioni fornite nelle note al bilancio.

Abbiamo svolto specifiche analisi per la comprensione del processo adottato dalla Società per la determinazione del fondo in oggetto.

Abbiamo acquisito e analizzato la relazione predisposta dalla Direzione tecnica della Società, riguardante la programmazione degli interventi di rinnovo dell'infrastruttura autostradale.

Abbiamo analizzato le principali ipotesi alla base dei modelli di calcolo adottati dalla Direzione tecnica della Società, con il supporto degli esperti nel network PwC, con particolare riferimento: i) alla durata dei cicli manutentivi per ciascuna categoria omogenea di intervento; ii) alla rilevazione dello stato di conservazione delle opere; iii) alla stime dei costi attesi per ciascun intervento e iv) verificato la rispondenza di tali ipotesi

Il processo di stima del suddetto fondo è basato su **diverse** assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione degli interventi di ripristino e, in particolare, la durata dei cicli di manutenzione, lo stato di conservazione delle opere e le previsioni di costo per tipologia di intervento.

La valutazione di tale fondo ha rappresentato un aspetto chiave ai fini del lavoro per le seguenti ragioni: i) la significatività dell'importo; ii) la complessità del processo di stima e; iii) l'elevato livello di giudizio professionale della Direzione nella determinazione delle assunzioni sottostanti la determinazione di tale fondo.

rispetto agli obblighi previsti dalla Convenzione.

Abbiamo verificato l'accuratezza matematica dei calcoli effettuati per la determinazione del fondo.

Abbiamo analizzato la ragionevolezza dei tassi di interesse utilizzati per l'attualizzazione del fondo di rinnovo.

Abbiamo infine verificato l'adeguatezza e la completezza delle informazioni fornite nelle note al bilancio.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio consolidato

Gli **amministratori** sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli **amministratori** sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo FNM SpA o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il **collegio sindacale** ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole **sicurezza** si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una **revisione contabile** svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da **comportamenti** o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio consolidato.



Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.



Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti di FNM SpA ci ha conferito in data 28 aprile 2017 l'incarico di revisione legale del bilancio separato e del bilancio consolidato di FNM SpA per gli esercizi dal 31 dicembre 2017 al 31 dicembre 2025.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli amministratori di FNM SpA sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF - *European Single Electronic Format*) (nel seguito "Regolamento Delegato") al bilancio consolidato, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio consolidato alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato è stato predisposto nel formato XHTML ed è stato marcato, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.

Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10 e dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98

Gli amministratori di FNM SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del Gruppo FNM al 31 dicembre 2021, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98, con il bilancio consolidato del gruppo FNM al 31 dicembre 2021 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del Gruppo FNM al 31 dicembre 2021 e sono redatte in conformità alle norme di legge.



Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'articolo 4 del Regolamento Consob di attuazione del DLgs 30 dicembre 2016, n. 254

Gli amministratori di FNM SpA sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del DLgs 30 dicembre 2016, n° 254.

Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli amministratori della dichiarazione non finanziaria.

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del DLgs 30 dicembre 2016, n° 254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Milano, 4 aprile 2022

PricewaterhouseCoopers SpA


Alessandro Turris
(Revisore legale)

Bilancio separato
dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021

- ***Situazione Patrimoniale-Finanziaria***
- ***Conto Economico***
- ***Altre componenti di Conto Economico Complessivo***
- ***Patrimonio Netto***
- ***Rendiconto finanziario***
- ***Note al Bilancio***

SITUAZIONE PATRIMONIALE FINANZIARIA AL 31.12.2021

Importi in Euro	Note	31/12/2021	31/12/2020
<u>ATTIVO</u>			
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Attività Materiali	1	377.447.102	375.509.994
Attività Immateriali	2	4.808.397	4.092.635
Diritto d'uso	3	6.785.456	8.549.107
Partecipazioni	4	710.600.544	181.351.297
Crediti Finanziari	5	1.540.000	933.333
di cui: verso Parti Correlate	5	1.540.000	933.333
Imposte Anticipate	6	7.956.777	6.696.012
Altri Crediti	8	890.808	132.793
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		1.110.029.084	577.265.171
ATTIVITA' CORRENTI			
Crediti Commerciali	7	25.903.244	41.353.169
di cui: verso Parti Correlate	7	23.911.053	39.749.267
Crediti Finanziari	5	1.303.639	501.260
di cui: verso Parti Correlate	5	1.303.639	501.260
Altri Crediti	8	13.137.906	18.775.700
di cui: verso Parti Correlate	8	5.969.840	2.487.800
Crediti per imposte	9	448.059	2.187.143
Altri titoli		13	13
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	10	96.410.699	101.270.053
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		137.203.560	164.087.338
Attività destinate alla vendita		—	—
TOTALE ATTIVO		1.247.232.644	741.352.509

Importi in Euro	Note	31/12/2021	31/12/2020
<u>PASSIVO</u>			
PATRIMONIO NETTO			
Capitale sociale		230.000.000	230.000.000
Altre riserve		7.788.521	7.788.521
Riserva di utili indivisi		162.005.390	138.113.566
Riserva di utili/(perdite) attuariali		(176.967)	(168.718)
Utile dell'esercizio		5.407.746	23.891.824
PATRIMONIO NETTO	11	405.024.690	399.625.193
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Debiti verso banche	12	—	41.688.387
Debiti finanziari	13	642.957.974	—
di cui: verso Parti Correlate	13	—	—
Passività per leasing	13	4.915.673	6.570.647
di cui: verso Parti Correlate	13	514.779	925.559
Altre passività	15	6.279.293	8.346.959
di cui: verso Parti Correlate	15	4.353.904	5.622.934
Fondi rischi ed oneri	19	233.464	233.464
Trattamento di fine rapporto	16	1.315.626	1.430.165
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		655.702.030	58.269.622
PASSIVITA' CORRENTI			
Debiti verso banche	12	41.708.565	58.243.747
Debiti finanziari	13	89.183.408	125.503.841
di cui: verso Parti Correlate	13	83.227.359	120.011.074
Passività per leasing	13	1.985.190	2.063.794
di cui: verso Parti Correlate	13	543.373	632.580
Debiti verso fornitori	17	36.214.828	71.588.676
di cui: verso Parti Correlate	17	10.945.767	4.355.985
Debiti tributari	18	712.254	684.433
Debiti per imposte	18	121.508	109.561
Altre passività	15	15.365.383	24.048.569
di cui: verso Parti Correlate	15	10.487.020	12.911.870
Fondi rischi ed oneri	19	1.214.788	1.215.073
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		186.505.924	283.457.694
Passività relative ad attività destinate alla vendita		—	—
TOT. PASSIVITA' e PATRIMONIO NETTO		1.247.232.644	741.352.509

CONTO ECONOMICO ESERCIZIO 2021

<i>Importi in Euro</i>	Note	2021	2020
Ricavi delle vendite e prestazioni	20	74.623.029	78.009.185
di cui: verso Parti Correlate	20	73.954.877	77.544.159
Contributi	21	1.242.991	1.204.136
di cui: verso Parti Correlate	21	1.164.886	1.164.886
Altri proventi	22	3.181.553	4.284.459
di cui: verso Parti Correlate	22	2.370.140	2.258.003
VALORE DELLA PRODUZIONE		79.047.573	83.497.780
Costi per servizi	23	(14.744.409)	(13.214.403)
di cui: verso Parti Correlate	23	(8.049.071)	(7.653.674)
Costi per il personale	24	(15.102.402)	(14.577.198)
Ammortamenti e svalutazioni	25	(29.068.901)	(26.105.085)
Altri costi operativi	26	(1.305.641)	(1.126.348)
di cui: verso Parti Correlate	26	(91.667)	(1.623)
TOTALE COSTI		(60.221.353)	(55.023.034)
RISULTATO OPERATIVO		18.826.220	28.474.746
Dividendi	27	3.861.252	4.695.887
di cui: verso Parti Correlate	27	3.861.252	4.695.887
Svalutazione partecipazioni	4	—	(2.253.512)
Proventi finanziari	28	37.074	1.824.173
di cui: verso Parti Correlate	28	22.720	842.829
Oneri finanziari	29	(16.530.811)	(2.383.053)
di cui: verso Parti Correlate	29	(19.410)	(429.629)
di cui: Non ricorrenti	29	(8.602.340)	—
RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA		(12.632.485)	1.883.495
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		6.193.735	30.358.241
Imposte sul reddito	30	(785.989)	(6.466.417)
UTILE NETTO D'ESERCIZIO DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'		5.407.746	23.891.824
UTILE / (PERDITA) NETTA DA OPERAZIONI DISCONTINUE	31	—	—
UTILE DELL'ESERCIZIO		5.407.746	23.891.824

ALTRE COMPONENTI DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO ESERCIZIO 2021

<i>Importi in Euro</i>	Note	31/12/2021	31/12/2020	Variazione
UTILE DELL'ESERCIZIO		5.407.746	23.891.824	(18.484.078)
Componenti che non saranno successivamente riclassificate nel risultato d'esercizio				
Utile attuariale		(11.441)	24.577	(36.018)
Imposte sul reddito		3.192	(6.857)	10.049
Totale altre componenti del risultato complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel risultato d'esercizio	32	(8.249)	17.720	(25.969)
TOTALE UTILE COMPLESSIVO		5.399.497	23.909.544	(18.510.047)

PROSPETTO DEI MOVIMENTI DEL PATRIMONIO NETTO AL 31.12.2021

<i>Importi in Euro</i>	Capitale sociale	Altre riserve	Riserva di utili indivisi	Riserva di Utili/(Perdite) attuariali	Utile dell'esercizio	TOTALE
Saldo 01.01.2020	230.000.000	7.788.521	114.200.601	(186.438)	23.912.965	375.715.649
Destinazione utile 2019			23.912.965		(23.912.965)	—
Totale altre componenti del risultato complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel risultato d'esercizio				17.720		17.720
Utile dell'esercizio					23.891.824	23.891.824
Saldo 31.12.2020	230.000.000	7.788.521	138.113.566	(168.718)	23.891.824	399.625.193
Destinazione utile 2020			23.891.824		(23.891.824)	—
Totale altre componenti del risultato complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel risultato d'esercizio				(8.249)		(8.249)
Utile dell'esercizio					5.407.746	5.407.746
Saldo 31.12.2021	230.000.000	7.788.521	162.005.390	(176.967)	5.407.746	405.024.690
Note	11	11	11	32	11	11

RENDICONTO FINANZIARIO AL 31 DICEMBRE 2021

Importi in Euro	Note	31/12/2021	31/12/2020
Flusso di cassa derivante da/(per) attività operative		Totale	Totale
Risultato dell'esercizio		5.407.746	23.891.824
Imposte sul reddito	30	785.989	6.466.417
Ammortamenti dell'esercizio delle attività materiali	25	25.008.142	22.875.378
Ammortamenti dell'esercizio delle attività immateriali	25	1.099.829	812.996
Ammortamento Diritto d'uso	25	2.080.275	1.966.462
Svalutazioni dell'esercizio delle attività materiali	25	880.655	450.249
Plusvalenza da cessione di attività materiali	22	(248.120)	19.830
Plusvalenza da cessione attività destinate alla vendita	22	—	(890.635)
Svalutazione delle partecipazioni	4	—	2.253.512
Accantonamento fondo svalutazione crediti	21	22.000	—
Accantonamento fondo rischi	19	663.715	386.748
Rilascio fondo rischi	19	(490.000)	—
Dividendi incassati	27	(3.861.252)	(4.695.887)
Contributi in conto capitale di competenza dell'esercizio	21	(1.204.136)	(1.204.136)
Interessi attivi	28	(37.074)	(933.538)
Interessi passivi	29	16.530.811	2.383.053
Flusso di cassa da attività reddituale		46.638.580	53.782.273
Variazione netta del fondo T.F.R.	16	(121.230)	(209.428)
Variazione netta del fondo rischi ed oneri	19	(174.000)	(648.000)
(Incremento)/Decremento dei crediti commerciali	7	15.427.925	(19.919.476)
(Incremento)/Decremento degli altri crediti	7	2.958.131	(2.217.237)
Incremento/(Decremento) dei debiti commerciali	17	(1.946.972)	1.648.407
Incremento/(Decremento) delle altre passività	15	(2.177.528)	(1.806.890)
Pagamento imposte	18	(4.937.888)	(6.538.078)
Totale flusso di cassa da attività operative		55.667.018	24.091.571
Flusso di cassa da/(per) attività di investimento			
Investimenti in attività materiali	1	(27.975.495)	(63.162.236)
Investimenti in attività immateriali	2	(1.815.591)	(1.399.000)
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori per attività materiali	17	(33.426.876)	51.380.566
Valore di cessione di attività materiali	1	397.710	272.626
Investimenti in Partecipazioni	4	(533.537.895)	(79.267.838)
Dividendi incassati	27	3.861.252	4.695.887
(Incremento)/Decremento dei crediti finanziari	5	(587.963)	52.821
Incasso finanziamento a controllate	5	233.333	27.738.216
Erogazione finanziamenti a controllate	5	(1.050.000)	—
Decremento dei crediti finanziari per gestione liquidità verso Finlombarda	4	—	48.000.000
Incasso interessi attivi		32.658	1.285.643
Decremento crediti leasing finanziari	5	—	995.858
Totale flusso di cassa per attività di investimento		(593.868.867)	(9.407.457)
Flusso di cassa da/(per) attività destinate alla vendita			
Variazione attività destinate alla vendita		—	3.564.675

Totale flusso di cassa da attività destinate alla vendita		—	3.564.675
Flusso di cassa da/(per) attività di finanziamento			
Decremento dei debiti finanziari	13	(35.338.281)	(41.162.352)
Rimborsi dei debiti per leasing finanziari	13	(2.031.246)	(1.923.100)
Pagamento interessi passivi		(15.675.231)	(1.837.774)
Rimborso finanziamenti bancari	12	(678.243.747)	—
Accensione finanziamenti bancari	12	620.000.000	50.000.000
Rimborso prestito obbligazionario	12	—	(58.000.000)
Emissione prestito obbligazionario	12	644.631.000	—
Totale flusso di cassa da/(per) attività di finanziamento		533.342.495	(52.923.226)
Liquidità generata (+) / assorbita (-)		(4.859.354)	(34.674.437)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	10	101.270.053	135.944.490
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	10	96.410.699	101.270.053
Liquidità generata (+) / assorbita (-)		(4.859.354)	(34.674.437)

FNM S.p.A.

Sede in Piazzale Cadorna 14 – 20123 Milano
Capitale sociale Euro 230.000.000,00 i.v.

**NOTE AL BILANCIO SEPARATO
dell'esercizio chiuso il 31.12.2021****INFORMAZIONI GENERALI
ATTIVITA' DELLA SOCIETA'**

Come già esposto nella relazione sulla gestione, FNM S.p.A. (di seguito “FNM” o la “Società” o la “Controllante” o la “Capogruppo”) svolge un’azione di indirizzo e di coordinamento delle società controllate operative del Gruppo, l’attività di locazione di materiale rotabile e, inoltre, gestisce servizi centralizzati nell’ambito del Gruppo stesso.

Le principali società partecipate svolgono la propria attività nella gestione dell’infrastruttura ferroviaria, nel settore della mobilità passeggeri su rotaia e mobilità passeggeri su gomma, nonché delle infrastrutture autostradali; tali attività sono effettuate in forza di concessioni e/o di contratti di servizio stipulati con la Regione Lombardia; nell’ambito del Gruppo FNM sono peraltro svolte anche importanti attività nei settori della mobilità sostenibile, del trasporto merci, dell’informatica e dell’energia. La relazione sulla gestione ed il bilancio consolidato forniscono maggiori dettagli sia in merito ai segmenti operativi del Gruppo FNM che all’attività svolta da ciascuna partecipata.

I servizi centralizzati svolti da FNM S.p.A. sono complessivamente definibili come:

- a) servizi di locazione di materiale rotabile, in particolare verso Trenord e verso DB Cargo Italia;
- b) servizi amministrativi: riguardano la gestione mediante appositi 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; 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;
- c) servizi di gestione immobiliare.

La Società, domiciliata in P.le Cadorna, 14 – MILANO, è quotata al mercato Standard Classe 1 della Borsa di Milano.

FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO SEPARATO

Il presente bilancio, redatto in conformità a quanto disposto dalla CONSOB con delibera n. 11971/1999 e successive modifiche, tra cui in particolare quelle introdotte dalle delibere n. 14990 del 14 aprile 2005 e n. 15519 del 27 luglio 2006, contiene i prospetti contabili e le note relative alla Società, elaborati adottando i principi contabili internazionali IFRS emessi dallo IASB (*International Accounting Standards Boards*) e adottati dall’Unione Europea. Per IFRS si intendono tutti gli “*International Financial Reporting Standards*”, tutti gli “*International Accounting Standards*” (IAS), tutte le interpretazioni dell’“*International Financial Reporting Standards Interpretations Committee*” (IFRS IC, già IFRIC), precedentemente denominate “*Standard*

Interpretations Committee” (SIC). In particolare si rileva che gli IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento.

Il presente bilancio separato viene presentato unitamente al bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 redatto in conformità con gli IFRS.

Regione Lombardia, con sede legale in Piazza Città di Lombardia 1, provvede a redigere il Bilancio Consolidato del Gruppo più grande di cui la Società fa parte e che lo stesso risulta essere disponibile presso il sito internet di Regione Lombardia.

Con riferimento allo IAS 1 paragrafi 25 e 26, gli Amministratori confermano che, in considerazione delle prospettive economiche, della patrimonializzazione e della posizione finanziaria della Società, non sussistono incertezze sulla continuità aziendale della Società che, conseguentemente, nella redazione del bilancio al 31 dicembre 2021, adotta principi contabili propri di una azienda in funzionamento.

Il presente documento è stato predisposto e autorizzato alla pubblicazione dal Consiglio di Amministrazione della Società tenutosi in data 18 marzo 2022.

SCHEMI DI BILANCIO

Gli schemi di bilancio adottati hanno le seguenti caratteristiche:

- a) nella Situazione Patrimoniale – Finanziaria le attività e passività sono espone suddividendole tra le poste correnti e non correnti; un’attività/passività è classificata come corrente quando soddisfa uno dei seguenti criteri:
 - ci si aspetta che sia realizzata/estinta o si prevede che sia venduta o utilizzata nel normale ciclo operativo o
 - sia posseduta principalmente per essere negoziata oppure
 - si prevede che si realizzi/estingua entro 12 mesi dalla data di chiusura del bilancio.In mancanza di tutte e tre le condizioni, le attività/passività sono classificate come non correnti;
- b) nel Conto Economico i componenti positivi e negativi del reddito sono esposti per natura;
- c) nelle Altre Componenti di Conto Economico Complessivo sono evidenziate tutte le variazioni degli Altri utili (perdite) complessivi, intervenute nell’esercizio, generate da transazioni diverse da quelle poste in essere con gli Azionisti e sulla base di specifici principi contabili IAS/IFRS. La Società ha scelto di rappresentare tali variazioni in un prospetto separato rispetto al Conto Economico. Le variazioni degli Altri utili (perdite) complessivi sono espone al netto degli effetti fiscali correlati con evidenza in una voce separata dell’ammontare della fiscalità differita relativa a tali variazioni identificando separatamente, ai sensi dello IAS 1R in vigore dall’1° gennaio 2013, le componenti che sono destinate a riversarsi nel conto economico in esercizi successivi e quelle per le quali non è previsto alcun riversamento al conto economico;
- d) il Prospetto dei Movimenti del Patrimonio Netto, così come richiesto dai principi contabili internazionali, fornisce evidenza separata del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto Economico, ma imputata direttamente agli Altri utili (perdite) complessivi sulla base di specifici principi contabili IAS/IFRS, nonché delle operazioni con Azionisti, nella loro qualità di Azionisti;
- e) il Rendiconto Finanziario è redatto applicando il metodo indiretto.

Con riferimento alla delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006, nello schema di situazione patrimoniale – finanziaria e del conto economico, considerata la loro significatività, sono stati indicati separatamente i rapporti con parti correlate. Sempre con riferimento alla menzionata delibera, nello schema del conto economico sono stati indicati separatamente quei proventi ed oneri derivanti da operazioni non ricorrenti o da fatti che non si ripetono frequentemente nel consueto svolgimento dell’attività; l’identificazione delle operazioni non ricorrenti è effettuata con criteri gestionali interni in assenza di norme di riferimento e potrebbe quindi differire da quella adottata da altri Emittenti o operatori del settore.

PRINCIPI CONTABILI E CRITERI DI VALUTAZIONE

Nella redazione del presente bilancio separato sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di valutazione adottati nella redazione del bilancio separato al 31 dicembre 2020, integrati da quanto descritto al paragrafo “Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicati dal 1° gennaio 2021”.

Il bilancio separato è stato predisposto valutando al costo tutte le poste di bilancio ad eccezione delle attività e passività classificate come “Attività destinate alla vendita” e “Passività connesse alle attività destinate alla vendita” per le quali, in quanto attendibilmente misurabile, è stato utilizzato il “*fair value*” rappresentato dal valore di presumibile realizzo.

Le aree che hanno richiesto un maggior grado di discrezionalità e lo sviluppo di significative assunzioni e stime, sono state riportate nel paragrafo “Poste soggette a significative assunzioni e stime”.

Tutte gli importi del bilancio separato sono in Euro, salvo diversa indicazione.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS APPLICATI DAL 1° GENNAIO 2021

I seguenti principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS sono stati applicati per la prima volta dalla Società a partire dal 1° gennaio 2021:

- In data 31 marzo 2021 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Covid-19-Related Rent Concessions beyond 30 June 2021 (Amendments to IFRS 16)*” con il quale estende di un anno il periodo di applicazione dell’emendamento emesso nel 2020, che prevedeva per i locatari la facoltà di contabilizzare le riduzioni dei canoni connesse al Covid-19 senza dover valutare, tramite l’analisi dei contratti, se fosse rispettata la definizione di *lease modification* dell’IFRS 16. Pertanto i locatari che hanno applicato tale facoltà nell’esercizio 2020, hanno contabilizzato gli effetti delle riduzioni dei canoni di affitto direttamente a conto economico alla data di efficacia della riduzione. L’emendamento del 2021, disponibile soltanto per le entità che abbiano già adottato l’emendamento del 2020, si applica a partire dal 1° aprile 2021 ed è consentita un’adozione anticipata. L’adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio separato della Società.
- In data 27 agosto 2020 lo IASB ha pubblicato, alla luce della riforma sui tassi di interesse interbancari quale l’IBOR, il documento “*Interest Rate Benchmark Reform—Phase 2*” che contiene emendamenti ai seguenti standard:
 - IFRS 9 *Financial Instruments*;
 - IAS 39 *Financial Instruments: Recognition and Measurement*;
 - IFRS 7 *Financial Instruments: Disclosures*;
 - IFRS 4 *Insurance Contracts*; e

- IFRS 16 *Leases*.

Tutte le modifiche sono entrate in vigore il 1° gennaio 2021.

L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio separato della Società.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS OMOLOGATI DALL'UNIONE EUROPEA, NON OBBLIGATORIAMENTE APPLICABILI E NON ADOTTATI IN VIA ANTICIPATA DALLA SOCIETA' AL 31 DICEMBRE 2021

- In data 28 giugno 2021 lo IASB ha pubblicato i seguenti emendamenti denominati:
 - ***Amendments to IFRS 3 Business Combinations***: le modifiche hanno lo scopo di aggiornare il riferimento presente nell'IFRS 3 al *Conceptual Framework* nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni del principio.
 - ***Amendments to IAS 16 Property, Plant and Equipment***: le modifiche hanno lo scopo di non consentire la deduzione, dal costo delle attività materiali, dell'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti nella fase di test dell'attività stessa. Tali ricavi di vendita e i relativi costi saranno pertanto rilevati nel conto economico.
 - ***Amendments to IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets***: l'emendamento chiarisce che nella stima sull'eventuale onerosità di un contratto si devono considerare tutti i costi direttamente imputabili al contratto. Di conseguenza, la valutazione sull'eventuale onerosità di un contratto include non solo i costi incrementali (come, ad esempio, il costo del materiale diretto impiegato nella lavorazione), ma anche tutti i costi che l'impresa non può evitare in quanto ha stipulato il contratto (come, ad esempio, la quota dell'ammortamento dei macchinari impiegati per l'adempimento del contratto).
 - ***Annual Improvements 2018-2020***: le modifiche sono state apportate all'IFRS 1 *First-time Adoption of International Financial Reporting Standards*, all'IFRS 9 *Financial Instruments*, allo IAS 41 *Agriculture* e agli *Illustrative Examples* dell'IFRS 16 *Leases*.

Tutte le modifiche entreranno in vigore il 1° gennaio 2022. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio separato della Società dall'adozione di tale emendamento.

- In data 18 maggio 2017 lo IASB ha pubblicato il principio IFRS 17 – *Insurance Contracts* che è destinato a sostituire il principio IFRS 4 – *Insurance Contracts*.

L'obiettivo del nuovo principio è quello di garantire che un'entità fornisca informazioni pertinenti che rappresentano fedelmente i diritti e gli obblighi derivanti dai contratti assicurativi emessi. Lo IASB ha sviluppato lo standard per eliminare incongruenze e debolezze delle politiche contabili esistenti, fornendo un quadro unico *principle-based* per tenere conto di tutti i tipi di contratti di assicurazione, inclusi i contratti di riassicurazione che un assicuratore detiene.

Il nuovo principio prevede inoltre dei requisiti di presentazione e di informativa per migliorare la comparabilità tra le entità appartenenti a questo settore.

Il nuovo principio misura un contratto assicurativo sulla base di un *General Model* o una versione semplificata di questo, chiamato *Premium Allocation Approach* (“PAA”).

Le principali caratteristiche del *General Model* sono:

- i. le stime e le ipotesi dei futuri flussi di cassa sono sempre quelle correnti;
- ii. la misurazione riflette il valore temporale del denaro;
- iii. le stime prevedono un utilizzo estensivo di informazioni osservabili sul mercato;
- iv. esiste una misurazione corrente ed esplicita del rischio;

- v. il profitto atteso è differito e aggregato in gruppi di contratti assicurativi al momento della rilevazione iniziale; e,
- vi. il profitto atteso è rilevato nel periodo di copertura contrattuale tenendo conto delle rettifiche derivanti da variazioni delle ipotesi relative ai flussi finanziari relativi a ciascun gruppo di contratti.

L'approccio PAA prevede la misurazione della passività per la copertura residua di un gruppo di contratti di assicurazione a condizione che, al momento del riconoscimento iniziale, l'entità preveda che tale passività rappresenti ragionevolmente un'approssimazione del *General Model*. I contratti con un periodo di copertura di un anno o meno sono automaticamente idonei per l'approccio PAA. Le semplificazioni derivanti dall'applicazione del metodo PAA non si applicano alla valutazione delle passività per i *claims* in essere, che sono misurati con il *General Model*. Tuttavia, non è necessario attualizzare quei flussi di cassa se ci si attende che il saldo da pagare o incassare avverrà entro un anno dalla data in cui è avvenuto il *claim*.

L'entità deve applicare il nuovo principio ai contratti di assicurazione emessi, inclusi i contratti di riassicurazione emessi, ai contratti di riassicurazione detenuti e anche ai contratti di investimento con una *discretionary participation feature* (DPF).

Il principio si applica a partire dal 1° gennaio 2023 ma è consentita un'applicazione anticipata, solo per le entità che applicano l'IFRS 9 – *Financial Instruments* e l'IFRS 15 – *Revenue from Contracts with Customers*. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio separato della Società dall'adozione di questo principio.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS NON ANCORA OMOLOGATI DALL'UNIONE EUROPEA

Alla data di riferimento del presente Bilancio Consolidato gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione degli emendamenti e dei principi sotto descritti.

- In data 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current*”. Il documento ha l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività a breve o lungo termine. Le modifiche entrano in vigore dal 1° gennaio 2023; è comunque consentita un'applicazione anticipata. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio separato della Società dall'adozione di tale emendamento.
- In data 12 febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato due emendamenti denominati “*Disclosure of Accounting Policies—Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2*” e “*Definition of Accounting Estimates—Amendments to IAS 8*”. Le modifiche sono volte a migliorare la *disclosure* sulle *accounting policy* in modo da fornire informazioni più utili agli investitori e agli altri utilizzatori primari del bilancio nonché ad aiutare le società a distinguere i cambiamenti nelle stime contabili dai cambiamenti di *accounting policy*. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio separato della Società dall'adozione di tali emendamenti.
- In data 7 maggio 2021 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction*”. Il documento chiarisce come devono essere contabilizzate le imposte differite su alcune operazioni che possono generare attività e passività di pari ammontare, quali il

leasing e gli obblighi di smantellamento. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel separato della Società dall'adozione di tale emendamento.

- In data 9 dicembre 2021, lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato *“Amendments to IFRS 17 Insurance contracts: Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative Information”*. L'emendamento è un'opzione di transizione relativa alle informazioni comparative sulle attività finanziarie presentate alla data di applicazione iniziale dell'IFRS 17. L'emendamento è volto ad evitare disallineamenti contabili temporanei tra attività finanziarie e passività di contratti assicurativi, e quindi a migliorare l'utilità delle informazioni comparative per i lettori di bilancio. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2023, unitamente all'applicazione del principio IFRS 17. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio separato della Società dall'adozione di tale emendamento.

