

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

***Resoconto Intermedio di gestione  
al 31 marzo 2023***



## ORGANI SOCIALI

---

### *Consiglio di Amministrazione*

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

### *Collegio Sindacale*

<b>Presidente</b>	Eugenio Pinto
<b>Sindaci Effettivi</b>	Roberta Eldangela Benedetti
	Massimo Codari

---

<b>Direttore Generale</b>	Marco Piuri
---------------------------	-------------

---

<b>Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari</b>	Eugenio Giavatto
--	------------------

---

---

<b>Società di Revisione</b>	PricewaterhouseCoopers S.p.A.
-----------------------------	-------------------------------

---





## **INDICE**

### *Organi sociali*

Introduzione	<i>pag.</i>	<i>1</i>
1. Struttura e settori di attività del Gruppo	<i>pag.</i>	<i>1</i>
2. Indicatori Sintetici di risultato consolidato Gruppo FNM	<i>pag.</i>	<i>13</i>
3. Andamento economico e finanziario Consolidato	<i>pag.</i>	<i>14</i>
4. Andamento economico segmenti di Business	<i>pag.</i>	<i>24</i>
5. Risorse Umane Gruppo FNM	<i>pag.</i>	<i>35</i>
6. Fatti di rilievo avvenuti nel periodo	<i>pag.</i>	<i>35</i>
7. Fatti di rilievo avvenuti dopo il 31 marzo 2023	<i>pag.</i>	<i>36</i>
8. Prevedibile evoluzione della gestione	<i>pag.</i>	<i>36</i>
Glossario dei termini e degli indicatori alternativi di performance utilizzati	<i>pag.</i>	<i>38</i>
 Resoconto Intermedio di Gestione:		
Situazione Patrimoniale-Finanziaria consolidata	<i>pag.</i>	<i>41</i>
Conto Economico consolidato	<i>pag.</i>	<i>43</i>
Conto economico complessivo consolidato	<i>pag.</i>	<i>44</i>
Prospetto dei movimenti del Patrimonio Netto consolidato	<i>pag.</i>	<i>45</i>
Rendiconto finanziario consolidato	<i>pag.</i>	<i>46</i>



# RESOCONTO INTERMEDIO DI GESTIONE

al 31 marzo 2023

## INTRODUZIONE

Con riferimento al periodo di tre mesi chiuso al 31 marzo 2023 (di seguito il “primo trimestre 2023” o “tre mesi 2023” o “periodo”), le informazioni quantitative ed i relativi commenti riportati nell’ambito della presente Relazione hanno l’obiettivo di fornire una visione della situazione patrimoniale, finanziaria ed economica del Gruppo, delle relative variazioni intercorse nel periodo di riferimento, nonché degli eventi significativi che si sono verificati influenzando il risultato di periodo.

Grazie alla progressiva ripresa della mobilità, i primi tre mesi 2023 hanno registrato risultati in miglioramento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, pienamente allineati alle aspettative, nonostante il permanere delle incertezze legate all'inflazione e alla dinamica dei prezzi energetici.

Si rammenta che i risultati del periodo tengono conto degli effetti della cessione della partecipazione in La Linea S.p.A. ("La Linea"), che ha determinato altresì la dismissione della partecipazione detenuta indirettamente in Martini Bus S.r.l. (Martini Bus"), a decorrere dal 16 gennaio 2023.

## 1 STRUTTURA E SETTORI DI ATTIVITA' 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**. 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.

	Società consolidate integralmente	Società valutate con il metodo del patrimonio netto <sup>1</sup>
 <b>Ro.S.Co &amp; Services</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ Locazione materiale rotabile nel trasporto pubblico locale (TPL) e trasporto merci (primariamente Trenord e DB Cargo)</li> <li>□ Fornitura di servizi amministrativi verso le società partecipate e gestione del patrimonio immobiliare del Gruppo</li> <li>□ Sviluppo di piattaforme digitali complementari in ottica MaaC</li> </ul>	 100%  100%  100%	 50%  40%  33%  40%  58%  60%
 <b>Infrastruttura ferroviaria</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ Gestione dell'infrastruttura ferroviaria in Lombardia sulla base di una concessione fino al 31 ottobre 2060</li> <li>□ Gestione terminal intermodale e sviluppo immobiliare nel settore della logistica</li> </ul>	 100%  100%  100%  100%	
 <b>Mobilità passeggeri su gomma</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ Gestione TPL su strada in Lombardia (Varese, Brescia and Como) ed in Veneto (Verona, Legnago ed extraurbano nella provincia di Verona)</li> <li>□ Corse sostitutive per conto di Trenord</li> <li>□ Servizio di car sharing elettrico</li> </ul>	 100%  50%  50.3%  100%	<b>Omnibus Partecipazioni<sup>4</sup></b> 50% 
 <b>Autostrade</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ Gestione dell'infrastruttura autostradale sulla base di una concessione in scadenza nel 2028</li> </ul>	 100%  100%	 36.7%  22.5%

1. Include anche Nord Energia, attualmente in liquidazione, inclusa nel segmento *Ro.S.Co. & Services*.

2. Società che gestiscono piattaforme digitali complementari, consentendo l'implementazione della mobilità come paradigma strategico comunitario (MaaC). A Sportit fanno riferimento i marchi *Snowit eBikeit*.

3. Società operanti nel settore del trasporto merci e logistica, ad oggi incluse rispettivamente nel segmento *Ro.S.Co. & Services* e Infrastruttura ferroviaria. Malpensa Distripark è in fase di *start-up*.

4. Società operante nella mobilità passeggeri su gomma ma considerata nel segmento RoSCo ai fini della preparazione del bilancio.

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:

## 1.1 RO.S.CO. & SERVICES

La capogruppo FNM S.p.A. (o FNM) acquista e noleggia direttamente il materiale rotabile alle sue partecipate operanti nel settore TPL (Trasporto Pubblico Locale) e del trasporto merci, primariamente Trenord e DB Cargo Italia, svolgendo funzione di Rolling Stock Company (di seguito "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, per ulteriori dettagli fare riferimento al paragrafo 1.5. DB Cargo Italia (partecipata al 40% da FNM S.p.A. con DB Cargo Italy S.r.l.) offre servizi di logistica e movimentazione delle merci principalmente sulla rete ferroviaria in Italia, servendosi di una flotta di 42 locomotive elettriche e diesel.

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 partecipate e gestisce il proprio patrimonio immobiliare.



Si ricorda che FNM in collaborazione con FERROVIENORD e 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 in sostituzione degli attuali treni a motore diesel. Nel dicembre 2020 FNM ha contrattualizzato un Accordo Quadro con Alstom per la fornitura di 30 convogli bidirezionali alimentati ad idrogeno e sottoscritto il primo Contratto Applicativo per 6 convogli.

L'investimento totale è stimato in oltre 300 milioni di Euro, di cui oltre 165 milioni di Euro per i treni, finanziato per 80,1 milioni di Euro con fondi resi disponibili da Regione Lombardia con DGR n. 7328 del 14 novembre 2022, attraverso il Contratto di Programma di FERROVIENORD, e per 82,6 milioni di Euro apportati da FNM S.p.A. per l'acquisto dei treni. Inoltre, con Decreto Dirigenziale n. 144 del 31 marzo 2023 sono state assegnate risorse per 97,2 milioni di Euro previste dal PNRR per la realizzazione degli impianti di produzione, stoccaggio e rifornimento di idrogeno rinnovabile.

FNM S.p.A. fornisce inoltre servizi amministrativi alle proprie partecipate, gestisce il proprio patrimonio immobiliare ed è coinvolta, insieme alla controllata FERROVIENORD, nello sviluppo progetto FILI dedicato alla riqualificazione dei principali centri di connessione di FERROVIENORD sull'asse Milano-Malpensa, come meglio descritto nella Relazione Finanziaria Annuale al 31 dicembre 2022.

In coerenza con il Piano Strategico 2021-2025, nell'ambito del pillar Persone/Comunità, FNM 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, nel 2020, il Gruppo è entrato nel settore dei servizi di pagamento digitali con la costituzione di FNMPAY S.p.A. (di seguito "FNMPAY"), partecipata interamente da FNM S.p.A., attiva nell'ambito dei servizi di pagamento digitali per svolgere in primo luogo servizi di acquiring (accettazione di pagamenti tramite POS fisico/virtuale) focalizzandosi dapprima sulle società captive del Gruppo.

Nell'ambito dello sviluppo della strategia MaaC rientrano le partecipazioni in Busforfun.Com S.r.l. ("Busforfun") e Sportit S.r.l. ("Sportit"). Busforfun, di cui FNM S.p.A. detiene attualmente il 40% del capitale sociale, è una startup che sviluppa soluzioni innovative di trasporto su gomma, capaci di rispondere alle nuove esigenze di mobilità, sia delle persone (B2C) sia delle aziende (B2B), proponendosi come *mobility partner* con una soluzione di trasporto verde e condiviso. Sportit è una società attiva con due marchi: Snowit è il principale *marketplace* per la vendita integrata di *skipass*

*online*, servizi correlati allo sci ed esperienze legate al mondo della montagna; Bikeit invece opera nella vendita online di pacchetti di servizi ai cicloturisti, personalizzabili su misura delle esigenze dei singoli utenti.

Inoltre, 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.

Quanto alla società a controllo congiunto NORD ENERGIA S.p.A. e la sua controllata CMC Mesta S.A., sono in liquidazione a far data dal 10 gennaio 2023.

## 1.2 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Il Gruppo è attivo nella gestione delle infrastrutture ferroviarie in Lombardia attraverso FERROVIENORD S.p.A. (FERROVIENORD), alla quale è affidata la gestione e manutenzione di una rete ferroviaria di 330 km, divisa tra i rami Milano (222 km) e Iseo (108 km), sulla base della concessione con scadenza 31 ottobre 2060 (la "**Concessione**"), del contratto di programma per gli investimenti (il "**Contratto di Programma**") e del contratto di servizio per la gestione (il "**Contratto di Servizio**"), entrambi con scadenza nel 2027, sottoscritti con Regione Lombardia. Inoltre, FERROVIENORD si avvale dei servizi resi da NORD\_ING S.r.l. per l'attività di progettazione, nonché il supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti sulla rete. Per ulteriori dettagli si faccia riferimento alla Relazione Finanziaria Annuale al 31 dicembre 2022.

Il *segment* include inoltre le attività di gestione del **Terminal intermodale di Sacconago** a Busto Arsizio (VA), nei pressi dell'aeroporto di Malpensa, svolte da Malpensa Intermodale S.r.l.. La società riceve treni completi e tramite le gru semoventi gestisce le merci/container posizionando le unità di trasporto intermodale nelle allocazioni di deposito, oppure provvede alla diretta consegna al cliente. Il terminal è dotato di due binari operativi con un'estensione pari a circa 48.000 mq e beneficia di un'area per lo sviluppo di servizi e logistica di oltre 200.000 metri quadri.

A Malpensa Distripark S.r.l. è invece 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.

## 1.3 MOBILITÀ PASSEGGERI SU GOMMA

FNM opera nel settore della mobilità su gomma con diverse società a seconda della competenza territoriale o del servizio reso.

In Lombardia FNM Autoservizi S.p.A. (di seguito anche "FNMA") è la concessionaria di quote dei servizi di trasporto pubblico su gomma nelle Province di Varese e Brescia ed è titolare in A.T.I. con ASF Autolinee S.r.l. (partecipata al 49% da Omnibus Partecipazioni S.r.l.<sup>1</sup>– 50% di proprietà di FNM S.p.A.) di un Contratto di Servizio per quelli in Provincia di Como. FNMA opera, inoltre, autoservizi sostitutivi del servizio ferroviario per conto di Trenord.

L'attività di TPL nelle province di Varese e Brescia è svolta in regime di Concessione, quella in provincia di Como è regolata da Contratto di Servizio; la controllata opera in regime di proroga degli originari contratti e attualmente la durata è prorogata fino al 31 dicembre 2023. Si evidenzia che, con la Legge Regionale del 25 maggio 2021 n.8 art.30, la Regione Lombardia ha approvato la modifica dell'art. 60 della Legge n. 6/2012 posticipando di 2 anni, dopo la conclusione dello stato di emergenza (fissata al 31 marzo 2022 in base al Decreto Legge n. 24 del 24 marzo 2022), il termine per l'effettuazione delle gare per il rinnovo delle concessioni/contratti di servizio.

In Veneto, FNM è presente con Azienda Trasporti Verona S.r.l. (di seguito anche "ATV"), che effettua il servizio di trasporto pubblico urbano nei comuni di Verona e Legnago ed extraurbano in tutta la provincia di Verona in base a tre Contratti di Servizio, prorogati anch'essi fino al 31 dicembre 2023. 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 del Decreto Legge n. 18/2020 (convertito con modificazioni della Legge n.27/2020), fino a 12 mesi successivi alla conclusione dello stato di emergenza Covid 19, fissata al 31 marzo 2022 in base al Decreto Legge n. 24 del 24 marzo 2022. Il Comitato di Indirizzo dell'Ente di Governo del TPL veronese nella seduta del 3 marzo 2023 ha formulato l'indirizzo di revocare la suddetta procedura di gara, sia perché sono venute meno le previsioni sottostanti il piano economico finanziario predisposto a suo tempo dalla stazione appaltante, sia perché il Comune di Verona, sempre in sede di Comitato di Indirizzo, ha chiesto di far rientrare nel perimetro del futuro nuovo affidamento anche la gestione della filovia urbana prevista sul suo territorio, in fase di completamento.

Le modalità per l'individuazione del nuovo affidatario saranno stabilite dagli stessi enti affidanti con prossimi provvedimenti formali e potranno prevedere l'indizione di una nuova gara. Alla valutazione, su impulso di ATV, anche la possibilità di proroga al 31 dicembre 2026 in applicazione di quanto previsto dall'art.24 c.5bis del DL 4/2022, ovvero in seguito alla presentazione di un piano economico finanziario per gli anni successivi che preveda, tra le altre, significativi investimenti anche in parziale autofinanziamento.

---

<sup>1</sup> 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.

Come già menzionato, si ricorda che a decorrere dal 16 gennaio 2023 è avvenuto il deconsolidamento della partecipazione del 51% in La Linea e della sua controllata Martini Bus con le modalità descritte nella Relazione Finanziaria Annuale 2022. L'effetto finanziario positivo complessivo sulla Posizione Finanziaria Netta del Gruppo è pari a 12,7 milioni di Euro: 5,4 milioni di Euro a titolo di prezzo di cessione e 6,9 milioni di Euro rappresentati dall'estinzione integrale delle posizioni debitorie di La Linea verso FNM.

Da ultimo, l'offerta di trasporto su gomma è completata dal servizio di car sharing svolto da E-Vai S.r.l. (di seguito anche "E-Vai") integrato con il servizio ferroviario (copre 46 stazioni ferroviarie) e con i tre principali aeroporti in Lombardia.

Come descritto nella Relazione Finanziaria Annuale al 31 dicembre 2022, si ricorda infine che, per effetto del rinnovo del Contratto di Servizio con FERROVIENORD in vigore dal 1 gennaio 2023, è venuta meno l'erogazione del corrispettivo annuo di 1,8 milioni di Euro precedentemente concesso da Regione Lombardia.

#### **1.4 AUTOSTRADE**

Il Gruppo FNM è presente anche nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali grazie alla partecipazione al 100% in Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (di seguito "MISE"), consolidata integralmente nel Gruppo FNM a partire dal 26 febbraio 2021. 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.

