

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

***Bilancio consolidato semestrale abbreviato
al 30 giugno 2023***

ORGANI SOCIALI

Consiglio di Amministrazione

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

Collegio Sindacale

Presidente	Eugenio Pinto
Sindaci Effettivi	Roberta Eldangela Benedetti
	Massimo Codari

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

Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari	Eugenio Giavatto
--	------------------

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



INDICE

Organi sociali

Relazione sulla gestione al bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2023:

Introduzione	<i>pag. 1</i>
1. Indicatori Sintetici di risultato consolidato Gruppo FNM	<i>pag. 2</i>
2. Struttura e settori di attività del Gruppo al 30 giugno 2023	<i>pag. 3</i>
3. Informazioni per gli investitori	<i>pag. 19</i>
4. Andamento economico e finanziario Consolidato	<i>pag. 28</i>
5. Andamento economico segmenti di <i>business</i>	<i>pag. 38</i>
6. Risorse Umane Gruppo FNM	<i>pag. 57</i>
7. Principali rischi e incertezze cui il Gruppo è esposto	<i>pag. 58</i>
8. Contenziosi più rilevanti ed altre informazioni	<i>pag. 59</i>
9. Fatti di rilievo avvenuti nel periodo	<i>pag. 62</i>
10. Fatti di rilievo avvenuti dopo il 30 giugno 2023	<i>pag. 63</i>
11. Prevedibile evoluzione della gestione	<i>pag. 63</i>
Glossario dei termini e degli indicatori alternativi di performance utilizzati	<i>pag. 65</i>

Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2023:

- Situazione Patrimoniale-Finanziaria consolidata	<i>pag. 68</i>
- Conto Economico consolidato	<i>pag. 70</i>
- Conto economico complessivo consolidato	<i>pag. 71</i>
- Prospetto dei movimenti del Patrimonio Netto consolidato	<i>pag. 72</i>
- Rendiconto finanziario consolidato	<i>pag. 73</i>
- Note illustrative al bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2023	<i>pag. 75</i>

Attestazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato ai sensi dell'art.154 bis D.Lgs. 58/98

RELAZIONE SULLA GESTIONE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO

al 30 giugno 2023

INTRODUZIONE

Con riferimento al periodo di sei mesi chiuso al 30 giugno 2023 (di seguito il “Primo semestre 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.

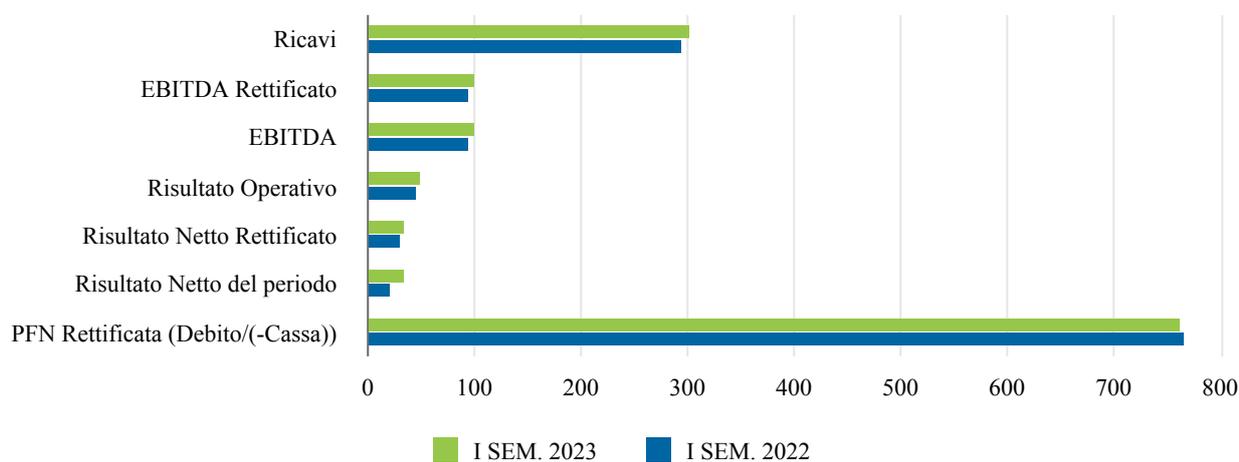
Grazie alla continua ripresa della mobilità, il primo semestre 2023 ha registrato risultati in miglioramento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, pienamente allineati alle aspettative, nonostante il permanere delle incertezze legate all'inflazione e alla dinamica dei prezzi energetici.