ATTIVITÀ MATERIALI

Le immobilizzazioni materiali sono principalmente composte da:

- a) terreni;
- b) fabbricati;
- c) impianti e macchinario;
- d) materiale rotabile (rotabili e locomotive concessi in locazione).

Sono iscritte al costo d'acquisizione o di produzione comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione. Il costo è ridotto degli ammortamenti e delle svalutazioni. I terreni non sono soggetti ad ammortamento. Qualora finanziate da contributi pubblici, le attività materiali sono esposte al lordo del contributo stesso che è rilevato alla voce “Altre passività” secondo i criteri indicati nel principio contabile “Contributi pubblici”.

Gli ammortamenti sono calcolati linearmente attraverso percentuali che riflettono il deterioramento economico e tecnico del bene. Gli ammortamenti sono computati nel momento in cui il bene è disponibile per l'uso secondo le intenzioni della Direzione.

Le parti significative delle attività materiali che hanno differenti vite utili sono contabilizzate separatamente e ammortizzate sulla base della loro distinta vita utile.

Le vite utili e i valori residui sono rivisti annualmente in occasione della chiusura del bilancio.

Le vite utili utilizzate sono le seguenti:

Fabbricati: 50 anni;

Impianti e macchinari: 5-16 anni;

Materiale rotabile: 15-22 anni.

Se risulta una perdita di valore, l'attività materiale viene corrispondentemente svalutata secondo i criteri indicati nel successivo paragrafo “Perdita di valore di attività immateriali e materiali e partecipazioni”.

ATTIVITÀ IMMOBILIARI

Le attività immobiliari, vale a dire le attività detenute al fine di conseguire canoni di locazione o per l'apprezzamento del loro valore, si riferiscono principalmente ai negozi ubicati presso la stazione di Milano Cadorna.

Conformemente a quanto previsto dallo IAS 40, la Società ha optato per la valutazione di tali attività al costo al netto di ammortamenti e svalutazioni analogamente al trattamento delle immobilizzazioni materiali e, vista la loro limitata significatività, non sono esposte in una linea separata dell'attivo patrimoniale rispetto alle “Attività materiali”.

LEASING IFRS 16

Il principio contabile ha introdotto una nuova definizione di *leasing* basata sul controllo del bene sottostante, ovvero il diritto di utilizzare un bene identificato e di ottenerne sostanzialmente tutti i benefici economici mediante la direzione dell'uso del bene stesso, per un periodo di tempo in cambio di un corrispettivo.

L'IFRS 16 prevede un unico modello di contabilizzazione dei contratti di *leasing* in base al quale il locatario è tenuto a rilevare, come attività, il diritto di utilizzo del bene in *leasing* ("Diritto d'uso") in contropartita ad una passività rappresentativa dell'obbligazione finanziaria ("Passività finanziarie per beni in *leasing*") determinata mediante l'attualizzazione dei pagamenti per canoni minimi garantiti futuri in essere, eliminando quindi da parte del locatario (*leasing* passivi) la distinzione contabile tra *leasing* operativi e finanziari, come invece precedentemente richiesto dallo IAS 17.

Il principio contabile IFRS 16 è efficace per la Società a partire dal 1° gennaio 2019. La Società si è avvalsa della facoltà di adottare l'IFRS 16 con l'approccio retrospettivo modificato; pertanto, in sede di prima applicazione, la Società ha rilevato l'effetto cumulato derivante dall'applicazione del principio nel patrimonio netto al 1° gennaio 2019, senza rideterminare i comparativi dell'anno precedente.

Modello contabile per il locatario

La Società rileva nella situazione patrimoniale-finanziaria le attività per il diritto d'uso e le passività finanziarie per beni in *leasing* per la maggior parte dei *leasing*, fatta eccezione per beni in *leasing* di modesto valore ("*low value*"), ossia aventi un valore a nuovo inferiore a 5.000 Euro. Pertanto, la Società rileva i pagamenti dovuti per il *leasing* relativi ai predetti *leasing* come costo con un criterio a quote costanti lungo la durata del *leasing*.

Alla data di decorrenza del *leasing*, la Società rileva l'attività per il diritto d'uso e la passività finanziaria per beni in *leasing*.

L'attività per il diritto d'uso viene inizialmente valutata al costo, e successivamente al costo al netto dell'ammortamento e delle perdite per riduzione di valore cumulati, e rettificata al fine di riflettere le rivalutazioni della passività del *leasing*.

La Società valuta la passività finanziaria per beni in *leasing* al valore attuale dei pagamenti dovuti per i *leasing* non versati alla data di decorrenza, attualizzandoli utilizzando il tasso di interesse implicito del *leasing*. Laddove non è possibile determinare tale tasso con facilità, la Società utilizza il tasso di finanziamento marginale. Generalmente, la Società utilizza il tasso di finanziamento marginale quale tasso di sconto. La passività finanziaria per beni in *leasing* viene successivamente incrementata degli interessi che maturano su detta passività e diminuita dei pagamenti dovuti per il *leasing* effettuati ed è rivalutata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il *leasing* derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che la Società prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando la Società modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, di proroga o risoluzione.

Modello contabile per il locatore.

La Società concede in *sub-leasing* verso terze parti il diritto d'uso di alcuni beni in *leasing* per una durata prevalentemente coincidente con quella del contratto principale. I principi contabili applicabili alla Società nel ruolo di locatore non si discostano da quelli previsti dal previgente IAS 17. Tuttavia, quando la Società agisce in qualità di locatore intermedio, i *sub-leasing* vengono classificati facendo riferimento all'attività per il diritto di utilizzo derivante dal *leasing* principale, piuttosto che all'attività sottostante.

ATTIVITÀ IMMATERIALI

Sono iscritte tra le attività immateriali i costi, inclusivi degli oneri accessori, sostenuti per l'acquisizione di risorse prive di consistenza fisica a condizione che il loro ammontare sia quantificabile in modo attendibile ed il bene sia chiaramente identificabile e controllato dalla

Società. Sono iscritte al costo di acquisto o di produzione inclusivo degli oneri accessori ed assoggettate ad ammortamento in base al loro periodo di utilità futura.

Se risulta una perdita di valore, l'attività immateriale viene corrispondentemente svalutata secondo i criteri indicati nel successivo principio "Perdita di valore di attività immateriali e materiali e partecipazioni".

I costi per l'acquisto delle licenze *software*, congiuntamente agli oneri accessori, sono capitalizzati e ammortizzati sulla base delle vite utili attese rappresentate dalla durata della licenza. L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile per l'uso secondo le intenzioni della Direzione.

Le altre attività immateriali sono ammortizzate sulla base della loro vita utile residua. Le vite utili sono principalmente stimate in cinque anni.

PARTECIPAZIONI

Sono considerate controllate le società sulle quali la Società possiede in contemporanea 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 partecipate per le quali la Società esercita il controllo congiuntamente con un altro investitore. Le partecipate a controllo congiunto operano in settori differenti dai segmenti operativi della Società 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.

Tutte le partecipazioni sono state iscritte al costo di acquisto all'atto della rilevazione iniziale; in seguito, in occasione di evidenze che una partecipazione possa aver subito una perdita di valore, si è proceduto a stimare il valore recuperabile della partecipazione stessa. Se risulta una perdita di valore, la partecipazione viene corrispondentemente svalutata secondo i criteri indicati nel successivo paragrafo "Perdita di valore di attività materiali, immateriali e di partecipazioni".

CREDITI FINANZIARI NON CORRENTI E CORRENTI

I crediti e i finanziamenti sono inizialmente iscritti al loro *fair value*, che corrisponde al valore nominale. Successivamente sono valutati al costo ammortizzato sulla base del tasso effettivo di rendimento originario dell'attività finanziaria. Le attività finanziarie sono cancellate dallo stato patrimoniale quando è stato trasferito il diritto contrattuale a ricevere flussi di cassa e l'entità non detiene più il controllo su tali attività finanziarie.

I crediti e i finanziamenti iscritti tra le attività correnti sono contabilizzati al valore nominale poiché il valore attuale non si discosterebbe significativamente. Ad ogni chiusura di bilancio la Società valuta la possibilità di recupero di tali crediti tenendo conto dei flussi di cassa futuri attesi.

IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE

Le imposte anticipate e differite sono determinate sulla base delle differenze temporanee esistenti tra il valore di bilancio di attività e passività e il loro valore fiscale e sono classificate tra le attività e le passività non correnti.

Le imposte anticipate sono contabilizzate solo nella misura in cui sia probabile l'esistenza di adeguati imponibili fiscali futuri a fronte dei quali utilizzare tale saldo attivo.

Il valore delle imposte anticipate riportabile in bilancio è oggetto di una verifica annuale.

Le imposte anticipate e differite vengono determinate in base alle aliquote fiscali che ci si attende verranno applicate, nel periodo in cui tali differimenti si realizzeranno, considerando le aliquote in vigore o quelle di nota successiva emanazione.

Le imposte correnti e differite sono rilevate nel Conto Economico, a eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate agli Altri Utili (Perdite) Complessivi, o ad altre voci di Patrimonio netto, nei cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente agli Altri Utili (Perdite) Complessivi o nel Patrimonio netto.

CREDITI COMMERCIALI

Sono rilevati al loro valore nominale, che viene opportunamente rettificato per allinearli a quello di presumibile realizzo.

DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

La cassa e gli strumenti finanziari equivalenti di cassa includono cassa contanti e i depositi a vista, valutati al loro valore nominale. Perché un investimento possa essere considerato come disponibilità liquida equivalente esso deve essere prontamente convertibile in un ammontare noto di denaro e deve essere soggetto a un irrilevante rischio di variazione del valore.

In relazione all'applicazione dell'IFRS 9, basato sul modello delle perdite attese (*expected losses*), la Società considera le perdite attese lungo la vita dell'attività finanziaria ad ogni data di riferimento del bilancio.

ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA

Secondo quanto previsto dall'IFRS 5 "Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate", le attività non correnti il cui valore contabile verrà recuperato principalmente con un'operazione di vendita anziché con l'uso continuativo, se presenti i requisiti previsti dallo specifico principio, sono classificate come possedute per la vendita e valutate al minore tra il valore contabile e il *fair value*, al netto dei costi di vendita. Dalla data in cui tali attività sono classificate nella categoria delle attività non correnti possedute per la vendita, i relativi ammortamenti sono sospesi. Le passività connesse a tali attività sono classificate alla voce "Passività relative ad attività destinate alla vendita" mentre il risultato economico afferente tali attività è rilevato nella voce "Altri proventi".

FINANZIAMENTI

I finanziamenti sono riconosciuti inizialmente al costo rappresentato dal *fair value* del valore ricevuto al netto degli oneri accessori di acquisizione del finanziamento.

Dopo tale rilevazione iniziale i finanziamenti vengono rilevati con il criterio del costo ammortizzato calcolato tramite l'applicazione del tasso d'interesse effettivo.

Il costo ammortizzato è calcolato tenendo conto dei costi di emissione e di ogni eventuale sconto o premio previsti al momento della regolazione.

BENEFICI AI DIPENDENTI

I benefici a dipendenti erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro sono costituiti principalmente dal trattamento di fine rapporto.

La legge 27 dicembre 2006, n. 296 ("Legge Finanziaria 2007") e successivi Decreti e Regolamenti emanati nei primi mesi del 2007 hanno introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito alla destinazione del proprio TFR maturando.

Ciò comporta, ai fini IFRS, un differente trattamento contabile, che viene di seguito specificato:

- a) quote TFR maturande dal 1° gennaio 2007: si tratta di un Piano a contribuzione definita sia nel caso di opzione per la previdenza complementare, sia nel caso di destinazione al Fondo

di Tesoreria presso l'INPS. Il trattamento contabile è quindi assimilato a quello in essere per i versamenti contributivi di altra natura;

- b) fondo TFR maturato al 31 dicembre 2006: rimane un Piano a benefici definiti con la conseguente necessità di effettuare conteggi attuariali, effettuati da attuari indipendenti, che dovranno escludere la componente relativa agli incrementi salariali futuri. La differenza risultante dal nuovo calcolo rispetto al precedente è stata trattata come un “*curtailment*” secondo quanto definito dal paragrafo 109 dello IAS 19 e di conseguenza contabilizzata a conto economico nel primo semestre 2007. La passività è iscritta in bilancio al valore attuale dell'obbligazione della Società sulla base di ipotesi attuariali attraverso l'utilizzo del cosiddetto “*projected unit credit method*”. Gli utili e le perdite attuariali derivanti dai cambiamenti delle ipotesi e delle variazioni tra i dati consuntivati e quelli ipotizzati, sono riconosciuti al conto economico complessivo in una specifica riserva di patrimonio netto denominata “Riserva utili/(perdite) attuariali”.

FONDI PER RISCHI E ONERI

I fondi per rischi e oneri comprendono gli accantonamenti derivanti da obbligazioni attuali (legali o implicite) derivanti da un evento passato, per l'adempimento delle quali è probabile che si renderà necessario un impiego di risorse, il cui ammontare può essere stimato in maniera attendibile. Qualora le attese di impiego di risorse vadano oltre l'esercizio successivo l'obbligazione è iscritta al valore attuale determinato attraverso l'attualizzazione dei flussi futuri attesi scontati ad un tasso che tenga anche conto del costo del denaro e del rischio della passività.

Non si procede invece ad alcun stanziamento a fronte di rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile. In questa evenienza si procede a darne menzione nell'apposita sezione informativa su impegni e rischi e non si procede ad alcun stanziamento.

DEBITI FINANZIARI E COMMERCIALI

I debiti sono inizialmente iscritti al *fair value*, successivamente valutati al costo ammortizzato, che, generalmente, corrisponde al valore nominale.

Le passività finanziarie sono cancellate dallo stato patrimoniale quando, e solo quando, queste vengono estinte ovvero quando l'obbligazione specifica del contratto è adempiuta o cancellata oppure scaduta.

AGGREGAZIONI AZIENDALI UNDER COMMON CONTROL

Una aggregazione aziendale che coinvolge imprese o aziende sotto comune controllo (operazione *under common control*) è una aggregazione in cui tutte le imprese o aziende sono, in ultimo, controllate dallo stesso soggetto o dagli stessi soggetti sia prima sia dopo l'aggregazione aziendale ed il controllo non è di natura temporanea.

Nel caso sia dimostrata la significativa influenza sui flussi di cassa futuri dopo il trasferimento del complesso delle parti interessate, queste operazioni sono trattate secondo quanto descritto al punto “aggregazioni aziendali”. Nel caso, invece, in cui ciò non sia dimostrabile, tali operazioni sono rilevate secondo il principio della continuità dei valori.

In particolare, i criteri di rilevazione contabile, in applicazione del principio della continuità dei valori, rientranti nell'ambito di quanto indicato nel principio IAS 8.10, coerentemente con la prassi internazionale e gli orientamenti della professione contabile italiana in tema di *business combination under common control*, prevedono che l'acquirente rilevi le attività acquisite in base ai loro valori contabili storici determinati secondo la base del costo. Ove i valori di trasferimento siano superiori a quelli storici, l'eccedenza viene stornata rettificando in diminuzione il patrimonio netto dell'impresa acquirente, con apposito addebito di una riserva.

Analogamente, il principio contabile adottato nella predisposizione del bilancio della società cedente prevede che l'eventuale differenza tra il prezzo della transazione ed il preesistente valore di carico delle attività oggetto di trasferimento non sia rilevata nel conto economico, ma sia invece contabilizzata in conto accreditato al patrimonio netto.

AGGREGAZIONI AZIENDALI

Le aggregazioni aziendali sono rilevate secondo il metodo dell'acquisizione (*acquisition method*). Secondo tale metodo il corrispettivo trasferito in un'aggregazione aziendale è valutato al *fair value*, calcolato come la somma dei *fair value* delle attività trasferite e delle passività assunte dalla Società alla data di acquisizione e degli strumenti di capitale emessi in cambio del controllo dell'impresa acquisita.

Alla data di acquisizione, le attività identificabili acquisite e le passività assunte sono rilevate al *fair value* alla data di acquisizione; costituiscono un'eccezione le seguenti poste, che sono invece valutate secondo il loro principio di riferimento:

- imposte differite attive e passive;
- attività e passività per benefici ai dipendenti;
- passività o strumenti di capitale relativi a pagamenti basati su azioni dell'impresa acquisita o pagamenti basati su azioni relativi al Gruppo emessi in sostituzione di contratti dell'impresa acquisita;
- attività destinate alla vendita e attività e passività discontinue.

Il *goodwill* è determinato come l'eccedenza tra la somma dei corrispettivi trasferiti nell'aggregazione aziendale, del valore del patrimonio netto di pertinenza di interessenze di terzi e del *fair value* dell'eventuale partecipazione precedentemente detenuta nell'impresa acquisita rispetto al *fair value* delle attività nette acquisite e passività assunte alla data di acquisizione. Se il valore delle attività nette acquisite e passività assunte alla data di acquisizione eccede la somma dei corrispettivi trasferiti, del valore del patrimonio netto di pertinenza di interessenze di terzi e del *fair value* dell'eventuale partecipazione precedentemente detenuta nell'impresa acquisita, tale eccedenza è rilevata immediatamente nel conto economico come provento derivante dalla transazione conclusa.

RICAVI

I ricavi per prestazioni di servizi sono riconosciuti al momento dell'effettuazione della prestazione. I proventi finanziari sono rilevati a Conto Economico nel corso dell'esercizio in cui sono maturati, secondo il principio della competenza.

Le principali fonti di ricavo sono le seguenti:

- a) canoni per locazione operativa di materiale rotabile a società del Gruppo;
- b) corrispettivi per i servizi amministrativi erogati centralmente a società del Gruppo: 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;
- c) canoni di locazione percepiti su immobili civili e commerciali di proprietà, sia verso società del Gruppo sia verso entità terze.
- d) proventi finanziari inerenti contratti di *leasing* finanziario verso società del Gruppo aventi come oggetto la locazione di locomotive.

CONTRIBUTI PUBBLICI

I contributi pubblici sono registrati in applicazione del principio contabile IAS 20 quando vi è la ragionevole certezza che gli stessi possano essere ricevuti e quando vi è la ragionevole certezza che la Società abbia rispettato le condizioni per riceverli.

I contributi pubblici sono rilevati secondo il metodo "reddituale" per il quale un contributo è rilevato nel prospetto di conto economico in uno o più esercizi i cui la Società rileva come costi le relative spese che i contributi intendono compensare.

I contributi pubblici che siano riscuotibili come compensazioni per costi o perdite già sostenute sono rilevati nel prospetto di conto economico dell'esercizio in cui diventano esigibili. I contributi relativi all'acquisto di attività materiali, erogati dalla Regione Lombardia o da terzi (altri enti pubblici), sono presentati secondo il "metodo indiretto", iscrivendo alla voce "Altre passività" la componente di ricavo differita e accreditando a conto economico linearmente la quota di competenza determinata sulla base della vita utile attesa delle attività cui si riferiscono.

PERDITE DI VALORE DI ATTIVITÀ MATERIALI, IMMATERIALI E PARTECIPAZIONI

Le attività non correnti includono – tra le altre – gli immobili, il materiale rotabile, le attività immateriali e le partecipazioni. La Direzione rivede periodicamente il valore contabile delle attività non correnti detenute ed utilizzate e delle attività che devono essere dismesse, quando fatti e circostanze richiedono tale revisione. Tale attività è svolta per il tramite del confronto tra il valore di carico dell'attività ed il maggior valore tra il *fair value*, al netto dei costi di vendita, ed il valore d'uso della stessa. In assenza di valori di mercato ritenuti rappresentativi del reale valore dell'investimento, vengono utilizzati metodi di stima e modelli valutativi basati su dati ed assunzioni ragionevoli e sostenibili, fondate sull'esperienza storica e sulle aspettative future di mercato e sulle variazioni prevedibili del contesto normativo specifico. Il valore d'uso è determinato utilizzando le stime dei flussi di cassa attesi dall'utilizzo o dalla vendita del bene, approvati dagli organi competenti e basate su proiezioni che non superano l'arco temporale quinquennale e tassi di sconto per il calcolo del valore attuale, riferiti a condizioni di mercato.

Quando il valore contabile di un'attività non corrente ha subito una perdita di valore, la Società rileva una svalutazione per il valore dell'eccedenza tra il valore contabile del bene ed il suo valore recuperabile attraverso l'uso o la vendita dello stesso, determinata con riferimento ai più recenti piani della Società.

Per attività non soggette ad ammortamento, e per le attività immateriali non ancora disponibili per l'utilizzo, l'*impairment test* è effettuato con frequenza annuale, indipendentemente dalla presenza di specifici indicatori.

Qualora una svalutazione effettuata precedentemente non avesse più ragione di essere mantenuta, il valore contabile viene ripristinato a quello nuovo derivante dalla stima, con il limite che tale valore non ecceda il valore netto di carico che l'attività avrebbe avuto se non fosse stata effettuata alcuna svalutazione. Anche il ripristino di valore viene registrato a Conto Economico.

DIVIDENDI

I proventi per dividendi sono registrati quando sorge il diritto all'incasso che normalmente corrisponde alla delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

I dividendi deliberati sono riconosciuti come debito verso gli Azionisti al momento della delibera di distribuzione.

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

I proventi e gli oneri finanziari vengono riconosciuti in base alla competenza temporale.

IMPOSTE CORRENTI

Le imposte correnti vengono iscritte e determinate sulla base di una realistica stima del reddito imponibile in conformità alle vigenti normative fiscali e tenendo conto delle esenzioni applicabili e dei crediti di imposta eventualmente spettanti.

CONSOLIDATO FISCALE

La Società ha rinnovato l'opzione per il Consolidato Fiscale Nazionale per il triennio 2019 – 2021 (art. 117, c.1 TUIR) al quale aderiscono parimenti le società controllate da FNM S.p.A. ai sensi dell'art. 2359 c.c. Tale disciplina consente di concentrare in capo alla Società tutti gli obblighi relativi ai versamenti periodici e far sì che eventuali posizioni creditorie possano compensare quelle debitorie di altre società del Gruppo. Le società controllate procedono alla determinazione dell'imposta e i versamenti all'Erario sono effettuati esclusivamente da FNM S.p.A. Al momento della liquidazione le società trasferiscono il proprio credito/debito IRES registrando il credito/debito verso la Società, che a sua volta registra il credito/debito IRES trasferito dalle controllate e il debito/credito verso le stesse, procedendo al versamento o all'incasso.

IVA DI GRUPPO

La Società ha aderito all'opzione prevista dall'art. 73 c. 3 D.P.R. 633/72 relativa all'IVA di Gruppo. Tale disciplina consente di concentrare in capo a FNM S.p.A., in quanto Controllante ai sensi del citato art. 73 c. 3, tutti gli obblighi relativi ai versamenti periodici all'Erario e far sì che eventuali posizioni creditorie possano compensare quelle debitorie di altre società del Gruppo. Le società controllate procedono alla liquidazione periodica dell'IVA e i versamenti sono effettuati esclusivamente da FNM S.p.A. Al momento della liquidazione le società trasferiscono il proprio credito/debito IVA registrando il credito/debito verso la Società, che a sua volta registra il credito/debito IVA trasferito dalle controllate e il debito/credito verso le stesse, procedendo al versamento o all'incasso.

CONVERSIONE DELLE POSTE IN VALUTA ESTERA

Moneta funzionale

La Società predispone il bilancio in accordo alla moneta di conto utilizzata in Italia. La valuta funzionale della Società è l'Euro che rappresenta la valuta di presentazione del bilancio separato.

Transazioni e rilevazioni contabili

Le transazioni effettuate in valuta estera vengono inizialmente rilevate al tasso di cambio alla data della transazione.

Alla data di chiusura del bilancio le attività e passività monetarie denominate in valuta estera vengono convertite in base al tasso di cambio vigente a tale data.

Le poste non monetarie valutate al costo storico in valuta estera sono convertite utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data dell'operazione.

Le poste non monetarie iscritte al *fair value* sono convertite utilizzando il tasso di cambio alla data di determinazione del valore.

POSTE SOGGETTE A SIGNIFICATIVE ASSUNZIONI E STIME

La redazione del bilancio separato e delle relative note richiede da parte della Direzione l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori delle attività e delle passività di bilancio e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data di bilancio. Le stime e le assunzioni utilizzate sono basate sull'esperienza e su altri fattori considerati rilevanti. I risultati che si consuntiveranno potrebbero pertanto differire da tali stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione ad esse apportate sono riflesse a conto

economico nell'esercizio in cui avviene la revisione di stima se la revisione stessa ha effetti solo su tale esercizio, o anche negli esercizi successivi, se la revisione ha effetti sia sull'esercizio corrente, sia su quelli futuri.

Nel corso dell'esercizio corrente non si sono verificati cambiamenti di stime.

Di seguito sono riepilogati i processi critici di valutazione e le assunzioni chiave utilizzate dalla Direzione nel processo di applicazione dei principi contabili riguardo al futuro e che possono avere effetti significativi sui valori rilevati nel bilancio separato o per i quali esiste il rischio che possano emergere rettifiche al valore contabile delle attività e passività nell'esercizio successivo a quello di riferimento del bilancio.

Valore recuperabile delle attività materiali, immateriali e delle partecipazioni

Le attività non correnti includono i terreni, gli immobili, impianti e macchinario ed altri beni e le attività immateriali, nonché le partecipazioni.

La Direzione, come anticipato nel principio contabile "Perdita di valore di attività immateriali, materiali e partecipazioni" rivede periodicamente il valore contabile delle attività non correnti detenute e utilizzate e delle attività che devono essere dismesse, quando fatti e circostanze richiedono tale revisione. Tale attività è svolta utilizzando le stime dei flussi di cassa attesi e adeguati tassi di sconto per il calcolo del valore attuale ed è quindi basata su un insieme di assunzioni ipotetiche relative ad eventi futuri ed azioni degli organi amministrativi della Società che non necessariamente potrebbero verificarsi nei termini e nei tempi previsti.

Fondo svalutazione dei crediti

Il fondo svalutazione crediti riflette la stima della Direzione circa le perdite relative al portafoglio di crediti.

La stima del fondo svalutazione crediti è basata sulle perdite attese da parte della Società, determinate in funzione dell'esperienza passata per crediti simili, degli scaduti correnti e storici, delle perdite e degli incassi, dell'attento monitoraggio della qualità del credito e delle proiezioni circa le condizioni economiche e di mercato, in questo supportati da pareri dei consulenti legali che rappresentano la Società nelle fasi pre-contenzioso e contenzioso.

Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

La Società rileva le imposte correnti e differite/anticipate in funzione della normativa vigente. La rilevazione delle imposte richiede l'uso di stime e di assunzioni in ordine alle modalità con le quali interpretare, in relazione alle operazioni condotte nel corso dell'esercizio, le norme applicabili ed il loro effetto sulla fiscalità dell'impresa. Inoltre, la rilevazione di imposte anticipate/differite richiede l'uso di stime in ordine alla stima dei redditi imponibili prospettici e alla loro evoluzione oltre che alle aliquote di imposta effettivamente applicabili. Tali attività vengono svolte mediante analisi delle transazioni intercorse e dei loro profili fiscali, anche mediante il supporto, ove necessario, di consulenti esterni per le varie tematiche affrontate e tramite simulazioni circa i redditi prospettici ed analisi di sensitività degli stessi.

Piani a benefici definiti

Il Trattamento di Fine Rapporto (TFR) è classificabile come un piano a benefici definiti per la parte maturata fino al 31 dicembre 2006. La Direzione utilizza diverse assunzioni statistiche e fattori valutativi con l'obiettivo di anticipare gli eventi futuri per il calcolo degli oneri, delle passività e delle attività relative a tali piani. Le assunzioni riguardano il tasso di sconto e i tassi dei futuri incrementi retributivi. Inoltre, anche gli attuari consulenti della Società utilizzano fattori soggettivi, come per esempio i tassi relativi alla mortalità e alle dimissioni.

Passività potenziali e fondi rischi

La Società è soggetta a cause di varia natura (legali, fiscali, giuslavoristiche) che possono derivare da problematiche complesse e difficili, che sono soggette a un diverso grado di incertezza, inclusi i fatti e le circostanze inerenti a ciascuna causa, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili.

Stante le incertezze inerenti tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che potrebbe derivare da tali controversie.