MISE opera nell'ambito di una concessione con scadenza al 31 ottobre 2028, in base alla Convenzione Unica stipulata con l'Ente concedente ANAS (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – in seguito "MIT") il 7 novembre 2007, approvata con Legge n. 101 del 6 giugno 2008 che ha convertito il D.L. n. 59 del 8 aprile 2008. In data 10 marzo 2017 è divenuto efficace, a seguito di comunicazione da parte dell'Ente concedente, l'Atto Aggiuntivo alla Convenzione relativo al secondo periodo regolatorio 2013-2017, approvato con D.I. n. 422 del 2 dicembre 2016 e registrato dalla Corte dei Conti in data 1 febbraio 2017. In particolare, MISE è concessionaria dell'Autostrada A7, da Milano a Serravalle Scrivia, e delle tre tangenziali milanesi: A50 Tangenziale Ovest, A51 Tangenziale Est, A52 Tangenziale Nord. La Società gestisce inoltre la Tangenziale Ovest di Pavia (A54) e il Raccordo autostradale Bereguardo-Pavia (A53). Posta al centro di uno dei principali network autostradali europei, la rete si estende per 184,9 Km – di cui 124,1 Km a tre corsie – e risulta così composta:

<i>Tratta</i>	<i>Km</i>
A7 Autostrada Milano Serravalle da Milano Piazza Maggi a Serravalle Scrivia	86,3
A53 Raccordo Bereguardo - Pavia	9,1
A54 Tangenziale di Pavia	8,4
A50 Autostrada Tangenziale Ovest di Milano con collegamento Fiera Rho-Pero	33,0
A51 Autostrada Tangenziale Est di Milano	29,4
A52 Autostrada Tangenziale Nord di Milano	18,7
<b>TOTALE</b>	<b>184,9</b>

La rete è interconnessa alle principali tratte autostradali del nord dell'Italia:

- A4 SATAP S.p.A., Torino-Milano
- A4 Autostrade per l'Italia S.p.A. (Direzione 2° Tronco), Milano-Venezia
- A8 Autostrade per l'Italia S.p.A. (Direzione 2° Tronco), Milano-Laghi
- A1 Autostrade per l'Italia S.p.A. (Direzione 2° Tronco), Milano-Bologna
- A7 Autostrade per l'Italia S.p.A. (Direzione 1° Tronco), Serravalle-Genova
- A21 SATAP S.p.A., Torino-Piacenza
- A26 Autostrade per l'Italia S.p.A. (Direzione 1° Tronco), Raccordo A7-A26, Predosa Bettole.

Tra le attività di MISE rientra anche la gestione dei rapporti contrattuali con i sub-concessionari, affidatari della gestione delle 19 aree di servizio ubicate lungo le tratte in concessione. Negli ultimi anni si è proceduto al rinnovo dei contratti di sub-concessione della maggior parte delle aree di servizio ha comportato lo spostamento dei ricavi da canoni fissi alle *royalties*. Le nuove concessioni prevedono un canone variabile calcolato sulle vendite dei carburanti e dei locali ristoro, oltre ad un canone di manutenzione a rimborso dei costi sostenuti dalla società per le attività di manutenzione sulle parti comuni delle aree di servizio (pavimentazioni stradali, segnaletica orizzontale e verticale, sicurvia, illuminazione di piazzale, etc.). I nuovi contratti prevedono condizioni economiche più favorevoli per MISE, soprattutto se riferite alla vendita di carburanti. Inoltre, come previsto in sede di gara, i nuovi sub-concessionari hanno previsto significativi interventi di ammodernamento delle strutture e potenziamento dei servizi offerti tali da renderli più adeguati alle esigenze della clientela autostradale, prevedendo installazioni di pannelli fotovoltaici e stalli di ricarica per vetture elettriche, questi ultimi in ogni area di servizio presente sulla rete in concessione.

MISE fornisce anche attività di progettazione, nonché di supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti infrastrutturali sulla rete autostradale attraverso Milano Serravalle Engineering ("**MISE Engineering**"), di cui detiene il 100% del capitale sociale.

Come descritto in dettaglio nella Relazione Finanziaria Annuale al 31 dicembre 2022, si ricorda che in data 27 febbraio 2023 è divenuta efficace la cessione da parte di MISE alla sua partecipata

Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. ("APL") di un ramo di azienda facente capo alla controllata MISE Engineering per un corrispettivo pari a 1,3 milioni di Euro.

Infine, MISE detiene partecipazioni di minoranza in alcune società concessionarie autostradali tra cui le principali sono APL (con il 36,7% del capitale) e Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. (di seguito "TEM" con il 22,55% del capitale), meglio descritte al paragrafo 1.5.

### **Rinnovo ed approvazione del Piano Economico Finanziario**

Per quanto concerne le tematiche relative al rinnovo ed approvazione del Piano Economico Finanziario (PEF) allegato alla concessione autostradale, e dei relativi riflessi sulle dinamiche tariffarie, si ricorda che la normativa di regolamentazione del settore autostradale prevede che il PEF sia aggiornato con cadenza quinquennale entro il 30 giugno del primo anno del nuovo periodo regolatorio.

Con riferimento al ricorso per l'annullamento dei provvedimenti emanati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti in materia tariffaria, il 9 gennaio 2023, con sentenza n. 24/2023 il TAR Piemonte ha rigettato il ricorso ed i motivi aggiunti presentati da MISE. Tenuto conto che la decisione del TAR si basa su un orientamento del Consiglio di Stato ormai consolidato, il Consiglio di Amministrazione della partecipata, in data 7 marzo 2023, ha approvato una nuova proposta di PEF - che recepisce integralmente le indicazioni della delibera ART n. 69/2019, in particolare in materia di efficientamento, oltre che gli effetti della traslazione del periodo regolatorio tariffario al 2020-2024 (originariamente 2018-2022) - e la bozza di Atto Aggiuntivo, improntato sulla medesima delibera e sulla normativa intervenuta nell'ambito delle concessioni autostradali. Il successivo 30 marzo, MISE ha provveduto alla trasmissione al MIT della suddetta proposta di Atto Aggiuntivo comprensiva di tutti gli allegati, dando avvio all'iter di approvazione regolamentare.

Si evidenzia che, rispettando i dettami della delibera ART n. 69/2019, l'aggiornamento del PEF è stato predisposto partendo dallo sviluppo di un Piano Finanziario Regolatorio (PFR) per il periodo dal 2020 al 2028. Ai sensi della delibera, infatti, il 2018 rappresenta l'anno "base" ed il 2019 rappresenta l'anno "ponte" sul quale calcolare le variazioni della tariffa di gestione all'inizio del periodo regolatorio, che si estende dal 2020 al 2024.

Sono state avviate inoltre le attività di asseverazione dei ristori relativi alla quantificazione degli effetti economici derivanti da Covid-19. Il recupero di tali mancati ricavi, oltre alla simulazione dell'impatto dell'adozione della stima dei nuovi tassi di inflazione a partire dall'esercizio 2024, saranno inseriti all'interno del PEF utilizzando lo strumento delle poste figurative a partire dal prossimo periodo regolatorio.

## **Distributori idrogeno autotrazione**

A seguito della partecipazione da parte di MISE all'avviso pubblico per la selezione di "proposte progettuali per la realizzazione di cinque stazioni di rifornimento a base di idrogeno rinnovabile per il trasporto stradale da finanziare nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)", il 22 marzo 2023 con nota prot. 6977 il MIT, ai sensi dell'articolo 15 del Decreto Direttoriale n. 113 del 10 novembre 2022, ha comunicato l'assegnazione provvisoria dei contributi e contestualmente ha richiesto apposita dichiarazione di accettazione. L'ammontare dei contributi risulta essere di 15,0 milioni di Euro, distinti: 4,9 milioni di Euro per l'area di Carugate Est, 4,8 milioni di Euro per l'area di Carugate Ovest e 5,3 milioni di Euro per l'area di Tortona. Il successivo 31 marzo, acquisita la documentazione di accettazione del contributo, nonché la documentazione comprovante il possesso dei requisiti soggettivi e oggettivi dichiarati in sede di istanza, il MIT ha confermato l'assegnazione del contributo. Successivamente a tale documentazione, MISE si è attivata per acquisire la garanzia fidejussoria prevista dall'articolo 16 del sopracitato Decreto Direttoriale, che è stata trasmessa al Ministero secondo le tempistiche indicate dallo stesso. Si segnala infine che alla fine del mese di marzo 2023 è stata aggiudicata la gara indetta da MISE nel dicembre 2022 per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle cinque stazioni di rifornimento di idrogeno (di cui tre oggetto di finanziamento come sopra indicato) alla cooperativa CPL Concordia in ATI con il Consorzio Integra, per un valore complessivo dei lavori pari a 48 milioni di Euro. Il termine previsto per l'esecuzione dell'opera è il 30 giugno 2026.

## **1.5 PRINCIPALI SOCIETA' PARTECIPATE VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO**

### **TRENORD**

Trenord (partecipata congiuntamente al 50% con Trenitalia S.p.A.) è una delle più importanti realtà del trasporto pubblico locale ferroviario suburbano e regionale a livello Europeo, sia per dimensioni sia per capillarità del servizio: le 460 stazioni, dislocate su 2.000 chilometri di rete ferroviaria in Lombardia e in alcune province delle regioni limitrofe di competenza di due gestori (FERROVIENORD e RFI del Gruppo FS), fanno sì che il 77% dei comuni lombardi disponga di una stazione ferroviaria entro un raggio di 5 km, servendo il 92% dei cittadini della regione. Trenord gestisce inoltre i servizi di trasporto passeggeri sul Passante Milanese, collega sette province delle regioni vicine (Alessandria, Novara, Parma, Piacenza, Verbano-Cusio-Ossola, Vercelli e Verona), oltre al Canton Ticino, attraverso TILO (partecipata al 50% insieme alle

Ferrovie Federali Svizzere) e gestisce il collegamento aeroportuale Malpensa Express con l'aeroporto internazionale di Malpensa.

La partecipata dispone di una flotta di oltre 400 convogli locati da FNM e TRENITALIA, o messi a disposizione, per il tramite di FERROVIENORD, da Regione Lombardia che le consentono di effettuare circa 2.200 treni giornalieri.

Il servizio ferroviario è gestito in virtù del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario con Regione Lombardia relativo al periodo 2015-2020, prorogato fino al 31 luglio 2023 alle medesime condizioni contrattuali. Oltre al contratto base, Trenord gestisce il contratto di servizio - in ATI con ATM S.p.A. - relativo ai servizi della Linea S5 Varese/Gallarate/Pioltello/Treviglio sottoscritto il 18 dicembre 2008.

Al momento è in fase di negoziazione il rinnovo del Contratto di Servizio per la durata di 120 mesi a partire dal 1 agosto 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 partecipata garantisce inoltre trazione e personale per i collegamenti ferroviari internazionali tra Italia, Germania e Austria sulla direttrice del Brennero in collaborazione con Deutsche Bahn e Österreichische Bundes Bahn.

### **AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA (APL)**

Tra le proprie partecipate, MISE annovera anche 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, 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 base ad una concessione di trenta anni a partire dall'entrata in funzione dell'intero collegamento autostradale.

I rapporti tra APL ed il Concedente (Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. o "CAL") sono regolati dalla Convenzione Unica sottoscritta in data 1 agosto 2007 e dai relativi Atti Aggiuntivi (Atto Aggiuntivo n. 1 sottoscritto il 6 maggio 2010, Atto Aggiuntivo n. 2 sottoscritto il 29 settembre 2016 e divenuto efficace a febbraio 2020).

Si tratta di un intervento complesso, sia a livello ingegneristico sia ambientale, per lo sviluppo del tracciato, l'importanza delle infrastrutture collegate e la tipologia di territorio attraversato. APL è inoltre la prima autostrada in Italia a disporre del sistema di esazione *Free Flow Multi Lane*, che



consente la commisurazione dell'importo del pedaggio in base all'effettivo utilizzo dell'infrastruttura, evitando il ricorso a caselli e barriere fisiche.

In data 5 dicembre 2022 è stato sottoscritto con Webuild Italia S.p.A. (mandataria del Raggruppamento Temporaneo di Imprese formato dalle Società Webuild Italia S.p.A., Partecipazioni Italia S.p.A e Impresa Pizzarotti & C S.p.A.) il contratto di affidamento dell'attività di progettazione esecutiva, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori per le tratte B2 e C. Con ordine di inizio attività del 12 dicembre 2022, sono state avviate le attività contrattuali, tra le quali, la redazione del progetto esecutivo.

In merito ai lavori per la tratta D, si ricorda che l'aggiornamento del progetto definitivo della tratta in questione è stato temporaneamente sospeso coerentemente con le previsioni dell'Atto Aggiuntivo n. 2 alla Convenzione Unica e con le richieste del Concedente di valutare alternative rispetto al progetto definitivo del 2010. In seguito all'approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica in data 13 luglio 2021, la progettazione definitiva della "tratta D breve" è stata avviata in data 12 ottobre 2021.

Fra i principali eventi significativi intervenuti nel trimestre in ambito regolatorio si segnala che in data 29 marzo 2023, il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (CIPESS) ad esito della seduta avvenuta in pari data, con Delibera n. 8/2023, ha espresso parere favorevole, in ordine alla proposta di aggiornamento del PEF e relativo schema di terzo atto aggiuntivo alla Convenzione Unica, per il periodo regolatorio 2020-2024. Si attendono, pertanto, i successivi adempimenti per addivenire alla conclusione dell'iter approvativo nonché all'efficacia dell'Atto Aggiuntivo n. 3.

### **TANGENZIALI ESTERNE DI MILANO (TEM)**

TEM, partecipata al 22,55% del capitale sociale da MISE, a sua volta detiene un'unica partecipazione pari al 48,4% del capitale della concessionaria autostradale Tangenziale Esterna S.p.A. (di seguito "TE") avente ad oggetto la progettazione, realizzazione e gestione della Tangenziale Est Esterna di Milano (di seguito "TEEM"), affidatagli in concessione tramite gara pubblica con procedura negoziata di *project financing*. In seguito all'aggiudicazione della gara in data 27 marzo 2009 è stata sottoscritta la Convenzione Unica con la Concedente CAL, il cui contenuto è stato successivamente integrato e modificato: la nuova Convenzione sottoscritta in data 29 luglio 2010 è divenuta pienamente efficace il 22 novembre 2010.

Il tracciato autostradale della TEEM ha uno sviluppo di 32 km, da Melegnano (Autostrada A1 Milano - Bologna) ad Agrate Brianza (Autostrada A4 Milano - Venezia). Insieme alla tratta

autostradale sono stati eseguiti anche importanti interventi sulla viabilità ordinaria di competenza provinciale e comunale per un totale di 38 km di opere stradali connesse di nuova realizzazione e 15 km di viabilità esistente riqualificate.

La durata della Concessione è fissata in cinquanta anni a partire dall'entrata in funzione dell'intero collegamento autostradale nel maggio 2015.

Per quanto riguarda le tariffe, si segnala che dal 1 gennaio 2023 sono stati riconosciuti incrementi nella misura del 4,34% (Decreto Interministeriale n. 438 del 30 dicembre 2022).