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 INDICATORI SINTETICI DI RISULTATO CONSOLIDATO GRUPPO FNM

Importi in milioni di Euro	I semestre 2023	I semestre 2022	Variazione	Variazione %
Ricavi	301,6	294,0	7,6	2,6 %
Ebitda rettificato	100,0	93,4	6,6	7,1 %
Ebitda	100,0	93,4	6,6	7,1 %
Risultato operativo	48,5	46,0	2,5	5,4 %
Risultato Ante imposte	42,6	43,3	(0,7)	-1,6 %
Risultato netto rettificato	33,8	29,8	4,0	13,4 %
Risultato netto del periodo	33,3	20,1	13,2	65,7 %
Patrimonio netto (A) *	329,7	306,9	22,8	7,4 %
Posizione finanziaria netta (Cassa) (B) *	712,3	724,6	(12,3)	-1,7 %
Posizione finanziaria netta rettificata (Debito/ (-Cassa)) *	761,7	766,9	(5,2)	-0,7 %
Capitale investito netto (A+B) *	1.042,0	1.031,5	10,5	1,0 %
Capitalizzazione di mercato al 30.06*	191,4	184,6	6,8	3,7 %
Investimenti	208,5	386,4	(177,9)	-46,0 %

* I valori di confronto sono relativi 31.12.2022



Credit Ratings¹

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

¹ 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.

2 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
Ro.S.Co & Services <ul style="list-style-type: none"> Locazione materiale rotabile nel trasporto pubblico locale (TPL) e trasporto merci (primariamente Trenord e DB Cargo) Fornitura di servizi amministrativi verso le società partecipate e gestione del patrimonio immobiliare del Gruppo Sviluppo di piattaforme digitali complementari in ottica MaaC 	FNM 100% FNMPAY 100% FNMPOWER 100%	TRENORD 50% TiLO BUJSFORFUNI 40% sportit 33% DB Cargo Italia 40% NORDCOM 58% NORD ENERGIA 60%
Infrastruttura ferroviaria <ul style="list-style-type: none"> Gestione dell'infrastruttura ferroviaria in Lombardia sulla base di una concessione fino al 31 ottobre 2060 Gestione terminal intermodale e sviluppo immobiliare nel settore della logistica 	FERROVIENORD 100% NORD_ING 100% MALPENSA INTERMODALE 100% MALPENSA DISTRI PARK 100%	
Mobilità passeggeri su gomma <ul style="list-style-type: none"> Gestione TPL su strada in Lombardia (Provincia di Varese, Brescia and Como) ed in Veneto (Provincia di Verona) Corse sostitutive per conto di Trenord Servizio di car sharing elettrico 	FNMAUTOSERVIZI 100% cat 50% LINEA 800 50.3% e-vai 100%	Omnibus Partecipazioni 50% AF
Autostrade <ul style="list-style-type: none"> Gestione dell'infrastruttura autostradale sulla base di una concessione in scadenza nel 2028 	miliosservizio 100% milioslogistica 100%	Autostrada Pedemontana Lombardia 36.7% Tangenziali Esterne di Milano 22.5% Tangenziale Esterna

- Società che gestiscono piattaforme digitali complementari, consentendo l'implementazione della mobilità come paradigma strategico comunitario (MaaC). A Sportit fanno riferimento i marchi *Snowit* e *Bikeit*.
- 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*.
- La società Nord Energia è attualmente in fase di liquidazione.
- Società operante nella mobilità passeggeri su gomma ma considerata nel segmento *Ro.S.Co. & Services* 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:

2.1 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 circa l'andamento della partecipata fare riferimento al paragrafo 2.5.

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. Al riguardo, 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 i primi 6 convogli, che sono in costruzione: il primo sarà consegnato a febbraio 2024 e, a seguito delle corse prova, tutti i treni entreranno in servizio commerciale tra la fine del 2024 e l'inizio del 2025. Per gli altri 8 treni l'entrata in servizio commerciale è prevista entro il primo semestre 2026.