Conseguentemente, la Direzione, sentito il parere dei propri consulenti legali e degli esperti in materia fiscale, accerta una passività a fronte di tali contenziosi quando ritiene probabile che si verificherà un esborso finanziario e quando l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle note di bilancio.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA**NOTA 1 ATTIVITÀ MATERIALI**

Al 1° gennaio 2020 le attività materiali, al netto dei relativi fondi di ammortamento, risultavano costituite come segue:

Descrizione	01.01.2020		
	Costo	Fondo ammortamento	Valore di bilancio
Terreni e fabbricati	23.834.530	(8.325.779)	15.508.751
Impianti e macchinario	722.063	(436.542)	285.521
Attrezzature industriali e commerciali	70.970	(67.688)	3.282
Altri beni:			
Materiale rotabile	532.886.199	(222.693.608)	310.192.591
Mobili e arredi, macchine ufficio, migliorie beni di terzi	2.210.933	(1.748.383)	462.550
Totale altri beni	535.097.132	(224.441.991)	310.655.141
Immobilizzazioni in corso e acconti	9.508.520		9.508.520
Totale	569.233.215	(233.272.000)	335.961.215

La movimentazione avutasi nel corso del 2020 è di seguito illustrata:

Descrizione	Terreni e fabbricati	Impianti e Macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni		Immobiliz. in corso e acconti	Totale
				Materiale rotabile	Mobili e arr., macch. uff., migliorie beni terzi		
Valore netto al 01.01.2020	15.508.751	285.521	3.282	310.192.591	462.550	9.508.520	335.961.215
Investimenti finanziati con mezzi propri				42.996.196	1.103	20.164.937	63.162.236
Trasferimenti valore lordo				4.226.009		(4.226.009)	—
Rivalutazioni/Svalutazioni				(450.249)			(450.249)
Dismissioni: Alienazioni Lorde	(287.831)						(287.831)
Quote di Ammortamento	(384.362)	(64.134)	(484)	(22.308.017)	(118.380)		(22.875.377)
Valore netto al 31.12.2020	14.836.558	221.387	2.798	334.656.530	345.273	25.447.448	375.509.994

Pertanto al 31 dicembre 2020 le attività materiali, al netto dei relativi fondi di ammortamento, risultavano costituite come segue:

Descrizione	31.12.2020		
	Costo	Fondo ammortamento	Valore di bilancio
Terreni e fabbricati	23.546.699	(8.710.141)	14.836.558
Impianti e macchinario	722.063	(500.676)	221.387
Attrezzature industriali e commerciali	70.970	(68.172)	2.798
Altri beni:			
Materiale rotabile	579.658.155	(245.001.625)	334.656.530
Mobili e arredi, macchine ufficio, migliorie beni di terzi	2.212.036	(1.866.763)	345.273
Totale altri beni	581.870.191	(246.868.388)	335.001.803
Immobilizzazioni in corso e acconti	25.447.448		25.447.448
Totale	631.657.371	(256.147.377)	375.509.994

La movimentazione dell'esercizio 2021 è di seguito illustrata:

Descrizione	Terreni e fabbricati	Impianti e Macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni		Immobiliz. in corso e acconti	Totale
				Materiale rotabile	Mobili e arr., macch. uff. migliorie beni terzi		
Valore netto al 01.01.2021	14.836.558	221.387	2.798	334.656.530	345.273	25.447.448	375.509.994
Investimenti finanziati con mezzi propri		104.336	3.830	18.909.617	9.354	8.948.357	27.975.494
Trasferimenti valore lordo		29.112		3.262.327		(3.291.439)	
Rivalutazioni/Svalutazioni				(880.654)			(880.654)
Dismissioni: Alienazioni Lorde	(149.590)						(149.590)
Quote di Ammortamento	(384.362)	(57.579)	(791)	(24.468.488)	(96.922)		(25.008.142)
Valore netto al 31.12.2021	14.302.606	297.256	5.837	331.479.332	257.705	31.104.366	377.447.102

Pertanto al 31 dicembre 2021 le attività materiali, al netto dei relativi fondi di ammortamento, risultano costituite come segue:

Descrizione	31.12.2021		
	Costo	Fondo ammortamento	Valore di bilancio
Terreni e fabbricati	23.397.109	(9.094.503)	14.302.606
Impianti e macchinario	855.511	(558.255)	297.256
Attrezzature industriali e commerciali	74.800	(68.963)	5.837
Altri beni:			
Materiale rotabile	600.949.445	(269.470.113)	331.479.332
Mobili e arredi, macchine ufficio, migliorie beni di terzi	2.221.390	(1.963.685)	257.705
Totale altri beni	603.170.835	(271.433.798)	331.737.037
Immobilizzazioni in corso e acconti	31.104.366		31.104.366
Totale	658.602.621	(281.155.519)	377.447.102

Terreni e fabbricati

La voce “Terreni e fabbricati” si riferisce principalmente ai valori netti residui al 31 dicembre 2021 dell’immobile di Piazzale Cadorna (MI) per 8.317 migliaia di Euro, dei terreni siti nel comune di Saronno per 3.329 migliaia di Euro e nel comune di Garbagnate Milanese per 1.076 migliaia di Euro, dei box auto siti nel comune di Milano per 721 migliaia di Euro e dell’immobile sito nel comune di Iseo per 648 migliaia di Euro.

Impianti e macchinario

Gli incrementi dell’esercizio sono determinati interamente dal costo dell’ammodernamento degli impianti di climatizzazione e riscaldamento presso dell’immobile di Piazzale Cadorna (MI).

Altri beni

L’investimento dell’esercizio, pari a 18.910 migliaia di Euro riguarda:

- per 8.452 migliaia di Euro, 1 rotabile FLIRT TILO; a seguito dell’immissione in servizio, sono stati trasferiti alla categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell’esercizio precedente, pari a 2.113 migliaia di Euro, il rotabile è locato a Trenord;
- per 2.946 migliaia di Euro, 2 locomotive E744 EffiShunter; a seguito dell’immissione in servizio, sono stati trasferiti alla categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell’esercizio precedente, pari a 842 migliaia di Euro, le locomotive sono noleggiate a DB Cargo Italia;
- per 3.453 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica effettuata su 7 rotabili CSA;
- per 2.533 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica effettuata su 5 rotabili CORADIA;
- 1.526 migliaia di Euro, l’ammodernamento di 5 locomotive DE520 noleggiate a DB Cargo Italia e a Trenord; a seguito del completamento delle attività di ammodernamento di una locomotiva, sono stati trasferiti alla categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell’esercizio precedente, pari a 307 migliaia di Euro.

La categoria “materiale rotabile” è così composta:

Tipologia	Val Netto
Treni	
n.26 TAF	9.982.141
n.2 TSR	6.416.664
n.7 TSR a 6 casse	69.300.798
n.10 TSR a 4 casse	85.623.373
n.8 CSA	27.604.874
n.10 CORADIA a 6 casse	57.895.487
n.5 FLIRT TILO	49.809.840
	306.633.177
Locomotive	
n.8 Loc. E 483	13.314.024
n.14 Loc. DE520	2.436.551
n.1 Loc. ES64 F4	1.976.485
n.4 Loc. EFFISHUNTER EFF1000	7.119.096
	24.846.156
TOTALE	331.479.333

Gli investimenti in mobili, arredi, macchine ufficio sono relativi ad arredi per gli uffici della Società siti in Milano – Piazzale Cadorna.

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli investimenti nella voce immobilizzazioni in corso e acconti, pari a 8.948 migliaia di Euro, sono attribuibili agli acconti pagati per l'acquisto di 6 elettrotreni alimentati ad idrogeno (7.080 migliaia di Euro), 5 rotabili FLIRT TILO (734 migliaia di Euro), nonché agli acconti pagati per le attività di revamping dei DE520 (605 migliaia di Euro).

Qualora le attività materiali fossero state contabilizzate al netto dei relativi contributi in conto capitale (Nota 14), l'effetto sul bilancio al 31 dicembre 2021 sarebbe stato il seguente:

2021	Valore di bilancio	Contributo	Valore al netto del contributo
Terreni e fabbricati	14.302.606	(5.176.964)	9.125.642
Impianti e macchinario	297.256		297.256
Attrezzature industriali e commerciali	5.837		5.837
Altri beni	331.737.037	(1.309.702)	330.427.335
Immobilizzazioni in corso e acconti	31.104.366		31.104.366
Totale attività materiali	377.447.102	(6.486.666)	370.960.436

La Società non ha identificato indicatori che determinino la necessità di attivare un test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione delle attività materiali trattandosi di beni principalmente destinati all'espletamento del trasporto pubblico locale attraverso contratti di *leasing* in vigore.

Non vi sono restrizioni sulla titolarità e proprietà di immobili, impianti e macchinari impegnati a garanzia di passività.

NOTA 2 ATTIVITÀ IMMATERIALI

Al 1° gennaio 2020 le attività immateriali risultavano così costituite:

Descrizione	01.01.2020		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	838.189		838.189
Altre	4.449.449	(1.781.007)	2.668.442
Totale attività immateriali	5.287.638	(1.781.007)	3.506.631

La movimentazione avutasi nel corso del 2020 è di seguito illustrata:

Descrizione	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Totale
Valore Netto al 01.01.2020	838.189	2.668.442	3.506.631
Investimenti finanziati con mezzi propri	713.819	685.181	1.399.000
Trasferimenti valore lordo	(492.468)	492.468	
Quote di Ammortamento		(812.996)	(812.996)
Valore netto al 31.12.2020	1.059.540	3.033.095	4.092.635

Pertanto al 31 dicembre 2020 le attività immateriali risultavano così costituite:

Descrizione	31.12.2020		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.059.540		1.059.540
Altre	5.627.098	(2.594.003)	3.033.095
Totale attività immateriali	6.686.638	(2.594.003)	4.092.635

La movimentazione dell'esercizio 2021 è di seguito illustrata:

Descrizione	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Totale
Valore Netto al 01.01.2021	1.059.540	3.033.095	4.092.635
Investimenti finanziati con mezzi propri	1.412.087	403.504	1.815.591
Trasferimenti valore lordo	(902.871)	902.871	
Quote di Ammortamento		(1.099.829)	(1.099.829)
Valore netto al 31.12.2021	1.568.756	3.239.641	4.808.397

Pertanto al 31 dicembre 2021 le immobilizzazioni immateriali risultano così costituite:

Descrizione	31.12.2021		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.568.756		1.568.756
Altre	6.933.473	(3.693.832)	3.239.641
Totale attività immateriali	8.502.229	(3.693.832)	4.808.397

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli incrementi della voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", pari a 1.412 migliaia di Euro, si riferiscono principalmente all'attività di *upgrade* dei moduli SAP PM, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 350 migliaia di Euro, all'implementazione di moduli aggiuntivi SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo per 301 migliaia di Euro, all'attività di *upgrade* dei moduli SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 287 migliaia di Euro, alle attività di sviluppo del Sistema di produzione dell'idrogeno per 198 migliaia di Euro, all'avvio delle attività di *upgrade* della piattaforma SAP 4/HANA, per 186 migliaia di Euro, all'estensione del sistema applicativo SAP a tre società del Gruppo per 65 migliaia di Euro e, infine, all'attivazione di moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP HR, per 13 migliaia di Euro.

Si evidenzia che nel corso dell'esercizio, essendosi completate le attività di progetto, con l'avvenuta messa a disposizione dei moduli implementati, sono stati trasferiti dalla categoria in esame alla voce "Altre" i costi sostenuti nell'esercizio 2020 in relazione all'attività di *upgrade* del modulo BW SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 430 migliaia di Euro, a moduli aggiuntivi di SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo, per 161 migliaia di Euro, all'attivazione di moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP HR, per 120 migliaia di Euro, alla migrazione alla piattaforma *G-Suite* per 88 migliaia di Euro, alle attività relative a strumenti di *identity assessment* per 58 migliaia di Euro e allo sviluppo del *software* utilizzato da FNM per la gestione degli enti aziendali per 45 migliaia.

Nel complesso, le immobilizzazioni in corso e acconti al 31 dicembre 2021 si riferiscono principalmente all'attività di *upgrade* dei moduli SAP PM, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 350 migliaia di Euro, all'attività di *upgrade* dei moduli SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 366 migliaia di Euro, all'implementazione di moduli aggiuntivi SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo per 249 migliaia di Euro, alle attività di sviluppo del Sistema di produzione dell'idrogeno per 223 migliaia di Euro, all'avvio delle attività di *upgrade* della piattaforma SAP 4/HANA, per 186 migliaia di Euro, all'estensione del sistema applicativo SAP a tre società del Gruppo per 65 migliaia di Euro e, infine, all'attivazione di moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP HR, per 34 migliaia di Euro.

Altre

Gli incrementi dell'esercizio (404 migliaia di Euro) sono principalmente attribuibili a moduli aggiuntivi di SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo, per 107 migliaia di Euro, all'estensione del sistema applicativo SAP a quattro società del Gruppo per 101 migliaia di Euro, ai moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP, gestito da FNM e utilizzato da Trenord S.r.l., per 81 migliaia di Euro.

I trasferimenti si riferiscono a quanto commentato alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti".

Alle altre immobilizzazioni è attribuita la vita utile di 3 anni.

Non vi sono attività immateriali il cui titolo di proprietà è limitato o che sono vincolate a garanzia di passività.

Non vi sono attività immateriali costruite internamente.

La Direzione non ha identificato indicatori che determinino la necessità di attivare un test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione delle attività immateriali.

NOTA 3 DIRITTO D'USO

Al 1° gennaio 2020 la voce "Diritto d'uso", rilevata a seguito dell'adozione del principio contabile IFRS 16, risultava così costituita:

Descrizione	01.01.2020		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	67.862	(37.563)	30.299
Diritto d'uso fabbricati	2.595.410	(535.638)	2.059.772
Diritto d'uso materiale rotabile	3.166.946	(85.593)	3.081.353
Diritto d'uso altri beni	371.644	(103.218)	268.426
Totale	6.201.862	(762.012)	5.439.850

La movimentazione dell'esercizio 2020 è stata la seguente:

Descrizione	Diritto d'uso software	Diritto d'uso fabbricati	Diritto d'uso materiale rotabile	Diritto d'uso altri beni	Totale
Valore Netto al 01.01.2020	30.299	2.059.772	3.081.353	268.426	5.439.850
Acquisizioni	95.254		4.907.500	77.592	5.080.346
Dismissioni Costo Storico	(51.449)			(39.479)	(90.928)
Dismissioni Ammortamento cumulato	51.449			34.852	86.301
Quote di Ammortamento	(32.978)	(535.638)	(1.278.139)	(119.707)	(1.966.462)
Valore netto al 31.12.2020	92.575	1.524.134	6.710.714	221.684	8.549.107

Al 31 dicembre 2020 la voce "Diritto d'uso" risultava pertanto costituito come segue:

Descrizione	31.12.2020		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	111.667	(19.092)	92.575
Diritto d'uso fabbricati	2.595.410	(1.071.276)	1.524.134
Diritto d'uso materiale rotabile	8.074.446	(1.363.732)	6.710.714
Diritto d'uso altri beni	409.757	(188.073)	221.684
Totale	11.191.280	(2.642.173)	8.549.107

La movimentazione dell'esercizio 2021 è stata la seguente:

Descrizione	Diritto d'uso software	Diritto d'uso fabbricati	Diritto d'uso materiale rotabile	Diritto d'uso altri beni	Totale
Valore Netto al 01.01.2021	92.575	1.524.134	6.710.714	221.684	8.549.107
Acquisizioni	188.354			128.270	316.624
Dismissioni Costo Storico	(16.413)			(37.372)	(53.785)
Dismissioni Ammortamento cumulato	16.413			37.372	53.785
Quote di Ammortamento	(87.322)	(535.637)	(1.342.143)	(115.173)	(2.080.275)
Valore netto al 31.12.2021	193.607	988.497	5.368.571	234.781	6.785.456

Al 31 dicembre 2021 la voce "Diritto d'uso" risulta pertanto costituita come segue:

Descrizione	31.12.2021		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	283.608	(90.001)	193.607
Diritto d'uso fabbricati	2.595.410	(1.606.913)	988.497
Diritto d'uso materiale rotabile	8.074.446	(2.705.875)	5.368.571
Diritto d'uso altri beni	500.655	(265.874)	234.781
Totale	11.454.119	(4.668.663)	6.785.456

La voce "Diritto d'uso materiale rotabile" comprende la locazione di 4 locomotive Bombardier E494 TRAXX DC, noleggiate a DB Cargo.

NOTA 4 PARTECIPAZIONI

Al 31 dicembre 2021 le partecipazioni ammontano a 710.601 migliaia di Euro con un incremento di 529.249 migliaia di Euro a seguito delle movimentazioni avvenute nell'esercizio e di seguito commentate.

Nelle seguenti tabelle viene riepilogata la composizione della voce in esame:

Descrizione	31.12.2020			Variazioni 2021				31.12.2021		
	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio	Incrementi	(Decrementi)	Riclassifiche	(Svalut./Ripristini di valore)	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio
Partecipazioni in imprese controllate	51.223.461	(7.880.189)	43.343.272	526.241.278		85.841.614		663.306.353	(7.880.189)	655.426.164
Partecipazioni in joint venture	48.607.674		48.607.674					48.607.674		48.607.674
Partecipazioni in imprese collegate	3.558.737	0	3.558.737	3.007.969				6.566.706		6.566.706
Partecipazioni in altre imprese	85.841.614	0	85.841.614			(85.841.614)				
Totale partecipazioni	189.231.486	(7.880.189)	181.351.297	529.249.247				718.480.733	(7.880.189)	710.600.544

Partecipazioni in imprese controllate

Il dettaglio delle partecipazioni in imprese controllate è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2020			Variazioni 2021				31.12.2021		
	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio	Incrementi	(Decrementi)	Riclassifiche	(Svalut./Ripristini di)	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio
FERROVIENORD S.p.A.	4.571.732	(234.548)	4.337.184					4.571.732	(234.548)	4.337.184
FNM Autoservizi S.p.A.	16.274.641	(4.624.641)	11.650.000					16.274.641	(4.624.641)	11.650.000
NORD_ING S.r.l.										
Nuovo Trasporto Triveneto S.r.l.	248.000	(148.000)	100.000					248.000	(148.000)	100.000
La Linea S.p.A.	5.576.152	(1.954.000)	3.622.152	289.960				5.866.112	(1.954.000)	3.912.112
Azienda Trasporti Verona S.r.l.	21.001.000	(769.000)	20.232.000					21.001.000	(769.000)	20.232.000
E-Vai S.r.l.	2.036.559	(150.000)	1.886.559					2.036.559	(150.000)	1.886.559
Malpensa Intermodale S.r.l.	865.377		865.377					865.377		865.377
Malpensa Distipark S.r.l.	500.000		500.000					500.000		500.000
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.				523.651.318		85.841.614		609.492.932		609.492.932
FNMPAY S.p.A.	150.000		150.000	2.300.000				2.450.000		2.450.000
Totale partecipazioni in imprese controllate	51.223.461	(7.880.189)	43.343.272	526.241.278		85.841.614		663.306.353	(7.880.189)	655.426.164

La Linea S.p.A.

Nel corso dell'esercizio 2021, FNM S.p.A. ha pagato il conguaglio per gli eventi successivi all'acquisto della partecipazione in La Linea S.p.A..

FNMPAY S.p.A.

In data 15 luglio 2021, in relazione alle perdite verificate dalla controllata nell'esercizio 2020 e previste nell'esercizio 2021, ricorrendo la fattispecie disciplinata dall'art.2482bis, la Società, in qualità di Socio Unico, ha provveduto a deliberare il versamento in conto copertura perdite di 2.300 migliaia di Euro.

Nel mese di dicembre 2021 la partecipata ha ottenuto l'autorizzazione della Banca d'Italia e la società potrà quindi avviare la propria attività nel corso del secondo trimestre 2022.

Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.

Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (di seguito "MISE") è la società concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione dell'Autostrada A7 Serravalle-Milano e delle Tangenziali Nord, Est e Ovest di Milano ai sensi della convenzione di concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007 (come modificata dall'atto aggiuntivo del 15 giugno 2016) tra MISE, in qualità di

concessionario, e ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), in qualità di concedente.

La partecipazione, iscritta ad un valore pari ad Euro 609.493 migliaia comprensivo di oneri accessori, deriva dall'acquisizione, a fine luglio 2020, della quota azionaria pari al 13,6% del capitale sociale di detenuta, direttamente ed indirettamente, da ASTM, per 85.842 migliaia di Euro, e dall'acquisizione di un'ulteriore quota azionaria pari all'82,6% del capitale sociale, detenuta da Regione Lombardia, per 519.151 migliaia di Euro, perfezionata il 26 febbraio 2021.

In dettaglio, in data 29 luglio 2020, è stato sottoscritto ed eseguito il contratto di acquisto della quota azionaria detenuta in MISE, direttamente ed indirettamente, da ASTM, pari al 13,6% del capitale sociale, per un corrispettivo di 85.649 migliaia di Euro (pari a 3,5 Euro per azione), di cui 78.307 migliaia di Euro (pari a 3,2 Euro per azione) pagati in data 29 luglio 2020 e 7.341 migliaia di Euro (pari a 0,3 Euro per azione) pagati in data 28 gennaio 2021.

Inoltre, in data 3 novembre 2020, FNM ha sottoscritto con Regione Lombardia il contratto di compravendita per l'acquisto dell'intera partecipazione detenuta da Regione Lombardia in MISE, pari all'82,4% del capitale sociale, per un corrispettivo complessivo di 519.151 migliaia di Euro (pari a 3,5 Euro per azione). In data 26 febbraio 2021, in esecuzione del contratto di compravendita, è stata perfezionata l'acquisizione dell'82,4% del capitale sociale di MISE da Regione Lombardia.

L'acquisizione si è perfezionata a seguito del soddisfacimento delle condizioni sospensive previste nel contratto di compravendita, tra cui l'ottenimento del nullaosta da parte dell'Autorità Antitrust competente e dell'autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi della concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007 tra MISE e ANAS S.p.A. (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

Contestualmente al perfezionamento dell'acquisizione dell'82,4% di MISE, Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. (APL) – società concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico di Gaggiolo e delle opere connesse – è uscita dal perimetro di consolidamento di MISE per effetto della sottoscrizione e liberazione, in medesima data, da parte di Regione Lombardia di un aumento di capitale sociale di APL per complessivi 350 milioni di Euro e della conseguente diluizione al 36,66% del capitale sociale della partecipazione detenuta da MISE in APL, precedentemente partecipata al 79,29%.

A seguito del perfezionamento dell'operazione, è stato trasferito dalla voce "partecipazioni in altre imprese" alla voce "partecipazioni in imprese controllate", il valore iscritto nell'esercizio 2020, a seguito dell'acquisizione della quota azionaria del 13,6%, pari a 85.842 migliaia di Euro.

Impairment Test

Per l'esercizio 2021, gli Amministratori hanno sottoposto a test di *impairment* le partecipazioni di seguito descritte per le quali sono stati identificati *trigger event*.

A.T.V. S.r.l.

A.T.V. S.r.l., in qualità di affidataria, svolge i servizi di trasporto pubblico su gomma urbano nei comuni di Verona e Legnago ed extraurbano in tutta la relativa provincia.

La scadenza del contratto di servizio in vigore, originariamente prevista per il 30 giugno 2019, è stata prorogata fino al 31 dicembre 2022. In precedenza, il consiglio provinciale di Verona, in data 6 dicembre 2017, ha approvato il bando a procedura ristretta per la scelta del gestore ed entro la scadenza prevista a maggio 2018, ATV ha presentato la proposta per la manifestazione di interesse a partecipare alla gara pubblica di affidamento del servizio del trasporto pubblico locale (TPL) per una durata dell'appalto di 7 anni, con possibilità di rinnovo per ulteriori due anni. Tuttavia, con

delibera 131 del Presidente della Provincia di Verona, a dicembre 2020, è stato formulato l'indirizzo di proseguire il procedimento di sospensione della gara, iniziato a settembre 2020 con le delibere in tal senso del Comune di Verona e del Comune di Legnago. L'art. 92 comma ter del DL 18/2020 ha infatti previsto la possibilità che tutte le procedure di affidamento in corso possano essere sospese sino ad un massimo di 12 mesi dal termine dell'emergenza (fissato per il 31 marzo 2022). Le motivazioni citate nella delibera sono le incertezze legate agli scenari futuri del TPL veronese post COVID-19 e quelle relative all'evoluzione del progetto per la realizzazione della filovia urbana del Comune di Verona.

In tale contesto, il valore recuperabile della partecipazione, considerato come valore d'uso, è stato determinato mediante l'applicazione di un unico scenario rappresentato dalla ipotizzata cessazione dell'attività al 2025 (ultimo anno di piano) e successiva liquidazione del capitale investito operativo a fine 2026 con un *lag* temporale di un anno ipotizzando che il subentro del nuovo affidatario avvenga nel corso dell'anno successivo alla scadenza del contratto di servizio. La liquidazione del capitale investito è stata assunta a valori contabili, anche in considerazione di quanto stabilito dall'Autorità di Regolazione dei trasporti ("ART") che tramite l'Atto di Regolazione del 28 novembre 2019 ha stabilito che il «valore di subentro» per un nuovo affidatario è determinato dall'Ente Affidante come il maggiore tra il Valore Netto Contabile ("VNC") ed il Valore di Mercato ("VM") entro un limite massimo di scostamento pari al 5% in caso di $VNC > VM$.

I flussi di cassa futuri attesi utilizzati in tale analisi sono desunti dal piano pluriennale 2022-2025, approvato dagli Amministratori di ATV il 7 marzo 2022, ("Scenario base"), rettificato di talune incertezze di seguito elencate:

- a) la riduzione degli investimenti: sono effettuati solo gli investimenti a valere (pro quota) su contributi in conto capitale e non gli investimenti interamente autofinanziati, tali da permettere il progressivo rinnovo della flotta esistente;
- b) l'incremento dell'inflazione: il tasso di inflazione è posto pari all' 1,5% dal 2023 al 2025, anziché all'1% previsto nello Scenario base;
- c) la mancata applicazione della manovra tariffaria prevista nello Scenario base (+10% dal 2023) mantenendo quindi inalterati i livelli tariffari.

Le previsioni economico-finanziarie contenute nel piano predisposto dal management di ATV e prese a riferimento per l'esercizio dell'*impairment test*, aggiustate delle rettifiche sopra riportate, non considerano il rinnovo della Gara sul TPL di Verona e Legnago, in quanto, nonostante l'avvio nel 2016 da parte dell'Ente di Governo delle attività necessarie alla pubblicazione del bando di gara per l'affidamento ai sensi del Regolamento 1370 2007 del servizio oggi gestito da ATV, da fine 2019 non sono rilevati atti o azioni da parte dell'Ente di Governo relativi alla procedura per l'affidamento del servizio.

Gli assunti (produzione e corrispettivi) alla base della procedura avviata nel 2016 infatti non sono più rappresentativi dello specifico servizio oggetto di affidamento, poiché sono mutate notevolmente le condizioni di mercato, che ad oggi non consentono un adeguato esercizio previsionale e, per tale ragione, non è stata considerata alcuna ipotesi a riguardo.

Le previsioni di piano si sviluppano quindi sulla base del profilo dell'attuale contratto di servizio e non considerano inoltre l'avvio del servizio filoviario in assenza di informazioni aggiornate in merito alla data di attivazione, alle modalità di affidamento, ai corrispettivi ed alle modalità di *clearing* dei ricavi per lo stesso previste.

Con riferimento all'andamento della domanda, il piano prevede una progressiva ripresa della domanda di viaggiatori con un ritorno ai livelli pre-pandemia a partire dal 2026. Il piano tiene inoltre già conto dell'aumento del costo del carburante e dell'energia per il 2022 con riallineamento ai valori pre-Covid dal 2023 per gasolio ed energia elettrica e dal 2026 per il metano.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 6,00% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di comparabili del settore.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata ha evidenziato un valore recuperabile, attraverso la configurazione del valore d'uso, pari ad Euro 20.262 migliaia e conseguentemente una *cover* del valore della partecipazione pari a 30 migliaia di Euro.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value* di tale partecipazione non si discosti significativamente dal valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC. Di seguito riportiamo la variazione del valore d'uso in milioni di Euro che si avrebbe al variare di tale parametro:

Sensitivity Analysis al WACC				
WACC				
5,00%	5,50%	6,00%	6,50%	7,00%
20,81	20,53	20,26	20,00	19,75

Il WACC di *break even* che conduce ad un valore di *cover* pari a zero risulta pari a 6,06%.

La Linea S.p.A.

La Linea S.p.A. opera attualmente come subaffidataria di servizi di TPL nei bacini di Verona, Padova e Venezia, e svolge, tramite la controllata Martinibus, servizio di trasporto turistico nell'area di Venezia. Nel mese di giugno 2021 La Linea si è aggiudicata per 9 anni la gestione del 10 del TPL urbano su gomma bandita nel 2016 dal Comune di Venezia.

Il valore recuperabile della CGU, considerato come valore d'uso, è stato determinato come somma di tre determinanti di valore:

1. Il valore di La Linea sino al 2025 comprensivo del valore delle attività riconducibili all'attività di sub affidatario di La Linea e della sua controllata Martinibus e del TPL di Venezia;
2. Il valore di La Linea oltre il 2025 in *perpetuity*, pari a *terminal value* senza il TPL di Venezia;
3. Il valore residuo del TPL di Venezia sino al 2030 senza considerare alcun rinnovo del contratto di servizio.

I flussi di cassa futuri attesi utilizzati in tale analisi sono desunti dal piano pluriennale approvato in data 8 marzo 2022 dagli amministratori della partecipata per il periodo 2022-2025, in coerenza con l'orizzonte di piano del Gruppo FNM presentato alla comunità finanziaria nel settembre 2021.

Per la stima del valore residuo del TPL di Venezia, le previsioni relative al solo TPL di Venezia sono state estese dal management sino al 2030.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 6% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di comparabili del settore. Si è ipotizzato un tasso g pari a 0.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata ha evidenziato valore recuperabile, attraverso la configurazione del valore d'uso, pari a 4.842 migliaia di Euro e conseguentemente una *cover* del valore della partecipazione pari a 930 migliaia di Euro.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value* di tale CGU non si discosti significativamente dal valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività sia considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC che del *g-rate*. Di seguito riportiamo valore d'uso in milioni di Euro che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di LA LINEA						
		WACC				
		5,00%	5,50%	6,00%	6,50%	7,00%
g rate	-1,0%	5,35	5,07	4,82	4,59	4,38
	-0,5%	5,38	5,09	4,83	4,59	4,38
	0,0%	5,43	5,11	4,84	4,60	4,38
	0,5%	5,48	5,15	4,86	4,61	4,38
	1,0%	5,55	5,18	4,88	4,61	4,38

Il WACC di *break even* che conduce ad un valore di *cover* pari a zero risulta pari al 8,26%.