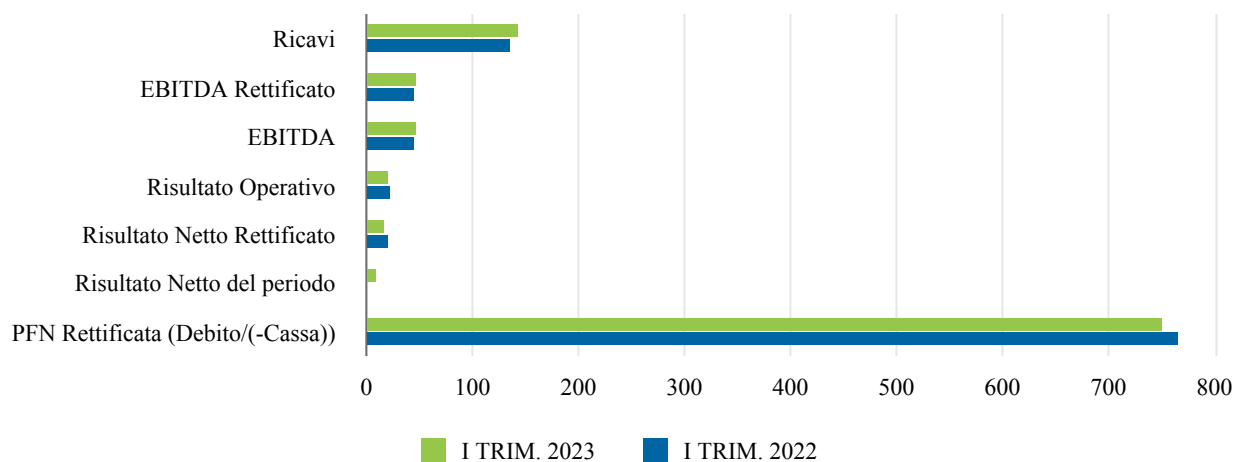
----- 0 -----

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 della sua *joint venture* ASF) e delle collegate DB Cargo, Busforfun.Com, SportIT, APL e TEM 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".

## 2 INDICATORI SINTETICI DI RISULTATO CONSOLIDATO GRUPPO FNM

Importi in milioni di Euro	I TRIM. 2023	I TRIM. 2022	Variazione	Variazione %
Ricavi	143,7	136,6	7,1	5,2 %
Ebitda rettificato	46,6	44,4	2,2	5,0 %
Ebitda	46,6	44,4	2,2	5,0 %
Risultato operativo	21,2	23,2	(2,0)	-8,6 %
Risultato Ante imposte	17,9	20,8	(2,9)	-13,9 %
Risultato netto rettificato	15,9	15,5	0,4	2,6 %
Risultato netto del periodo	10,0	2,3	7,7	n.d.
Patrimonio netto (A) *	315,3	306,9	8,4	2,7 %
Posizione finanziaria netta (Cassa) (B) *	687,7	724,6	(36,9)	-5,1 %
Posizione finanziaria netta rettificata (Debito/ (-Cassa)) *	750,9	766,9	(16,0)	-2,1 %
Capitale investito netto (A+B) *	1.003,0	1.031,5	(28,5)	-2,8 %
Capitalizzazione di mercato al 31.03	193,8	233,5	(39,7)	-17,0 %
Investimenti	101,5	118,7	(17,2)	-14,5 %

\* I valori di confronto sono relativi al 31.12.2022



### Credit Ratings<sup>2</sup>

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

<sup>2</sup> Successivamente alla data di assegnazione, i *credit ratings* riportati in tabella sono stati confermati dalle agenzie di *rating* a seguito delle valutazioni di credito periodiche, le ultime avvenute in data 19 dicembre 2022 per Moody's e 21 ottobre 2022 per Fitch.

### 3 ANDAMENTO ECONOMICO E FINANZIARIO CONSOLIDATO

#### 3.1 SINTESI DATI ECONOMICI

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato del periodo, raffrontato con quello del corrispondente periodo 2022. 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 nel periodo e i contributi ad essi corrispondenti, sono state esposte al netto 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”.

<i>Importi in milioni di Euro</i>	<b>I TRIM. 2023</b>	<b>I TRIM. 2022</b>	<b>Variazione</b>	<b>Variazione %</b>
Ricavi delle vendite e prestazioni	135,6	129,0	6,6	5,1 %
Altri ricavi e proventi	8,1	7,6	0,5	6,6 %
<b>TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI</b>	<b>143,7</b>	<b>136,6</b>	<b>7,1</b>	<b>5,2 %</b>
Costi operativi	(57,6)	(52,0)	(5,6)	10,8 %
Costi del personale	(39,5)	(40,2)	0,7	-1,7 %
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO</b>	<b>46,6</b>	<b>44,4</b>	<b>2,2</b>	<b>5,0 %</b>
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO</b>	<b>46,6</b>	<b>44,4</b>	<b>2,2</b>	<b>5,0 %</b>
Ammortamenti e svalutazioni	(25,4)	(21,2)	(4,2)	19,8 %
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>21,2</b>	<b>23,2</b>	<b>(2,0)</b>	<b>-8,6 %</b>
Proventi finanziari	1,3	1,0	0,3	30,0 %
Oneri finanziari	(4,6)	(3,4)	(1,2)	35,3 %
<b>RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA</b>	<b>(3,3)</b>	<b>(2,4)</b>	<b>(0,9)</b>	<b>37,5 %</b>
<b>RISULTATO ANTE IMPOSTE</b>	<b>17,9</b>	<b>20,8</b>	<b>(2,9)</b>	<b>-13,9 %</b>
Imposte sul reddito	(2,0)	(5,3)	3,3	n.d.
<b>UTILE COMPLESSIVO RETTIFICATO</b>	<b>15,9</b>	<b>15,5</b>	<b>0,4</b>	<b>2,6 %</b>
Risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto	(5,9)	(13,2)	7,3	n.d.
<b>UTILE COMPLESSIVO</b>	<b>10,0</b>	<b>2,3</b>	<b>7,7</b>	<b>n.d.</b>
<b>UTILE ATTRIBUIBILE AGLI AZIONISTI DI MINORANZA</b>	<b>(0,2)</b>	<b>(0,7)</b>	<b>0,5</b>	<b>n.d.</b>
<b>UTILE COMPLESSIVO DI GRUPPO</b>	<b>10,2</b>	<b>3,0</b>	<b>7,2</b>	<b>n.d.</b>

I ricavi delle vendite e delle prestazioni presentano un incremento netto di 6,6 milioni di Euro, pari a circa il 5,1%, in ragione dei seguenti principali fattori:

- i ricavi da pedaggi autostradali, pari a 61,4 milioni di Euro (56,3 milioni di Euro nel primo trimestre 2022), risultano in crescita di 5,1 milioni di Euro, pari al 9,1% rispetto a quelli del primo trimestre 2022, principalmente in relazione all’andamento del traffico (+9,9%) e alla sua composizione in cui la componente dei veicoli leggeri ha registrato un significativo incremento; alla variazione dei volumi di traffico ha contribuito anche la variazione della percorrenza convenzionale ai punti di applicazione del pedaggio della Tangenziale Nord, intervenuta a partire dal 1° marzo 2023, a seguito dell’apertura al traffico della riqualficata S.P. 46 Rho-Monza;

- i ricavi da locazione di materiale rotabile aumentano di 2,6 milioni di Euro principalmente per i maggiori ricavi sui convogli ROCK, POP, Caravaggio e Donizetti, per 1,4 milioni di Euro, sui convogli TILO noleggiati a Trenord, per 1,1 milioni di Euro;
- i ricavi relativi alle attività di progettazione e direzione lavori per gli interventi sulla rete ferroviaria aumentano per 2,2 milioni di Euro;
- i ricavi da bigliettazione del trasporto pubblico su gomma aumentano per 1,7 milioni di Euro, al netto della variazione derivante dall'uscita dal perimetro di consolidamento della società La Linea e della sua controllata Martini Bus pari a -1.6 milioni di Euro, in relazione alla progressiva regressione dell'emergenza COVID-19 e relativa diminuzione delle misure restrittive agli spostamenti, passando dai 6,4 milioni di Euro nei tre mesi 2022 agli 8,1 milioni di Euro del periodo;
- i proventi da concessioni aree di servizio hanno beneficiato, oltre dell'andamento positivo del traffico, anche dal rinnovo di alcuni contratti, con condizioni economiche più favorevoli, comportando una crescita di 0,9 milioni di Euro, pari ad un aumento dell' 89,9% rispetto al periodo comparativo 2022;
- i servizi sostitutivi svolti da FNMA per conto di Trenord hanno registrato nel periodo un incremento di 0,7 milioni di Euro;
- i ricavi derivanti da attività di subaffido diminuiscono di 2,1 milioni di Euro per effetto della variazione derivante dall'uscita dal perimetro di consolidamento della società La Linea e della sua controllata Martini Bus;
- i ricavi derivanti da contratti e contributi pubblici relativi al servizio di trasporto pubblico su gomma, hanno evidenziato un decremento netto, pari a 3,0 milioni di Euro. La variazione è determinata dalla diminuzione (da 3,1 milioni di Euro nel periodo comparativo 2022 a 0,6 milioni di Euro nel primo trimestre 2023) delle misure compensative relative ai servizi aggiuntivi attivati nel settore del TPL a seguito dell'emergenza COVID-19 per garantire la capacità offerta nel periodo pandemico in conseguenza dei limiti normativi imposti all'occupazione dei veicoli, inoltre nel periodo comparativo 2022 erano stati rilevati i contributi a sostegno delle società operanti nel settore turistico per 0,4 milioni di Euro.

Gli **altri ricavi e proventi** presentano un incremento netto di 0,5 milioni di Euro rispetto al periodo comparativo 2022, da attribuirsi, per 0,3 milioni di Euro, ai maggiori proventi derivanti dal recupero spese generali relative a servizi di costruzione per il rinnovo del materiale rotabile e l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, in relazione ai maggiori investimenti rispetto al periodo comparativo.

Il **totale ricavi e altri proventi** presenta così complessivamente un incremento del 5,2% ed è così suddiviso nelle quattro aree di business:

<i>Importi in milioni di Euro</i>	<b>I TRIM. 2023</b>	<b>I TRIM. 2022</b>	<b>Differenza</b>	<b>Diff. %</b>
Ro.S.Co. & Services	20,8	18,8	2,0	10,6 %
Infrastruttura ferroviaria	37,1	33,2	3,9	11,7 %
Mobilità passeggeri su gomma	25,7	33,5	(7,8)	-23,3 %
Autostrade	66,9	60,6	6,3	10,4 %
Elisioni intercompany	(6,8)	(9,5)	2,7	-28,4 %
<b>Totale ricavi consolidati</b>	<b>143,7</b>	<b>136,6</b>	<b>7,1</b>	<b>5,2 %</b>

Escludendo dal totale ricavi e altri proventi i valori di La Linea e Martini Bus e la quota parte del contributo annuale per lo sviluppo del *car sharing* per il primo trimestre 2022 e per i primi 15 giorni del 2023 di La Linea e Martini Bus, i ricavi sarebbero pari rispettivamente a 143,2 e 131,5 milioni di Euro, con un incremento dell'8,9%.

I **costi operativi** presentano un incremento netto di 5,6 milioni di Euro (10,8%), a causa dei seguenti principali motivi:

- incremento dei costi per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria per 1,8 milioni di Euro;
- incremento degli accantonamenti al fondo manutenzione ciclica per l'entrata in esercizio dei convogli ROCK, POP, Caravaggio, Donizetti e Colleoni, per 1,4 milioni di Euro;
- incremento, pari a 1,1 milioni di Euro, dei costi di manutenzione nell'ambito dei manufatti, in particolare per la manutenzione del manufatto sul fiume Po e maggiori interventi di manutenzione del verde e pulizia in particolare nell'area di Segrate;
- incremento di 0,5 milioni dei costi connessi all'andamento del traffico autostradale (oneri di esazione e canone di concessione).

I **costi per il personale**, che passano da 40,2 milioni di Euro a 39,5 milioni di Euro, sono sostanzialmente in linea con il periodo comparativo 2022 per il combinato effetto dei maggiori costi, parzialmente compensati dall'uscita dal perimetro di consolidamento della partecipata La Linea e della sua controllata Martini Bus, pari a 1,8 milioni di Euro.

In assenza di elementi di reddito operativi non ordinari, il **marginale operativo lordo rettificato** ed il margine operativo lordo coincidono e sono pari a 46,6 milioni di Euro, in aumento del 5,0% come di seguito illustrato nelle quattro aree di business:

<i>Importi in milioni di Euro</i>	<b>I TRIM. 2023</b>	<b>I TRIM. 2022</b>	<b>Differenza</b>	<b>Diff. %</b>
Ro.S.Co. & Services	12,1	11,0	1,1	10,0 %
Infrastruttura ferroviaria	0,9	2,6	(1,7)	-65,4 %
Mobilità passeggeri su gomma	1,3	0,7	0,6	85,7 %
Autostrade	32,3	30,1	2,2	7,3 %
<b>Totale EBITDA rettificato</b>	<b>46,6</b>	<b>44,4</b>	<b>2,2</b>	<b>5,0 %</b>

Escludendo i valori di La Linea e Martini Bus e la quota parte del contributo annuale per lo sviluppo del *car sharing* per il primo trimestre 2022 e per i primi 15 giorni del 2023 di La Linea e Martini Bus, il margine operativo lordo rettificato sarebbe pari a 46,3 milioni di Euro nel primo trimestre 2023 e a 42,5 milioni di Euro nello stesso periodo del 2022, registrando un incremento dell'8,9%.

La voce **ammortamenti e svalutazioni** presenta un incremento netto di 4,2 milioni di Euro per effetto principalmente dell'ammortamento del corpo autostradale a seguito della messa in esercizio della tratta Rho-Monza, avvenuta a fine esercizio 2022.

Il **risultato operativo complessivo** è pari a 21,2 milioni di Euro, rispetto ai 23,2 milioni di Euro del primo trimestre 2022, con un decremento netto di 2,0 milioni di Euro.

Il **risultato complessivo della gestione finanziaria** nel primo trimestre 2023 risulta pari a -3,3 milioni di Euro rispetto ai -2,4 milioni di Euro del periodo comparativo 2022, in relazione ai maggiori oneri finanziari per l'incremento dei tassi di interesse e del tasso di attualizzazione.

Il **risultato ante imposte**, che non include il risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio netto, risulta pari a 17,9 milioni di Euro, in diminuzione rispetto ai 20,8 milioni di Euro del primo trimestre 2022.

Le **imposte sul reddito**, pari a 2,0 milioni di Euro, diminuiscono di 3,3 milioni di Euro rispetto al primo trimestre 2022, in relazione al minor imponibile fiscale conseguito dal Gruppo e al beneficio, pari a 1,7 milioni di Euro, derivante dal diverso trattamento fiscale di alcune poste a seguito della ricezione della risposta ad un interpello.

Il **risultato complessivo rettificato**, ante rilevazione del risultato delle società valutate a Patrimonio netto, passa da 15,5 milioni di Euro del periodo comparativo dell'esercizio precedente a 15,9 milioni di Euro.

Il **risultato delle società valutate a Patrimonio netto** evidenzia una perdita di 5,9 milioni di Euro, rispetto alla perdita pari a 13,2 milioni di Euro del primo trimestre 2022, per effetto principalmente del risultato negativo della partecipata Trenord S.r.l.. La composizione della voce è di seguito illustrata:

Importi in migliaia di Euro	I TRIM. 2023	I TRIM. 2022	Differenza
Trenord S.r.l. *	(6.019)	(15.680)	9.661
Autostrada Pedemontana Lombarda	(728)	561	(1.289)
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	(538)	0	(538)
NORD ENERGIA S.p.A. **	745	705	40
DB Cargo Italia S.r.l.	785	812	(27)
Omnibus Partecipazioni S.r.l. ***	(77)	335	(412)
NordCom S.p.A.	111	128	(17)
Busforfun.Com S.r.l.	(16)	(10)	(6)
SportIT	(130)	(37)	(93)
<b>Risultato società valutate a Patrimonio Netto</b>	<b>(5.867)</b>	<b>(13.186)</b>	<b>7.319</b>

\* 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 4 “Andamento Economico segmenti di business”, rispettivamente ai capitoli dedicati a Ro.S.Co. & Services e Autostrade.