Saranno inoltre realizzati 3 impianti di produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno rinnovabile senza emissioni di CO₂ (a Iseo mediante tecnologia *Steam Reforming* con utilizzo di biometano, energia elettrica rinnovabile e cattura della CO₂; a Brescia e a Edolo mediante tecnologia a elettrolisi partendo da energia elettrica da fonte rinnovabile), la cui attivazione è prevista nel primo semestre 2025 per l'impianto di Iseo ed entro la prima metà del 2026 per gli impianti di Brescia e Edolo. Il progetto prevede inoltre la realizzazione di un impianto di rifornimento mobile e di un impianto di deposito e manutenzione dei treni a Rovato, la cui attivazione è prevista a febbraio 2024, oltre che l'adeguamento tecnico e infrastrutturale delle stazioni interessate.

La conversione a idrogeno della filiera di mobilità in Valcamonica si completa con la sostituzione dell'intera flotta oggi utilizzata da FNM Autoservizi nell'area con la messa in esercizio di 40 autobus ad idrogeno. L'introduzione dei primi mezzi è prevista per la fine del 2025.

L'investimento complessivo è stimato al momento in 392,4 milioni di Euro e tiene conto degli aggiornamenti dei prezzi e delle progettazioni. L'investimento ferroviario si attesta a 362,4 milioni

di Euro (177,6 milioni di Euro per gli impianti e 184,8 milioni di Euro per i treni), di cui 177,3 milioni di Euro finanziati con contributi provenienti da Regione Lombardia (80,1 milioni di Euro) e PNRR (97,2 milioni di Euro), e 70,8 milioni di Euro relativi al primo lotto di 6 treni finanziati tramite investimenti con fondi propri di FNM. I rimanenti 114,3 milioni di Euro stimati per l'acquisto del secondo lotto di treni, potranno essere finanziati con risorse pubbliche aggiuntive o in alternativa con fondi propri di FNM. L'investimento per la sostituzione degli autobus è stimato in 30 milioni di Euro.

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 del **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. in liquidazione e la sua controllata CMC Mesta S.A. sono in liquidazione a far data dal 10 gennaio 2023.

2.2 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 per il supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti sulla rete. Per ulteriori dettagli si faccia riferimento alla Relazione Finanziaria Annuale al 31 dicembre 2022.

Programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale

Il programma di acquisto del materiale rotabile in corso di attuazione, svolto per conto di Regione Lombardia – come modificato dalla dalla Delibera di Giunta Regionale n. XI/7767 del 28 dicembre 2022 – prevede al momento l'immissione in servizio di 214 nuovi convogli entro il 2025, di cui 109 sono già in servizio al 30 giugno 2023, grazie a uno stanziamento complessivo di 1,743 miliardi di Euro. Maggiori approfondimenti circa lo stato di avanzamento delle consegne sono dettagliati al paragrafo 5.2.

Nel rimandare alla Relazione Finanziaria Annuale al 31 dicembre 2022 per una disamina dell'evoluzione contrattuale del programma, che è stato oggetto di numerosi aggiornamenti nel corso degli anni, si ricorda che il **Mandato di Acquisto Originario** ed il **Mandato di Acquisto Integrativo** prevedevano la fornitura di 176 treni, corrispondente ad una spesa di 1,389 miliardi di Euro (l'importo era inizialmente pari a 1,607 miliardi di Euro ed è stato successivamente ridotto a seguito della cancellazione del finanziamento di Cassa Depositi e Prestiti e dei ribassi d'asta). Il piano è stato articolato su tre forniture, corrispondenti alle tre tipologie di treni per cui era maggiore l'urgenza di ricambio del materiale in uso e la necessità di ampliare i posti offerti a seguito della forte crescita di domanda registrata negli anni precedenti. Le forniture sono state successivamente incrementate grazie al c.d. "**Piano Marshall**" che ha destinato ulteriori 351 milioni di Euro per l'acquisto di 46 treni addizionali, attribuiti alle medesime tipologie di treni, per un totale generale di 222 treni. Rispetto alle esigenze del servizio ferroviario nella prima fase del prossimo affidamento decennale a Trenord, attualmente in fase di aggiornamento come maggiormente discusso al

paragrafo 2.5, è stata autorizzata la riduzione di 8 unità del numero complessivo di treni Caravaggio a valere sul 4° Contratto Applicativo in capo a Hitachi, in modo da compensare il costo della revisione dei prezzi e da preservare risorse economiche per la successiva acquisizione di materiale rotabile di altro tipo, necessario per la seconda fase dell'affidamento, in base a quanto delineato nell'Allegato 3 della sopracitata Delibera n. XI/7767 del 28 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.