E-Vai S.r.l.

Il valore recuperabile della partecipazione considerato come valore d'uso è stato determinato utilizzando i flussi di cassa futuri attesi desunti dal piano pluriennale approvato in data 28 febbraio 2021 dagli amministratori della partecipata per il periodo 2022-2025 che includono ipotesi di sviluppo degli attuali servizi:

- *car sharing* tradizionale (modello 1.0);
- servizi di noleggio per comunità (modello 2.0);
- servizi di noleggio per pendolari e imprese (modello 3.0);
- servizi di noleggio *corporate* (modello 4.0).

In particolare, il piano prevede una crescita dei volumi con una flotta che aumenta a 1.077 veicoli a fine 2025; non sono previsti investimenti e tutti i fattori della produzione sono a noleggio, i costi ed i ricavi non sono indicizzati.

La valutazione non è stata determinata su un'analisi multiscenario, in quanto la controllata non opera mediante contratti di Servizio, che implicano la partecipazione o meno a gare di servizio di Trasporto Pubblico Locale.

Il *terminal value* stimato è stato calcolato proiettando il flusso di EBITDA dell'ultimo anno di piano, poiché nel 2025 E-Vai raggiunge un parco auto a regime sostenibile nel lungo periodo.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 8,50% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di società quotate del settore. Tuttavia, per considerare il maggior profilo di rischio del piano al WACC è stato sommato un *Execution Risk Premium* del +2%.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata ha evidenziato un valore recuperabile, attraverso la configurazione del valore d'uso, pari a 3.747 migliaia di Euro e conseguentemente un *valore di cover* del valore della partecipazione pari a 1.355 migliaia di Euro.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC e del tasso di crescita *g-rate*, nel calcolo del valore terminale. Di seguito riportiamo la variazione dell'*impairment*, in milioni di Euro, che si avrebbe al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di E-VAI						
		WACC				
		7,50%	8,00%	8,50%	9,00%	9,50%
g rate	-1,0%	3,96	3,64	3,35	3,09	2,86
	-0,5%	4,21	3,85	3,54	3,25	3,00
	0,0%	4,50	4,10	3,75	3,44	3,16
	0,5%	4,82	4,37	3,98	3,64	3,34
	1,0%	5,19	4,69	4,25	3,87	3,54

Partecipazioni in joint venture

Il dettaglio delle partecipazioni in *joint venture* è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2020			Variazioni 2021				31.12.2021		
	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio	Incrementi	(Decrementi)	Riclassifiche	(Svalut./Ripristini di)	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio
NordCom S.p.A.	743.407		743.407					743.407		743.407
NORDENERGIA S.p.A.	6.194.267		6.194.267					6.194.267		6.194.267
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	3.610.000		3.610.000					3.610.000		3.610.000
Trenord S.r.l.	38.060.000		38.060.000					38.060.000		38.060.000
Totale partecipazioni in joint venture	48.607.674		48.607.674					48.607.674		48.607.674

Trenord S.r.l.

L'impatto del COVID-19 sull'operatività e sull'andamento economico della partecipata ha costituito un *trigger event*, che ai sensi dello IAS 36, ha richiesto la verifica della recuperabilità del valore di carico della partecipazione.

Il test di *impairment* è stato sviluppato utilizzando le proiezioni economico-finanziarie per il periodo 2022-2033 approvate dal CdA di Trenord in data 9 marzo 2022.

Le proiezioni 2021 - 2032 si basano su due elementi di contesto, ossia:

- i. la proroga del Contratto di Servizio in vigore fino al 31 dicembre 2022 e
- ii. l'affidamento a Trenord del nuovo Contratto di Servizio a decorrere dal 1° gennaio 2023 e fino al 31 dicembre 2032.

Tali ipotesi sono coerenti con a) quanto previsto dalla Legge Regionale n.15 del 6 agosto 2021, che ha disposto la proroga del vigente Contratto di Servizio fino al 31 dicembre 2022 e b) con l'avviso di pre-informazione di affidamento diretto a Trenord del nuovo Contratto di Servizio per 10 anni (dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2032).

Si riportano inoltre le seguenti assunzioni alla base delle proiezioni economiche approvate dagli amministratori di Trenord:

1. Domanda viaggiatori e dei ricavi da traffico. Le stime per gli anni 2022 - 2023 sono sviluppate a partire dal modello utilizzato per il monitoraggio della domanda rilevato nel 2020 e basato sulla classificazione dei clienti per diversi cluster di comportamento. Per gli anni successivi è stata ipotizzata una curva di ripresa dei viaggiatori trasportati con ipotesi di ritorno a livelli 2019 a partire dal 2026/27. L'aggiornamento delle tariffe è stato ipotizzato coerenti con le attuali regole del Contratto di Servizio;

2. Corrispettivi da Contratto di Servizio. Per l'anno 2022 il corrispettivo da Contratto di Servizio è stato stimato sulla base di quanto previsto dal contratto in vigore 2015-2022, con le misure compensative ipotizzate con modalità analoghe a quanto accaduto per l'anno 2020 e 2021. Per il periodo 2023-2032 il nuovo Contratto di Servizio prevederà ricavi da corrispettivo mediante definizione e calcolo del modello del Piano Economico Finanziario Regolatorio previsto dalla normativa di riferimento e dalla Delibera ART n.154/2019.
3. Investimenti. Sono stati stimati sulla base di quanto riportato nell'avviso di pre-informazione relativo all'affidamento a Trenord, così come confermato anche dalla Legge Regionale n. 15 del 6 agosto 2021, opportunamente aggiornati al fine di considerare le più recenti informazioni condivise con Regione Lombardia con riferimento al Contratto di servizio 2023-2032;
4. Altri elementi. Piano di esercizio del servizio e costi operativi sono stati sviluppati in funzione dell'andamento della produzione in coerenza con la messa in esercizio dei nuovi treni e della messa fuori esercizio dei treni più vetusti nel tempo, indicizzati all'inflazione e agli adeguamenti contrattuali.

In ragione dell'avviso di pre-informazione relativo all'affidamento a Trenord così come confermato anche dalla Legge Regionale n. 15 del 6 agosto 2021, non è stato considerato uno scenario alternativo di mancata aggiudicazione della gara. L'unico scenario di aggiudicazione della gara è stato considerato coerentemente alle proiezioni approvate dagli amministratori di Trenord.

Con riferimento al periodo oltre l'orizzonte delle proiezioni economico-finanziarie sono stati considerati due scenari ponderati:

- nel primo caso Trenord continua il servizio, forte della propria posizione di *incumbent* e della complessità del servizio che gestisce, ed è quindi stato stimato un *terminal value*;
- nel secondo, in considerazione della possibilità per cui Regione Lombardia potrebbe avviare un confronto competitivo su parte dell'offerta futura, in via prudenziale ed alla luce delle finalità del presente esercizio, è stata valutata la liquidazione del capitale investito operativo previsto al 31 dicembre 2032 al valore contabile.

Gli EBITDA in arco piano di entrambi gli scenari sono stati ridotti del 5% per calmierare l'effetto volume ipotizzato in arco piano ed esprimere eventuali maggiori costi per l'inflazione.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è stato determinato pari al 6,70% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di società quotate del settore. Il tasso g è stato stimato pari a 0.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata non ha evidenziato la necessità di svalutare la partecipazione.

È stata altresì effettuata un'analisi di sensitività sia considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC che di un tasso di crescita *g-rate* nel calcolo del valore terminale.

Di seguito riportiamo le svalutazioni in milioni di Euro (con segno negativo) che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di TRENORD						
		WACC				
		6,70%	7,20%	7,70%	8,20%	8,70%
g rate	-1,0%	10,60	4,80	-0,60	-5,50	-10,10
	-0,5%	12,10	6,00	0,50	-4,60	-9,40
	0,0%	13,80	7,50	1,70	-3,60	-8,50
	0,5%	15,90	9,10	3,10	-2,50	-7,60
	1,0%	18,20	11,10	4,60	-1,20	-6,50

Partecipazioni in imprese collegate

Il dettaglio delle partecipazioni in imprese collegate è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2020			Variazioni 2021				31.12.2021		
	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio	Incrementi	(Decrementi)	Riclassifiche	(Svalut./Ripristini di)	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio
DB Cargo Italia S.r.l	3.066.706		3.066.706					3.066.706		3.066.706
Busforfun.com S.r.l	492.031		492.031	507.969				1.000.000		1.000.000
SportIT S.r.l				2.500.000				2.500.000		2.500.000
Totale partecipazioni in imprese collegate	3.558.737		3.558.737	3.007.969				6.566.706		6.566.706

BusForFun.Com

In data 27 dicembre 2021 FNM ha versato 508 migliaia di Euro, come da previsione, per acquisire un ulteriore 15,3% delle quote del capitale sociale di Busforfun.com ("Busforfun"), startup innovativa attiva nel settore delle tecnologie per il turismo ed il *commuting*, per sostenerne lo sviluppo nel mercato italiano ed in quello internazionale.

Sportit S.r.l.

In data 3 dicembre 2021 FNM S.p.A. ha acquisito, per 2.500 migliaia di Euro, una partecipazione del 33% in Sportit S.r.l. (Sportit), società attiva con il brand Snowit, il principale *marketplace* per la vendita integrata di *skipass* online, servizi correlati allo sci ed esperienze legate al mondo della montagna nelle principali località sciistiche europee.

Partecipazioni in altre imprese

Il dettaglio delle partecipazioni in altre imprese è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2020			Variazioni 2021				31.12.2021		
	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio	Incrementi	(Decrementi)	Riclassifiche	(Svalut./Ripristini di)	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.	85.841.614		85.841.614			(85.841.614)				
Totale partecipazioni in imprese collegate	85.841.614		85.841.614			(85.841.614)				

Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A.

Come indicato al paragrafo "Partecipazioni in imprese controllate", cui si rinvia, a seguito del perfezionamento dell'operazione di acquisizione, il valore iscritto nell'esercizio 2020, pari alla quota azionaria del 13,6%, è stato trasferito dalla voce "partecipazioni in altre imprese" alla voce "partecipazioni in imprese controllate".

Si forniscono inoltre le seguenti informazioni relative alle partecipazioni possedute:

Descrizione	Tipologia	Valutazione	Capitale	Patrimonio netto (incluso risultato)	Utile/perdita	% possesso	Patrimonio netto detenuto	Valore a bilancio
FERROVIENORD S.p.A. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	5.250.000	40.422.445	3.222.868	100%	40.422.445	4.337.184
FNM Autoservizi S.p.A. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	3.000.000	19.344.001	1.566.642	100%	19.344.001	11.650.000
Nuovo Trasporto Triveneto S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	10.000	73.469	(5.780)	100%	73.469	100.000
E-Vai S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	2.000.000	1.152.576	89.111	100%	1.152.576	1.886.559
Malpensa Intermodale S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	500.000	249.141	(90.531)	100%	249.141	865.377
Malpensa Distripark S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	500.000	16.549	(231.926)	100%	16.549	500.000
Azienda Trasporti Verona S.r.l. Verona - Lungadige Galtarossa 5	Controllata	Costo	15.000.000	35.805.252	2.792.940	50%	17.902.626	20.232.000
La Linea S.p.A. Venezia - Via della Fisica 30	Controllata	Costo	3.160.000	7.943.583	706.699	51%	4.051.227	3.912.112
FNMPAY S.p.A. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	150.000	1.645.645	(776.075)	100%	1.645.645	2.450.000
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. Assago - Via del Bosco Rinnovato 4/b	Controllata	Costo	93.600.000	342.064.674	38.239.870	96%	328.382.087	609.492.932
Trenord S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Costo	76.120.000	88.485.441	1.014.423	50%	44.242.721	38.060.000
NORD ENERGIA S.p.A. Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Costo	10.200.000	16.063.753	3.416.739	60%	9.638.252	6.194.267
NordCom S.p.A. Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Costo	5.000.000	14.084.850	671.863	58%	8.169.213	743.407
Omnibus Partecipazioni S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Costo	20.000	9.751.932	1.914.695	50%	4.875.966	3.610.000
DB Cargo Italia S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Collegata	Costo	3.000.100	31.396.244	5.933.295	40%	12.558.498	3.066.706
SportIT S.r.l. Milano - Viale Abruzzi 41	Collegata	Costo	489.244	2.009.015	(319.793)	33,3%	669.002	2.500.000
Busforfin.com S.r.l. Venezia - Via Bottegato 217	Collegata	Costo	13.280	354.309	(536.591)	40,0%	141.724	1.000.000

Si rimanda alla relazione sulla gestione per un commento circa l'andamento delle partecipate e di quelle controllate, controllate a controllo congiunto e collegate.

NOTA 5 CREDITI FINANZIARI CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione dettagliata al 31 dicembre 2021 è specificata nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2021		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti finanziari		38.323	38.323
Fondo svalutazione crediti finanziari		(38.323)	(38.323)
Crediti finanziari	—	—	—
Finanziamento Busforfun	840.000	214.416	1.054.416
Finanziamento La Linea	700.000	233.333	933.333
Crediti conti correnti verso controllate		861.879	861.879
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		(5.989)	(5.989)
Crediti finanziari verso parti correlate (Nota 34)	1.540.000	1.303.639	2.843.639
Totale	1.540.000	1.303.639	2.843.639

Si riporta nella seguente tabella la composizione al 31 dicembre 2020:

Descrizione	31.12.2020		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti finanziari		38.323	38.323
Fondo svalutazione crediti finanziari		(38.323)	(38.323)
Crediti finanziari	—	—	—
Finanziamento La Linea	933.333	233.333	1.166.666
Crediti conti correnti verso controllate		273.916	273.916
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		(5.989)	(5.989)
Crediti finanziari verso parti correlate (Nota 34)	933.333	501.260	1.434.593
Totale	933.333	501.260	1.434.593

In data 30 luglio 2021, la Società ha sottoscritto un contratto di finanziamento con la collegata Busforfun.it al fine di dotarla della provvista necessaria per rafforzare il proprio posizionamento come *Mobility Partner* di grandi progetti, imprese, *community* ed eventi.

Il finanziamento, di complessivi 2.000 migliaia di Euro, ha una durata di 6 anni dalla data di sottoscrizione. La linea di credito, fruttifera di interessi ad un tasso variabile Euribor 6 mesi + 165bps annui, sarà rimborsata in 5 rate annuali con prima rata in scadenza il 31 dicembre 2022.

In data 20 dicembre 2019, la Società ha sottoscritto un contratto di finanziamento con la controllata La Linea al fine di dotarla della provvista necessaria a sottoscrivere e a versare integralmente l'aumento di capitale sociale in La Linea 80 S.c.a r.l., società di scopo partecipata al 70% da ATV S.p.A. e al 30% da La Linea S.p.A. Il finanziamento, di complessivi 1.400 migliaia di Euro, ha una durata di 6 anni dalla data di sottoscrizione. La linea di credito, fruttifera di interessi ad un tasso

variabile Euribor 6 mesi + 165bps annui, sarà rimborsata in 12 rate semestrali comprensive di capitale ed interessi.

In data 1 dicembre 2021, è stato concesso un ulteriore finanziamento alla controllata La Linea al fine di dotarla della provvista per effettuare gli investimenti necessari in quanto aggiudicataria della gara indetta dal Comune di Venezia per la fornitura del trasporto pubblico locale automobilistico nell'ambito dell'area urbana di Mestre e Spinea. Il finanziamento, non ancora utilizzato, di complessivi 9 milioni di Euro, ha una durata di 10 anni dalla data di sottoscrizione. La linea di credito, fruttifera di interessi ad un tasso fisso del 1,5% annuo, sarà rimborsata in 9 rate annuali con scadenza della prima rata decorso un anno del servizio oggetto della gara.

I crediti di conto corrente verso controllate includono per 97 migliaia di Euro (62 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020) il credito di conto corrente verso Malpensa Intermodale S.r.l. e per 651 (98 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020) il credito di conto corrente verso Malpensa Distripark S.r.l..

Il saldo include inoltre il credito iscritto verso Locoitalia, ante cessione, pari a 113 migliaia di Euro.

Vengono di seguito riportati i tassi effettivi di rendimento dei crediti:

Descrizione	2021	2020
Finanziamento Controllate e collegate	1,65 %	1,65 %
Crediti conti correnti vs controllate	0,004 %	0,012 %

NOTA 6 IMPOSTE ANTICIPATE ED IMPOSTE DIFFERITE

(in migliaia di Euro)

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Imposte anticipate	8.072	6.908	1.164
Imposte differite	115	212	(97)
Imposte anticipate nette	7.957	6.696	1.261

Il movimento dell'esercizio delle imposte anticipate nette è di seguito dettagliato:

(in migliaia di Euro)

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020	Variazione
Saldo inizio anno	6.696	6.060	636
Imputate a conto economico	1.258	645	613
Imputate a patrimonio netto	3	(9)	12
Saldo fine anno	7.957	6.696	1.261

Le imposte anticipate e differite sono generate principalmente per differenze temporanee di elementi di reddito di futura deducibilità o imponibilità fiscale.

La natura delle differenze temporanee che hanno generato imposte anticipate e differite è riassunta di seguito:

Imposte anticipate

(in migliaia di Euro)

Imposte anticipate 31.12.2020	Saldo 01.01.2020	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Saldo 31.12.2020
Accantonamenti	704	(60)		644
Valutazione TFR	77	(27)	(9)	41
Immobilizzazioni immateriali	172	(97)		75
Immobilizzazioni materiali rivalutazioni, svalutazioni e ammortamenti	5.293	633		5.926
Svalutazione Crediti	222	—		222
Totale	6.468	449	(9)	6.908

Imposte anticipate 31.12.2021	Saldo 01.01.2021	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Saldo 31.12.2021
Accantonamenti	644	129		773
Valutazione TFR	41	(8)	3	36
Immobilizzazioni immateriali	75	21		96
Immobilizzazioni materiali rivalutazioni, svalutazioni e ammortamenti	5.926	1.019		6.945
Svalutazione Crediti	222	—		222
Totale	6.908	1.161	3	8.072

Imposte differite

(in migliaia di Euro)

Imposte differite 31.12.2020	Saldo 01.01.2020	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Saldo 31.12.2020
Plusvalenze patrimoniali	46	(25)		21
Immobilizzazioni materiali	362	(171)		191
Totale	408	(196)	—	212

Imposte differite 31.12.2021	Saldo 01.01.2021	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Saldo 31.12.2021
Plusvalenze patrimoniali	21	(21)		—
Immobilizzazioni materiali	191	(76)		115
Totale	212	(97)	—	115

Si rimanda al paragrafo “Poste soggette a significative assunzioni e stime” per le considerazioni sui processi estimativi della imponibilità futura della Società da cui dipende il riconoscimento delle imposte anticipate.

NOTA 7 CREDITI COMMERCIALI

La seguente tabella dettaglia le partite di credito commerciale esistenti verso le parti correlate e verso terzi, opportunamente rettificata dal fondo svalutazione:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Crediti v/ terzi	2.102.041	1.746.714
(MENO) Fondo svalutazione crediti	(66.624)	(99.586)
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	(43.226)	(43.226)
Crediti commerciali	1.992.191	1.603.902
Trenord S.r.l.	20.145.175	35.095.396
FERROVIENORD S.p.A.	1.697.521	2.496.505
DB Cargo Italia S.r.l.	674.374	258.558
NordCom S.p.A.	400.498	71.536
FNM Autoservizi S.p.A.	197.421	1.030.183
La Linea S.p.A	165.195	143.582
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	154.949	
FNMPAY S.p.A	138.862	12.496
Fuorimuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l.	137.411	137.411
E-Vai S.r.l.	53.932	71.054
Nord_Ing S.r.l.	45.098	34.613
Locoitalia	36.443	36.443
ATV S.p.A.	33.523	368.475
Malpensa Intermodale S.r.l.	30.327	6.438
Malpensa Distripark S.r.l.	21.187	18.953
ASF Autolinee S.r.l.	17.752	17.752
NORD ENERGIA S.p.A.	10.491	7.343
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.	6.671	
Martini Bus S.r.l.	1.694	
	310	310
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	(57.781)	(57.781)
Crediti commerciali verso parti correlate (Nota 34)	23.911.053	39.749.267
Totale	25.903.244	41.353.169

La voce “crediti verso clienti terzi” aumentano in relazione alla diversa tempistica di incasso da parte della controparte commerciale.

I crediti commerciali verso parti correlate diminuiscono principalmente verso una partecipata in *joint venture* in relazione alle diverse tempistiche di incasso rispetto all’esercizio precedente.

Fondo svalutazione crediti

A seguito dell’analisi del rischio di inesigibilità delle posizioni creditorie in essere alla data di chiusura dell’esercizio è stato ritenuto congruo il fondo accantonato nei precedenti esercizi pari a 110 migliaia di Euro.

Il *fair value* dei crediti, ottenuto adeguandone il valore nominale tramite il fondo svalutazione crediti (appostato per stimare il rischio di inesigibilità delle posizioni creditorie in essere a ciascuna

data di riferimento), approssima il valore di iscrizione degli stessi al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020.

NOTA 8 ALTRI CREDITI CORRENTI E NON CORRENTI ED IMPOSTE

Nelle seguenti tabelle sono evidenziate le voci relative ad “Altri crediti” per gli esercizi 2021 e 2020:

Descrizione	31.12.2021		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti tributari		5.900.640	5.900.640
Credito per anticipo contrattuale		69.600	69.600
Crediti in procedura concorsuale		1.511.346	1.511.346
Risconti attivi	758.015	751.758	1.509.773
Crediti verso altri	132.793	468.742	601.535
(Meno) Fondo svalutazione crediti		(1.511.346)	(1.511.346)
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		(22.674)	(22.674)
Altri crediti	890.808	7.168.066	8.058.874
Altri crediti verso parti correlate (Nota 34)		5.969.840	5.969.840
Totale	890.808	13.137.906	14.028.714

Descrizione	31.12.2020		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti tributari		7.407.854	7.407.854
Credito per anticipo contrattuale		69.600	69.600
Crediti in procedura concorsuale		1.511.346	1.511.346
Risconti attivi		457.852	457.852
Crediti verso altri	132.793	8.375.267	8.508.060
(Meno) Fondo svalutazione crediti		(1.511.346)	(1.511.346)
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		(22.673)	(22.673)
Altri crediti	132.793	16.287.900	16.420.693
Altri crediti verso parti correlate (Nota 34)		2.487.800	2.487.800
Totale	132.793	18.775.700	18.908.493

Altri crediti

Crediti tributari

I crediti tributari correnti si riferiscono a crediti IVA già richiesta a rimborso per 5.500 migliaia di Euro (7.223 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020), oltre che al credito IVA di Gruppo per 401 migliaia di Euro (185 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020).

Per quanto riguarda il credito IVA già richiesto a rimborso si precisa che lo stesso si riferisce alla richiesta di rimborso presentata dalla Società in data 24 aprile 2018 con la Dichiarazione IVA relativa al periodo di imposta 2017, per 5.500 migliaia di Euro.

La variazione del periodo è relativa all'incasso, avvenuto in data 11 ottobre 2021 della richiesta di rimborso presentata dalla Società in data 27 aprile 2017 per il primo trimestre 2017, per 1.723 migliaia di Euro.

Crediti in procedura concorsuale

I “crediti in procedura concorsuale” risultano interamente svalutati tramite specifico “fondo svalutazione crediti”.

Risconti attivi

I risconti attivi correnti si riferiscono a risconti per polizze assicurative *Warranty & Indemnity (W&I)* sottoscritta a copertura delle *Representations & Warranties* contenute nel contratto di compravendita stipulato con Regione Lombardia per l'acquisizione di MISE, per 1.005 migliaia di Euro (non presenti al 31 dicembre 2020), nonché per 366 migliaia di Euro all'anticipazione erogata ad Alstom in relazione all'acquisto di materiale documentario previsto dal contratto pluriennale di manutenzione dei rotabili tipo CSA utilizzati per il servizio aeroportuale.

Crediti verso altri

I “crediti verso altri” sono relativi principalmente ad anticipi per servizi corrisposti a fornitori per 109 migliaia di Euro (150 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020), nonché a note credito da ricevere per 71 migliaia di Euro (74 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020).

Inoltre, la voce include i costi sostenuti per progetti di sviluppo di competenza di esercizi futuri per 168 migliaia di Euro. Nell'esercizio precedente la voce includeva i costi di transazione sostenuti per l'acquisizione della partecipazione in MISE, pari a 3.053 migliaia di Euro, direttamente attribuibili alla partecipazione e quindi riclassificati al perfezionamento della stessa avvenuta in data 26 febbraio 2021.

Il *fair value* dei crediti diversi da quelli iscritti nella categoria “Crediti in procedura concorsuale”, ottenuto adeguandone il valore nominale tramite il fondo svalutazione crediti (appostato per stimare il rischio di inesigibilità delle posizioni creditorie in essere a ciascuna data di riferimento), approssima il valore di iscrizione degli stessi al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020.

Altri crediti – parti correlate

Gli altri crediti verso parti correlate comprendono:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
FERROVIENORD S.p.A.	2.897.544	7.357
NORD ENERGIA S.p.A.	2.251.393	1.802.426
Locoitalia S.r.l.	309.994	309.994
NordCom S.p.A.	298.781	184.030
E-Vai S.r.l.	150.294	144.258
NORD_ING S.r.l.	66.087	11.879
Malpensa Intermodale S.r.l.	5.174	37.961
Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A.	678	
Totale società controllate (Nota 34)	5.979.945	2.497.905
Regione Lombardia		
Totale parti correlate	5.979.945	2.497.905
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	(10.105)	(10.105)
Totale parti correlate (Nota 34)	5.969.840	2.487.800

I crediti verso le società controllate hanno natura tributaria: accolgono le poste derivanti dal Consolidato Fiscale per 3.583 migliaia di Euro (27 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020) e dall'IVA di Gruppo per 2.386 migliaia di Euro (2.461 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020).

La variazione del credito per Consolidato fiscale è attribuibile, alla diversa esposizione della controllata FERROVIENORD, pari a 2.889 migliaia di Euro (a debito al 31 dicembre 2020), e Nord Energia, pari a 522 migliaia di Euro a debito (a debito al 31 dicembre 2020).

Il saldo del credito IVA di Gruppo varia principalmente per il credito vantato nei confronti di Nord Energia pari a 1.729 migliaia di Euro (1.802 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020).

NOTA 9 CREDITI PER IMPOSTE

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
IRAP	271.188	
IRES	176.871	2.187.143
Totale Crediti per imposte	448.059	2.187.143

NOTA 10 DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Depositi bancari e postali	97.034.827	101.917.716
Denaro e valori in cassa	33.310	9.775
(MENO) <i>Impairment IFRS 9</i>	(657.438)	(657.438)
Totale	96.410.699	101.270.053

Si evidenzia che la Società gestisce la liquidità delle altre società del Gruppo in *cash pooling*; pertanto, a fronte di disponibilità su depositi bancari pari a 96.411 migliaia di Euro, FNM ha crediti in c/c di corrispondenza per 748 migliaia di Euro (160 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020) e debiti in c/c di corrispondenza per 88.038 migliaia di Euro (125.069 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020), comprensivi di interessi, come di seguito rappresentati:

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Malpensa Intermodale	97	62
Malpensa Distripark	651	98
Totale crediti	748	160
FERROVIENORD S.p.A.	41.314	78.538
NORD ENERGIA S.p.A.	19.651	20.185
NordCom S.p.A.	9.291	10.231
FNM Autoservizi S.p.A.	6.058	7.720
FNMPAY S.p.A.	2.164	
E-Vai S.r.l.	1.112	1.148
NORD_ING S.r.l.	731	420
Martini Bus S.r.l.	344	
La Linea S.p.A.	330	
Trenord S.r.l.		13
Enti aziendali	7.043	6.814
Totale debiti	88.038	125.069

Su tali conti correnti di corrispondenza vengono riconosciuti interessi attivi e passivi a tassi di mercato (Nota 5 e Nota 12).

In relazione all'applicazione dell'IFRS 9, basato sul modello delle perdite attese (*expected losses*), la Società considera le perdite attese lungo la vita dell'attività finanziaria ad ogni data di riferimento del bilancio, a tal fine è stata effettuata la rettifica per *impairment* pari a 657 migliaia di Euro.

La variazione della voce è meglio analizzata per natura di componente nel rendiconto finanziario.

NOTA 11 PATRIMONIO NETTO

La tabella fornisce la composizione del patrimonio netto al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, con indicazione della possibilità di utilizzo delle riserve.