Nel periodo chiuso al 31 marzo 2023, come nel periodo comparativo 2022, non si sono rilevati utili da operazioni discontinue.

Il **risultato complessivo** consolidato del primo trimestre 2023 rileva un utile pari a 10 milioni di Euro, rispetto ad un utile di 2,3 milioni di Euro dei primi tre mesi 2022, per gli effetti sopra descritti derivanti sostanzialmente dalla regressione dell'emergenza epidemiologica.

### 3.2 SITUAZIONE PATRIMONIALE RICLASSIFICATA

Si riporta di seguito la situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata al 31 marzo 2023, raffrontata con quella al 31 dicembre 2022.

Si da nota del fatto che, al fine di migliorare la rappresentazione delle dinamiche patrimoniali, la posizione finanziaria netta per investimenti finanziati include solo le poste (cassa e debiti finanziari) degli investimenti finanziati relativi al “Programma di acquisto Materiale Rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032 e integrazione delle forniture del programma di acquisto materiale rotabile di cui alla DGR N.X/4177 del 16/10/2015” (di seguito “Programma Materiale Rotabile 2017 – 2032”), dettagliatamente illustrato al paragrafo 7.1 della relazione sulla gestione al 31 dicembre 2022, cui si rinvia. Parimenti, nel capitale circolante netto, sono state evidenziate separatamente le voci “Altri crediti - Materiale Rotabile 2017 – 2032”, “Crediti per investimenti finanziati - Materiale Rotabile 2017 – 2032” e “Debiti commerciali - Materiale Rotabile 2017 – 2032”, sempre inerenti agli investimenti finanziati relativi al rinnovo del materiale rotabile.



Importi in milioni di Euro	31/03/2023	31/12/2022	Differenza
Rimanenze	12,1	12,1	—
Crediti commerciali	167,3	153,0	14,3
Altri crediti correnti	92,5	85,8	6,7
Attività finanziarie correnti	9,0	8,9	0,1
Crediti per investimenti finanziati	52,7	47,6	5,1
Debiti commerciali	(159,6)	(166,6)	7,0
Altri debiti correnti e fondi correnti	(159,8)	(147,4)	(12,4)
<b>Capitale Circolante Netto Operativo</b>	<b>14,2</b>	<b>(6,6)</b>	<b>20,8</b>
Altri crediti - Materiale Rotabile 2017 – 2032	55,4	64,0	(8,6)
Crediti per investimenti finanziati - Materiale Rotabile 2017 – 2032	191,2	201,7	(10,5)
Debiti commerciali - Materiale Rotabile 2017 – 2032	(307,0)	(304,1)	(2,9)
<b>Capitale Circolante Netto Investimenti finanziati</b>	<b>(60,4)</b>	<b>(38,4)</b>	<b>(22,0)</b>
<b>Capitale Circolante Netto Totale</b>	<b>(46,2)</b>	<b>(45,0)</b>	<b>(1,2)</b>
Immobilizzazioni	834,4	840,8	(6,4)
Partecipazioni	166,0	171,8	(5,8)
Crediti non correnti	172,6	175,1	(2,5)
Debiti non correnti	(33,1)	(31,1)	(2,0)
Fondi	(90,7)	(95,0)	4,3
Attività e passività destinate alla vendita	—	14,9	(14,9)
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>1.003,0</b>	<b>1.031,5</b>	<b>(28,5)</b>
<i>Mezzi propri</i>	<i>315,3</i>	<i>306,9</i>	<i>8,4</i>
<b>Posizione Finanziaria Netta Rettificata</b>	<b>750,9</b>	<b>766,9</b>	<b>(16,0)</b>
Posizione Finanziaria Netta per investimenti finanziati (cassa)	(63,2)	(42,3)	(20,9)
<i>Posizione finanziaria netta complessiva</i>	<i>687,7</i>	<i>724,6</i>	<i>(36,9)</i>
<b>TOTALE FONTI</b>	<b>1.003,0</b>	<b>1.031,5</b>	<b>(28,5)</b>

Il **capitale circolante netto operativo**, al netto delle variazioni per gli investimenti finanziati, aumenta di 20,8 milioni di Euro per effetto delle seguenti variazioni:

- i **crediti commerciali** aumentano di 14,3 milioni di Euro, principalmente per effetto dell'incremento dei crediti per spese generali e spese tecniche fatturate relative all'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria per 5,7 milioni di Euro, oltre che per effetto delle diverse tempistiche di incasso dei crediti da parte del Committente del Contratto di Servizio del TPL Veneto per 9 milioni di Euro;
- gli **altri debiti correnti e i fondi** aumentano di 12,4 milioni di Euro in relazione ai maggiori debiti verso l'erario per IVA, per 6,0 milioni di Euro, e per imposte correnti, per 3,6 milioni di Euro;
- i **debiti commerciali** diminuiscono di 7 milioni di Euro principalmente per il pagamento di dell'investimento in manutenzione ciclica effettuata in esercizi precedenti;
- gli **altri crediti correnti** aumentano per 6,7 milioni di Euro per effetto delle diverse tempistiche di incasso di crediti derivanti dal riaddebito di costi a società in *joint venture* oltre che all'incremento degli anticipi erogati a fronte dell'avvio di nuove commesse per la manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria;

- i **crediti per investimenti finanziati** aumentano di 5,1 milioni di Euro in relazione allo stato avanzamento lavori di alcune commesse finanziate sull'infrastruttura ferroviaria.

Per quanto riguarda il **capitale circolante netto per investimenti finanziati**:

- gli **altri crediti – Materiale Rotabile 2017 – 2032**, pari a 55,4 milioni di Euro, diminuiscono di 8,6 milioni di Euro in relazione all'utilizzo degli anticipi erogati nei precedenti esercizi per effetto dell'avanzamento delle commesse;
- i **crediti per investimenti finanziati – Materiale Rotabile 2017 – 2032** diminuiscono di 10,5 milioni di Euro per effetto dell'iscrizione della quota di ricavi maturati, corrispondenti agli investimenti finanziati effettuati, misurati secondo la percentuale di completamento e non ancora incassata nel periodo, pari a 53,7 milioni di Euro; gli incassi di contributi del periodo risultano pari a 64,6 milioni di Euro;
- i **debiti commerciali – Materiale Rotabile 2017 – 2032** aumentano per effetto dell'avanzamento delle commesse del periodo, tale variazione è parzialmente compensata dai pagamenti effettuati pari a 50,8 milioni di Euro. Tali investimenti sono pagati con le disponibilità destinate da Regione Lombardia, esclusi dalla PFN Rettificata.

La voce **immobilizzazioni** comprende principalmente attività materiali per 481,5 milioni di Euro, di cui 345,9 milioni di Euro relativi a materiale rotabile, attività immateriali per 333,0 milioni di Euro, di cui 325,9 relativi al corpo autostradale gratuitamente devolvibile all'Ente concedente (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e diritti d'uso per 19,9 milioni di Euro.

Il valore delle **partecipazioni** diminuisce di 5,9 milioni di Euro per effetto dal minor risultato del periodo apportato dalle società valutate con il metodo del patrimonio netto.

I **crediti non correnti** includono principalmente le attività contrattuali derivanti dagli investimenti effettuati sul corpo autostradale fino alla data del 31 marzo 2023, ma non ancora riconosciuti, per 72,4 milioni di Euro, i finanziamenti di MISE verso partecipate per 55,6 milioni di Euro ed imposte anticipate nette per 33,6 milioni di Euro.

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

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione della posizione finanziaria netta del Gruppo al 31 marzo 2023, confrontata con il 31 dicembre 2022.

Al fine di meglio rappresentare la capacità di generazione di cassa nonché la PFN di Gruppo, è stata calcolata una PFN rettificata che esclude gli effetti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12 per gli investimenti relativi al rinnovo del materiale rotabile "Programma Materiale Rotabile 2017 – 2032":

Importi in milioni di Euro	31/03/2023	31/12/2022	Differenza
Liquidità	(209,7)	(194,6)	(15,1)
Indebitamento finanziario corrente	143,8	140,6	3,2
<b>Posizione Finanziaria Corrente Netta (Debito / -Cassa)</b>	<b>(65,9)</b>	<b>(54,0)</b>	<b>(11,9)</b>
Indebitamento finanziario non corrente	816,8	820,9	(4,1)
<b>Posizione Finanziaria Netta Rettificata</b>	<b>750,9</b>	<b>766,9</b>	<b>(16,0)</b>
Posizione Finanziaria Netta per investimenti finanziati (Cassa)	(63,2)	(42,3)	(20,9)
<b>Posizione Finanziaria Netta</b>	<b>687,7</b>	<b>724,6</b>	<b>(36,9)</b>

Al 31 marzo 2023 la posizione finanziaria netta complessiva è pari a 687,7 milioni di Euro, rispetto ad un saldo di 724,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2022. Isolando l'importo relativo agli investimenti finanziati (63,2 milioni di Euro), la posizione finanziaria netta rettificata è pari a 750,9 milioni di Euro rispetto ad un saldo di 766,9 milioni di Euro al 31 dicembre 2022.

Si ricorda peraltro che al 31 marzo 2023 il Gruppo dispone di un *liquidity headroom* pari a 100 milioni di Euro di linee *uncommitted*.

La **posizione finanziaria netta rettificata** è rappresentata dalla movimentazione del *cash flow* nel periodo di riferimento:

Importi in milioni di Euro	31/03/2023	31/03/2022
Ebitda	46,6	44,4
CCN	(19,1)	(25,0)
Oneri/Proventi finanziari pagati	0,2	(0,1)
<b>Free cash flow from operations</b>	<b>27,7</b>	<b>19,3</b>
Investimenti lordi pagati con fondi propri	(10,3)	(5,2)
Investimenti infrastruttura autostradale pagati con fondi propri	(9,5)	(10,2)
Variazione CCN investimenti fondi propri	(13,1)	(4,0)
Investimenti finanziati infrastruttura ferroviaria	(28,0)	(8,7)
Variazione CCN investimenti finanziati infrastruttura ferroviaria	5,4	(33,8)
Contributi pubblici incassati fondi propri	2,3	—
Incasso finanziamento investimento infrastruttura ferroviaria	21,6	1,4
Incasso finanziamento investimento infrastruttura autostradale	8,9	—
<b>Cash flow generation</b>	<b>5,0</b>	<b>(41,2)</b>
Erogazione prestiti a partecipate	(1,0)	—
Rimborso prestiti da partecipate	6,9	—
Cessione Partecipazioni	5,5	—
<b>Free cash flow</b>	<b>16,4</b>	<b>(41,2)</b>
<b>Cash flow</b>	<b>16,4</b>	<b>(41,2)</b>
<b>PFN Rettificata (Debito/-Cassa) INIZIALE 01/01</b>	<b>766,9</b>	<b>755,6</b>
Cash flow generation	(16,4)	41,2
Effetto IFRS 16	1,3	2,8
Altre variazioni nei debiti finanziari	(0,9)	—
<b>Variazione complessiva PFN</b>	<b>(16,0)</b>	<b>44,0</b>
<b>PFN Rettificata (Debito/-Cassa) FINALE 31/03</b>	<b>750,9</b>	<b>799,6</b>

La **cash flow generation** del periodo è positiva per 16,4 milioni di Euro e deriva dalla gestione operativa, parzialmente compensata dagli investimenti pagati, e dalla cessione delle partecipazioni avvenuta nel trimestre. Il **cash flow operativo** derivante dalla gestione reddituale è positivo per 27,7 milioni di Euro, per effetto dell'Ebitda di 46,6 milioni di Euro, in parte negativamente influenzato dalla variazione del capitale circolante netto.

Nel primo trimestre 2023 gli investimenti netti pagati sono pari a circa 22,7 milioni di Euro (a fronte di 60,5 milioni di Euro pagati nel primo trimestre 2022).

Da rilevare, infine, che la generazione di cassa del periodo è stata positivamente influenzata dalla cessione delle partecipazioni in La Linea, e della sua controllata Martini Bus, ed in NTT per 5,5 milioni di Euro. Contestualmente alla cessione la partecipata La Linea ha interamente rimborsato il prestito erogato da FNM, pari a 7,2 milioni di Euro e compensato il saldo dei conti correnti di corrispondenza pari a 0,3 milioni di Euro.

### 3.3 INVESTIMENTI

Gli investimenti del periodo ammontano globalmente a 101,5 milioni di Euro contro i 118,7 milioni di Euro del periodo comparativo 2022.

In particolare, gli **investimenti effettuati con mezzi propri** dal Gruppo FNM al lordo degli incassi del corrispettivo per i servizi di costruzione di competenza del primo trimestre 2023 ammontano globalmente a 19,8 milioni di Euro contro i 15,4 milioni di Euro del periodo comparativo dell'esercizio precedente, e sono dettagliati come di seguito riportato:

- investimenti afferenti al *segment* **Ro.S.Co. & Service**, per 3,3 milioni di Euro, (1,0 milioni di Euro nel primo trimestre 2022) che si riferiscono principalmente al *revamping* dei rotabili TAF;
- investimenti classificati nel *segment* **infrastruttura ferroviaria** per 0,7 milioni di Euro (0,7 milioni di Euro nel primo trimestre 2022);
- investimenti nel *segment* **Mobilità passeggeri su gomma** per 6,3 milioni di Euro (3,5 milioni di Euro nel primo trimestre 2022) principalmente attribuibili all'acquisto di 26 autobus;
- investimenti in **beni reversibili realizzati sull'infrastruttura autostradale** per 9,5 milioni di Euro (10,2 milioni di Euro nel primo trimestre 2022), principalmente attribuibili ai lavori di riqualifica della S.P. 46 Rho-Monza, alla manutenzione straordinaria al viadotto sul fiume Po e all'avvio dei cantieri per l'adeguamento delle barriere di sicurezza e illuminazione in A51.

Gli **investimenti finanziati** al lordo degli incassi dei contributi gestiti nel primo trimestre 2023 dal Gruppo FNM per conto di Regione Lombardia in coerenza con il Contratto di Programma ed il Contratto di Servizio includono:

- **Investimenti in Infrastruttura ferroviaria** per 11,6 milioni di Euro (8,7 milioni di Euro nel 2022) relativi all'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria;
- **Investimenti in materiale rotabile aeroportuale** per 16,3 milioni di Euro (non presenti nel 2022);
- **Investimenti per il rinnovo del materiale rotabile 2017-2032** per 53,7 milioni di Euro (94,7 milioni di Euro nel 2022). Si ricorda che questi investimenti non concorrono alla determinazione della PFN *Adjusted*. Per quanto attiene al materiale rotabile nel corso dell'esercizio 2023 sono stati consegnati:
  - 4 convogli ad alta capacità (EMU) tipologia "Caravaggio";
  - 3 convogli (EMU) tipologia "Donizetti";
  - 2 convogli tipologia "Colleoni".