2.3 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.² – a sua volta al 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.

² 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.

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.

Relativamente alle tariffe, si segnala che con deliberazione del presidente della Provincia di Verona n. 65 del 29 giugno 2023, l'Ente di Governo, con parere favorevole del Comitato di Indirizzo formato dalla stessa Provincia e dai Comuni di Legnago e Verona, ha autorizzato l'adeguamento tariffario per la parte relativa ai biglietti urbani di Verona e Legnago ed extraurbani veronesi con decorrenza 14 luglio 2023. Tale aumento ha portato il prezzo del biglietto urbano 90' e la tariffa 1 del servizio extraurbano da 1,3 Euro a 1,5 Euro e proporzionalmente ha incrementato le altre tipologie di biglietti urbani ed extraurbani. La delibera non prevede alcuna modifica per le tariffe degli abbonamenti, tema su cui è stato avviato un confronto tra l'Ente di Governo ed ATV. Infine, con lo scopo di mitigare l'effetto dei rincari dei titoli di viaggio e favorire l'utilizzo del servizio pubblico di trasporto durante i lavori di realizzazione del sottopasso funzionale al sistema filoviario, il Comune di Verona, con deliberazione di Giunta comunale n. 632 del 20 giugno 2023, ha introdotto in via sperimentale una serie di agevolazioni tariffarie, valide fino al 31 dicembre 2023, su alcune tipologie di biglietti urbani (principalmente il carnet 10 biglietti da 90' che viene venduto

a 12,5 Euro anziché a 13,5 Euro), a fronte dello stanziamento di 300 mila Euro da parte dello stesso Comune.

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.

Si ricorda infine che a decorrere dal 16 gennaio 2023 è avvenuto il deconsolidamento delle partecipazioni 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.

2.4 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
TOTALE	184,9

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 che ha comportato lo spostamento dei ricavi da canoni fissi alle *royalties*. Le nuove concessioni prevedono infatti 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 2.5.

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. L'Ente concedente sta procedendo con l'istruttoria di sua competenza, al fine di trasmettere la proposta di PEF all'ART, come prevede l'iter approvativo.

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.

La nuova proposta di PEF prevede un programma di interventi infrastrutturali sulla rete pari a 715 milioni di Euro ed interventi di manutenzione e ripristino al corpo autostradale per 405 milioni di

Euro. Al finanziamento dei suddetti interventi contribuisce, oltre al meccanismo tariffario derivante dallo sviluppo del modello di cui alla delibera ART n. 69/2019, anche l'erogazione di contributi pubblici per 150 milioni di Euro. Nell'elaborazione del PFR, è stato utilizzato uno studio di traffico, come previsto dall'ART, che non recepisce l'eccezionale calo dei volumi conseguente all'epidemia da Covid-19; mentre per l'elaborazione del PEF sono stati utilizzati volumi di traffico aderenti agli eventi intervenuti.

In relazione al ristoro degli effetti economici negativi derivanti da Covid-19, come da prescrizioni dell'ART, a seguito della dichiarata chiusura dello stato di emergenza (fissata al 31 marzo 2022), sono stati stimati - con una certa ragionevolezza - gli effetti economici conseguenti all'emergenza sanitaria. Il recupero di tali mancati ricavi, la cui stima come da indicazione dell'Ente Concedente è stata inserita all'interno della relazione al PEF, oltre che la simulazione dell'impatto dell'adozione della stima dei nuovi tassi di inflazione a partire dall'esercizio 2024 (attualmente non inclusa nella relazione al PEF), saranno recuperati utilizzando lo strumento delle poste figurative a partire dal prossimo periodo regolatorio.