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni	Possibilità di utilizzo
Capitale Sociale	230.000	230.000		
<i>Altre Riserve:</i>				
– Riserva da sovrapprezzo azioni	6.545	6.545		A, B
– Fondo Contributi e liberalità	1.078	1.078		A, B, C
– Riserva avanzo di fusione	165	165		A, B, C
<i>Totale Altre Riserve:</i>	<i>7.789</i>	<i>7.789</i>		
<i>Riserve di utili indivisi:</i>				
– Riserva legale	16.907	15.712	1.195	A, B
– Riserva avanzo di scissione	2.832	2.832		A, B, C
– Riserva straordinaria	97.426	97.426	—	A, B, C
– FTA IFRS 9	(575)	(575)		
– Utili portati a nuovo	45.415	22.718		A, B, C
<i>Totale Riserve di utili indivisi:</i>	<i>162.005</i>	<i>138.113</i>	<i>23.892</i>	
<i>Riserva di Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>(177)</i>	<i>(168)</i>	<i>(9)</i>	
Utile dell'esercizio	5.408	23.892	(18.484)	
Totale	405.025	399.626	5.399	

Legenda: A = per aumento di capitale - B = per copertura perdite - C = per distribuzione ai soci

Il patrimonio netto ha subito la seguente movimentazione nel corso degli esercizi 2020 e 2021:

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	Capitale sociale	Riserva da sovrapprezzo azioni	Fondo contributi e liberalità	Riserva avanzo di fusione	Riserva Legale	Riserva avanzo di scissione	Riserva straordinaria	Utili/Perdite portate a nuovo	Riserva utile/perdita attuariale	Risultato esercizio	Totale
Saldo 01.01.2020	230.000	6.546	1.078	165	14.517	2.832	96.850	0	(186)	23.914	375.716
Destinazione utile 2019					1.196			22.718		(23.914)	
Riserva utile/perdita									17		17
Utile dell'esercizio										23.892	23.892
Saldo 31.12.2020	230.000	6.546	1.078	165	15.713	2.832	96.850	22.718	(169)	23.892	399.625
Destinazione utile 2020					1.195			22.697		(23.892)	
Riserva utile/perdita									(8)		(8)
Utile dell'esercizio										5.408	5.408
Saldo 31.12.2021	230.000	6.546	1.078	165	16.908	2.832	96.850	45.415	(177)	5.408	405.025

Capitale sociale

Il capitale sociale al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020 ammonta a Euro 230.000.000, è interamente versato ed è costituito da 434.902.568 azioni ordinarie, senza indicazione del valore nominale.

Riserva da sovrapprezzo azioni e Fondi contribuiti e liberalità

Tali riserve rimangono invariate rispetto all'esercizio precedente.

Riserva avanzo di fusione

In questa voce di bilancio è stato contabilizzato, ai sensi dell'art. 2504-bis, comma 4, del Codice civile, l'avanzo derivante dall'operazione di fusione per incorporazione della controllata Interporti Lombardi S.p.A., conclusasi nel mese di ottobre 2008; tale avanzo di fusione risultava dalla differenza tra il patrimonio netto dell'incorporata, pari a 665 migliaia di Euro, e il valore della partecipazione detenuta da FNM in Interporti Lombardi S.p.A., pari a 500 migliaia di Euro. Tale riserva è rimasta invariata rispetto all'esercizio precedente.

Riserva legale

La voce si incrementa per la destinazione del risultato dell'esercizio 2020. Al riguardo giova evidenziare che, l'Assemblea degli Azionisti, in data 30 aprile 2021, ha approvato la proposta di bilancio separato della Società e i risultati consolidati per l'esercizio 2020 e ha deliberato di destinare l'utile di esercizio come segue:

- 1.195 migliaia di Euro a riserva legale;
- 22.697 migliaia di Euro ad utili portati a nuovo.

Riserva avanzo di scissione

Nel corso dell'esercizio 2010 è stata data esecuzione all'operazione di scissione di FERROVIENORD a favore di FNM con riferimento al compendio scisso rappresentato per l'attivo dalla partecipazione posseduta nel capitale sociale della società DB Cargo Italia S.r.l. (40%) e per il passivo in quota parte della posta del patrimonio netto costituita da "Utili portati a nuovo", pari ad Euro 3.066.706. L'operazione di scissione ha determinato la diminuzione del patrimonio netto di FERROVIENORD da Euro 53.022.518 ad Euro 49.955.812, con una riduzione pari al 5,7838%; pertanto il valore di iscrizione a bilancio della partecipazione in FERROVIENORD è stato ridotto della stessa percentuale, operando una svalutazione di Euro 234.548. La differenza tra il valore di iscrizione della partecipazione in DB Cargo Italia S.r.l. e la diminuzione del valore di iscrizione della partecipazione in FERROVIENORD, pari ad Euro 2.832.158, è stata pertanto rilevata nella riserva di patrimonio netto in commento. Tale riserva è rimasta invariata rispetto all'esercizio precedente.

Riserva straordinaria

Rimane invariata rispetto al precedente esercizio.

Utili portati a nuovo

Si incrementa per la destinazione del risultato dell'esercizio 2020, come già commentato alla voce "Riserva legale".

Riserva utile/perdita attuariale

La voce si riferisce all'ammontare cumulato al 31 dicembre 2021 degli utili e perdite attuariali da valutazione del TFR, al netto dell'effetto fiscale correlato, in accordo con le disposizioni dello IAS 19.

NOTA 12 DEBITI VERSO BANCHE CORRENTI E NON CORRENTI

I debiti verso banche sono così dettagliati al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020:

Descrizione	31.12.2021		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Finanziamento BEI	—	41.708.565	41.708.565
Debiti verso banche	—	41.708.565	41.708.565

Descrizione	31.12.2020		
	Non Correnti	Correnti	Totale
<i>Term Loan Facility</i>		50.000.000	50.000.000
Finanziamento BEI	41.688.387	8.243.747	49.932.134
Debiti verso banche	41.688.387	58.243.747	99.932.134

La voce “Finanziamento BEI” è interamente attribuibile all’erogazione del finanziamento sottoscritto tra la Società e Banca Europea degli Investimenti in data 21 dicembre 2017, per un importo totale massimo di 50 milioni di Euro. Il finanziamento ha l’obiettivo di garantire la copertura finanziaria dell’investimento di complessivi 95,1 milioni di Euro, relativo all’acquisto di 9 elettrotreni a 6 casse da utilizzare per lo sviluppo ed il potenziamento dei servizi transfrontalieri connessi all’apertura del tunnel di base del Monte Ceneri.

Il finanziamento è stato interamente erogato nel corso del 2020. In particolare, in data 20 marzo 2020 è stata erogata la prima *tranche* per 10 milioni di Euro, e in data 12 ottobre 2020 la seconda *tranche*, per 40 milioni di Euro. La prima *tranche* del finanziamento prevede un tasso fisso dello 0,377%, con durata sei anni e piano di rimborso previsto in rate annuali costanti con prima scadenza 1° febbraio 2021. La seconda *tranche* del finanziamento prevede un tasso fisso dello 0,446%, con durata sei anni e piano di rimborso previsto in rate annuali costanti con prima scadenza 12 ottobre 2021. Entrambe le rate in scadenza nell’esercizio sono state rimborsate.

In relazione agli impegni di FNM previsti dal contratto di finanziamento, in data 15 gennaio 2021 è stata inviata a BEI richiesta di consenso al completamento dell’operazione di acquisizione di MISE e di modifica delle soglie di rilevanza delle operazioni straordinarie consentite e dei *covenants* finanziari.

BEI ha concesso il proprio benestare all’operazione di acquisizione e ha così modificato, a decorrere dal 3 marzo 2021, i *covenants* finanziari, calcolati sul bilancio consolidato del Gruppo:

- PFN/Patrimonio netto $\leq 2,25$
- PFN/EBITDA $\leq 5,85$
- EBITDA/Oneri finanziari $\geq 5,77$

Per effetto del consolidamento di MISE, come già illustrato in Nota 22 del Bilancio Consolidato è stata registrata una riduzione del Patrimonio Netto di Gruppo per un importo pari ad Euro 294,9 milioni, che ha comportato il mancato rispetto del *covenant* PFN/PN. Conseguentemente, il “Finanziamento BEI” è stato classificato tra i debiti verso banche correnti in ossequio a quanto previsto dai principi contabili internazionali. Non si ritiene che tale aspetto generi problemi di liquidità in considerazione del fatto che la Capogruppo si è attivata con BEI per concordare una modifica della definizione del *covenant* che tenga conto di questa specifica conseguenza della rilevazione contabile sopra descritta.

In data 9 marzo 2022 la Società ha ricevuto da BEI comunicazione del superamento dell'iter interno di valutazione e, quindi di avvio della predisposizione della documentazione legale per la lettera di *wavier* e modifica contrattuale.

La voce “*Term Loan Facility*” riguardava la linea a valore sul contratto di finanziamento sottoscritto in data 7 agosto 2018 tra FNM ed un *pool* di primari istituti creditizi per un importo complessivo massimo pari a 200.000 migliaia di Euro.

In particolare, quanto iscritto al 31 dicembre 2020, si riferiva all'importo di 50.000 migliaia di Euro erogato in data 14 settembre 2018 e contabilizzato secondo il criterio del costo ammortizzato.

Contestualmente alla sottoscrizione della linea di credito a breve termine avvenuta in data 28 gennaio 2021 con un *pool* di banche composto da Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas Italian Branch, in qualità di enti finanziatori dell'operazione di acquisizione di MISE, in data 29 gennaio 2021 FNM ha estinto integralmente il finanziamento sottoscritto il 7 agosto 2018, in quanto non più coerente con la struttura finanziaria del Gruppo, rimborsando in via anticipata tutto l'ammontare utilizzato pari a 50 milioni di Euro e rinunciando all'ulteriore linea “*Revolving Credit Facility*”, per massimi 50 milioni di Euro, che non era ancora stata ancora utilizzata.

Si rimanda al paragrafo 6.2. della relazione sulla gestione per un'informativa dettagliata della struttura finanziaria della Società.

NOTA 13 DEBITI FINANZIARI CORRENTI E NON CORRENTI

Nelle seguenti tabelle sono evidenziate le voci relative a “Debiti finanziari” al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020:

Descrizione	31.12.2021		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Prestito Obbligazionario	642.957.974		642.957.974
Debiti conti correnti verso terzi	—	4.810.713	4.810.713
Debiti per contratti di leasing	4.400.894	1.564.374	5.965.268
Ratei per interessi su debiti finanziari	—	1.022.779	1.022.779
Debiti finanziari	647.358.868	7.397.866	654.756.734
Debiti conti correnti verso correlate	—	83.227.359	83.227.359
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	514.779	543.373	1.058.152
Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 34)	514.779	83.770.732	84.285.511
Totale	647.873.647	91.168.598	739.042.245

Descrizione	31.12.2020		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti conti correnti verso terzi	—	5.057.891	5.057.891
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	5.645.088	1.534.814	7.179.902
Ratei per interessi su debiti finanziari	—	331.276	331.276
Debiti finanziari	5.645.088	6.923.981	12.569.069
Debiti conti correnti verso correlate	—	120.011.074	120.011.074
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	925.559	632.580	1.558.139
Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 34)	925.559	120.643.654	121.569.213
Totale	6.570.647	127.567.635	134.138.282

La scadenza della componente non corrente è di seguito riportata:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Tra 1 e 2 anni	2.079.153	1.875.737
Tra 2 e 5 anni	645.794.494	4.621.776
Oltre 5 anni	—	73.134
Totale	647.873.647	6.570.647

Il *fair value* delle suddette passività finanziarie approssima il loro valore di iscrizione.

In data 13 ottobre 2021 la Società ha concluso il collocamento di un prestito obbligazionario non convertibile c.d. *senior unsecured* per 650 milioni di Euro, con durata 5 anni. Il Prestito Obbligazionario rappresenta l'emissione inaugurale nell'ambito del programma di emissione di prestiti obbligazionari non convertibili a medio termine (*Euro Medium Term Note Programme*, il "Programma EMTN") fino a 1 miliardo di Euro, la cui costituzione è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione di FNM in data 16 settembre 2021.

Il Prestito Obbligazionario è quotato presso il mercato regolamentato della Borsa Irlandese – Euronext Dublin. L'emissione è stata regolata in data 20 ottobre 2021.

I titoli sono stati collocati ad un prezzo di emissione pari a 99,824% con tasso fisso con una cedola annuale di 0,75% e un rendimento annuo pari allo 0,786%, corrispondente ad uno spread di 88 punti base rispetto al tasso di riferimento *mid-swap*. Ai titoli rappresentativi del prestito obbligazionario è stato attribuito un *rating* Baa3 da parte di Moody's e BBB da parte di Fitch, in linea con quelli dell'emittente. Il prestito obbligazionario non è soggetto a *covenants*.

I proventi del prestito obbligazionario sono stati utilizzati per il pagamento anticipato e per intero dell'indebitamento assunto in relazione all'acquisizione di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A., (Nota 12) e per la parte rimanente, per mantenere idonei livelli di liquidità per far fronte alle esigenze operative e agli investimenti.

In data 21 ottobre 2021, in seguito al collocamento del prestito obbligazionario precedentemente descritto, FNM ha rimborsato anticipatamente il finanziamento *unsecured* a breve termine ("*Bridge loan*") utilizzato per 620 milioni di Euro e sottoscritto in data 28 gennaio 2021 con un *pool* di banche composte da Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas Italian Branch.

La voce “Debiti conti correnti verso terzi” si riferisce al conto corrente di corrispondenza del *cash pooling* con i vari Enti aziendali (Cassa Integrativa FNM per 4.721 migliaia di Euro ed il Circolo Ricreativo Aziendale FNM per 89 migliaia di Euro).

La voce “Debiti conti correnti verso correlate” si riferisce principalmente al conto corrente di corrispondenza del *cash pooling* con le società partecipate, di cui 41.312 migliaia di Euro verso FERROVIENORD, 19.650 migliaia di Euro verso NORD ENERGIA, 9.291 migliaia di Euro verso NordCom, 1.112 migliaia di Euro verso E-Vai, 6.058 migliaia di Euro verso FNMA.

I debiti per contratti di *leasing* sono tutti relativi all’applicazione dell’IFRS 16.

Il valore dei canoni contabilizzati a conto economico per contratti *low value* e *short term* è pari a a 22 migliaia di Euro.

Di seguito viene fornito il dettaglio per scadenza dei pagamenti minimi futuri di *leasing* e la riconciliazione con il relativo valore attuale, pari al debito iscritto in bilancio:

Descrizione	31.12.2021		31.12.2020	
	Pagamenti minimi futuri	Valore attuale pagamenti minimi	Pagamenti minimi futuri	Valore attuale pagamenti minimi
Meno di 1 anno	2.228.209	7.023.420	2.289.593	8.738.042
1 - 5 anni	4.976.694		6.831.616	
Più di 5 anni	89.687		92.398	
Totale	7.294.590	7.023.420	9.213.607	8.738.042
Interessi passivi futuri	(271.170)		(475.565)	
Valore attuale dei debiti relativi ai leasing finanziari	7.023.420		8.738.042	

La revisione dei tassi relativi ai debiti verso terzi per *leasing*, esposti al rischio di tasso di interesse, avviene in un periodo temporale inferiore ai 12 mesi.

I tassi effettivi di interesse alle date di bilancio sono di seguito riportati:

Descrizione	2021	2020
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	1,47 %	1,8% - 8,86%
Debiti per <i>cash pooling</i>	0,004 %	0,012 %
Debito verso obbligazionisti	0,9821 %	

NOTA 14 POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

Di seguito si espone la composizione dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2021 e 2020 secondo richiamo di informativa CONSOB 5/21 del 29 aprile 2021, che sostituisce la Comunicazione CONSOB 6064293 del luglio 2006, e le relative note che riconducono ai dati della Situazione Patrimoniale – Finanziaria:

(in migliaia di Euro)

Descrizione	31.12.2021		31.12.2020		Note
	Totale	Di cui: parti correlate	Totale	Di cui: parti correlate	
A. Disponibilità Liquide	96.411		101.270		9
D. Liquidità (A+B+C)	96.411	—	101.270	—	
E. Debito finanziario corrente	(130.769)	(83.228)	(183.644)	(120.011)	12 - 13
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	(2.108)	(543)	(2.167)	(633)	12 - 13
G. Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(132.877)	(83.771)	(185.811)	(120.644)	
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G -D)	(36.466)	(83.771)	(84.541)	(120.644)	
I. Debiti finanziario non corrente	(647.874)	(515)	(48.259)	(926)	12 - 13
L. Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	(647.874)	(515)	(48.259)	(926)	
M. Totale Indebitamento finanziario (H+L)	(684.340)	(84.286)	(132.800)	(121.570)	

Il debito finanziario corrente comprende i debiti verso banche (Nota 12) per 41.708 migliaia di Euro (58.243 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020), il saldo dei conti di corrispondenza in *cash pooling* verso le società controllate ed in *joint ventures* e verso gli Enti aziendali per un totale di 88.038 migliaia di Euro (125.055 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020) (Nota 13).

La voce "F. Parte corrente del debito finanziario non corrente" include la quota corrente dei debiti per contratti di *leasing* pari a 2.108 migliaia di Euro (Nota 13).

La voce "I. Debito finanziario non corrente" include principalmente il prestito obbligazionario per 642.958 migliaia di Euro e la quota non corrente dei debiti per contratti di *leasing* (Nota 13).

NOTA 15 ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI E NON CORRENTI

Nelle seguenti tabelle si evidenzia la composizione della voce al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020:

Descrizione	31.12.2021		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Personale		2.798.457	2.798.457
Contributi c/capitale	1.059.770	39.251	1.099.021
Istituti di previdenza		542.765	542.765
Enti Aziendali		14.186	14.186
Depositi cauzionali	8.476		8.476
Altri	857.143	1.483.704	2.340.847
Altre passività	1.925.389	4.878.363	6.803.752
FERROVIENORD S.p.A.	99.593	5.388.983	5.488.576
FNM Autoservizi S.p.A.	8.714	2.725.107	2.733.821
FNMPay		271.507	271.507
DB Cargo Italia S.r.l.		149.240	149.240
Locoitalia Srl		145.179	145.179
Malpensa Intermodale		140.227	140.227
Debiti verso Regione Lombardia		133.826	133.826
Enti Aziendali		111.132	111.132
E-Vai S.r.l.	623	110.163	110.786
Malpensa Distripark		81.606	81.606
Trenord S.r.l.		49.255	49.255
ATV	13.500		13.500
Nord_Ing S.r.l.	1.867	9.062	10.929
NordCom SpA	4.980	4.980	9.960
NORD ENERGIA SpA	1.867	1.867	3.734
Contributi c/capitale Regione Lombardia	4.222.760	1.164.886	5.387.646
Altre passività verso parti correlate (Nota 34)	4.353.904	10.487.020	14.840.924
Totale	6.279.293	15.365.383	21.644.676

Descrizione	31.12.2020		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Personale		2.438.938	2.438.938
Contributi c/ capitale	1.099.021	39.251	1.138.272
Istituti di previdenza		288.259	288.259
Depositi cauzionali	36.963		36.963
Enti Aziendali		11.905	11.905
Debito per acquisto partecipazione		7.341.367	7.341.367
Altri	1.588.041	1.016.979	2.605.020
Altre passività	2.724.025	11.136.699	13.860.724
FERROVIENORD S.p.A.	199.186	8.513.232	8.712.418
FNM Autoservizi S.p.A.	17.429	2.304.830	2.322.259
NORD ENERGIA S.p.A.	3.735	246.654	250.389
SeMS S.r.l. in liquidazione		151.286	151.286
Malpensa Distripark S.r.l.		145.179	145.179
Locoitalia S.r.l.		134.498	134.498
Enti Aziendali		79.234	79.234
Malpensa Intermodale S.r.l.		69.152	69.152
Trenord S.r.l.		48.790	48.790
NordCom S.p.A.	9.959	33.369	
Nord_Ing S.r.l.	3.735	12.491	16.226
DB Cargo Italia S.r.l.		6.086	6.086
E-Vai S.r.l.	1.245	2.183	3.428
Contributi c/capitale Regione Lombardia	5.387.645	1.164.886	6.552.531
Altre passività verso parti correlate (Nota 34)	5.622.934	12.911.870	18.491.476
Totale	8.346.959	24.048.569	32.352.200

Altre passività - Personale e istituti di previdenza

I debiti verso il personale si riferiscono alle competenze di dicembre 2021 liquidate in gennaio 2022 e alle ferie maturate e non godute mentre i debiti verso istituti di previdenza riguardano contributi previdenziali, assistenziali e assicurativi relativi alle diverse categorie di dipendenti e collaboratori.

Debito per acquisto partecipazione

La voce “Debiti per acquisto partecipazione” era interamente attribuibile alla seconda *tranche* da corrispondere al Gruppo ASTM per l’acquisto della partecipazione del 13,6% del capitale sociale detenuto in Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A., avvenuta in data 29 luglio 2020, per un importo complessivo pari a 85.649 migliaia di Euro. Alla data di acquisto è stata versata la prima *tranche*, pari a 78.308 migliaia di Euro. L’importo è stato interamente versato in data 28 gennaio 2021.

Altre passività - altri

La voce accoglie nelle altre passività non correnti, per 794 migliaia di Euro, e nelle altre passività correnti, per 780 migliaia di Euro, il risconto passivo relativo ad oneri manutentivi futuri sul materiale rotabile di proprietà, a fronte di anticipi incassati dai locatari nel corso dell’esercizio.

Altre passività verso parti correlate – correnti

La voce include i debiti verso le società controllate che si riferiscono principalmente agli importi derivanti dall’IVA di Gruppo pari a 6.061 migliaia di Euro (7.577 migliaia di Euro al 31 dicembre

2020), in particolare verso FERROVIENORD, per 5.289 migliaia di Euro (6.936 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020), e FNM Autoservizi, per 755 migliaia di Euro (630 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020).

La voce comprende inoltre le poste derivanti dal Consolidato Fiscale per 2.555 migliaia di Euro (3.784 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020), principalmente verso FNM Autoservizi per 1.962 migliaia di Euro (1.666 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020), verso Malpensa Intermodale per 140 migliaia di Euro (151 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020) e verso Malpensa Distripark per 72 migliaia di Euro (69 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020), relativo al riconoscimento alle controllate di un provento pari al 100% del beneficio fiscale trasferito alla Capogruppo, in esecuzione di quanto previsto dall'accordo di adesione al Consolidato Fiscale Nazionale. Inoltre nell'esercizio 2020 erano inclusi i debiti derivanti dai maggiori acconti versati rispetto all'onere fiscale dell'esercizio verso FERROVIENORD per 1.477 migliaia di Euro (a credito per 2.889 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021), debiti verso Nord Energia per 245 migliaia di Euro (a credito per 522 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021).

Il saldo dei contributi percepiti al 31 dicembre 2020 a fronte degli investimenti effettuati nel corso degli esercizi precedenti, ammonta ad Euro 6.486.667 (Nota 1). Tale importo è costituito da:

Contributi in conto capitale Regione Lombardia

I contributi in conto capitale sono stati erogati dalla Regione Lombardia per l'acquisto di n. 5 rotabili TAF, per la ristrutturazione dell'immobile sito in piazzale Cadorna e per la realizzazione del museo "La civiltà di Golasecca". La riduzione dell'esercizio è connessa al riconoscimento al conto economico del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile contributi pubblici, in quota annua di 1.165 migliaia di Euro.

Contributi in conto capitale terzi

I contributi in conto capitale concernono i finanziamenti ricevuti nell'anno 2001 ai sensi della Legge 270/97 dal Ministero dei Lavori Pubblici per la sistemazione della stazione di Milano Cadorna. La riduzione dell'esercizio è connessa al riconoscimento al conto economico del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile contributi pubblici, in quota annua di 39 migliaia di Euro.

NOTA 16 TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Valore attuale della passività TFR, calcolato sulla base di ipotesi demografiche e finanziarie	1.315.626	1.430.165
Totale	1.315.626	1.430.165

L'ammontare del costo iscritto a conto economico relativamente al trattamento di fine rapporto è così composto:

Descrizione	2021	2020
Costo servizi e interessi	4.750	8.144
Totale	4.750	8.144

Di seguito si illustra il movimento della passività relativa al trattamento di fine rapporto:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Debito di inizio anno	1.430.165	1.656.026
Utili attuariali	11.441	(24.577)
Costo servizi e interessi	4.750	8.144
Utilizzi/Trasferimenti	(130.730)	(209.428)
Debito di fine anno	1.315.626	1.430.165

Le principali assunzioni attuariali sono state:

Descrizione	2021	2020
Tasso di sconto	1,00	0,35
Tasso annuo incremento retribuzioni	1,50	1,50
Tasso annuo inflazione	1,75	1,00
Tasso annuo incremento del TFR	2,81	2,25

Il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice Iboxx Eurozone Corporate AA (1% al 31 dicembre 2021) secondo le disposizioni dell'ESMA.

Le assunzioni riguardanti le mortalità si basano sulle probabilità di morte della popolazione italiana rilevate dall'ISTAT nell'anno 2000, distinte per età e sesso e ridotte del 25% per tenere conto in media delle caratteristiche della collettività dei lavoratori attivi e della diminuzione della mortalità verificatasi negli ultimi anni.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività effettuata sul tasso medio annuo di attualizzazione inserito nel modello di calcolo, considerando come scenario base quello descritto più sopra e aumentando e diminuendo il tasso medio annuo di attualizzazione di mezzo punto percentuale. I risultati ottenuti sono sintetizzati nella tabella seguente:

Tasso annuo di attualizzazione	0,50 %	-0,50%
Trattamento di fine rapporto	1.267.888	1.366.239

Si rimanda al paragrafo "Poste soggette a significative assunzioni e stime" per le considerazioni sulla natura estimativa della voce in esame.

NOTA 17 DEBITI VERSO FORNITORI

I debiti verso fornitori al 31 dicembre 2021 e 2020 sono così composti:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Fornitori terzi	25.269.061	67.232.691
Debiti verso fornitori	25.269.061	67.232.691
Trenord S.r.l.	9.357.393	2.687.627
NordCom S.p.A.	1.025.738	1.081.874
FERROVIENORD S.p.A.	308.405	350.288
Locoitalia S.r.l.	155.473	155.473
E-Vai S.r.l.	68.407	54.934
Malpensa Intermodale S.r.l.		7.839
FNM Autoservizi S.p.A.	22.881	7.499
Malpensa Distripark S.r.l.		6.176
FNMPAY S.p.A.	4.858	
NORD_ING S.r.l.	2.612	4.275
Debiti verso fornitori parti correlate (Nota 34)	10.945.767	4.355.985
Totale	36.214.828	71.588.676

I “Debiti verso fornitori terzi” diminuiscono in relazione ai minori investimenti effettuati nell’esercizio. I debiti verso i fornitori di materiale rotabile al 31 dicembre 2021 ammontano a 23.306 migliaia di Euro (62.266 migliaia di Euro al 31 dicembre 2020).

La voce “Debiti verso fornitori parti correlate” aumenta in relazione al debito verso Trenord per le attività di manutenzione ciclica non ancora pagate.

NOTA 18 DEBITI TRIBUTARI E DEBITI PER IMPOSTE

Si riferiscono ai debiti nei confronti dell'Amministrazione finanziaria per:

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
IRPEF dipendenti e collaboratori	617.397	601.701
Ritenute da versare	91.280	81.646
Imposte sostitutiva TFR	3.577	1.086
Totale Debiti tributari	712.254	684.433
IRAP		109.561
IRES	121.508	
Totale Debiti per imposte	121.508	109.561

NOTA 19 FONDI RISCHI ED ONERI

I fondi per rischi ed oneri sono così composti:

Descrizione	Non correnti: costi futuri Affori	Correnti: personale	Correnti: rinnovo CCNL	Correnti: altri rischi	Totale
Saldo 01.01.2020	233.464	32.972	465.353	978.000	1.709.789
Incrementi Utilizzi			386.748	(648.000)	386.748 (648.000)
Saldo 31.12.2020	233.464	32.972	852.101	330.000	1.448.537
Incrementi Rilasci Utilizzi		153.564	360.151 (490.000) (174.000)	150.000	663.715 (490.000) (174.000)
Saldo 31.12.2021	233.464	186.536	548.252	480.000	1.448.252

Fondi rischi ed oneri – non correnti

L'importo di 234 migliaia di Euro, invariato rispetto all'esercizio precedente, riguarda la stima degli oneri che la Società dovrà sostenere in relazione agli impegni assunti in relazione alla cessione delle aree adiacenti la stazione di Milano Affori, attività connesse al Piano Integrato di Intervento, quali bonifica terreni, realizzazione opere di urbanizzazione, spostamento della centrale trazione elettrica.

Fondi rischi ed oneri – correnti – Personale

Con riferimento al riconoscimento di variabili aggiuntive a lavoratori dipendenti la Società ha accantonato un importo pari a 153 migliaia di Euro.

Fondi rischi ed oneri – correnti – Rinnovo CCNL

Con riferimento al rinnovo CCNL Autoferrotranvieri scaduto al 31 dicembre 2017, nel corso del presente esercizio la Società, sulla base della valutazione del contenuto della trattativa in corso e delle condizioni economiche dei precedenti rinnovi contrattuali, ha accantonato ad apposito fondo un importo pari a 360 migliaia di Euro per l'esercizio 2021.