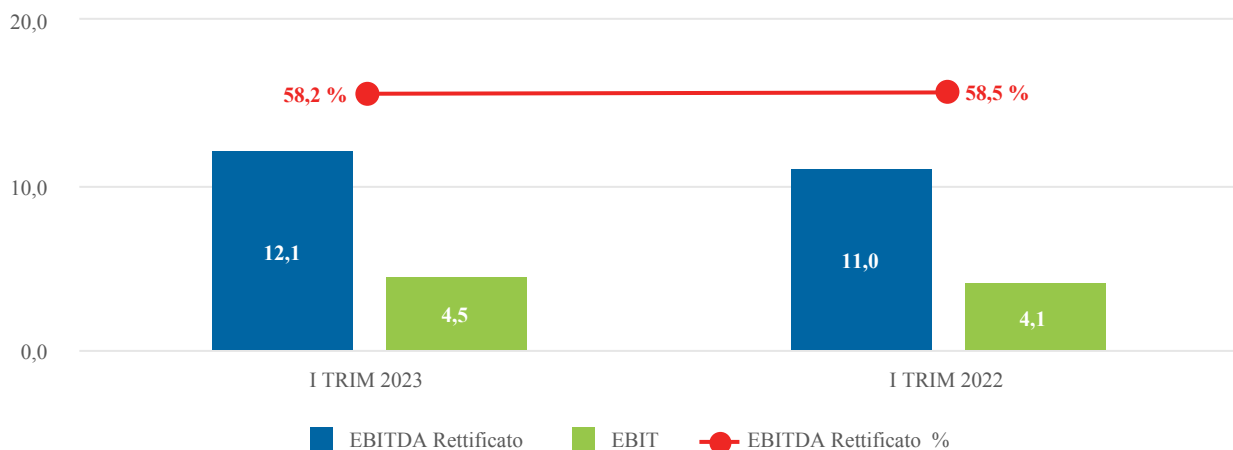
## 4 ANDAMENTO ECONOMICO SEGMENTI DI BUSINESS

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	I TRIM 2023						I TRIM 2022					
	Ro.S.Co. & Services	Infrastruttura ferroviaria	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Elisioni	Totale	Ro.S.Co. & Services	Infrastruttura ferroviaria	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Elisioni	Totale
Ricavi verso terzi	16,7	33,9	25,4	66,4		142,4	15,7	30,6	29,0	60,2		135,5
Ricavi <i>intercompany</i>	4,1	1,9	0,3	0,5	(6,8)	0,0	3,1	1,5	4,5	0,4	(9,5)	0,0
Ricavi per servizi di costruzione al netto dei costi per investimenti finanziati	0,0	1,3	0,0	0,0		1,3	0,0	1,1	0,0			1,1
<b>Ricavi di settore</b>	<b>20,8</b>	<b>37,1</b>	<b>25,7</b>	<b>66,9</b>	<b>(6,8)</b>	<b>143,7</b>	<b>18,8</b>	<b>33,2</b>	<b>33,5</b>	<b>60,6</b>	<b>(9,5)</b>	<b>136,6</b>
<b>EBITDA Rettificato</b>	<b>12,1</b>	<b>0,9</b>	<b>1,3</b>	<b>32,3</b>		<b>46,6</b>	<b>11,0</b>	<b>2,6</b>	<b>0,7</b>	<b>30,1</b>		<b>44,4</b>
<b>EBITDA Rettificato %</b>	<b>26 %</b>	<b>2 %</b>	<b>3 %</b>	<b>69 %</b>			<b>25 %</b>	<b>6 %</b>	<b>2 %</b>	<b>68 %</b>		
<b>EBITDA</b>	<b>12,1</b>	<b>0,9</b>	<b>1,3</b>	<b>32,3</b>		<b>46,6</b>	<b>11,0</b>	<b>2,6</b>	<b>0,7</b>	<b>30,1</b>		<b>44,4</b>
<b>EBITDA %</b>	<b>26 %</b>	<b>2 %</b>	<b>3 %</b>	<b>69 %</b>			<b>25 %</b>	<b>6 %</b>	<b>2 %</b>	<b>68 %</b>		
<b>Risultato operativo</b>	<b>4,5</b>	<b>0,4</b>	<b>(0,8)</b>	<b>17,1</b>		<b>21,2</b>	<b>4,1</b>	<b>2,0</b>	<b>(1,4)</b>	<b>18,5</b>		<b>23,2</b>

### 4.1 RO.S.CO & SERVICES

Importi in milioni di Euro	I TRIM 2023	I TRIM 2022	Diff.	Diff. %
Noleggio materiale rotabile	13,5	12,4	1,1	8,9 %
Altri Ricavi	7,3	6,4	0,9	14,1 %
<b>Totale Ricavi</b>	<b>20,8</b>	<b>18,8</b>	<b>2,0</b>	<b>10,6 %</b>
<b>EBITDA Rett.</b>	<b>12,1</b>	<b>11,0</b>	<b>1,1</b>	<b>10,0%</b>
<b>EBITDA Rett. %</b>	<b>58,2%</b>	<b>58,5%</b>		
<b>EBIT</b>	<b>4,5</b>	<b>4,1</b>	<b>0,4</b>	<b>9,8%</b>



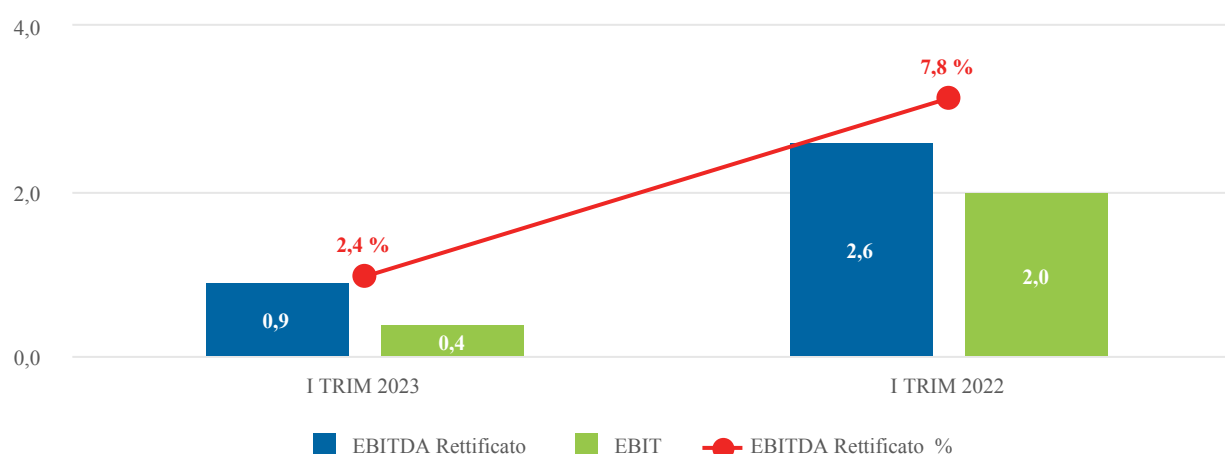
I ricavi del segment sono pari a 20,8 milioni di Euro, in crescita di 2,0 milioni di Euro rispetto ai 18,8 milioni di Euro rilevati nel primo trimestre 2022. La voce di ricavo principale è rappresentata dai **canoni di locazione di materiale rotabile**, in primo luogo a Trenord, pari a 13,5 milioni di

Euro, in aumento di 1,1 milioni di Euro rispetto quelli rilevati nello stesso periodo del 2022 grazie ai maggiori ricavi sui convogli TILO immessi in servizio nel corso del 2022. 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 degli immobili di proprietà si attestano a 7,3 milioni di Euro, in aumento di 0,9 milioni di Euro rispetto al primo trimestre 2022. La variazione è ascrivibile a maggiori ricavi per servizi informatici, principalmente erogati a MISE, e maggiori recuperi di costi principalmente riconducibili a rimborsi assicurativi.

L'**EBITDA Rettificato** è pari a 12,1 milioni di Euro, in aumento di 1,1 milioni di Euro rispetto al primo trimestre 2022 ed in linea con l'andamento dei ricavi, parzialmente compensato da maggiori costi per il personale, connessi tra l'altro all'incremento dell'organico medio (+11 FTE), costi per servizi, spese per informatica e comunicazione, anche legati allo sviluppo dei progetti H2iseO e Fili. Sull'EBITDA Rettificato incidono inoltre i costi di *start-up* di FNMPAY, in riduzione rispetto al primo trimestre 2022 per effetto principalmente dei minori costi di intermediazione finanziaria.

## 4.2 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Importi in milioni di Euro	I TRIM 2023	I TRIM 2022	Diff.	Diff. %
Contratti e contributi pubblici	28,4	26,1	2,3	8,8 %
Noleggio materiale rotabile	4,8	3,4	1,4	41,2 %
Altri Ricavi	3,9	3,7	0,2	5,4 %
<b>Totale Ricavi</b>	<b>37,1</b>	<b>33,2</b>	<b>3,9</b>	<b>11,7 %</b>
<b>EBITDA Rett.</b>	<b>0,9</b>	<b>2,6</b>	<b>-1,7</b>	<b>-65,4%</b>
<b>EBITDA Rett. %</b>	<b>2,4%</b>	<b>7,8%</b>		
<b>EBIT</b>	<b>0,4</b>	<b>2,0</b>	<b>-1,6</b>	<b>-80,0%</b>



I **ricavi** del segmento si attestano a 37,1 milioni di Euro in aumento di 4,0 milioni di Euro (+12,1%) rispetto ai 33,1 milioni di Euro dello stesso periodo del 2022.

In particolare, i **ricavi relativi ai contratti e contributi pubblici**, che comprendono il corrispettivo derivante dal Contratto di Servizio di gestione dell'infrastruttura e dal Contratto di Programma per la gestione degli investimenti e delle manutenzioni sulla rete, oltre che per l'acquisto e gestione del materiale rotabile per conto di Regione Lombardia, e il canone di accesso alla rete percepito direttamente dalle imprese ferroviarie, si attestano a 28,4 milioni di Euro e sono in aumento di 2,3 milioni di Euro rispetto a quelli dello stesso periodo del 2022. Tale dinamica è determinata principalmente da ricavi di accesso alla rete in crescita, in ragione del recupero dei più elevati costi per l'energia da trazione, nonché da maggiori recuperi per attività di progettazione e per costi relativi agli interventi alla rete, come previsto dal Contratto di Programma. Nel periodo si rilevano contributi in conto investimenti per il materiale rotabile finanziato decrescenti, in coerenza con il minor avanzamento delle commesse di nuovi treni, oltre a minori corrispettivi legati al rinnovo del Contratto di Servizio a partire dal 1 gennaio 2023, che prevede tra l'altro, il venir meno del contributo per il *car sharing* (pari a 0,5 milioni di Euro nello stesso periodo del 2022).

I **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, sono aumentati di 1,4 milioni di Euro per via dell'ampliamento della flotta di Regione Lombardia messa a disposizione di Trenord.

Gli **altri ricavi** sono aumentati di 0,3 milioni di Euro anche grazie a maggiori introiti per la vendita di rottami metallici.

L'**EBITDA Rettificato** del *segment* è pari a 0,9 milioni di Euro, in contrazione di 1,7 milioni di Euro rispetto allo stesso periodo del 2021 (2,6 milioni di Euro). La variazione è determinata principalmente da maggiori costi per attività di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura, sia sul ramo Milano che sul ramo Iseo, sostenuti anche per far fronte ai danni conseguenti allo svio verificatosi a fine 2022, delle manutenzioni e revisioni delle macchine operatrici e degli interventi sugli impianti di segnalamento. Si rileva inoltre che nel primo trimestre 2023 sono state anticipate attività di manutenzione sia rispetto alle tempistiche dell'esercizio comparativo sia rispetto alle previsioni sull'anno corrente. Sui costi hanno inciso negativamente anche la crescita degli oneri per utenze. È da rilevare inoltre che all'incremento degli accantonamenti per manutenzione ciclica della flotta resa disponibile a Trenord e dei costi di energia di trazione, corrispondono rispettivamente maggiori ricavi da locazione di materiale rotabile e da accesso alla rete. Infine, il costo del personale è in crescita rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente a causa dell'incremento dell'organico (+18 FTE).



Per quanto riguarda la **gestione terminalistica**, nel periodo i ricavi hanno registrato un decremento del 9,1% a 0,3 milioni di Euro. L'EBITDA migliora del 13,9% a -0,18 milioni di Euro, principalmente grazie a minori costi per manutenzioni, carburanti e utenze.

### 4.3 MOBILITA' PASSEGGERI SU GOMMA

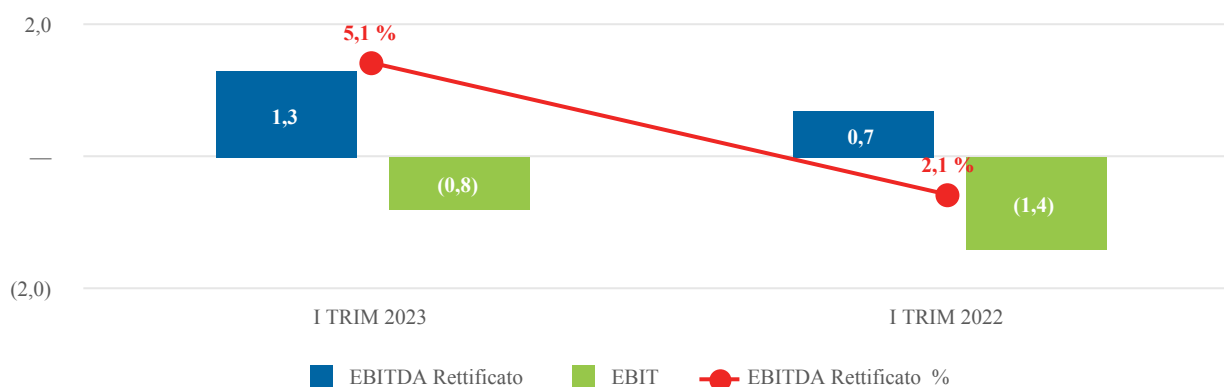
#### Dati operativi

Indicatori di mobilità		I TRIM 2023	I TRIM 2022	Diff. %	I TRIM 2019	Diff. %
<b>Passeggeri</b>	<b>mln</b>	<b>17,4</b>	<b>13,9</b>	<b>25,2 %</b>	<b>20,3</b>	<b>-14,3 %</b>
- ATV	mln	16,3	12,9	26,4 %	18,9	-13,8 %
- FNMA	mln	1,1	1,0	10,0 %	1,4	-21,4 %
<b>Produzione TPL</b>	<b>mln bus/km</b>	<b>6,5</b>	<b>7,2</b>	<b>-9,7 %</b>	<b>6,5</b>	<b>— %</b>
- ATV	mln bus/km	5,2	5,9	-11,9 %	5,3	-1,9 %
- FNMA	mln bus/km	1,3	1,3	— %	1,2	8,3 %

Complessivamente, i viaggiatori trasportati nel primo trimestre 2023 sono stati pari a 17,4 milioni, in aumento del 25,2% rispetto ai 13,9 milioni del primo trimestre 2022, ancora inferiori del 14,3% rispetto allo stesso periodo del 2019. La produzione di servizi di trasporto pubblico locale si attesta a 6,5 milioni di bus-km, in calo del 9,7% rispetto al primo trimestre 2022 e stabile rispetto al primo trimestre 2019 in ragione del venir meno dei servizi aggiuntivi richiesti per garantire il distanziamento sociale durante il periodo pandemico. Continuano inoltre le difficoltà dovute alla carenza di autisti che hanno richiesto nel periodo una riduzione del servizio urbano effettuato da ATV per circa 0,2 milioni di bus-km rispetto al primo trimestre 2022.