Distributori idrogeno autotrazione

Il Progetto, denominato “*SerraHydrogenValle*”, estende in modo sinergico e complementare il progetto *H2IseO* e mira a sviluppare, nell'area di competenza di MISE, la prima rete autostradale di rifornimento di idrogeno in Italia attraverso la creazione di un corridoio autostradale “*Zero-Emission*” con 5 stazioni di rifornimento di idrogeno (3 aree di servizio dismesse e 2 ex caselli), ed in particolare:

- 2 stazioni lungo la A51 Tangenziale Est di Milano a Carugate (Carugate Est e Carugate Ovest);
- 1 stazione lungo la A50 Tangenziale Ovest di Milano a Rho (Rho Ovest);
- 2 stazioni lungo la A7 Milano-Genova a Tortona (Tortona Est e Tortona Ovest).

Il progetto, i cui costi di investimento sono stati stimati complessivamente in 55,4 milioni di Euro, mira a sostenere la realizzazione di infrastrutture per l'approvvigionamento di combustibili alternativi, contribuendo alla decarbonizzazione dei trasporti lungo la rete TEN-T, dove si incrociano il corridoio mediterraneo e il corridoio Reno-Alpi. Inoltre, l'autostrada A7 è il percorso di riferimento per tutto il trasporto pesante che collega il Porto di Genova (il principale porto italiano) alle aree industriali lombarde.

Come descritto nella Relazione Finanziaria Annuale 2022, l'investimento gode di un finanziamento a fondo perduto su fondi CEF pari a 13,7 milioni di Euro, per l'erogazione del quale è stato sottoscritto un contratto di cofinanziamento per circa 4,7 milioni di Euro con un istituto di credito.

Sempre in termini di contributi, con Decreto del 31 marzo 2023 il progetto ha, altresì, ottenuto un contributo PNRR, relativo alle sole stazioni di Carugate est e ovest e Tortona Ovest, pari a 15,0 milioni di Euro, così 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.

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 48,0 milioni di Euro.

L'avvio del servizio commerciale è previsto per la seconda metà del 2025. L'ulteriore implementazione seguirà un approccio modulare, integrando la produzione e aumentando la capacità di distribuzione in base all'andamento della domanda. In una fase successiva, il progetto prevede la possibile realizzazione di un impianto fotovoltaico per la produzione di energia verde, collegato ad un elettrolizzatore per la produzione di idrogeno rinnovabile.

2.5 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.

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.

Rinnovo ed approvazione del Contratto di Servizio per il trasporto ferroviario regionale

Come già menzionato, i Contratti di Servizio stipulati tra Regione Lombardia, Trenord e l'ATI Trenord-ATM attualmente vigenti scadranno il 31 luglio 2023, per effetto della proroga disposta dall'art. 16 della l.r. 17/2022. Sono proseguite nel corso del primo semestre 2023 le attività di istruttoria tecnica per la definizione del nuovo Contratto di Servizio con durata di 10 anni a partire dal 1 agosto 2023 fino al 31 luglio 2033. Tali attività hanno però richiesto ulteriori accertamenti, ed una conseguente revisione, a seguito dell'innalzamento del valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto (WACC) per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri - deliberato dall'ART nel mese di marzo (delibera n. 49/2023 del 10 marzo 2023) - il cui valore è stato assunto per la redazione dei documenti del Piano Economico Finanziario (PEF) e del Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO). È stato altresì necessario rivedere le ipotesi relative alla domanda di mobilità e riequilibrare la previsione dei ricavi determinata dall'esaurimento della emergenza pandemica, alla luce dell'andamento delle prime mensilità 2023.

Con Delibera della Giunta Regionale n. XII/300 del 15 maggio 2023 "*Determinazioni sul Piano Economico Finanziario (PEF) e sul Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (PRO) relativi all'affidamento del servizio ferroviario regionale per gli anni 2023-2033*", Regione Lombardia ha disposto di dare incarico alla Direzione Generale Trasporti e Mobilità Sostenibile al fine di trasmettere i predetti documenti all'ART - la quale dispone di 60 giorni di tempo dal ricevimento della documentazione per formulare eventuali osservazioni - e di demandare alla stessa Direzione l'espletamento delle attività necessarie al completamento dell'iter amministrativo relativo alla definizione finale di PEF e PRO. Pertanto, nelle more del nuovo affidamento del servizio ferroviario regionale, contestualmente con la finalizzazione del PEF e del PRO e con la consultazione pubblica delle Condizioni Minime di Qualità (CMQ) prevista dalla Misura 1 della Delibera ART n. 16/2018, Regione Lombardia con DGR n. 491 del 22 giugno 2023 ha approvato un progetto di legge da sottoporre al Consiglio Regionale contenente un'ulteriore proroga degli