In data 17 giugno 2021 è stata sottoscritta un'intesa, utile per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri scaduto il 31 dicembre 2017, siglata dai vertici di Asstra, Anav e Agens con Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Faisa Cisl e Ugl Fna, atta a definire la copertura economica del triennio 2018-2020 attraverso l'erogazione di una somma *una tantum* e contestualmente avvia un percorso di metodo che contempla la prioritaria definizione di due tematiche contrattuali che sono considerate delle appendici all'ultimo accordo di rinnovo contrattuale. L'accordo prevede per il personale a tempo indeterminato in forza alla data di sottoscrizione del verbale, di coprire il triennio 2018-2020 con l'erogazione di una somma *una tantum* pari a 680 Euro lordi al parametro 175, da riparametrare secondo la vigente scala parametrica. L'erogazione è stata ripartita in due *tranches*, la prima pari a 300 Euro corrisposta con la retribuzione del mese di luglio 2021 e la seconda pari a 380 Euro corrisposta con la retribuzione del mese di dicembre 2021. A fronte di tale accordo è stato effettuato un utilizzo del fondo, per 174 migliaia di Euro e rilasciata la somma eccedente per 490 migliaia di Euro.

Fondi rischi ed oneri – correnti – Altri rischi

A fronte di oneri futuri da sostenere la Società nell'esercizio ha accantonato 150 migliaia di Euro.

Si rimanda al paragrafo “Poste soggette a significative assunzioni e stime” per le considerazioni sui processi estimativi sottostanti alla valutazione dei contenziosi e delle passività potenziali.

CONTO ECONOMICO**NOTA 20 RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI**

La composizione dei ricavi può analizzarsi come segue:

Descrizione	2021	2020
Proventi immobiliari	469.073	460.277
Altre prestazioni	199.079	4.749
Ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi	668.152	465.026
Locazioni operative	52.127.744	56.386.667
Servizi centrali a favore del gruppo	20.996.699	20.328.307
Proventi immobiliari	830.434	829.185
Ricavi delle vendite e delle prestazioni verso parti correlate (Nota 34)	73.954.877	77.544.159
Totale	74.623.029	78.009.185

Proventi immobiliari

Sono i ricavi realizzati verso imprese del gruppo FNM e verso terzi e riguardano esclusivamente i proventi realizzati attraverso l'affitto di unità immobiliari.

Altre prestazioni

Nel 2021 sono stati rilevati i proventi derivanti dalla cessione ad Infrastrutture Venete, per 199 migliaia di Euro, dell'accordo quadro sottoscritto con il fornitore Stadler per la fornitura di 2 Flirt DMU ibridi.

Locazioni – parti correlate

I ricavi per locazioni operative presentano un decremento netto di 4.259 migliaia di Euro dovuto principalmente alle variazioni di seguito commentate:

- minori ricavi per noleggio a Trenord di 25 TAF in relazione al rinnovo contrattuale, per 9.915 migliaia di Euro;
- maggiori ricavi per noleggio a Trenord di 5 convogli FLIRT TILO, immessi in servizio nel mese di dicembre 2020, per 4.825 migliaia di Euro;
- maggiori ricavi per noleggio a Trenord di 4 locomotive EffiShunter, immessi in servizio nel mese di dicembre 2020, per 777 migliaia di Euro.

Si riporta di seguito il dettaglio dei ricavi derivanti dalle locazioni suddivisi per flotta:

(in migliaia di Euro)

Descrizione	2021	2020
n.10 TSR a 4 casse	10.783	10.783
n.7 TSR a 6 casse	9.765	9.765
n.10 CORADIA a 6 casse	9.395	9.427
n.8 CSA	5.687	5.710
n.5 FLIRT TILO	5.173	348
n.25 TAF	3.688	13.603
n.8 Loc. E 483	2.479	2.479
n.4 Loc. E494 TRAXX F140 DC3	1.637	1.543
n.14 Loc. DE520	1.346	1.039
n.2 TSR	978	1.270
n.4 Loc. EFFISHUNTER EFF1000	830	53
n.1 Loc. ES64 F4	354	354
n.1 Autobus	13	13
Totale	52.128	56.387

I ricavi derivanti da locazioni operative verso parti correlate sono relativi ai contratti sotto elencati:

Locatario	Oggetto	Data inizio contratto	Data fine contratto
Trenord S.r.l.	n.25 TAF	01/01/2006	31/12/2022
Trenord S.r.l.	n.4 Loc. DE 520	01/01/2020	01/01/2025
DB Cargo Italia S.r.l.	n.4 Loc. DE 520	01/01/2021	31/12/2025
DB Cargo Italia S.r.l.	n.6 Loc. DE 520	01/01/2021	31/12/2022
DB Cargo Italia S.r.l.	n.1 Loc. ES64 F4	01/05/2008	30/04/2023
DB Cargo Italia S.r.l.	n.3 Loc. E 483	01/12/2009	23/11/2024
DB Cargo Italia S.r.l.	n.3 Loc. E 483	01/04/2009	24/03/2024
DB Cargo Italia S.r.l.	n.1 Loc. E 483	01/05/2009	09/04/2024
DB Cargo Italia S.r.l.	n.1 Loc. E 483	01/05/2009	10/05/2024
DB Cargo Italia S.r.l.	n.4 Loc. E494 TRAXX F140 DC3	13/12/2019	31/12/2022
Trenord S.r.l.	n.4 Loc. DE 744 Effishunter	20/11/2020	22/02/2031
Trenord S.r.l.	n.9 FLIRT TILO	20/11/2020	01/04/2034
Trenord S.r.l.	n.2 TSR	01/01/2009	31/12/2022
Trenord S.r.l.	n.8 CSA	25/01/2012	31/12/2022
Trenord S.r.l.	n.10 CORADIA	31/08/2014	31/12/2022
Trenord S.r.l.	n.10 CORADIA IV cassa	05/02/2016	31/12/2022
Trenord S.r.l.	n.7 TSR a 6 casse	01/05/2016	31/12/2022
Trenord S.r.l.	n.10 TSR a 4 casse	08/11/2017	31/12/2022

Di seguito viene fornito il dettaglio per scadenza dei canoni attivi minimi futuri delle locazioni operative:

Descrizione	2021	2020
Entro 1 anno	56.969.260	52.437.774
Tra 2 e 5 anni	47.916.717	52.468.454
Più di 5 anni	73.568.800	75.615.000
Totale	178.454.777	180.521.228

Servizi centrali a favore del Gruppo

Gli importi riguardano prevalentemente le seguenti prestazioni di *service* rese a beneficio di imprese del gruppo FNM: contabilità e bilancio, elaborazione paghe, acquisti, tesoreria, servizi informatici connessi a SAP e coordinamento dell'attività di comunicazione.

NOTA 21 CONTRIBUTI

La composizione dei contributi può analizzarsi come segue:

Descrizione	2021	2020
Altri contributi	38.855	
Contributi in conto capitale	39.250	39.250
Contributi	78.105	39.250
Contributi in conto capitale Regione Lombardia	1.164.886	1.164.886
Contributi verso parti correlate (Nota 34)	1.164.886	1.164.886
Totale	1.242.991	1.204.136

Contributi in conto capitale Regione Lombardia

La voce comprende i contributi ricevuti per l'acquisto di treni ad alta frequentazione TAF (950 migliaia di Euro), per la realizzazione del terminal Cadorna (146 migliaia di Euro), nonché per la realizzazione del museo "La Civiltà di Golasecca" (69 migliaia di Euro) (Nota 14).

Informazioni previste dall'articolo 1, commi 125 e seguenti, della legge 124/2017

Per quanto concerne le informazioni richieste dall'articolo 1, commi 125 e seguenti, della legge 124/2017, si evidenzia che non sono state percepite somme da pubbliche amministrazioni nel corso dell'esercizio 2021.

Gli importi indicati nella tabella che segue sono relativi all'accredito al conto economico delle quote di competenza dei contributi con le modalità enunciate nel principio contabile contributi pubblici:

Soggetto erogante	Oggetto	Importo incassato	Importo competenza 2021
Regione Lombardia	PROGETTO MUSEALE - LA CIVILTA' DI GOLASECCA		68.964

NOTA 22 ALTRI PROVENTI

La composizione degli altri proventi può analizzarsi come segue:

Descrizione	2021	2020
Plusvalenze attività materiali	290.906	41.777
Sopravvenienze	225.987	337.533
Indennizzi assicurativi	2.054	1.300.000
Altri proventi	292.466	347.146
Altri proventi	811.413	2.026.456
Proventi diversi con parti correlate	2.370.140	2.258.003
Altri proventi verso parti correlate (Nota 34)	2.370.140	2.258.003
Totale	3.181.553	4.284.459

Plusvalenze attività materiali

Nell'esercizio 2021 sono state realizzate plusvalenze, pari a 281 migliaia di Euro, per la cessione dell'immobile sito in Darfo Boario Terme.

Indennizzi assicurativi

La voce in esame è principalmente costituita da rimborsi assicurativi per sinistri occorsi a locomotive, non preenti nell'esercizio corrente.

Proventi diversi con parti correlate

La voce include principalmente i riaddebiti di costi del personale prestato a società del Gruppo che aumentano di 112 migliaia di Euro rispetto al precedente esercizio.

NOTA 23 COSTI PER SERVIZI

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	2021	2020
Consulenze	2.010.451	2.173.907
Marketing e pubblicità	848.228	467.990
Assicurazioni	597.295	371.808
Spese per i dipendenti	564.634	523.237
Collaborazioni coordinate e continuative	454.717	289.772
Spese di pulizia	217.094	212.370
Gestione automezzi	216.832	163.521
Spese legali notarili e giudiziarie	147.734	181.605
Organi sociali	95.454	84.161
Prestazioni di terzi - Manutenzioni	57.780	55.458
Utenze	57.700	84.169
Gestione immobili	53.004	38.576
Altri oneri	1.374.415	914.155
Costi per servizi	6.695.338	5.560.729
Costi per servizi informatici	5.840.679	5.558.131
Organi sociali	1.002.061	825.635
Canoni locazioni immobili	5.832	7.587
Prestazioni diverse	1.200.499	1.262.321
Costi per servizi verso parti correlate (Nota 34)	8.049.071	7.653.674
Totale	14.744.409	13.214.403

Costi per servizi – terzi

I costi per servizi verso terzi evidenziano un incremento netto di 1.134 migliaia di Euro rispetto all'esercizio 2020 principalmente a causa delle variazioni di seguito analizzate:

Marketing e pubblicità

Nell'esercizio sono state sostenute maggiori spese di comunicazione istituzionale per 380 migliaia di Euro.

Assicurazioni

Nell'esercizio sono stati sostenuti maggiori costi assicurativi per 225 migliaia di Euro, in relazione alla polizza *Warranty & Indemnity (W&I)* sottoscritta a copertura delle *Representations & Warranties* contenute nel contratto di compravendita stipulato con Regione Lombardia per l'acquisizione di MISE.

Altri Oneri

Nell'esercizio sono stati sostenuti maggiori costi per prestazioni varie per 460 migliaia di Euro, in relazione alle attività connesse alla pubblicazione di bandi di gara per 133 migliaia di Euro.

Costi per servizi – parti correlate

I costi per servizi verso parti correlate evidenziano un incremento netto di 396 migliaia di Euro. In particolare aumentano gli oneri per i servizi informatici fatturati da NordCom (5.840 migliaia di Euro) e aumentati rispetto al precedente esercizio per 286 migliaia di Euro, in relazione all'incremento sia del canone SAP 4/HANA, che dei maggiori costi di informatica distribuita.

Prestazioni diverse

La voce include importi disaggregati di diversa natura e singolarmente non rilevanti, principalmente attribuibili a riaddebito di costi per personale distaccato (692 migliaia di Euro) e spese condominiali (244 migliaia di Euro).

NOTA 24 COSTI PER IL PERSONALE

La composizione del costo del personale è così rappresentata:

Descrizione	2021	2020
Salari e stipendi	11.050.125	10.503.610
Contributi previdenziali	3.153.227	2.925.556
Altri costi	899.050	1.148.032
Totale	15.102.402	14.577.198

I costi del personale aumentano di 525 migliaia di Euro, principalmente in relazione alla diversa composizione dell'organico medio aziendale, oltre che per l'incremento dell'organico medio di 3 unità. Il numero dei dipendenti passa dalle 186 unità medie del 2020 a 189 unità medie del 2021.

La Società applica il contratto di lavoro del settore autoferrotranvieri a tutti i dipendenti, ad eccezione dei dirigenti, cui si applica il contratto dei dirigenti delle aziende industriali.

Si riporta di seguito il numero medio dei dipendenti per categoria dell'esercizio corrente e di quello comparativo:

Descrizione	2021	2020
Dirigenti	20	18
Quadri	51	48
Impiegati	118	120
Totale	189	186

NOTA 25 AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	2021	2020
Ammortamenti immateriali	1.099.829	812.996
Ammortamenti materiali	25.008.142	22.875.378
Ammortamento Diritto d'uso	2.080.275	1.966.462
Svalutazione immobilizzazioni	880.655	450.249
Totale	29.068.901	26.105.085

Ammortamenti immateriali

La voce si riferisce principalmente all'ammortamento dei moduli SAP utilizzati nell'ambito dell'attività di *service* amministrativo.

Ammortamenti materiali

La voce aumenta di 2.133 migliaia di Euro principalmente in relazione ai maggiori ammortamenti relativi ai 5 convogli FLIRT TILO e 4 locomotive EFFISHUNTER immessi progressivamente in servizio dal mese di dicembre 2020.

Ammortamento Diritto D'uso

Gli ammortamenti del diritto d'uso aumentano di 114 migliaia di Euro.

Svalutazione immobilizzazioni

L'importo è interamente attribuibile alla manutenzione ciclica di rotabili CORADIA e CSA. Nell'esercizio precedente l'importo era interamente attribuibile alla svalutazione di 2 casse TAF incidentate non più utilizzabili.

NOTA 26 ALTRI COSTI OPERATIVI

Gli altri costi operativi sono analizzati nella tabella seguente:

Descrizione	2021	2020
Contributi associativi	550.633	411.595
Imposte e tasse	305.653	316.438
Accantonamento fondo rischi	150.000	
Sopravvenienze passive	78.324	138.898
Giornali e riviste	46.604	54.780
Minusvalenza patrimoniali	42.785	61.607
Svalutazione crediti	22.000	
Altri oneri	17.975	141.407
Altri costi operativi	1.213.974	1.124.725
Altri oneri	91.667	1.623
Altri costi operativi verso parti correlate (Nota 34)	91.667	1.623
Totale	1.305.641	1.126.348

La voce “Imposte e tasse” include i costi sostenuti dalla Società relativi all’Imposta Municipale Unica, pari a 277 migliaia di Euro (284 migliaia di Euro nel 2020).

NOTA 27 DIVIDENDI

La composizione della voce viene di seguito dettagliata:

Descrizione	2021	2020
NORD ENERGIA S.p.A.	2.861.252	3.795.887
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	1.000.000	900.000
Dividendi	3.861.252	4.695.887

In data 22 aprile 2021 l’Assemblea degli Azionisti di NORD ENERGIA S.p.A. ha deliberato la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 4.768.753; la quota di spettanza della Società ammonta ad Euro 2.861.252.

In data 23 aprile 2021 l’Assemblea dei Soci di Omnibus Partecipazioni S.r.l. ha deliberato la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 2.000.000; la quota di spettanza della Società ammonta ad Euro 1.000.000.

NOTA 28 PROVENTI FINANZIARI

I proventi finanziari riguardano:

Descrizione	2021	2020
Plusvalenza vendita partecipazioni		890.635
Interessi rimborso credito per imposte	9.743	74.835
Conti correnti bancari e depositi	4.110	15.533
Altri	501	341
Proventi finanziari	14.354	981.344
Proventi contratto gestione speciale tesoreria		695.284
Contratti attivi di leasing		50.543
Conti correnti infragruppo	16	29
Altri proventi finanziari parti correlate	22.704	96.973
Proventi finanziari verso parti correlate (Nota 34)	22.720	842.829
Totale	37.074	1.824.173

Plusvalenza vendita partecipazioni

La plusvalenza rilevata nell’esercizio 2020 è relativa alla cessione della partecipazione in Locoitalia avvenuta in data 10 marzo 2020.

Gestione liquidità

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

I proventi finanziari maturati su conti correnti bancari sono rimasti in linea con l'esercizio precedente.

La gestione della liquidità presenta – nel complesso – le seguenti risultanze:

Descrizione	2021	2020
Proventi finanziari C/C bancari e depositi	4.110	15.533
Proventi finanziari C/C infragruppo	16	29
Oneri finanziari C/C infragruppo	(3.069)	(13.521)
Oneri finanziari C/C bancari e depositi		(12.674)
Totale	1.057	(10.633)

Proventi finanziari contratto gestione speciale tesoreria

I proventi finanziari, presenti nell'esercizio 2020, rappresentavano gli interessi maturati sulle risorse finanziarie affidate a Finlombarda S.p.A., e regolate dal "Contratto gestione speciale tesoreria". I fondi sono stati fruttiferi di interessi ad un tasso dell'1,32%, pari al tasso effettivamente maturato per le somme depositate su depositi a vista e vincolati. Inoltre in sede di chiusura del contratto, giunto a scadenza in data 21 luglio 2020, erano inoltre state rilevate plusvalenze da gestione per 379 migliaia di Euro.

Contratti leasing

Nella seguente tabella vengono specificati i proventi da locazioni finanziarie suddivisi per contratto:

Locatario	Oggetto	Sub Leasing	Data inizio contratto	Data fine contratto	2021	2020
DB Cargo Italia	Locomotive DE 520 n.4	SI	01/01/2018	31/12/2020	—	22.259
DB Cargo Italia	Locomotive DE 520 n.2	NO	01/01/2018	31/12/2020	—	18.119
DB Cargo Italia	Locomotive DE 520 n.2	SI	01/01/2018	31/12/2020	—	10.165
TOTALE					—	50.543

Altri proventi finanziari parti correlate

La voce include gli interessi sui finanziamenti erogati alla società controllata La Linea e alla collegata Busforfun.com.

In particolare in data 20 dicembre 2019, la Società ha sottoscritto un contratto di finanziamento con la controllata La Linea al fine di dotarla della provvista necessaria a sottoscrivere e a versare integralmente l'aumento di capitale sociale in La Linea 80 S.c.a r.l., società di scopo partecipata al 70% da ATV S.p.A. e al 30% da La Linea S.p.A. Il finanziamento, di complessivi 1.400 migliaia di Euro, ha una durata di 6 anni dalla data di sottoscrizione. La linea di credito, fruttifera di interessi ad un tasso variabile Euribor 6 mesi + 165bps annui, sarà rimborsata in 12 rate semestrali comprensive di capitale ed interessi.

Nel 2020 erano inoltre inclusi gli interessi sul finanziamento erogato alla controllata Locoitalia, complessivo di 27.500 migliaia di Euro, fruttifero di interessi al tasso fisso del 3%, per dotarla delle risorse necessarie all'acquisto del materiale rotabile fino alla data di incasso del finanziamento, avvenuta in data 10 marzo 2020.

Vengono di seguito riportati i tassi effettivi di rendimento:

Descrizione	2021	2020
Credito Contratto di Gestione Speciale Tesoreria		1,49 %
Crediti leasing finanziari		2,27% - 13,1%
Finanziamento controllate e collegate	1,65 %	1,65% - 3%
Crediti conti correnti vs controllate	0,02 %	0,02 %

NOTA 29 ONERI FINANZIARI

Gli oneri finanziari sono maturati in relazione a:

Descrizione	2021	2020
<i>Up front fee, extension fee</i> e oneri accessori Bridge Loan - non ricorrenti	8.602.340	
Interessi passivi su finanziamenti	6.493.785	1.502.548
Oneri finanziari su prestito obbligazionario	1.245.025	
Commissioni di mancato utilizzo finanziamenti	18.326	347.008
Contratti passivi di leasing	92.600	82.919
TFR	4.750	8.144
Conti correnti bancari		12.674
Altri	54.575	131
Oneri Finanziari	16.511.401	1.953.424
Oneri finanziari su prestito obbligazionario		381.291
Contratti passivi di leasing	16.341	34.817
Conti correnti infragruppo	3.069	13.521
Oneri finanziari verso parti correlate (Nota 34)	19.410	429.629
Totale	16.530.811	2.383.053

Up front fee, extension fee e oneri accessori - Non Ricorrenti

La voce accoglie gli oneri finanziari relativi alle *upfront fee* (6.729 migliaia di Euro), *extension fee* (930 migliaia di Euro) e oneri accessori (943 migliaia di Euro) relativi al finanziamento *Bridge* a breve termine di importo pari a 620 milioni di Euro sottoscritto in data 28 gennaio 2021 con un *pool* di banche composto da Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas Italian Branch.

Oneri Finanziamenti passivi

La voce accoglie gli oneri finanziari relativi:

- al finanziamento *Bridge* sopracitato calcolati al tasso di interesse pari all'EURIBOR maggiorato di un margine, pari all'1,25% per il periodo 26 febbraio – 28 aprile, all'1,50%

- per il periodo 29 aprile – 30 giugno, all'1,75% per il periodo 1° luglio – 20 ottobre, pari a 6.217 migliaia di Euro;
- finanziamento sottoscritto tra la Società e Banca Europea degli Investimenti, in data 21 dicembre 2017, per un importo di 50 milioni di Euro, e calcolati al tasso di interesse contrattuale pari a tasso fisso dello 0,377% sulla prima *tranche* di 10 milioni di Euro e dello 0,446% sulla seconda *tranche* di 40 milioni di Euro, per un importo complessivo pari a 224 migliaia di Euro;
 - finanziamento sottoscritto dalla Società in data 7 agosto 2018, ed utilizzato solo per la linea *Term Loan Facility*, calcolati al tasso di interesse contrattuale pari a Euribor 6 mesi + *spread* dell'1,3%, pari complessivamente a 53 migliaia di Euro. Contestualmente alla sottoscrizione del *Bridge*, in data 29 gennaio 2021, FNM ha estinto integralmente tale finanziamento in quanto non più coerente con la struttura finanziaria del Gruppo, rimborsando in via anticipata tutto l'ammontare utilizzato pari a 50 milioni di Euro.

Oneri finanziari su prestito obbligazionario

La voce accoglie gli oneri finanziari relativi al prestito obbligazionario (Nota 13) emesso in data 20 ottobre 2021, calcolati in applicazione del costo ammortizzato ad un tasso di interesse effettivo dello 0,982% (tasso nominale dello 0,75%).

Contratti passivi di leasing

I contratti passivi di leasing sono attribuibili all'applicazione dell'IFRS 16.

Oneri finanziari su prestito obbligazionario con parti correlate

La voce presente nel 2020 accoglieva gli oneri finanziari sul prestito obbligazionario, emesso in data 21 luglio 2015 ed interamente sottoscritto dalla società correlata Finlombarda S.p.A. totalmente rimborsato alla scadenza del 21 luglio 2020.

Conti correnti infragruppo

Il decremento degli oneri finanziari verso parti correlate è principalmente connesso alla diversa esposizione a credito delle controllate oltre che per la diminuzione del tasso medio di remunerazione del capitale (0,004% come allo 0,012% del 2020).

NOTA 30 IMPOSTE SUL REDDITO

Si evidenziano gli importi relativi ad imposte correnti e alla fiscalità differita:

(migliaia di Euro)

Descrizione	2021			2020		
	Totale	IRES	IRAP	Totale	IRES	IRAP
Correnti	(1.959)	(971)	(988)	(7.182)	(6.390)	(792)
Imposte esercizi precedenti	(85)		(85)	72		72
Netto Anticipate	1.258	1.085	173	644	557	87
Totale	(786)	114	(900)	(6.466)	(5.833)	(633)

Le imposte correnti diminuiscono di 5.680 migliaia di Euro in relazione al minor risultato conseguito nell'esercizio.

IRES - Riconciliazione tra aliquota ordinaria ed aliquota effettiva

Descrizione	2021	2020
Aliquota IRES applicabile	24,00 %	24,00 %
Svalutazioni indeducibili	3,42 %	2,11 %
Imposte indeducibili	1,38 %	0,22 %
Plusvalenze	0,34 %	0,08 %
Altri costi indeducibili	21,26 %	1,45 %
Spese non dedotte in precedenza	-4,11 %	-1,07 %
Quota dividendi non imponibile	-14,24 %	-3,53 %
Deduzione ACE	-14,42 %	-2,15 %
IRAP deducibile	-0,56 %	-0,07 %
Imposte differite	-17,55 %	-1,83 %
Aliquota effettiva	-0,48 %	19,21 %

NOTA 31 RISULTATO DA OPERAZIONI DISCONTINUE

Non si sono rilevate operazioni discontinue, come nell'esercizio precedente.

NOTA 32 ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

A partire dalla redazione del bilancio separato al 31 dicembre 2011, gli utili/(perdite) attuariali non vengono iscritte nel conto economico, ma contabilizzate in apposita riserva di patrimonio netto, al netto dell'effetto fiscale, concorrendo al conto economico complessivo.

La composizione della voce è di seguito dettagliata:

Descrizione	2021	2020
Utile/(perdita) attuariale	(11.441)	24.577
Effetto fiscale	3.192	(6.857)
Totale	(8.249)	17.720

NOTA 33 CATEGORIE DI ATTIVITÀ E PASSIVITÀ FINANZIARIE ESPOSTE IN BILANCIO

In conformità a quanto richiesto dal principio finanziario IFRS 7 nelle tabelle che seguono sono fornite le informazioni relative alle categorie di attività e passività finanziarie della Società, in essere al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020.

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	Valore di bilancio al 31/12/2021	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività finanziarie al FV a conto economico	Attività finanziarie al FV a OCI	Passività finanziarie al costo ammortizzato
ATTIVITA' NON CORRENTI						
Crediti Finanziari	5	1.540.000	1.540.000			
Altri Crediti	8	890.808	890.808			
ATTIVITA' CORRENTI						
Crediti Commerciali	7	25.903.244	25.903.244			
Crediti Finanziari	5	1.303.639	1.303.639			
Altri Crediti	8	13.137.906	13.137.906			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	9	96.410.699	96.410.699			
PASSIVITA' NON CORRENTI						
Debiti finanziari	13	642.957.974				642.957.974
Passività per leasing	13	4.915.673				4.915.673
Altre passività	15	6.279.293				6.279.293
PASSIVITA' CORRENTI						
Debiti verso Banche	12	41.708.565				41.708.565
Debiti finanziari	13	89.183.408				89.183.408
Passività per leasing	13	1.985.190				1.985.190
Debiti verso fornitori	17	36.214.828				36.214.828
Altre passività	15	15.365.383				15.365.383

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	Valore di bilancio al 31/12/2020	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività finanziarie al FV a conto economico	Attività finanziarie al FV a OCI	Passività finanziarie al costo ammortizzato
ATTIVITA' NON CORRENTI						
Crediti Finanziari	5	933.333	933.333			
Altri Crediti	8	132.793	132.793			
ATTIVITA' CORRENTI						
Crediti Commerciali	7	41.353.169	41.353.169			
Crediti Finanziari	5	501.260	501.260			
Altri Crediti	8	18.775.700	18.775.700			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	9	101.270.053	101.270.053			
PASSIVITA' NON CORRENTI						
Debiti verso banche	12	41.688.387				41.688.387
Passività per leasing	13	6.570.647				6.570.647
Altre passività	15	8.346.959				8.346.959
PASSIVITA' CORRENTI						
Debiti verso banche	12	58.243.747				58.243.747
Debiti finanziari	13	125.503.841				125.503.841
Passività per leasing	13	2.063.794				2.063.794
Debiti verso fornitori	17	71.588.676				71.588.676
Altre passività	15	24.048.569				24.048.569

NOTA 34 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

FNM S.p.A. è controllata dalla Regione Lombardia che detiene il 57,57%, il 14,74% è detenuto da Ferrovie dello Stato S.p.A. e il rimanente è quotato al mercato Standard Classe 1 della Borsa di Milano.

Pertanto tutte le transazioni avvenute con la Regione Lombardia vengono riepilogate nell'ambito delle Parti Correlate; in questo ambito rientrano inoltre le transazioni avvenute con società sulle quali la Società esercita un controllo congiunto e con società collegate.