#### Performance economica

Importi in milioni di Euro	I TRIM 2023	I TRIM 2022	Diff.	Diff. %
Contratti e contributi pubblici	13,0	15,1	(2,1)	-13,9 %
Servizi di trasporto	11,4	16,6	(5,2)	-31,3 %
Altri Ricavi	1,3	1,8	(0,5)	-27,8 %
<b>Totale Ricavi</b>	<b>25,7</b>	<b>33,5</b>	<b>(7,8)</b>	<b>-23,3 %</b>
<b>EBITDA Rett.</b>	<b>1,3</b>	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>	<b>85,7%</b>
<b>EBITDA Rett. %</b>	<b>5,1%</b>	<b>2,1%</b>		
<b>EBIT</b>	<b>(0,8)</b>	<b>(1,4)</b>	<b>0,6</b>	<b>ns</b>



I **ricavi** del periodo evidenziano una diminuzione di 7,8 milioni di Euro (-23,3%) attestandosi a 25,7 nei primi tre mesi del 2023 rispetto ai 33,5 milioni di Euro dello stesso periodo del 2022. L'andamento è sostanzialmente da ricondurre al deconsolidamento di La Linea e della sua controllata Martini Bus a far data dal 16 gennaio 2023 e al venir meno del contributo pubblico al *car sharing*, al netto dei quali il segmento evidenzierebbe ricavi in crescita del 2,0% a 25,0 milioni di Euro nel primo trimestre 2023 da 24,5 milioni di Euro nello stesso periodo dell'anno precedente.

In particolare i **ricavi derivanti da contratti e contributi pubblici** sono pari a 13,0 milioni di Euro, in diminuzione di 2,1 milioni di Euro dai 15,1 milioni di Euro registrati nel primo trimestre 2022 (i valori includono il contributo al lordo delle elisioni infragruppo di La Linea e Martini Bus rispettivamente pari a 0,1 milioni di Euro e 0,4 milioni di Euro). Essi tengono conto del venir meno dei contributi per servizi aggiuntivi (pari a 2,9 milioni di Euro nel primo trimestre 2022 e assenti nel periodo di rendicontazione) a cui corrispondono minori costi per subaffidamenti per 2,5 milioni di Euro. I ricavi del primo trimestre 2023 risentono inoltre del mancato riconoscimento dei Contributi Europei e del Contributo Regionale relativi al *car sharing* per 0,5 milioni di Euro, oltre che del mancato pagamento a Martini Bus del contributo a sostegno delle società operanti nel settore turistico che nei primi tre mesi del 2022 era pari a 0,4 milioni di Euro. Dall'altro lato, i ricavi hanno beneficiato di maggiori introiti da contratti di servizio che riflettono l'aumento del corrispettivo chilometrico già evidenziato nel corso del 2022 e del riconoscimento del credito d'imposta sul costo del metano per 0,5 milioni di Euro, proseguito per tutto il primo trimestre 2023. Si precisa che nel periodo in esame non sono state percepite compensazioni per i mancati ricavi da bigliettazione relativi al periodo della pandemia, peraltro assenti anche nel primo trimestre 2022.

I **ricavi derivanti dai servizi di trasporto** (bigliettazione, servizi sostitutivi svolti da FNMA per conto di Trenord, attività in subaffidamento e *car sharing* di E-Vai) nel periodo sono pari a 11,4 milioni di Euro, in contrazione di 5,2 milioni di Euro rispetto ai 16,6 milioni di Euro registrati nel

primo trimestre 2022. L'andamento del periodo è da attribuire esclusivamente alla cessione di La Linea e Martini Bus, il cui contributo ai ricavi, al lordo delle elisioni infragruppo, si riduce da 7,8 milioni di Euro nel primo trimestre 2022 a 0,5 milioni di Euro nel periodo di rendicontazione. Escludendo la suddetta variazione di perimetro, l'aggregato sarebbe in crescita di 2,1 milioni di Euro per effetto principalmente dei maggiori ricavi da trasporto passeggeri per 1,7 milioni di Euro e del maggior corrispettivo fatturato per l'effettuazione delle corse sostitutive treni per 0,7 milioni di Euro.

Gli **altri ricavi**, escludendo l'impatto legato al cambio di perimetro per 0,3 milioni di Euro, sono sostanzialmente stabili rispetto al primo trimestre 2022, attestandosi a 1,3 milioni di Euro.

L'**EBITDA Rettificato** del periodo è pari a 1,3 milioni di Euro, in aumento di 0,6 milioni di Euro rispetto al primo trimestre 2022 nonostante la variazione di perimetro (La Linea e Martini Bus avevano contribuito all'EBITDA Rettificato del segmento con 1,4 milioni di Euro nel primo trimestre 2022, mentre il contributo sullo stesso periodo del 2023 è pari a 0,3 milioni di Euro). L'andamento è riconducibile ad un generalizzato miglioramento della marginalità, principalmente grazie ai maggiori ricavi da servizi di trasporto per 2,4 milioni di Euro. Si segnala da ultimo una contrazione dell'EBITDA di E-Vai per 0,5 milioni di Euro in conseguenza di minori contributi pubblici e maggiori costi legati all'espansione dell'attività di *car sharing*.

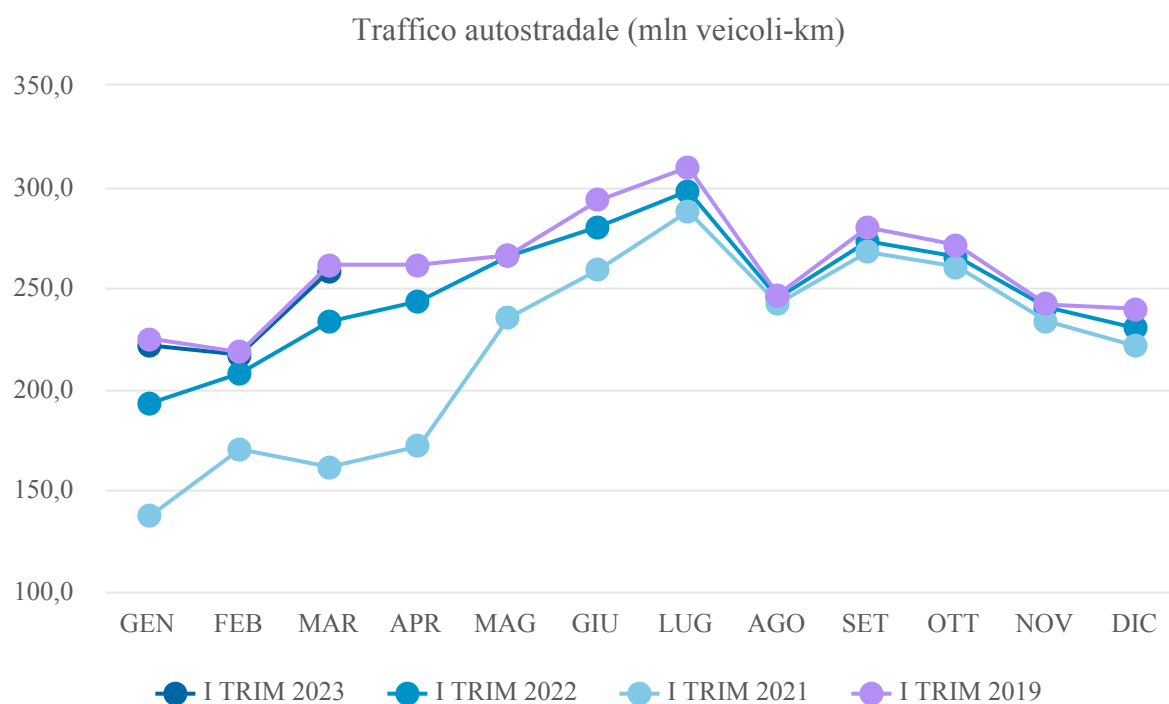
#### 4.4 AUTOSTRADE

##### *Andamento del traffico e delle tariffe*

<i>Traffico pagante</i>		<i>I TRIM 2023</i>	<i>I TRIM 2022</i>	<i>Diff. %</i>	<i>I TRIM 2019</i>	<i>Diff. %</i>
Veicoli leggeri	mln veic.-km	546,4	484,1	12,9 %	560,3	-2,5 %
Veicoli pesanti	mln veic.-km	150,8	150,3	0,3 %	144,5	4,4 %
<b>Totale</b>	<b>mln veic.-km</b>	<b>697,2</b>	<b>634,4</b>	<b>9,9 %</b>	<b>704,8</b>	<b>-1,1 %</b>

L'andamento del traffico nei primi tre mesi del 2023 conferma il trend registrato nell'ultima parte dell'esercizio precedente. I volumi di traffico sono infatti tendenzialmente prossimi a quelli del primo trimestre del 2019.

In ordine alla ripartizione fra veicoli leggeri e pesanti, anche nel trimestre appena concluso si rileva che i mezzi leggeri hanno registrato un incremento significativamente maggiore rispetto a quello dei pesanti a causa delle differenti restrizioni intervenute durante il periodo pandemico.



Osservando l'evoluzione mensile del traffico pagante, si rileva che la significativa ripresa registrata nel mese di gennaio 2023 è da riferirsi all'effetto della variante Omicron che ancora influiva sulla mobilità a inizio 2022.

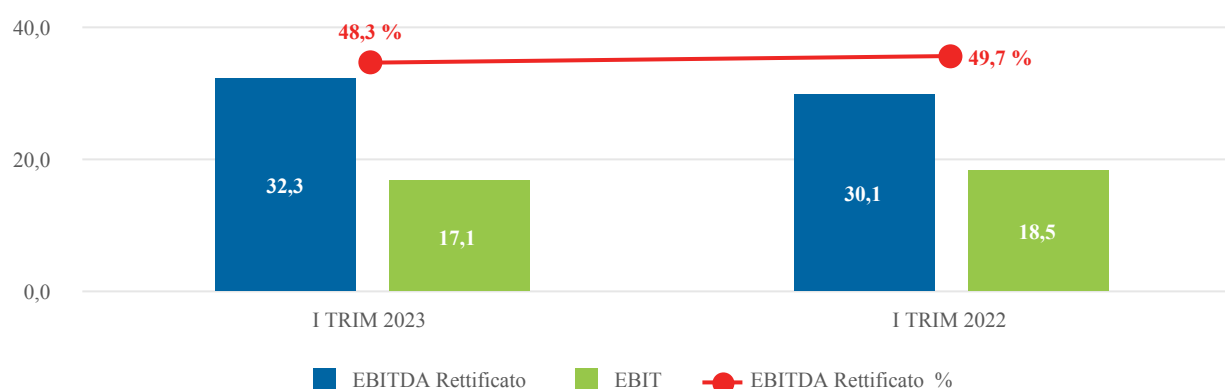
A seguito dell'apertura al traffico di entrambe le carreggiate del Lotto 1 e del Lotto 2 della riqualificata S.P. 46 Rho-Monza con caratteristiche autostradali, intervenuta il 14 novembre 2022, Il successivo 6 dicembre MISE ha formulato richiesta, nel rispetto dei vigenti Atti convenzionali, di adeguamento della percorrenza convenzionale ai punti di applicazione del pedaggio della Tangenziale Nord di Milano. Il 29 dicembre 2022 l'Ente concedente ha riscontrato la richiesta di MISE autorizzando la stessa ad adeguare la percorrenza convenzionale ai punti di applicazione del pedaggio della Tangenziale Nord di Milano da 15,0 a 17,0 km a decorrere dal 1° gennaio 2023. In pari data la controllata ha comunicato al Concedente, in virtù dell'attuale congiuntura socio-economica, la sospensione in via temporanea del suddetto adeguamento, nelle more di sottoporre la tematica al proprio Consiglio di Amministrazione. Nel corso della seduta del 26 gennaio 2022, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato di adeguare la percorrenza convenzionale ai punti di applicazione del pedaggio della A52- Tangenziale Nord di Milano a decorrere dal 1° marzo 2023.

In relazione all'istruttoria relativa all'adeguamento tariffario per l'esercizio 2023, il 4 gennaio 2023, l'Ente concedente ha riscontrato l'istanza formulata da MISE, segnalando che in base al D.L. n. 198/2022 il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio risultava differito sino

alla definizione del procedimento di aggiornamento dei piani economico finanziari predisposti in conformità alle delibere adottate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Ne discende quindi che le tariffe autostradali non hanno subito alcuna variazione.

### Performance economica

Importi in milioni di Euro	I TRIM 2023	I TRIM 2022	Diff.	Diff. %
Ricavi per pedaggi	61,4	56,3	5,1	9,1 %
Altri ricavi	5,5	4,3	1,2	27,9 %
<b>Totale Ricavi</b>	<b>66,9</b>	<b>60,6</b>	<b>6,3</b>	<b>10,4 %</b>
<b>EBITDA Rett.</b>	<b>32,3</b>	<b>30,1</b>	<b>2,2</b>	<b>7,3%</b>
<b>EBITDA Rett. %</b>	<b>48,3%</b>	<b>49,7%</b>		
<b>EBIT</b>	<b>17,1</b>	<b>18,5</b>	<b>(1,4)</b>	<b>-7,6%</b>



Nel primo trimestre 2023 il segmento Autostrade evidenzia **ricavi** pari a 66,9 milioni di Euro in crescita di 6,3 milioni di Euro rispetto ai 60,6 milioni di Euro dello stesso periodo del 2022, prevalentemente grazie all'incremento dei **ricavi per pedaggi** (+5,1 milioni di Euro) ascrivibile alla crescita del traffico, nonché alla sua composizione che ha visto una forte componente di mezzi leggeri rispetto a quella del corrispondente periodo dell'anno precedente. All'incremento dei ricavi per pedaggi ha contribuito anche la variazione della percorrenza convenzionale intervenuta dal 1 marzo 2023, in seguito all'apertura al traffico della riqualificata S.P. 46 Rho-Monza.

Anche gli **altri ricavi** sono cresciuti (+1,2 milioni di Euro rispetto al primo trimestre 2022) principalmente per effetto di maggiori proventi da concessioni di aree di servizio che hanno beneficiato, oltre dell'andamento positivo del traffico, anche del rinnovo di alcuni contratti con condizioni economiche più favorevoli per MISE, comportando una crescita di 0,9 milioni di Euro (pari ad un aumento di circa il 90% rispetto al primo trimestre 2022). Hanno contribuito alla crescita degli altri ricavi anche i maggiori recuperi dei costi di manutenzione delle aree di servizio come previsto dai nuovi contratti in essere con le sub-concessionarie per 0,3 milioni di Euro.

L'**EBITDA Rettificato** del periodo è pari a 32,3 milioni di Euro, in aumento di 2,3 milioni di Euro rispetto al primo trimestre 2022, prevalentemente grazie all'incremento dei ricavi. Sull'EBITDA hanno inciso i crescenti costi di manutenzione al corpo autostradale e di ripristino, attribuibili principalmente alle spese per i lavori di rinnovamento dei manufatti sul Ponte Po, più elevate spese nell'ambito della sicurezza alla barriera integrata di Zerbolò, oltre che una maggiore manutenzione ordinaria nell'ambito del verde e pulizia per interventi specifici nell'area di Segrate e un anticipo di manutenzione alla pavimentazione. Questi effetti sono stati parzialmente compensati dal maggior utilizzo del fondo di rinnovo conseguente agli interventi di ripristino eseguiti. In proposito, si ricorda che il costo delle manutenzioni eseguite include l'effetto dell'aggiornamento dei prezziari ANAS, come previsto dal DL n. 50 del 17 maggio 2022, convertito dalla Legge nr. 91 del 15 luglio 2022, i cui effetti sono stati prorogati per i lavori eseguiti nel 2023. L'aumento dei costi operativi è inoltre ascrivibile ai maggiori costi legati alla ripresa del traffico (tra cui oneri di esazione e canone di concessione), alle attività di *service* svolti dalla Capogruppo ed ai maggiori costi riferibili ai sistemi informativi a seguito dell'introduzione del nuovo ERP (*Enterprise Resource Planning*). Anche il costo del lavoro è lievemente incrementato per l'effetto combinato del rinnovo del CCNL e dell'accantonamento del premio di risultato, compensato in buona parte dalla riduzione degli organici (-31 FTE).