attuali Contratti di Servizio sino alla data di sottoscrizione del nuovo Contratto di Servizio e, comunque, non oltre il 30 novembre 2023.

Nel rinviare ad una successiva Delibera l'approvazione dello schema di Contratto di Servizio definitivo, che recepisca anche le osservazioni eventualmente richieste dall'ART, l'attuale bozza inviata da Regione Lombardia definisce alcuni elementi di novità rispetto al Contratto di Servizio in essere, di seguito brevemente riportati. Innanzitutto, viene incluso il nuovo regime regolatorio previsto dalla delibera ART n. 154/2019, e successive modifiche, che introduce una metodologia (c.d. *Net Cost*) dove Trenord riceve un corrispettivo pattuito *ex ante* che tiene conto dei proventi tariffari preventivati, aggiornati a consuntivo in funzione della domanda e soggetti ad un meccanismo di *price-cap* annuale, che consente il recupero dei costi operativi efficienti ed un "profitto ragionevole" calcolato sul capitale investito netto regolatorio. Vengono inoltre incorporate le stime aggiornate sul costo delle materie prime e dei prodotti energetici, specialmente per quanto riguarda l'elettricità di trazione. In sede di attribuzione dei rischi tra Ente Affidante ed Impresa Ferroviaria, come illustrato nella delibera ART n. 120/2018, la proposta di allocazione delle responsabilità prevede che le variazioni derivanti da fattori esterni o normativi (es. inflazione, costi dell'energia, modifiche legislative e tariffarie) saranno a carico di Regione Lombardia, che dovrà garantire l'equilibrio economico del contratto (aggiornato annualmente).

Si tratta del più grande contratto mai firmato da Regione Lombardia, che impegna 5,4 miliardi di Euro di contributi pubblici nel periodo di vigenza del Contratto di Servizio 2023-2033, finanziati sia dal bilancio regionale sia nazionale.

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 la 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.

Tratte B2, C e D

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. Sono ancora in corso incontri con i progettisti incaricati dal Contraente Generale e con il Contraente Generale stesso con riferimento alla redazione della progettazione esecutiva. Il protrarsi di tali interlocuzioni è riconducibile al fatto che, in data 26 maggio 2023, il Contraente Generale ha richiesto una proroga fino al 31 agosto 2023 del termine di consegna del progetto esecutivo, previsto contrattualmente al 10 giugno 2023. In data 26 giugno 2023, APL ha comunicato al Contraente Generale il rigetto della richiesta di proroga, non ritenendo accoglibili le motivazioni poste alla base della stessa. A partire dalla fine del mese di giugno, il Contraente Generale ha trasmesso alcuni elaborati del Progetto Esecutivo, consentendo l'avvio della fase di verifica ai fini della validazione con l'intento di comprimere le tempistiche di approvazione del progetto ed allo scopo di recuperare il ritardo accumulato in tale fase di progettazione e poter avviare i lavori entro la fine dell'anno 2023.

Per quanto concerne la gestione della provvista finanziaria funzionale alla costruzione delle tratte B2 e C, al termine dell'iter approvativo interno alle banche finanziatrici, in data 24 febbraio 2023 ed in data 6 aprile 2023, sono pervenuti i riscontri positivi alla richiesta di consenso "complessiva" formulata dalla Partecipata in data 22 dicembre 2022 (successivamente integrata in data 20 gennaio 2023) che includeva, tra l'altro lo slittamento della cd. "*Long Stop Date*" dal 31 gennaio 2023 al 15 dicembre 2023 (data dalla quale in via teorica gli istituti finanziatori hanno facoltà di revoca delle linee di finanziamento in assenza del soddisfacimento delle condizioni sospensive) e un coerente slittamento temporale degli adempimenti formali relativi alla sottoscrizione del c.d. "*Security Package*". In data 5 giugno 2023 APL ha inviato alle banche finanziatrici un'ulteriore richiesta di consenso contenente la domanda di proroga in relazione al termine previsto per l'ottenimento dell'autorizzazione *Golden Power* e per la sottoscrizione dei documenti di sicurezza. In data 12 luglio 2023 inoltre è stata inviata una informativa e richiesta di consenso relativa a: i) nuovi