Le transazioni con Parti Correlate sono sintetizzate nel seguente prospetto:

2021	Note	Totale	Totale Parti correlate	Di cui: Control-lante	Di cui: Control-late	Di cui: Joint Venture	Di cui: Collegate	Di cui: Management	Incidenza %
STATO PATRIMONIALE									
Crediti finanziari non correnti	5	1.540.000	1.540.000		700.000		840.000		100,0 %
Crediti commerciali	7	25.903.244	23.911.053		2.565.595	20.653.332	692.126		92,3 %
Crediti finanziari correnti	5	1.303.639	1.303.639		1.089.223		214.416		100,0 %
Altri crediti correnti	8	13.137.906	5.969.840		3.429.770	2.540.070			45,4 %
Debiti finanziari non correnti	13	642.957.974							0,1 %
Passività per leasing non correnti	13	4.915.673	514.779		452.704	62.075			10,5 %
Altre passività non correnti	15	6.279.293	4.353.904	4.222.760	124.297	6.847			69,3 %
Debiti finanziari correnti	13	91.168.598	83.770.732		52.530.892	29.007.693	2.232.147		93,3 %
Passività per leasing correnti	13	1.985.190	543.373		478.117	65.256			27,4 %
Debiti verso fornitori	17	36.214.828	10.945.767		562.635	10.383.132			30,2 %
Altre passività correnti	15	15.365.383	10.487.020	1.298.712	8.982.966	56.102	149.240		68,3 %
CONTO ECONOMICO									
Ricavi delle vendite e della prestazioni	20	74.623.029	73.954.877		11.680.368	56.616.759	5.657.750		99,1 %
Contributi	21	1.242.991	1.164.886	1.164.886					93,7 %
Altri proventi	22	3.181.553	2.370.140		1.241.775	861.914	266.451		74,5 %
Costi per servizi	23	(14.744.409)	(8.049.071)	(204.000)	(1.002.331)	(5.840.679)		(1.002.061)	54,6 %
Altri costi operativi	26	(1.305.641)	(91.667)		(5.247)	(76.073)	(10.347)		7,0 %
Dividendi	27	3.861.252	3.861.252			3.861.252			100,0 %
Proventi finanziari	28	37.074	22.720		18.304		4.416		61,3 %
Oneri finanziari	29	(16.530.811)	(19.410)		(17.786)	(1.624)			0,1 %

2020	Note	Totale	Totale Parti correlate	Di cui: Control-lante	Di cui: Control-late	Di cui: Joint Venture	Di cui: Collegate	Di cui: Management	Incidenza %
STATO PATRIMONIALE									
Crediti finanziari non correnti	5	933.333	933.333		933.333				100,0 %
Crediti commerciali	7	41.353.169	39.749.267		3.706.686	35.938.719	103.862		96,1 %
Crediti finanziari correnti	5	501.260	501.260		233.333	267.927			100,0 %
Altri crediti correnti	8	18.775.700	2.487.800		153.389	2.334.411			13,3 %
Passività per leasing non correnti	13	6.570.647	925.559		925.559				14,1 %
Altre passività non correnti	15	8.346.959	5.622.934	5.387.645	221.595	13.694			67,4 %
Debiti finanziari correnti	13	125.503.841	120.643.654		87.733.529	30.521.611	1.755.934		95,6 %
Passività per leasing correnti	13	2.063.794	632.580		632.580				30,7 %
Debiti verso fornitori	17	71.588.676	4.355.985		416.996	3.938.989			6,1 %
Altre passività correnti	15	24.048.569	12.911.870	1.299.384	10.832.736	700.516	79.234		53,7 %
CONTO ECONOMICO									
Ricavi delle vendite e della prestazioni	20	78.009.185	77.544.159		11.129.600	61.894.158	4.520.401		99,4 %
Contributi	21	1.204.136	1.164.886	1.164.886					96,7 %
Altri proventi	22	4.284.459	2.258.003		1.022.323	905.643	330.037		52,7 %
Costi per servizi	23	(13.214.403)	(7.653.674)	(175.000)	(1.046.991)	(5.606.048)		(825.635)	57,9 %
Altri costi operativi	26	(1.126.348)	(1.623)		(1.623)				0,1 %
Dividendi	27	4.695.887	4.695.887			4.695.887			100,0 %
Proventi finanziari	28	1.824.173	842.829		96.992	50.543	695.294		46,2 %
Oneri finanziari	29	(2.383.053)	(429.629)		(45.401)	(2.937)	(381.291)		18,0 %

Di seguito vengono riepilogate le prestazioni rese e ricevute, a normali condizioni di mercato, a società controllate, in *joint venture* e collegate:

Attività che hanno prodotto ricavi:	Controllate	Joint venture	Collegate
Service Amministrativo	X	X	
Canone Sap	X	X	
Locazione locali a Novate		X	
Locazione uffici P.le Cadorna	X	X	
Locazioni uffici e aree Iseo	X	X	
Locazione materiale rotabile	X	X	X
Attività di assistenza in materia D.Lgs. 231	X	X	
Vendita spazi pubblicitari	X	X	

Attività che hanno prodotto costi:	Controllate	Joint venture	Collegate
Servizi informatici		X	
Service sicurezza	X		
Gestione spazi pubblicitari	X		
Locazione uffici e spazi commerciali	X		
Locazione informatica distribuita		X	

Si riportano di seguito evidenza dei flussi finanziari con parti correlate per l'esercizio 2021 e 2020:

Descrizione	2021			2020		
	Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
		Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
FLUSSI FINANZIARI						
Flusso di cassa dell'attività caratteristica	55.667.018	78.085.628	140,3 %	24.091.571	44.579.237	185,0 %
Flusso di cassa dell'attività di investimento	(593.868.867)	(526.774.321)	88,7 %	(9.407.457)	3.409.878	-36,2 %
Flusso di cassa da attività destin. alla vendita	—	—	— %	3.564.675	2.674.040	75,0 %
Flusso di cassa dell'attività di finanziamento	533.342.495	(37.303.112)	-7,0 %	(52.923.226)	(103.610.002)	195,8 %

NOTA 35 GESTIONE DEI RISCHI

Rischio di mercato

FNM, operando prevalentemente con le società controllate e partecipate, non è esposta a rischi di mercato.

Rischio di credito

FNM S.p.A. non è esposta a particolari rischi di credito commerciale e finanziario. La Società presenta un'elevata concentrazione dei crediti verso le imprese controllate e in *joint venture*.

In particolare, per quanto attiene al rischio di controparte finanziaria derivante dall'impiego della liquidità, la Società opera con interlocutori di alto e sicuro profilo e di elevato *standing* internazionale.

Le posizioni creditorie verso terzi su cui valutare il rischio di credito sono così riassumibili.

(migliaia di Euro)

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Crediti verso banche (nota 10)	97.035	101.918
Crediti commerciali verso terzi (nota 7)	1.992	1.604
Altri crediti verso terzi (nota 8)	671	8.578
Totale	99.698	112.100

I crediti verso altri inclusi nella precedente tabella sono al netto dei crediti in procedura concorsuale, interamente svalutati tramite specifico fondo svalutazione, nonché dei crediti tributari per IVA (Nota 8).

L'anzianità dei crediti commerciali verso terzi alla data di bilancio è la seguente:

(migliaia di Euro)

Descrizione	31.12.2021			31.12.2020		
	Lordo	Svalutazione	Netto	Lordo	Svalutazione	Netto
Non ancora scaduti	1.662		1.662	1.378	(10)	1.368
Scaduti da 31-60 giorni						
Scaduti da 61-90 giorni	81		81	83		83
Scaduti da 91-120 giorni	1		1	8		8
Scaduti da 121-360 giorni	235	(29)	206	163	(37)	126
Oltre 361 giorni	143	(101)	42	115	(96)	19
Totale	2.122	(130)	1.992	1.747	(143)	1.604

I movimenti del fondo svalutazione crediti commerciali nel corso degli esercizi al 31 dicembre 2021 e 2020 sono stati i seguenti:

(migliaia di Euro)

Descrizione	31.12.2021	31.12.2020
Saldo al 1° gennaio	143	143
Accantonamento di periodo	22	
Utilizzi di periodo	(55)	
Saldo al 31 dicembre	110	143

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità cui è soggetta la Società può sorgere dalle difficoltà a ottenere finanziamenti a supporto delle attività operative nella giusta tempistica o dal mancato rispetto dei *ratio* finanziari (c.d. *covenants*) e degli altri impegni previsti nei diversi contratti di finanziamento, con conseguente venir meno del beneficio del termine e diritto delle controparti di ottenere la restituzione anticipata dei finanziamenti erogati.

Il sopracitato rischio di liquidità risulta mitigato dall'ottenimento (i) in data 10 novembre 2020, di un *rating Investment Grade* BBB- con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Fitch Ratings, aggiornato in data 20 dicembre 2021 a BBB con *outlook* stabile, e (ii) in data 25 gennaio 2021, di un *rating investment grade* pari a Baa3 con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Moody's.

I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità della Società sono monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della Funzione Tesoreria di Gruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie.

Il *management* ritiene che i fondi e le linee di credito attualmente disponibili, oltre a quelli che saranno generati dall'attività operativa e di finanziamento, consentiranno alla Società di soddisfare i suoi fabbisogni derivanti dalle attività di investimento, di gestione del capitale circolante e di rimborso dei debiti alla loro naturale scadenza.

Si riportano di seguito le scadenze contrattuali delle passività finanziarie:

(migliaia di Euro)

Descrizione	<1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	>5 anni	Totale
2021					
Altri debiti verso controllate per C/C di corrispondenza	83.227				83.227
Debiti leasing finanziari	583	520	122		1.225
Totale parti correlate	83.810	520	122		84.452
Debiti verso banche	41.756				41.756
Debiti leasing finanziari	2.228	1.992	2.984	90	7.294
Debiti verso Obbligazionisti			650.000		650.000
Altri debiti finanziari	5.833				5.833
Totale terzi	49.817	1.992	652.984	90	704.883
Totale	133.627	2.512	653.106	90	789.335

Descrizione	<1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	>5 anni	Totale
2020					
Altri debiti verso controllate per C/C di corrispondenza	120.011				120.011
Debiti leasing finanziari	535	470	453		1.458
Totale parti correlate	120.546	470	453		121.469
Debiti verso banche	58.244	8.279	25.054	8.423	100.000
Debiti leasing finanziari	1.528	1.406	4.169	73	7.176
Altri debiti finanziari	5.389				5.389
Totale terzi	65.161	9.685	29.223	8.496	112.565
Totale	185.707	10.155	29.676	8.496	234.034

Si riportano di seguito le scadenze contrattuali delle attività finanziarie:

(migliaia di Euro)

Descrizione	<1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	>5 anni	Totale
2021					
Altri crediti finanziari	1.095	433	1.267		2.795
Totale parti correlate	1.095	433	1.267		2.795
Crediti verso banche	97.035				97.035
Totale terzi	97.035				97.035
Totale	98.130	433	1.267		99.830

Descrizione	<1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	>5 anni	Totale
2020					
Altri crediti finanziari	507	233	567		1.307
Totale parti correlate	507	233	567		1.307
Crediti verso banche	101.918				101.918
Totale terzi	101.918				101.918
Totale	102.425	233	567		103.225

Rischio di valuta

FNM, operando esclusivamente in un contesto locale, non è esposta a rischi valutari.

Rischio tasso

Le passività finanziarie sono principalmente costituite da contratti di *leasing* finanziari, dal prestito obbligazionario e dal finanziamento BEI.

FNM non è esposta a particolari rischi di variazione dei tassi di interesse sui contratti di *leasing* finanziari.

I finanziamenti in essere sono a tasso fisso. Per quanto riguarda la possibile volatilità degli oneri finanziari associata all'andamento dei tassi di interesse sui finanziamenti viene monitorata e mitigata tramite una politica di gestione del rischio tasso volta all'individuazione di un mix equilibrato di finanziamenti.

Al fine di mitigare il rischio, la Società ha ottenuto (i) in data 10 novembre 2020, di un *rating Investment Grade* BBB- con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Fitch Ratings, aggiornato in data 20 dicembre 2021 e (ii) in data 25 gennaio 2021, di un *rating investment grade* pari a Baa3 con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Moody's.

Gestione del capitale

Gli obiettivi principali perseguiti dalla Società nell'ambito della gestione del rischio di capitale sono la creazione di valore per gli azionisti e la salvaguardia della continuità aziendale. La Società si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento e rispettare i requisiti (*covenant*) previsti dagli accordi di debito (Nota 12 e Nota 13). Particolare attenzione viene posta al livello di indebitamento in rapporto a patrimonio netto e all'EBITDA, perseguendo obiettivi di redditività e generazione di cassa operativa.

Stima del fair value

Il *fair value* degli strumenti finanziari quotati in un mercato attivo è basato sui prezzi di mercato alla data di bilancio. Il *fair value* degli strumenti che non sono quotati in un mercato attivo è determinato utilizzando tecniche di valutazione basate su una serie di metodi e assunzioni legati alle condizioni di mercato alla data di bilancio.

Di seguito si riporta la classificazione dei *fair value* degli strumenti finanziari sulla base dei seguenti livelli gerarchici:

- Livello 1: *Fair value* determinati con riferimento a prezzi quotati (non rettificati) su mercati attivi per strumenti finanziari identici;
- Livello 2: *Fair value* determinati con tecniche di valutazione con riferimento a variabili osservabili su mercati attivi;
- Livello 3: *Fair value* determinati con tecniche di valutazione con riferimento a variabili di mercato non osservabili.

Importi in migliaia di Euro	Note	Valore di bilancio al 31/12/2020	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Attività finanziarie valutate al <i>fair value</i> con variazione a conto economico	4	85.841.614	0	0	85.841.614

Durante il 2021 non vi sono stati trasferimenti tra differenti livelli gerarchici. Il valore contabile approssima già il *fair value*, laddove non è esplicitato il relativo livello gerarchico.

NOTA 36 EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

Nel corso dell'esercizio sono stati rilevati oneri finanziari non ricorrenti per 8.602 migliaia di Euro relativi ad *Up front fee* (6.729 migliaia di Euro), *extension fee* (930 migliaia di Euro) e oneri accessori (943 migliaia di Euro) relativi al finanziamento *Bridge* a breve termine di importo pari a 620 milioni di Euro sottoscritto in data 28 gennaio 2021 con un *pool* di banche composto da Intesa Sanpaolo S.p.A., JPMorgan Chase Bank, N.A., Milan Branch e BNP Paribas Italian Branch.

Nel corso dell'esercizio precedente non erano stati rilevati eventi e operazioni significative non ricorrenti.

NOTA 37 TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

Ai sensi della Comunicazione CONSOB DEM/6064293 del 28 luglio 2006, si precisa che nel corso del 2017 la Società non ha posto in essere operazioni atipiche e/o inusuali, così come definite dalla Comunicazione stessa.

NOTA 38 ALTRE INFORMAZIONI

Si riportano di seguito, con riferimento all'esercizio 2021, le informazioni relative ai compensi degli Amministratori, Sindaci e dirigenti con responsabilità strategiche:

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	2021
Amministratori	798
Sindaci	135
Altri dirigenti con cariche strategiche	1.224
Totale	2.157

Si rileva che non sono stati concessi crediti e non sono vantati crediti verso Amministratori, Sindaci e dirigenti con responsabilità strategiche. Si rileva inoltre che non sono stati assunti dalla Società impegni per conto loro.

NOTA 39 DESCRIZIONE DEGLI IMPATTI DELL'EPIDEMIA COVID-19 SUL CONTO ECONOMICO

Si rileva che nell'esercizio corrente non vi sono stati significativi impatti quantitativi derivanti dall'epidemia COVID-19 sul conto economico.

NOTA 40 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Successivamente alla chiusura dell'esercizio, l'azione militare intrapresa dalla Russia in Ucraina, iniziata nella notte tra il 23 e il 24 febbraio 2022, ha comportato, oltre alle drammatiche conseguenze legate alle sofferenze della popolazione civile e alla perdita di vite umane,

significative turbolenze sui mercati finanziari di tutto il mondo. Da un lato, i mercati azionari hanno registrato a livello globale significative perdite, dall'altro, i mercati obbligazionari hanno avuto, quasi ovunque, un lieve miglioramento e una riduzione degli *spread* nella speranza che le autorità monetarie ritardino la stretta monetaria annunciata a fine 2021.

In risposta all'azione militare russa, inoltre, l'Unione europea, gli Stati Uniti e vari Paesi della Nato hanno varato ampie sanzioni economiche contro la Russia. È stato congelato quasi il 50% delle riserve della Banca centrale russa (quelle detenute all'estero) e sono state bloccate le attività finanziarie di alcuni oligarchi russi. Sette grandi banche russe sono state escluse dal sistema internazionale di pagamenti Swift, rendendo loro estremamente difficile operare. Oltre a questo, sono previsti embarghi a vari settori strategici del commercio nei confronti della Bielorussia, alleata di Mosca. Conseguentemente alla crisi ucraina, il prezzo dell'energia e del gas ha subito un incremento considerevole sui principali mercati di riferimento anche in seguito all'ipotesi paventata dai paesi occidentali di fermare le importazioni di petrolio e gas russo in risposta all'invasione dell'Ucraina.

Le stime attuali per l'esercizio 2022 per FNM tengono conto dell'incremento prezzo dei carburanti e dell'energia registrato negli ultimi mesi del 2021. Un inasprimento del conflitto in Ucraina e delle sanzioni messe in atto nei confronti della Russia dall'Unione Europea e dagli Stati Uniti potrebbero determinare ulteriori incrementi dei prezzi, al momento difficili da stimare per entità e durata.

Per quanto concerne la valutazione degli effetti di tale situazione contingente sulla continuità aziendale della Società e sulla recuperabilità del valore degli *asset*, gli Amministratori non hanno identificato potenziali impatti con riferimento a tali aspetti.

La Società si conferma flessibile nella gestione efficace dei costi variabili e discrezionali relativi a tutte le attività gestite e monitora con attenzione l'evoluzione della situazione al fine di comprendere se e in quale misura gli incrementi dei prezzi si potrebbero ripercuotere sul traffico e conseguentemente sui risultati attesi della Società.

NOTA 41 PROPOSTA DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO E DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO 2021

Signori Azionisti,

in continuità con la scelta operata negli ultimi esercizi si ritiene opportuno destinare una parte del risultato alla remunerazione del capitale.

Ciò premesso, nel sottoporre alla Vostra approvazione il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, che evidenzia un utile di Euro 5.407.746, il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile di esercizio come segue:

- Euro 270.387 a riserva legale;
- Euro 5.137.359 a dividendo ordinario agli Azionisti.

Al fine di assicurare una remunerazione di Euro 0,0230 per ciascuna azione ordinaria in circolazione si propone inoltre di integrare il dividendo per 4.865.400 utilizzando le riserve di utili portati a nuovo.

Milano, 18 marzo 2022

 Il Consiglio di Amministrazione
Andrea Scellì

ATTESTAZIONE
del Bilancio separato ai sensi dell'art. 154 bis comma 5 del D. Lgs. 58/98

1. I sottoscritti Andrea Gibelli in qualità di “Presidente del Consiglio di Amministrazione” e Valentina Montanari in qualità di “Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari” della FNM S.p.A., tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, attestano:

- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
- l'effettiva applicazione

delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio separato nel corso dell'esercizio 2021.

2. Attestano inoltre che

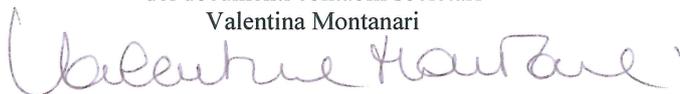
a) il bilancio separato:

- è redatto in conformità ai principi contabili internazionali (IAS/IFRS) applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
- corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente.

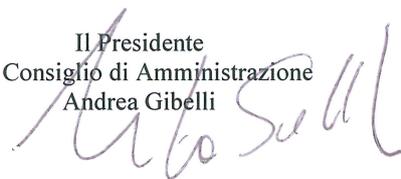
b) La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi ed incertezze cui è esposto.

Milano, 18 marzo 2022

Il Dirigente preposto alla redazione
dei documenti contabili societari
Valentina Montanari



Il Presidente
del Consiglio di Amministrazione
Andrea Gibelli



FNM S.p.A.

Piazzale Cadorna, 14
20123 Milano
Tel. +39 02 85111
Fax +39 85111 4708

Cap. Soc. € 230.000.000,00 i.v.
Iscrizione al Reg. Imp. della C.C.I.A.A.
di Milano/Monza Brianza/Lodi
C.F. e P. IVA 00776140154 - REA MI 28331
PEC fnm@legalmail.it
www.fnmgroup.it



**Relazione del Collegio Sindacale all'Assemblea degli Azionisti
di FNM S.p.A.**

redatta ai sensi dell'art. 153 del D. Lgs. 58/1998 ("T.U.F.")

Signori Azionisti,

la presente Relazione è stata redatta dal Collegio Sindacale (in seguito anche «Collegio») nominato dall'Assemblea degli Azionisti di FNM S.p.A. (di seguito «FNM» o «Società») con delibera del 30 aprile 2021 per il triennio 2021-2023 e in carica nella sua attuale composizione dalla data del 19 luglio 2021. Al riguardo, si ricorda che in data 30 aprile 2021 l'Assemblea ha nominato il Collegio Sindacale nelle persone di Umberto La Commara – Presidente, Massimo Codari e Roberta Eldangela Benedetti. A seguito di dimissioni presentate in data 21 maggio 2021 dal Presidente Umberto La Commara e da un Sindaco Supplente, in data 19 luglio 2021 l'Assemblea ha integrato il Collegio Sindacale nominando Eugenio Pinto quale Presidente e Marianna Tognoni quale Sindaco Supplente.

1. Premessa: fonti normative, regolamentari e deontologiche

La presente Relazione riferisce sulle attività di vigilanza e sulle altre attività svolte dal Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 in base alle previsioni di legge, tenuto conto dei Principi enunciati nelle "Norme di comportamento del collegio sindacale di società quotate" emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili da ultimo aggiornate nell'aprile 2018 (di seguito le "Norme di Comportamento"), delle disposizioni Consob in materia di controlli societari e delle indicazioni contenute nel Codice di *Corporate Governance* (edizione 2020). Con la presente Relazione, anche in osservanza alle indicazioni fornite dalla Consob con Comunicazione DEM/1025564 del 6 aprile 2001, come successivamente modificata e integrata, il Collegio Sindacale dà conto delle attività svolte, distintamente per ciascun oggetto di vigilanza previsto dalle normative che regolano l'attività del Collegio medesimo.

Inoltre, avendo FNM adottato il modello di *governance* tradizionale, il Collegio Sindacale si identifica con il Comitato per il controllo interno e la revisione contabile (CCIRC) cui competono dall'esercizio 2017 ulteriori specifiche funzioni di controllo e monitoraggio in

tema di informativa finanziaria e revisione legale previste dall'art. 19 del D. Lgs. 27 gennaio 2010 n. 39 così come modificato dal D. Lgs. 17 luglio 2016 n. 135.

Il Collegio Sindacale ha anche vigilato l'assolvimento degli obblighi relativi alle informazioni di carattere non finanziario di cui al D. Lgs. n. 254/2016.

Per quanto attiene ai compiti di Revisione Legale dei Conti, questi sono attualmente svolti dalla società PricewaterhouseCoopers S.p.A., nominata con delibera assembleare del 28 aprile 2017 per il novennio 2017-2025 (di seguito "PWC").

2. Attività di vigilanza sull'osservanza della legge e dello statuto

Nel corso dell'esercizio 2021 il Collegio Sindacale si è riunito n. 22 volte, di cui n. 16 nella precedente composizione e n. 6 nell'attuale composizione.

Il Collegio ha assistito altresì alle riunioni del Consiglio di Amministrazione: n. 17 nel corso dell'esercizio 2021.

Nel corso dell'esercizio 2021 il Collegio ha assistito a n. 2 Assemblee degli azionisti.

Nel corso dell'esercizio 2021, il Collegio, sia nella composizione precedente che successiva al rinnovo degli organi sociali, ha assistito a tutte le riunioni dei Comitati endoconsiliari:

- n. 12 del Comitato Controllo Rischi e Operazioni con Parti Correlate di cui n. 5 riunioni (quale Comitato Controllo e Rischi) tenutesi prima del 30 aprile 2021 e n. 7 riunioni (di cui n. 6 quale Comitato Controllo e Rischi e n. 1 quale Comitato per le Operazioni con Parti Correlate) tenutesi successivamente a tale data;
- n. 7 del Comitato per la Remunerazione di cui n. 4 riunioni tenutesi prima del 30 aprile 2021 e n. 3 successivamente a tale data;
- n. 4 del Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica di cui n. 2 tenutesi prima del 30 aprile 2021 e n. 3 successivamente a tale data;
- n. 3 del Comitato per la designazione degli organi sociali del gruppo FNM nel corso dell'esercizio 2021.

Il Collegio Sindacale ha inoltre incontrato periodicamente l'Organismo di Vigilanza e la società di revisione PWC.

Il Collegio Sindacale si è altresì regolarmente interfacciato con il Responsabile *Internal Audit* e con il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari e CFO; il Collegio ha altresì tenuto incontri con i responsabili delle direzioni aziendali di *staff* (quali il Direttore



Affari Societari, Legali e Regolatori, il Direttore Risorse Umane e Welfare, il Direttore Acquisti).

La Società ha svolto riunioni di *induction* rivolte al Consiglio di Amministrazione ed al Collegio Sindacale, alle quali quest'ultimo ha partecipato, al fine di approfondire progetti speciali e temi specifici di interesse degli organi sociali.

L'attività del Collegio, mediante la costante raccolta di informazioni e documentazione nell'ambito delle riunioni sopra evidenziate, ha riguardato in particolare:

- a) la vigilanza su:
 - (i) la conformità delle delibere assunte dagli organi societari alla legge e alle disposizioni regolamentari, nonché allo Statuto sociale;
 - (ii) il rispetto dei principi di corretta amministrazione, l'adeguatezza della struttura organizzativa, del sistema di controllo interno e del sistema amministrativo-contabile della Società, come meglio precisato nel seguito della presente relazione;
 - (iii) il monitoraggio delle concrete modalità di attuazione delle regole di governo societario previste dal Codice di *Corporate Governance*, a tal fine esaminando altresì la Relazione annuale sul governo societario e gli assetti proprietari ex art. 123-bis del TUF;
 - (iv) l'osservanza degli obblighi in materia di informazioni privilegiate e sull'*internal dealing*, rilevando che la Società ha adottato il "*Codice Internal Dealing*";
 - (v) la conformità della "*Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate*" riguardante le operazioni poste in essere dalla Società con parti correlate, ai principi indicati nel Regolamento approvato dalla Consob con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010 e successive modifiche, nonché la sua concreta applicazione;
 - (vi) il funzionamento del processo di informazione societaria, verificando l'osservanza delle norme di legge e regolamentari inerenti alla formazione e all'impostazione degli schemi di bilancio separato e consolidato, nonché dei relativi documenti di corredo, a tal fine esaminando altresì la Relazione annuale del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari;



- (vii) la conformità della Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario alle disposizioni del D. Lgs. n. 254/96, ivi incluse le modifiche apportate dall'art. 1, comma 1.073, della Legge n. 145/2018;
 - (viii) le azioni poste in essere con riferimento alle disposizioni in materia di *privacy*, in particolare al Regolamento UE n. 2016/679 (c.d. GDPR);
- b) l'accertamento di quanto segue:
- (i) il rispetto della disciplina sullo svolgimento delle riunioni degli organi sociali e l'adempimento dell'obbligo informativo periodico da parte degli organi delegati in merito all'esercizio delle deleghe conferite;
 - (ii) che nessuno dei Sindaci ha avuto interessi, per conto proprio o di terzi, in una determinata operazione durante l'esercizio decorso e che persistono in capo ad essi le condizioni di indipendenza previste dalla legge;
- c) la presa d'atto dell'avvenuta predisposizione della Relazione sulla Politica di Remunerazione e sui compensi corrisposti ex art. 123-ter del TUF ed ex art. 84-quater del Regolamento Consob n. 11971/1999 (di seguito "Regolamento Emittenti");
- e) la verifica della correttezza dei criteri e delle procedure di accertamento adottati dal Consiglio di Amministrazione per valutare l'indipendenza dei Consiglieri.

Il Collegio Sindacale dà inoltre atto che nel corso dell'esercizio 2021:

- a) non vi sono state segnalazioni alla Consob ex art. 149, comma 3, del TUF;
- b) non sono pervenute denunce ai sensi dell'art. 2408 del c.c..

Il Collegio Sindacale riferisce inoltre che nel corso dell'esercizio 2021 la Società ha ricevuto da CONSOB n. 2 richieste di informazioni formulate ai sensi dell'art. 115, primo comma, del TUF, cui la Società ha dato tempestivamente riscontro; in particolare, l'Autorità ha chiesto: (i) in data 2 agosto 2021 di acquisire la risposta fornita da FNM all'ORAC in merito alle motivazioni del mancato riscontro a richieste di documentazione formulate dall'organismo regionale, ed (ii) in data 9 dicembre 2021 di ricevere informazioni relativamente ad alcuni aspetti del bilancio consolidato semestrale al 30 giugno 2021 e del resoconto intermedio di gestione al 30 settembre 2021.

Infine il Collegio Sindacale dà atto che con la pubblicazione sul BURL dell'emendamento alla Legge Regionale 30/2006 (istitutiva del SIREG) avvenuta in data 29 dicembre 2021 è stata disposta l'esclusione dal Sistema degli Enti Regionali delle società a partecipazione regionale che emettono azioni sui mercati regolamentati, con impatto quindi anche su FNM.



3. Attività di vigilanza sul rispetto dei principi di corretta amministrazione.

Al fine di vigilare sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, oltre ad aver partecipato, come sopra esposto, a tutte le riunioni del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati endoconsiliari, il Collegio Sindacale dichiara:

- a) di aver ottenuto nel corso dell'esercizio 2021, dagli Amministratori ed anche mediante apposite sessioni formative (*induction*), le dovute informazioni sull'attività svolta e sulle operazioni di maggior rilievo economico, patrimoniale o finanziario deliberate e poste in essere dalla Società; tali attività e operazioni sono descritte nella Relazione sulla gestione e nelle Note illustrative al bilancio consolidato e al bilancio separato;
- b) di essere stato specificatamente edotto in merito al Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM ed alle relative proiezioni economico-finanziarie;
- c) di non aver rilevato l'esistenza di operazioni atipiche con società del Gruppo o con terzi effettuate nel corso dell'esercizio 2021. Per quel che attiene ai rischi e agli effetti delle operazioni compiute, si rinvia alla Relazione sulla gestione nonché all'analisi dei rischi contenuta nelle Note illustrative al bilancio consolidato e al bilancio separato.