#### 4.5 PRINCIPALI SOCIETA' PARTECIPATE

##### TRENORD

###### *Andamento del servizio*

		<i>I TRIM 2023</i>	<i>I TRIM 2022</i>	<i>Diff. %</i>	<i>I TRIM 2019</i>	<i>Diff. %</i>
Passeggeri trasportati	mln	47,0	32,7	43,7 %	57,5	-18,3 %

Prosegue nel corso del primo trimestre 2023 la ripresa del numero di viaggiatori che risulta in aumento del 43,7% rispetto allo stesso periodo del 2022, ma ancora inferiore del 18,3% rispetto al primo trimestre 2019 (valori pre-pandemia).

###### *Performance economica*

I ricavi del periodo hanno registrato un aumento di 36,1 milioni di Euro, a 212,1 milioni di Euro da 176,0 milioni di Euro, imputabile prevalentemente alla crescita dei ricavi da bigliettazione a 86,4 milioni di Euro da 59,3 milioni di Euro nel primo trimestre 2022 (+45,7%), per effetto dell'aumento del volume dei passeggeri e dell'adeguamento tariffario intervenuto a partire da settembre 2022 per i titoli di viaggio ordinari e dal 9 gennaio 2023 per il sistema tariffario integrato del Bacino di

Mobilità Milano e Monza Brianza (STIBM). I ricavi da Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario sono cresciuti del 6,6% a 114,0 milioni di Euro nel periodo di riferimento, per effetto principalmente dei costi passanti (energia/pedaggio e noleggio materiale rotabile). Gli altri ricavi sono aumentati del 19,4% a 11,7 milioni di Euro, da 9,8 milioni di Euro nello stesso periodo del 2022, per effetto di maggiori prestazioni verso terzi. Non si registrano nel primo trimestre 2023, così come avvenuto nel 2022, ristori per mancati ricavi legati al periodo pandemico.

Trenord registra un EBITDA pari a 30,6 milioni di Euro nel primo trimestre 2023, in aumento di 20,1 milioni Euro rispetto ai 10,5 milioni di Euro registrati nello stesso periodo del 2022. L'incremento dei ricavi è stato infatti parzialmente compensato dal maggior costo del personale (+3,9 milioni di Euro), in relazione all'aumento dell'organico (+166 FTE) e da maggiori costi per energia di trazione e accesso rete (+7,0 milioni di Euro) e da provvigioni di vendita, prestazioni di terzi e manutenzioni (+3,0 milioni di Euro). L'EBIT, seppur in miglioramento, è ancora negativo per 11,7 milioni di Euro (-31,7 milioni di Euro nel primo trimestre 2022), in presenza di ammortamenti e svalutazioni sostanzialmente stabili. Infine, il risultato netto passa da una perdita di 31,4 milioni di Euro nel primo trimestre 2022 ad una perdita di 12,0 milioni di Euro nel primo trimestre 2023, per effetto principalmente del miglioramento della gestione operativa e dell'effetto combinato di maggiori oneri finanziari parzialmente, controbilanciati da maggiori imposte anticipate iscritte nel periodo.

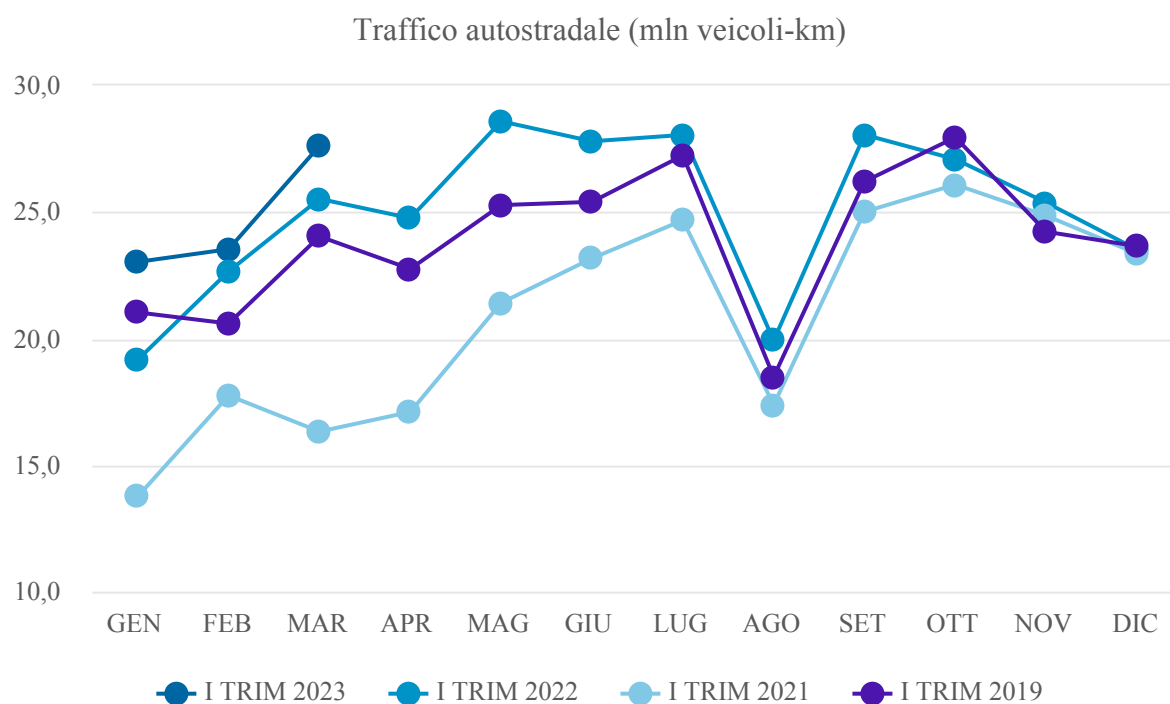
## AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA (APL)

### *Andamento del traffico e delle tariffe*

<i>Traffico pagante</i>		<i>I TRIM 2023</i>	<i>I TRIM 2022</i>	<i>Diff. %</i>	<i>I TRIM 2019</i>	<i>Diff. %</i>
Veicoli leggeri	mln veic.-km	59,7	52,8	12,9 %	53,0	12,7 %
Veicoli pesanti	mln veic.-km	14,5	14,2	2,0 %	12,7	14,2 %
<b>Totale</b>	<b>mln veic.-km</b>	<b>74,2</b>	<b>67,1</b>	<b>10,6 %</b>	<b>65,7</b>	<b>13,0 %</b>

Il traffico rilevato nel primo trimestre 2023, come avvenuto nel corso dell'anno 2022, continua ad evidenziare un trend virtuoso, registrando un miglioramento rispetto allo stesso periodo del 2022 del 10,6%. Si evidenzia, inoltre, che i volumi di traffico del periodo sono significativamente superiori a quelli registrati nello stesso periodo del 2019 (+13,0%), sia per quanto riguarda il traffico pesante (+14,2%) sia il traffico leggero (+12,7%).

Di seguito si riporta una grafico che sintetizza su base mensile l'andamento del traffico registrato nell'ultimo biennio, a confronto con il periodo pre-Covid:



In merito alle tariffe, a partire dal 1 gennaio 2021, non sono stati concessi alla Società incrementi delle tariffe autostradali. Il riconoscimento dell'adeguamento tariffario è stato condizionato, secondo l'impostazione degli Enti Competenti, dal mancato perfezionamento dell'iter di aggiornamento del PEF, ancora in corso come illustrato al paragrafo 1.5.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha ritenuto, in assenza dei presupposti regolatori rappresentati dalla sussistenza di un PEF vigente, di non poter accogliere, anche per il 2023, le richieste di aggiornamento della tariffa presentate dalla Società, così come avvenuto per le annualità 2022 e 2021. Lo stesso MIT ha, in ogni caso, comunicato che, al momento dell'efficacia del nuovo PEF, è fatto comunque salvo il recupero degli eventuali adeguamenti tariffari maturati a decorrere dall'inizio del corrente periodo regolatorio. Ne discende quindi che le tariffe autostradali non hanno subito alcuna variazione.

APL ha provveduto ad impugnare il provvedimento di cui alla nota del MIT del 4 gennaio 2023 con cui è stata respinta la richiesta di adeguamento tariffario a decorrere dal 1 gennaio 2023, così come ha impugnato anche i provvedimenti relativi agli anni 2022 e 2021.

#### *Sintesi dei dati economici*

I dati che seguono sono riportati in conformità alla normativa del Codice civile, interpretata e integrata dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC).

Nei primi tre mesi del 2023 APL ha conseguito **ricavi** pari a 11,8 milioni di Euro, in aumento rispetto ai 10,8 milioni di Euro registrati nello stesso periodo del 2022, principalmente grazie alla



crescita del traffico. Come detto in precedenza, nel periodo non sono stati concessi ad APL incrementi delle tariffe autostradali.

L'aumento dei ricavi ha portato ad un miglioramento dell'**EBITDA** che si attesta a 5,1 milioni di Euro, in aumento di 0,4 milioni di Euro rispetto ai primi tre mesi del 2022.

Il **risultato operativo** aumenta di 0,4 milioni di Euro, a 3,7 milioni di Euro, in linea con l'andamento dell'EBITDA, a fronte di ammortamenti ed altri accantonamenti complessivamente stabili rispetto al primo trimestre 2022.

La partecipata chiude il risultato del primo trimestre 2023 con un **risultato netto** negativo pari a 3,8 milioni di Euro, in peggioramento rispetto al risultato registrato nel primo trimestre 2022 (la perdita era pari a 1,5 milioni di Euro) a seguito principalmente dell'aumento degli oneri finanziari (+3,3 milioni di Euro) derivanti dall'effetto dell'applicazione del costo ammortizzato agli oneri accessori al Finanziamento Senior 1 che non saranno capitalizzabili sul valore dell'opera sin tanto che non saranno avviati i lavori.

## 5 RISORSE UMANE GRUPPO FNM

Il numero medio di dipendenti del Gruppo FNM al 31 marzo 2023 è di 2.559 FTE, a fronte di 2.556 FTE del 2022, al netto del numero FTE relativo alle controllate cedute pari a 233 FTE.

## 6 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEL PERIODO

### **Finalizzata la cessione della partecipazione in La Linea S.p.A. e della sua controllata Martini Bus S.r.l.**

**31 marzo 2023** - è stata perfezionata l'operazione di cessione della partecipazione detenuta dalla medesima in La Linea S.p.A., che ha determinato altresì la dismissione della partecipazione detenuta indirettamente in Martini Bus S.r.l.. L'operazione è stata finalizzata una volta adempite le obbligazioni di cui al contratto preliminare sottoscritto in data 7 dicembre 2022. Quanto agli effetti finanziari, la cessione della partecipazione determina l'uscita delle due controllate dal perimetro di consolidamento di FNM a decorrere dal 16 gennaio 2023. Si rammenta che al 31 dicembre 2022 la partecipazione in La Linea era riclassificata, in conformità alle previsioni dell'IFRS 5, nelle attività destinate alla vendita.

## 7 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 31 MARZO 2023

### L'Assemblea degli Azionisti approva il bilancio 2022

**21 aprile 2023:** l'Assemblea degli Azionisti ha approvato la proposta di bilancio separato di FNM S.p.A. e ha esaminato il bilancio consolidato del Gruppo FNM al 31 dicembre 2022.

L'Assemblea degli Azionisti ha deliberato di destinare l'utile di esercizio, pari ad Euro 8.030.832,46 come segue:

- quanto ad Euro 401.541,62 a riserva legale;
- quanto ad Euro 7.629.290,84 a distribuzione del dividendo ordinario agli Azionisti.

Al fine di assicurare una remunerazione di Euro 0,0230 per ciascuna azione ordinaria in circolazione l'Assemblea degli Azionisti ha altresì approvato di integrare il dividendo per 2.373.500 utilizzando le riserve di utili portati a nuovo.

Il dividendo sarà messo in pagamento a decorrere dal 7 giugno 2023, con stacco cedola n. 14 il 5 giugno 2023 e *record date* il 6 giugno 2023.

L'Assemblea ha inoltre:

- approvato la seconda sezione della Relazione sulla politica in materia di remunerazione e sui compensi corrisposti, redatta ai sensi dell'art. 123-ter del D.Lgs. n. 58 del 24 febbraio 1998., e
- rinnovato l'autorizzazione all'acquisto e alla disposizione di azioni proprie, previa revoca dell'autorizzazione conferita dall'Assemblea del 26 aprile 2022.

## 8 PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

In considerazione dei risultati conseguiti nel primo trimestre 2023, pienamente in linea con le aspettative, la Società conferma le stime complessive per l'intero anno 2023.

Nel 2023 la domanda di mobilità è prevista in progressivo recupero: il traffico autostradale è atteso raggiungere livelli allineati rispetto al periodo pre-pandemico, con un traffico pesante superiore rispetto al 2019 e un traffico leggero in continuo recupero rispetto al 2022; la domanda di trasporto pubblico locale rimarrà invece ancora inferiore rispetto al 2019.

Le stime attuali per il Gruppo FNM nel 2023 tengono conto dell'incertezza legata all'andamento dell'inflazione così come del prezzo dei carburanti e dell'energia registrato nell'ultimo anno, che si riflettono in particolare sul segmento Mobilità passeggeri su gomma e sui costi per le manutenzioni dell'infrastruttura autostradale. Non sono incluse ipotesi di incremento dei pedaggi autostradali né contributi straordinari a copertura dei minori ricavi da traffico e/o a compensazione dei maggiori oneri associati all'incremento dei costi energetici.


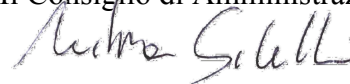
Alla luce di tali riflessioni, nel 2023 per il Gruppo FNM si prevedono:

- ricavi in crescita nell'intervallo 1%-5% rispetto al 2022 (tale crescita sarebbe nell'intervallo 2%-7% se si considerasse il 2022 su base omogenea rispetto al 2023, ovvero se il 2022 escludesse i valori di La Linea e Martini Bus e il mancato contributo annuale per lo sviluppo del *car sharing*);
- EBITDA rettificato in aumento nell'intervallo 1%-5% rispetto al 2022 (tale crescita sarebbe nell'intervallo 2%-7% se si considerasse il 2022 su base omogenea rispetto al 2023, ovvero se il 2022 escludesse i valori di La Linea e Martini Bus e il mancato contributo annuale per lo sviluppo del *car sharing*);
- il rapporto EBITDA Rettificato/Ricavi è atteso rimanere sostanzialmente in linea rispetto al 2022.

L'indebitamento finanziario netto a fine anno 2023 ("PFN Rettificata") è previsto posizionarsi nell'intervallo 700-750 milioni di Euro, con un rapporto PFN Rettificata/EBITDA che si colloca nell'intervallo 3,5x - 4,0x , in miglioramento rispetto al livello registrato a fine 2022. La previsione di indebitamento finanziario netto tiene conto di investimenti finanziati dal Gruppo FNM al lordo dei contributi pubblici in diminuzione del 10-20% rispetto al 2022.

Anche per Trenord - valutata secondo il metodo del patrimonio netto – la domanda di trasporto è attesa in costante ripresa rispetto al 2022, con 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, dei passeggeri, degli incassi e del rapporto costo-ricavi.

Milano, 11 maggio 2023

 Il Consiglio di Amministrazione  


Il sottoscritto Eugenio Giavatto in qualità di "Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di FNM S.p.A. attesta, in conformità a quanto previsto dall'art.154-bis del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, che l'informativa contabile contenuta nel presente resoconto intermedio di gestione corrisponde alle risultanze documentali ai libri e alle scritture contabili della Società.

Il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Eugenio Giavatto



## 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 del periodo 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.

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

**EBIT o risultato operativo:** rappresenta il risultato netto del periodo 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), 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, le passività finanziarie correnti e le passività finanziarie non correnti.

**PFN Rettificata:** è rappresentata dalla posizione finanziaria netta come sopra identificata escludendo le disponibilità liquide e le passività finanziarie correnti relative agli investimenti finanziati per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario previsto dal "Programma Materiale Rotabile 2017 – 2032", al fine di sterilizzare gli effetti della tempistica degli incassi dei contributi e dei relativi pagamenti effettuati nei confronti dei fornitori, contabilizzati secondo quanto richiesto dall'IFRIC 12.



***Resoconto Intermedio di Gestione al 31 marzo 2023***

- ***Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata***
- ***Conto Economico Consolidato***
- ***Conto Economico Complessivo Consolidato***
- ***Prospetto dei movimenti del Patrimonio Netto consolidato***
- ***Rendiconto finanziario consolidato***

**SITUAZIONE PATRIMONIALE FINANZIARIA CONSOLIDATA AL 31.03.2023**

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	<b>31/3/2023</b>	<b>31/12/2022</b>
<b><u>ATTIVO</u></b>		
<b>ATTIVITA' NON CORRENTI</b>		
Immobili, impianti e macchinari	481.487	480.501
Attività Immateriali	332.992	340.038
Diritto d'uso	19.901	20.233
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	154.833	160.690
Partecipazioni valutate al <i>fair value</i> a conto economico	11.141	11.141
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	58.800	57.316
Attività Finanziarie valutate al <i>Fair Value</i> a conto economico	4.359	4.324
Attività contrattuali	72.434	77.208
Attività per imposte anticipate	33.572	32.658
Crediti per imposte	17	17
Altre Attività	3.371	3.542
<b>TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>1.172.907</b>	<b>1.187.668</b>
<b>ATTIVITA' CORRENTI</b>		
Rimanenze	12.071	12.109
Crediti Commerciali	167.275	152.964
Altre Attività	147.033	149.490
Crediti per imposte	912	212
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	1.476	1.174
Attività Finanziarie valutate al <i>Fair Value</i> a conto economico	7.506	7.709
Crediti per investimenti su servizi in concessione	243.867	249.333
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	273.301	236.928
<b>TOTALE ATTIVITA' CORRENTI</b>	<b>853.441</b>	<b>809.919</b>
Attività destinate alla vendita	—	21.966
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>2.026.348</b>	<b>2.019.553</b>

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	<b>31/03/2023</b>	<b>31/12/2022</b>
<b><u>PASSIVO</u></b>		
Capitale sociale	230.000	230.000
Altre riserve	13.365	13.335
Riserva di utili indivisi	46.683	(22.721)
Riserva di utili/(perdite) attuariali	(5.435)	(5.357)
Riserva di traduzione	215	200
Utile/(perdita) del periodo	10.180	68.476
<b>PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO</b>	<b>295.008</b>	<b>283.933</b>
<b>PATRIMONIO NETTO DI TERZI</b>	<b>20.333</b>	<b>22.980</b>
<b>PATRIMONIO NETTO TOTALE</b>	<b>315.341</b>	<b>306.913</b>
<b>PASSIVITA' NON CORRENTI</b>		
Debiti verso banche	142.051	143.681
Prestito Obbligazionario	644.755	644.398
Debiti Finanziari	234	2.197
Passività per leasing	17.189	18.029
Debiti per investimenti finanziati	12.587	12.587
Altre passività	33.105	31.095
Fondi rischi e oneri	71.034	74.540
Trattamento di fine rapporto	19.665	20.410
<b>TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI</b>	<b>940.620</b>	<b>946.937</b>
<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>		
Debiti verso banche	58.583	55.070
Prestito Obbligazionario	2.164	961
Debiti Finanziari	35.003	35.679
Passività per leasing	7.906	7.746
Debiti per investimenti finanziati	40.535	41.112
Debiti verso fornitori	466.587	470.689
Debiti per imposte	12.947	9.382
Debiti tributari	10.846	6.676
Altre passività	65.632	63.722
Fondi rischi e oneri	70.184	67.641
<b>TOTALE PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>770.387</b>	<b>758.678</b>
Passività connesse ad attività destinate alla vendita	—	7.025
<b>TOT. PASSIVITA' e PATRIMONIO NETTO</b>	<b>2.026.348</b>	<b>2.019.553</b>



**CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO PRIMO TRIMESTRE 2023**

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	<b>I TRIM. 2023</b>	<b>I TRIM. 2022</b>
Ricavi delle vendite e prestazioni	132.583	123.078
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12	15.473	18.807
Contributi	2.962	5.921
Altri proventi	6.748	6.479
<b>TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI</b>	<b>157.766</b>	<b>154.285</b>
Mat.prima, materiali di consumo e merci utilizzate	(8.409)	(8.266)
Costi per servizi	(35.775)	(32.914)
Costi per il personale	(39.499)	(40.172)
Ammortamenti e svalutazioni	(25.436)	(21.219)
Svalutazione di attività finanziarie e attività contrattuali	(70)	(88)
Altri costi operativi	(13.333)	(10.719)
Costi per servizi di costruzione - IFRIC 12	(14.129)	(17.717)
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>(136.651)</b>	<b>(131.095)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>21.115</b>	<b>23.190</b>
Proventi finanziari	1.304	1.047
Oneri finanziari	(4.629)	(3.425)
<b>RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA</b>	<b>(3.325)</b>	<b>(2.378)</b>
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	(5.867)	(13.186)
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>11.923</b>	<b>7.626</b>
Imposte sul reddito	(1.963)	(5.337)
<b>UTILE / (PERDITA) NETTO DEL PERIODO DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'</b>	<b>9.960</b>	<b>2.289</b>
<b>UTILE NETTO DA OPERAZIONI DISCONTINUE</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>UTILE / (PERDITA) DEL PERIODO</b>	<b>9.960</b>	<b>2.289</b>
<b>Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti di MINORANZA</b>	<b>(220)</b>	<b>(684)</b>
<b>Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti della Controllante</b>	<b>10.180</b>	<b>2.973</b>
<b>Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti di MINORANZA per operazioni discontinue</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti della Controllante per operazioni discontinue</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>Utile per azione attribuibile agli azionisti del gruppo</b>		
Utile per azione base (unità di euro)	0,02	0,01
Utile per azione diluito (unità di euro)	0,02	0,01
<b>Utile per azione attribuibile agli azionisti del gruppo per operazioni discontinue</b>		
Utile per azione base (unità di euro)	—	—
Utile per azione diluito (unità di euro)	—	—

**CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO PRIMO TRIMESTRE 2023**

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	<b>I TRIM. 2023</b>	<b>I TRIM. 2022</b>
<b>UTILE / (PERDITA) DEL PERIODO</b>	<b>9.960</b>	<b>2.289</b>
<b>Altre componenti delle società consolidate con il metodo integrale</b>		
Utile/(Perdita) attuariale TFR	(104)	1.236
Effetto fiscale	30	(345)
<b>Totale componenti che non saranno successivamente riclassificati nel risultato del periodo</b>	<b>(74)</b>	<b>891</b>
Valutazione Fair value strumenti derivati	40	1.012
Effetto fiscale	(10)	(243)
<b>Totale componenti che saranno successivamente riclassificati nel risultato del periodo</b>	<b>30</b>	<b>769</b>
<b>Totale società consolidate con il metodo integrale</b>	<b>(44)</b>	<b>1.660</b>
<b>Altre componenti delle società valutate con il metodo del patrimonio netto</b>		
Utile/(Perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto	(4)	(67)
<b>Totale componenti che non saranno successivamente riclassificati nel risultato del periodo</b>	<b>(4)</b>	<b>(67)</b>
Utili/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere	15	7
<b>Totale componenti che saranno successivamente riclassificati nel risultato del periodo</b>	<b>15</b>	<b>7</b>
<b>Totale società valutate con il metodo del patrimonio netto</b>	<b>11</b>	<b>(60)</b>
<b>Totale altre componenti di conto economico complessivo</b>	<b>(33)</b>	<b>1.600</b>
<b>TOTALE UTILE / (PERDITA) COMPLESSIVO DEL PERIODO</b>	<b>9.927</b>	<b>3.889</b>
Utile/ (Perdita) complessivo attribuibile agli Azionisti di minoranza	(220)	(482)
Utile/ (Perdita) complessivo attribuibile agli Azionisti della Controllante	10.147	4.371

**PROSPETTO DEI MOVIMENTI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO**

<i>Importi in migliaia di euro</i>	<b>Capitale sociale</b>	<b>Altre riserve</b>	<b>Utili/ Perdite Indivisi</b>	<b>Riserva utili/perdite attuariali</b>	<b>Riserva di traduzione</b>	<b>Utili/ Perdite dell'esercizio</b>	<b>Patrimonio netto di gruppo</b>	<b>Patrimonio netto di terzi</b>	<b>Totale Patrimonio netto</b>
<b>Saldo 01.01.2022</b>	<b>230.000</b>	<b>6.873</b>	<b>(63.596)</b>	<b>(7.478)</b>	<b>147</b>	<b>40.875</b>	<b>206.821</b>	<b>21.512</b>	<b>228.333</b>
<b>Totale Utile Complessivo</b>		<b>769</b>		<b>622</b>	<b>7</b>	<b>2.973</b>	<b>4.371</b>	<b>(482)</b>	<b>3.889</b>
Destinazione utile 2021			24.185			(24.185)	—		—
<b>Saldo 31.03.2022</b>	<b>230.000</b>	<b>7.642</b>	<b>(39.411)</b>	<b>(6.856)</b>	<b>154</b>	<b>19.663</b>	<b>211.192</b>	<b>21.030</b>	<b>232.222</b>
<b>Saldo 31.12.2022</b>	<b>230.000</b>	<b>13.335</b>	<b>(22.721)</b>	<b>(5.357)</b>	<b>200</b>	<b>68.476</b>	<b>283.933</b>	<b>22.980</b>	<b>306.913</b>
<b>Totale Utile Complessivo</b>		<b>30</b>		<b>(78)</b>	<b>15</b>	<b>10.180</b>	<b>10.147</b>	<b>(220)</b>	<b>9.927</b>
Destinazione utile 2022			68.476			(68.476)	—		—
Variazione <i>Put Option</i>			2.430				2.430		2.430
Variazione perimetro consolidamento			(1.502)				(1.502)	(2.427)	(3.929)
<b>Saldo 31.03.2023</b>	<b>230.000</b>	<b>13.365</b>	<b>46.683</b>	<b>(5.435)</b>	<b>215</b>	<b>10.180</b>	<b>295.008</b>	<b>20.333</b>	<b>315.341</b>

**RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO AL 31.03.2023**

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	<b>31/03/2023</b>	<b>31/03/2022</b>
<b>Flusso di cassa derivante da attività operative</b>	<b>Totale</b>	<b>Totale</b>
Risultato del periodo	9.960	2.289
Imposte sul reddito	1.963	5.337
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	5.867	13.186
Ammortamenti del periodo delle attività immateriali	14.755	9.914
Ammortamenti del periodo delle attività materiali	9.027	8.338
Ammortamento Diritto d'uso	1.654	1.812
Accantonamento fondo rischi ed oneri	5.416	4.252
Rilasci fondo rischi ed oneri	(311)	—
Accantonamento fondo svalutazione crediti	70	88
Plusvalenze/(Minusvalenze) da cessione di attività materiali	64	(28)
Svalutazione attività contrattuali	—	1.155
Rilasci fondo svalutazione crediti	(19)	—
Plusvalenze da cessione di attività destinate alla vendita	(186)	—
Contributi in conto capitale di competenza del periodo	(846)	(833)
Interessi attivi	(1.118)	(1.047)
Interessi passivi	4.629	3.425
<b>Flusso di cassa da attività reddituale</b>	<b>50.925</b>	<b>47.888</b>
Variazione netta del fondo T.F.R.	(1.032)	(1.115)
Variazione netta del fondo svalutazione crediti	(51)	—
Variazione netta del fondo rischi ed oneri	(6.624)	(5.151)
Incremento dei crediti commerciali	(13.224)	(4.395)
(Incremento)/Decremento delle rimanenze	38	(1.477)
Incremento degli altri crediti	(5.612)	(3.915)
Incremento/(Decremento) dei debiti commerciali	1.170	(3.536)
Incremento/(Decremento) delle altre passività	1.607	(9.285)
<b>Totale flusso di cassa da attività operative</b>	<b>27.197</b>	<b>19.014</b>
<b>Flusso di cassa da/(per) per attività di investimento</b>		
Investimenti in attività immateriali con fondi propri	(351)	(563)
Investimenti in attività materiali con fondi propri	(9.993)	(4.631)
Decremento dei debiti verso fornitori per investimenti con fondi propri	(16.592)	(5.434)
Incasso contributi su investimenti con fondi propri	2.328	—
Investimenti in beni devolvibili per infrastruttura autostradale lordo	(5.909)	(8.893)
Pagamento oneri finanziari capitalizzati su infrastruttura autostradale	(70)	—
Incasso finanziamento investimento infrastruttura autostradale	8.873	—
Investimento in materiale rotabile finanziato lordo	(42.273)	(125.457)
Incasso finanziamento investimento materiale rotabile	64.575	87.847
Investimento in infrastruttura ferroviaria finanziati lordo	(22.592)	(42.541)
Incasso finanziamento investimento infrastruttura ferroviaria	21.644	1.418
Valore di cessione di attività materiali	30	98
Altre variazioni nei crediti finanziari	257	(128)
Incasso interessi attivi	429	72
Erogazione prestito a società partecipate	(1.000)	—
Rimborso prestiti partecipate	6.938	—
<b>Totale flusso di cassa da/(per) attività di investimento</b>	<b>6.294</b>	<b>(98.212)</b>
<b>Flusso di cassa da attività destinate alla vendita</b>		
Decremento delle attività destinate alla vendita	5.500	—
<b>Totale flusso di cassa da attività destinate alla vendita</b>	<b>5.500</b>	<b>—</b>

<b>Flusso di cassa da/(per) attività di finanziamento</b>		
Rimborso dei debiti per leasing finanziari	(2.002)	(1.804)
Accensione finanziamenti	1.456	—
Decremento debiti verso banche	(1.663)	(1.658)
Interessi pagati	(243)	(175)
Decremento altre passività finanziarie	(166)	(558)
<b>Totale flusso di cassa per attività di finanziamento</b>	<b>(2.618)</b>	<b>(4.195)</b>
<b>Liquidità generata (+) / assorbita (-)</b>	<b>36.373</b>	<b>(83.393)</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	236.928	351.832
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	273.301	268.439
<b>Liquidità generata (+) / assorbita (-)</b>	<b>36.373</b>	<b>(83.393)</b>