Sulla base delle informazioni rese disponibili al Collegio, lo stesso può ragionevolmente ritenere che le operazioni svolte nell'esercizio 2021 siano conformi alla legge e allo statuto sociale e non siano manifestamente imprudenti, azzardate, o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea e dal Consiglio di Amministrazione o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Quali operazioni ed eventi di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale si ricorda tra l'altro che, come anche esposto nella Relazione sulla gestione, nel corso dell'esercizio 2021:

- in data 26 febbraio 2021 la Società ha perfezionato l'acquisizione dell'82,4% del capitale sociale di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (di seguito anche "MISE") da Regione Lombardia, raggiungendo una quota di partecipazione pari al 96% del capitale sociale di MISE; il corrispettivo pari a 519,2 milioni di euro è stato regolato facendo ricorso ad una linea di credito a breve termine;
- in data 16 settembre 2021 il Consiglio di Amministrazione ha approvato il Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM che, nel rispetto delle linee guida strategiche

approvate nel novembre 2020, mira a fare di FNM un operatore integrato della mobilità sostenibile, avendo a riferimento i principi di sostenibilità ambientale, sociale e di *governance* (ESG); coerentemente con tali obiettivi, FNM ha dato avvio al progetto H2IseO che mira a decarbonizzare i servizi di trasporto pubblico locale in Valcamonica mediante produzione ed utilizzo di idrogeno verde;

- in data 16 settembre 2021, il Consiglio di Amministrazione ha approvato la costituzione del programma di emissioni obbligazionarie a medio termine meglio noto nella terminologia dei mercati finanziari come "Programma EMTN". La costituzione del Programma EMTN si inserisce nella strategia finanziaria volta (i) ad ottimizzare la composizione dell'indebitamento finanziario esistente e (ii) a mantenere idonei livelli di liquidità per far fronte alle esigenze operative e agli scopi societari dell'intero Gruppo;
- in data 13 ottobre 2021, è stato collocato un prestito obbligazionario di 650 milioni con durata 5 anni, costituente la prima *tranche* del Programma EMTN fino ad 1 miliardo di Euro, quotato presso la Borsa Irlandese *Euronext Dublin*; il prestito, collocato ad un prezzo pari a 99,824% e tasso fisso 0,75%, è stato utilizzato al fine di estinguere l'indebitamento a breve assunto in relazione all'acquisizione di MISE;
- in data 29 novembre 2021, il Consiglio di Amministrazione ha approvato l'acquisizione, perfezionata in data 3 dicembre 2021, di una partecipazione pari al 33,33% del capitale sociale di Sportit S.r.l., società attiva con il *brand* Snowit, il principale *marketplace* per la vendita integrata di *skipass online*, servizi correlati allo sci ed esperienze legate al mondo della montagna nelle principali località sciistiche europee, per un corrispettivo complessivo di Euro 2,5 milioni;
- in data 23 dicembre 2021, il Consiglio di Amministrazione ha approvato la sottoscrizione e il versamento della seconda *tranche* del complessivo aumento di capitale sociale a pagamento e scindibile deliberato dalla partecipata Busforfun.com S.r.l. in data 26 novembre 2020, incrementando in tal modo la partecipazione della Società al 40% del capitale sociale.

4. Attività di vigilanza sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo

Il Collegio Sindacale, mediante la raccolta di informazioni dai Responsabili delle Direzioni e Funzioni aziendali, dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti e l'esame dei documenti aziendali, ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di sua competenza,



sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società e ritiene che la struttura nel suo complesso sia adeguata.

Nell'ambito della propria attività di vigilanza il Collegio ha altresì preso visione e ottenuto informazioni sulle attività di carattere organizzativo e procedurale, poste in essere ai sensi del D. Lgs. 231/2001 e successive integrazioni e modifiche.

L'Organismo di Vigilanza ha relazionato il Collegio Sindacale sulle attività svolte nel corso dell'esercizio 2021, con particolare riferimento alle verifiche effettuate, anche con il supporto operativo dell'*Internal Audit* della Società, senza segnalare fatti o situazioni che debbano essere evidenziati nella presente Relazione. L'Organismo di Vigilanza ha inoltre monitorato l'aggiornamento del Modello di organizzazione, gestione e controllo, da ultimo revisionato il 16 settembre 2021 in relazione (i) agli aggiornamenti normativi intervenuti nell'alveo dei reati presupposto ex D. Lgs. 231/01, nello specifico la Legge n. 157/2019 (c.d. Reati Tributari) e il D. Lgs. 75/2020 di attuazione della Direttiva (UE) 2017/1371 (c.d. Direttiva PIF), e (ii) alle modifiche organizzative medio *tempore* intervenute.

Il Collegio Sindacale dà altresì atto che il Consiglio di Amministrazione ha effettuato con esito positivo la valutazione in merito alla composizione, dimensione e funzionamento del medesimo e dei Comitati endoconsiliari costituiti, nonché sulla loro dimensione e composizione.

In merito al funzionamento del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati endoconsiliari, il Collegio Sindacale ritiene che i flussi informativi, tanto nei confronti del Collegio Sindacale che nei confronti di tale organo e comitati, nonché la loro attivazione e la funzionalità operativa siano nel complesso in linea con quanto previsto dalle regole di *corporate governance*. In particolare il Collegio Sindacale dà atto di aver ricevuto il fattivo supporto alla propria attività da parte della "Direzione Affari Societari, Legali e Regolatori" e di tutti i responsabili delle direzioni aziendali.

Il Collegio Sindacale ha altresì verificato la corrispondenza delle deleghe attribuite dal Consiglio di Amministrazione con quanto depositato presso il Registro delle Imprese.

Il Collegio Sindacale, all'atto della sua nomina e successivamente alla sua integrazione a seguito dell'Assemblea degli Azionisti tenutasi in data 19 luglio 2021 e nell'esercizio in corso, ha verificato il possesso dei requisiti di indipendenza stabiliti dall'art. 148, comma 3, del TUF e dal Codice di *Corporate Governance*, in capo a ciascuno dei propri componenti.



In tale contesto, il Collegio Sindacale non ha rilevato l'esistenza di rischi rilevanti derivanti da una eventuale inadeguatezza dell'assetto organizzativo e non ha particolari osservazioni da riferire.

5. Attività di vigilanza sull'adeguatezza del Sistema di Controllo Interno

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno e gestione dei rischi (di seguito anche "SCIGR") mediante:

- i) l'esame della valutazione positiva espressa dal Consiglio di Amministrazione sull'adeguatezza ed effettivo funzionamento del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi; si ricorda che FNM ha adottato le "Linee di Indirizzo del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi", da ultimo confermate dalla delibera quadro del Consiglio di Amministrazione del 13 maggio 2021, anche al fine di recepire i principi e le raccomandazioni contenute nel Codice di *Corporate Governance*; nella stessa delibera il Consiglio di Amministrazione ha confermato l'allineamento del sistema di governo societario della Società e dello SCIGR alla sostanza dei principi e raccomandazioni previsti dal predetto Codice di *Corporate Governance*, adeguando il modello di organizzazione societaria alle *best practice* nazionali ed internazionali;
- ii) l'informativa ricevuta dal Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari sull'assetto amministrativo e contabile, nonché l'esame della Relazione del Dirigente Preposto sul sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria, dalla quale emerge un quadro organizzativo e gestionale nel complesso idoneo al presidio della correttezza dell'informativa di bilancio;
- iii) l'esame della Relazione annuale dell'*Internal Audit* sul Sistema di Controllo Interno e Gestione Rischi, dalla quale non si rilevano criticità da segnalare; dalla medesima risulta altresì l'adeguatezza, la piena operatività e l'effettivo funzionamento del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi della Società;
- iv) l'esame della Relazione dell'Organismo di Vigilanza (periodo 21 aprile 2021 – 12 gennaio 2022) relativamente all'attività svolta dall'organismo medesimo, per il tramite della Funzione *Internal Audit* e mediante incontri con le strutture della Società, dalla quale non emergono rilievi, anche tenuto conto delle opportune azioni di miglioramento disposte dal *management*;

- v) l'audizione della società di revisione PWC e l'esame dei risultati del lavoro da questo posto in essere, di cui si riferisce in seguito;
- vi) la partecipazione ai lavori del Comitato Controllo Rischi e Operazioni con Parti Correlate e l'esame della relativa relazione annuale dalla quale non emergono criticità da segnalare;
- vii) la partecipazione ai lavori del Comitato per la Remunerazione, l'esame della relativa relazione annuale e della "Politica di Remunerazione e procedure per l'attuazione di FNM S.p.A." redatta anche con il supporto di esperti indipendenti;
- viii) l'emissione dei pareri positivi, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2389, comma 3, del Codice Civile, relativamente alle remunerazioni aggiuntive degli Amministratori rivestiti di particolari cariche ed in particolare: del Presidente Andrea Angelo Gibelli e del Consigliere delegato, Ivo Roberto Cassetta;
- ix) l'ottenimento di informazioni dai responsabili di specifiche Direzioni e Funzioni aziendali;
- x) i rapporti informativi con il collegio sindacale delle società controllate ai sensi dei commi 1 e 2 dell'art. 151 del TUF.

Tenuto in considerazione quanto sopra, il Collegio Sindacale ritiene che il sistema di controllo interno di FNM sia nel suo complesso adeguato e che non vi siano criticità da segnalare.

Con riferimento all'emergenza sanitaria da Covid-19 che si è protratta nel corso dell'esercizio 2021, il Responsabile *Internal Audit* e il Direttore Risorse Umane e Welfare hanno informato il Collegio Sindacale in merito all'adozione da parte del Gruppo FNM di azioni, anche di carattere organizzativo ed informativo, volte a garantire il rispetto della normativa di volta in volta vigente, delle condizioni di sicurezza e igiene nei luoghi di lavoro e, al tempo stesso, la continuità operativa.

6. Attività di vigilanza sull'adeguatezza del sistema amministrativo contabile e sull'attività di revisione legale dei conti

Il Collegio Sindacale, anche in qualità di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile, ha monitorato il processo e controllato l'efficacia del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi per quanto attiene l'informativa finanziaria.

L'informativa finanziaria è affidata al Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari. La Società ha adottato apposito regolamento che definisce protocolli e

regole operative di comportamento, allo scopo di assicurare con ragionevole certezza il raggiungimento degli obiettivi di attendibilità, accuratezza, affidabilità e tempestività dell'informativa finanziaria.

Il Collegio Sindacale ha incontrato periodicamente il Dirigente Preposto nominato ai sensi dell'art. 154-bis del TUF, per lo scambio di informazioni sul sistema amministrativo-contabile nonché sull'affidabilità di quest'ultimo ai fini di una corretta rappresentazione dei fatti di gestione.

Il Collegio Sindacale ha esaminato la relazione del Dirigente Preposto volta al rilascio dell'attestazione di cui all'art. 154-bis del TUF sul Bilancio separato e sul Bilancio consolidato di FNM al 31 dicembre 2021 dalla quale emerge, ad esito delle attività di test e verifica sul sistema dei controlli relativi al processo di formazione dell'informativa finanziaria, un quadro organizzativo e gestionale nel complesso idoneo al presidio della correttezza dell'informativa di bilancio.

Il Collegio Sindacale ha inoltre effettuato incontri periodici con i Responsabili della società di revisione PWC, anche ai sensi dell'art. 150, comma 3, del TUF e dell'art. 19, comma 1, del D. Lgs. 39/2010, nel corso dei quali non sono emersi fatti o situazioni che debbano essere evidenziati nella presente Relazione.

La società di revisione PWC ha rilasciato, in data odierna, le Relazioni ai sensi dell'art. 14 del D.lgs. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014, rispettivamente per il Bilancio separato e per il Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021, redatti in conformità agli *International Financial Reporting Standards* - IFRS - adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati da Consob, così come descritti nelle Note illustrative al bilancio. Da tali relazioni risulta che il Bilancio separato e il Bilancio consolidato di FNM forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria di FNM e del Gruppo FNM al 31 dicembre 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data.

Con riferimento al Bilancio separato e al Bilancio consolidato, la società di revisione ha dichiarato che la Relazione sulla gestione e la Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari, limitatamente alle informazioni indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del TUF, sono coerenti con il bilancio alla suddetta data del 31 dicembre 2021 e sono redatte in conformità alle norme di legge. Inoltre, la società di revisione PWC con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, circa l'eventuale identificazione di errori significativi nella Relazione sulla gestione, sulla base

delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, ha dichiarato di non avere nulla da riportare.

In data odierna il Collegio Sindacale ha assolto all'obbligo di cui all'art. 19, comma 1, lett. a), prima parte, del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, trasmettendo al Presidente del Consiglio di Amministrazione la Relazione di revisione.

La società di revisione PWC ha rilasciato, infine, la Relazione Aggiuntiva per il Comitato per il controllo interno e la revisione contabile ai sensi dell'art. 11 del Regolamento (UE) n. 537/2014.

Il Collegio Sindacale ha preso atto dei contenuti della Relazione Aggiuntiva emessa in data odierna dalla società di revisione PWC. Tale relazione verrà trasmessa al Consiglio di Amministrazione con le eventuali osservazioni del Collegio Sindacale ai sensi dell'art. 19, comma 1, lett. a), seconda parte, del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39.

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'osservanza delle disposizioni stabilite dal D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 in materia di comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e di informazioni sulla diversità. Al riguardo, verificata l'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Dichiarazione di carattere non finanziario, la società di revisione PWC ha rilasciato, come precisato nella relazione di revisione sopra menzionata, apposita relazione ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D. Lgs. 30 dicembre 2016 n. 254 e dell'art. 5 del Regolamento di attuazione Consob del 18 gennaio 2018, n. 20267.

Il Collegio Sindacale, alla luce anche degli approfondimenti effettuati e dei confronti avuti con la società di revisore PWC, ritiene che il processo di formazione del bilancio sia stato nel suo complesso corretto e che i principi contabili siano stati applicati in maniera corretta.

Nelle Note illustrative al Bilancio separato e al Bilancio consolidato della Società è riportato il prospetto dei corrispettivi di competenza dell'esercizio riconosciuti alla società di revisione PWC e alle entità appartenenti alla sua rete, ai sensi dell'art. 149-*duodecies* del Regolamento Emittenti, in particolare: a) per FNM, Euro 28 mila per servizi di revisione ed Euro 183 mila per la prestazione di altri servizi diversi dalla revisione legale e b) per le altre società del Gruppo FNM, Euro 303 mila per servizi di revisione.

Tenuto conto delle dichiarazioni di indipendenza rilasciate da PWC, più precisamente della "Conferma annuale dell'indipendenza ai sensi dell'art. 6, paragrafo 2), lettera a) del Regolamento Europeo n. 537/2014 e ai sensi del paragrafo 17 del Principio di Revisione Internazionale (ISA Italia) 260", e della relazione di trasparenza pubblicata dalla stessa ai sensi dell'art. 13 del Regolamento Europeo n. 537/2014, nonché degli incarichi conferiti alla



stessa da FNM e dalle società del Gruppo FNM, il Collegio non ritiene che esistano aspetti critici in materia di indipendenza del revisore.

7. Proposte in ordine al Bilancio di esercizio e alla sua applicazione e alle materie di competenza del Collegio Sindacale

Il Collegio ha svolto le verifiche sull'osservanza delle norme inerenti alla formazione del Bilancio separato di FNM e del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2021, e ha preso atto della dichiarazione degli organi preposti per cui il Bilancio separato e il Bilancio consolidato sono stati redatti in conformità ai principi contabili internazionali IAS/IFRS e ai relativi principi interpretativi e che la Società ha applicato in materia di schemi di bilancio e di informativa societaria quanto stabilito dalla Consob.

Il Collegio Sindacale dà atto che nella redazione del Bilancio separato al 31 dicembre 2021 sono stati applicati gli stessi principi contabili (IAS/IFRS) e criteri di valutazione adottati nella redazione del Bilancio separato al 31 dicembre 2020, integrati dall'adozione dei nuovi principi applicabili dal 1° gennaio 2021, in particolare "*Covid-19-Related Rent Concessions beyond 30 June 2021*" e "*Interest Rate Benchmark Reform – Base 2*", che non hanno comportato effetti sul Bilancio separato e sul Bilancio consolidato.

Il Collegio conferma che il Consiglio di Amministrazione non ha ritenuto esistessero le condizioni per applicare deroghe ai criteri di valutazione utilizzati per la formazione del Bilancio.

In relazione al Bilancio consolidato, per quanto riguarda l'area di consolidamento, si segnala che rispetto all'esercizio precedente è entrata a far parte del perimetro del Gruppo la società Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A., nella quale FNM, a seguito dell'acquisizione perfezionatasi il 26 febbraio 2021, detiene il 96% del capitale sociale. Il Dirigente Preposto ha confermato che, pur avendo la controllata adottato per la prima volta gli IFRS, non si sono verificate criticità nel processo di informativa finanziaria.

Le partecipazioni a controllo congiunto e le collegate restano valutate con il metodo del patrimonio netto.

Come per l'esercizio precedente, in sede di redazione del Bilancio al 31 dicembre 2021, la Società si è avvalsa di un esperto esterno ai fini della predisposizione dell'*impairment test* sul valore di avviamento iscritto in relazione all'acquisizione delle partecipazioni in Azienda Trasporti Verona S.r.l. e La Linea S.p.A.: l'esito di tale analisi ha condotto all'iscrizione di



un *impairment loss* di 913 mila Euro con riferimento alla partecipazione in Azienda Trasporti Verona S.r.l.

Alla luce anche degli approfondimenti effettuati e dei confronti avuti con la società di revisione PWC, il Collegio Sindacale ritiene che il procedimento di formazione del Bilancio e di presentazione all'Assemblea sia stato nel suo complesso corretto.

8. Modalità di concreta attuazione delle regole di governo societario

Sulla base delle informazioni acquisite, il Collegio Sindacale riferisce circa l'adeguamento dell'assetto di *corporate governance* della Società in attuazione dei codici di comportamento ai quali la Società ha dichiarato di attenersi.

In merito il Collegio Sindacale dà atto che a seguito dell'emanazione nel gennaio 2020 del nuovo codice di autodisciplina c.d. "Codice di *Corporate Governance*" il Consiglio di Amministrazione di FNM ha ritenuto di aderire ai principi e alle raccomandazioni nello stesso contenute, tramite l'adozione di una apposita "delibera quadro" in data 13 maggio 2021.

Dell'adozione del Codice di *Corporate Governance* (edizione 2020) è data informativa nella Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari redatta con riferimento all'esercizio 2021 ed approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 18 marzo 2022: il Collegio ha verificato che la predetta relazione è stata redatta in conformità alle disposizioni contenute nell'art. 123-bis TUF, illustrando altresì le modalità di applicazione dei principi del medesimo Codice di *Corporate Governance*.

Come sopra indicato, la società di revisione PWC ha espresso il proprio giudizio ai sensi del medesimo art. 123-bis del TUF.

9. Attività di vigilanza sui rapporti con società controllate e controllanti

Nell'ambito dei propri incontri con il Dirigente Preposto, il Collegio Sindacale ha avuto conferma che il sistema amministrativo contabile delle società controllate è idoneo a far pervenire regolarmente alla Direzione Finanza e Sviluppo e alla società di revisione PWC i dati economici, patrimoniali e finanziari necessari per la redazione del Bilancio consolidato. Particolare attenzione è stata dedicata nell'esercizio 2021, anche per la particolare rilevanza, all'ingresso nel perimetro del Gruppo della controllata Milano Serravalle – Milano



Tangenziali S.p.A. che, come sopra sottolineato, ha adottato per la prima volta i principi IFRS.

Il Collegio ha inoltre incontrato i collegi sindacali delle controllate più rilevanti, in particolare FERROVIENORD S.p.A., Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A., FNM Autoservizi S.p.A. ed E-Vai S.r.l. ai fini del periodico scambio di informazioni e dati ai sensi dell'art. 151 del TUF. Nell'ambito di detti incontri non sono emerse criticità da portare all'attenzione nella presente Relazione.

Il Collegio Sindacale non ha rilevato particolari rischi eventualmente derivanti dall'inadeguatezza dei flussi informativi da e verso Società controllanti e controllate.

10. Attività di vigilanza sulle operazioni con parti correlate

Quanto all'attività di vigilanza in materia di operazioni con parti correlate, il Collegio Sindacale rileva in primo luogo che la Società ha adottato una propria "Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate" (di seguito "Procedura OPC"), da ultimo modificata in data 17 giugno 2021 al fine di recepire le modifiche regolamentari in materia.

In conformità alla Procedura OPC il Consiglio di Amministrazione ha costituito al proprio interno il Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate.

Nell'esercizio in corso il Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate, quale Comitato per le Operazioni con Parti Correlate, si è riunito in due occasioni: (i) in data 7 marzo 2022, per esprimere il proprio parere favorevole all'operazione di acquisizione a titolo oneroso da parte della controllata MISE delle n. 11.015.963 azioni detenute da Regione Lombardia nella società Tangenziali Esterne Milano S.p.A. e (ii) in data 17 marzo 2022 per esprimere il proprio parere favorevole alla rideterminazione, su proposta del Comitato per la Remunerazione, dell'emolumento del Direttore Generale.

Il Collegio Sindacale ha verificato il rispetto da parte del Consiglio di Amministrazione della Procedura OPC.

Il Collegio Sindacale ha verificato che il Consiglio di Amministrazione nella Relazione sulla gestione e nelle note al Bilancio abbia fornito un'adeguata informativa sulle operazioni con parti correlate, tenuto conto di quanto previsto dalla vigente normativa.

In conclusione, il Collegio Sindacale ritiene di poter affermare che le operazioni con parti correlate siano adeguatamente presidiate.



11. Omissioni e fatti censurabili rilevati, pareri resi e iniziative intraprese

Il Collegio Sindacale, nel corso dell'esercizio 2021, ha rilasciato, in data 27 maggio 2021, il proprio parere favorevole ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del c.c. relativamente ai compensi degli amministratori investiti di particolari cariche, e, successivamente, con riferimento ad un Consigliere delegato in data 30 luglio 2021.

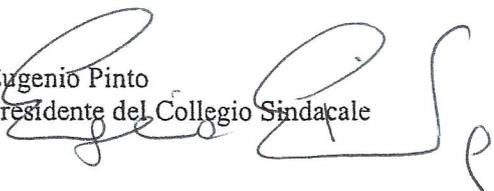
All'esito dell'attività di vigilanza svolta nell'esercizio 2021 e innanzi illustrata, dalla quale non sono emersi omissioni e fatti censurabili, il Collegio non ha osservazioni da riferire all'Assemblea degli Azionisti ai sensi dell'art. 153 del TUF.

12. Conclusioni e proposte in ordine al bilancio di esercizio e alla sua approvazione

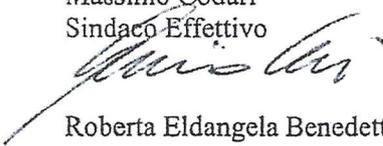
Sulla base dell'attività di vigilanza svolta nel corso dell'esercizio 2021, il Collegio Sindacale, considerando anche le risultanze dell'attività svolta dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti PWC e tenuto conto di tutto quanto sopra rappresentato, non rileva motivi ostativi all'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2021 di FNM e alla proposta formulata dal Consiglio di Amministrazione del 18 marzo 2022 circa la destinazione dell'utile di esercizio pari ad Euro 5.407.746 a riserva legale per Euro 270.387 e a dividendo per Euro 5.137.359.

Milano, 4 aprile 2022

Letto, approvato e sottoscritto.


Eugenio Pinto
Presidente del Collegio Sindacale

Massimo Codari
Sindaco Effettivo


Roberta Eldangela Benedetti
Sindaco Effettivo





Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

Agli azionisti di FNM SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio separato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio separato di FNM SpA (la "Società"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2021, dal conto economico, dal prospetto delle altre componenti di conto economico complessivo, dal prospetto dei movimenti del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio separato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio separato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - Bari 70122 Via Abate Girama 72 Tel. 080 5640211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - Bologna 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - Brescia 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - Catania 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - Firenze 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - Genova 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - Napoli 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - Padova 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - Parma 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - Pescara 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - Torino 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - Trento 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - Treviso 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - Udine 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - Varese 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - Verona 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - Vicenza 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

Valutazione della recuperabilità del valore di carico delle partecipazioni

Paragrafi “Partecipazioni” e “Perdite di valore di attività materiali, immateriali e partecipazioni”

Nota 4 “Partecipazioni”

Il saldo al 31 dicembre 2021 della voce “Partecipazioni” del bilancio separato di FNM SpA risulta pari ad Euro 710.601 migliaia ed è riferibile, alle partecipazioni in imprese controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate. Tali partecipazioni, che rappresentano il 57% del totale attivo del bilancio separato di FNM SpA, sono iscritte al costo di acquisto comprensivo dei costi accessori di diretta imputazione. In presenza di eventi che fanno presumere una riduzione di valore, la recuperabilità del valore di iscrizione delle partecipazioni è verificata confrontando il valore di iscrizione con il relativo valore recuperabile (cd. impairment test).

La configurazione utilizzata dalla Società per la determinazione del valore recuperabile delle partecipate è rappresentata dal valore d’uso, determinato con l’ausilio di un esperto indipendente, utilizzando i flussi finanziari elaborati sulla base delle previsioni contenute nei piani.

Le analisi effettuate dalla Direzione della Società non hanno evidenziato perdite di valore per le partecipate sottoposte ad esercizio di impairment test, Trenord Srl, ATV Srl, La Linea SpA e E-Vai Srl, il cui valore di carico alla data del 31 dicembre 2021 risulta essere complessivamente pari ad Euro 64.091 migliaia.

La valutazione della recuperabilità del valore delle partecipazioni in società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate ha rappresentato un aspetto chiave ai fini del lavoro per le seguenti ragioni: i) la significatività dell’importo; ii) la complessità del processo di stima del valore recuperabile delle partecipate poiché basato su ipotesi valutative influenzate da condizioni economiche e di mercato soggette a incertezze, anche in considerazione dell’emergenza sanitaria da Covid-19 e; iii) l’elevato livello di giudizio professionale della Direzione nella formulazione

Abbiamo svolto specifiche analisi per la comprensione, valutazione e validazione dei controlli rilevanti implementati dalla Società a presidio della verifica della recuperabilità della voce Partecipazioni, inclusa l’identificazione degli indicatori di *impairment*.

Abbiamo compreso la metodologia di stima adottata dalla Direzione ai fini della determinazione del valore recuperabile così come approvata dal Consiglio di Amministrazione di FNM SpA.

Tra le partecipate che presentavano indicatori di impairment al 31 dicembre 2021 abbiamo selezionato, sulla base della significatività dei loro valori di carico, ATV Srl, La Linea SpA e Trenord Srl. Per ciascuna di esse:

- abbiamo compreso il processo adottato nella predisposizione dei piani pluriennali delle società approvati dagli amministratori. In particolare, per ATV, la predisposizione del piano pluriennale 2022-2025 approvato in data 7 marzo 2022; per La Linea SpA, del piano pluriennale 2022-2025 approvato in data 8 marzo 2022; per Trenord Srl, delle proiezioni economico-finanziarie 2022-2032 approvato in data 9 marzo 2022;
- al fine di valutare la ragionevolezza dei piani utilizzati, abbiamo effettuato analisi comparative tra i dati consuntivi realizzati nell’esercizio 2021 e nei precedenti esercizi, con i dati previsionali riferiti a tali periodi, nonché, con il supporto degli esperti del network PwC in ambito *Transportation*, abbiamo analizzato le assunzioni rilevanti;
- abbiamo verificato la coerenza tra i flussi di cassa utilizzati e quelli contenuti nei piani pluriennali utilizzati ai fini dell’impairment test;
- con il supporto degli esperti in ambito

delle stime dei flussi di cassa prospettici e del tasso di attualizzazione.

- valutativo appartenenti al network PwC, abbiamo verificato la ragionevolezza delle assunzioni effettuate dalla Direzione per la determinazione dei tassi di attualizzazione utilizzati, le modalità di applicazione del modello matematico dei flussi di cassa attualizzati e l'accuratezza matematica dei calcoli;
- abbiamo esaminato l'analisi di sensitività svolta dalla società ed effettuato ulteriori analisi di sensitività con riferimento alle assunzioni finanziarie utilizzate dagli amministratori.

Abbiamo infine verificato l'adeguatezza e la completezza delle informazioni fornite nelle note al bilancio.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio separato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio separato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio separato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio separato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio separato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio separato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio separato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio separato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto **procedure** di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio separato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio separato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.



Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti di FNM SpA ci ha conferito in data 28 aprile 2017 l'incarico di revisione legale del bilancio separato e del bilancio consolidato di FNM SpA per gli esercizi dal 31 dicembre 2017 al 31 dicembre 2025.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio separato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli amministratori di FNM SpA sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF - *European Single Electronic Format*) (nel seguito "Regolamento Delegato") al bilancio separato, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio separato alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio separato è stato predisposto nel formato XHTML in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.

Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10 e dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98

Gli amministratori di FNM SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari di FNM SpA al 31 dicembre 2021, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio separato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98, con il bilancio separato di FNM SpA al 31 dicembre 2021 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio separato di FNM SpA al 31 dicembre 2021 e sono redatte in conformità alle norme di legge.



Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Milano, 4 aprile 2022

PricewaterhouseCoopers SpA


Alessandro Turrís
(Revisore legale)