contenziosi; ii) direzione e coordinamento di Regione Lombardia; iii) nuovo membro del CDA; iv) nuovi contratti; v) accordo transattivo con Pedelombarda riguardo al contratto per la realizzazione del *Free Flow*; vi) Contratto EPC e vii) Atto Aggiuntivo n. 4.

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 della 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 variante localizzativa della Tratta D (c.d. "*Tratta D Breve*") è stata avviata in data 12 ottobre 2021. Si segnala che il Progetto Definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale sono stati consegnati alla Concedente in data 30 giugno 2023 al fine di attivare la fase istruttoria, al termine della quale il progetto verrà trasmesso dalla Concedente CAL al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, per l'attivazione della relativa procedura di approvazione da parte del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (CIPESS).

Rinnovo ed approvazione del Piano Economico Finanziario

Fra i principali eventi significativi intervenuti nel semestre in ambito regolatorio si segnala che in data 29 marzo 2023, il 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.

Ai sensi dell'art. 12 della Convenzione Unica, nel corso del semestre la Collegata ha richiesto all'Ente Concedente la possibilità di una revisione del PEF ritenendo sussistenti i presupposti e le ragioni dell'alterazione dell'equilibrio economico-finanziario della Concessione. In particolare, tali ragioni sono riconducibili: i) all'incremento eccezionale dei prezzi, anche a seguito del conflitto bellico tra Russia e Ucraina; oltre che ii) al ribasso di gara offerto dal Contraente Generale delle Tratte B2 e C, risultato significativamente inferiore rispetto a quello previsto nel quadro economico concessorio. Sono in corso di definizione con la Concedente tutti i *mitigant* per ripristinare l'equilibrio economico-finanziario.

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).

TE ha avviato le attività prodromiche alla definizione del nuovo PEF per il quinquennio regolatorio 2024-2028. In particolare, è in fase di finalizzazione il nuovo studio di traffico, la valutazione degli impatti che il caro materiali e le normative tecniche recentemente emanate avranno sugli investimenti e costi operativi da inserire nel nuovo PEF. È altresì in corso di definizione, di concerto con la Concedente CAL, una *road map* che consenta di prefigurare un iter approvativo che si concluda, auspicabilmente, in tempo utile per la richiesta di aggiornamento tariffario per l'anno 2024.

----- 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".

3 INFORMAZIONI PER GLI INVESTITORI

FNM è una Società per Azioni quotata dal 1926 sul mercato Euronext Milan (EXM, ex Mercato Telematico Azionario - MTA) organizzato e gestito da Borsa Italiana.

Il titolo FNM è inoltre presente negli indici generici di Borsa Italiana (FTSE Italia *All Share*, FTSE Italia *All Share Capped* e FTSE Italia *Small Cap*) e rientra nel super *sector* FTSE Italia Viaggi e Tempo Libero.

Mercato di Quotazione	EXM (ex. MTA)
Codice ISIN	IT0000060886
Ticker	FNM

3.1 LO SCENARIO MACROECONOMICO NEL PRIMO SEMESTRE 2023³

Nel corso del primo semestre 2023 sono proseguite la debolezza dell'economia mondiale e quella del commercio internazionale, connesse con la perdurante incertezza geopolitica e con la persistenza dell'inflazione su livelli elevati nelle principali economie avanzate. Nonostante la vivace dinamica dei servizi nelle principali economie, l'attività risente dell'indebolimento del ciclo manifatturiero, che contribuisce a ridurre le prospettive di crescita del commercio internazionale e le quotazioni delle materie prime e dei prodotti energetici. Al minore contributo della componente energetica corrisponde il calo dell'inflazione al consumo nei maggiori paesi industriali, che stenta però ancora a scendere in maniera significativa.

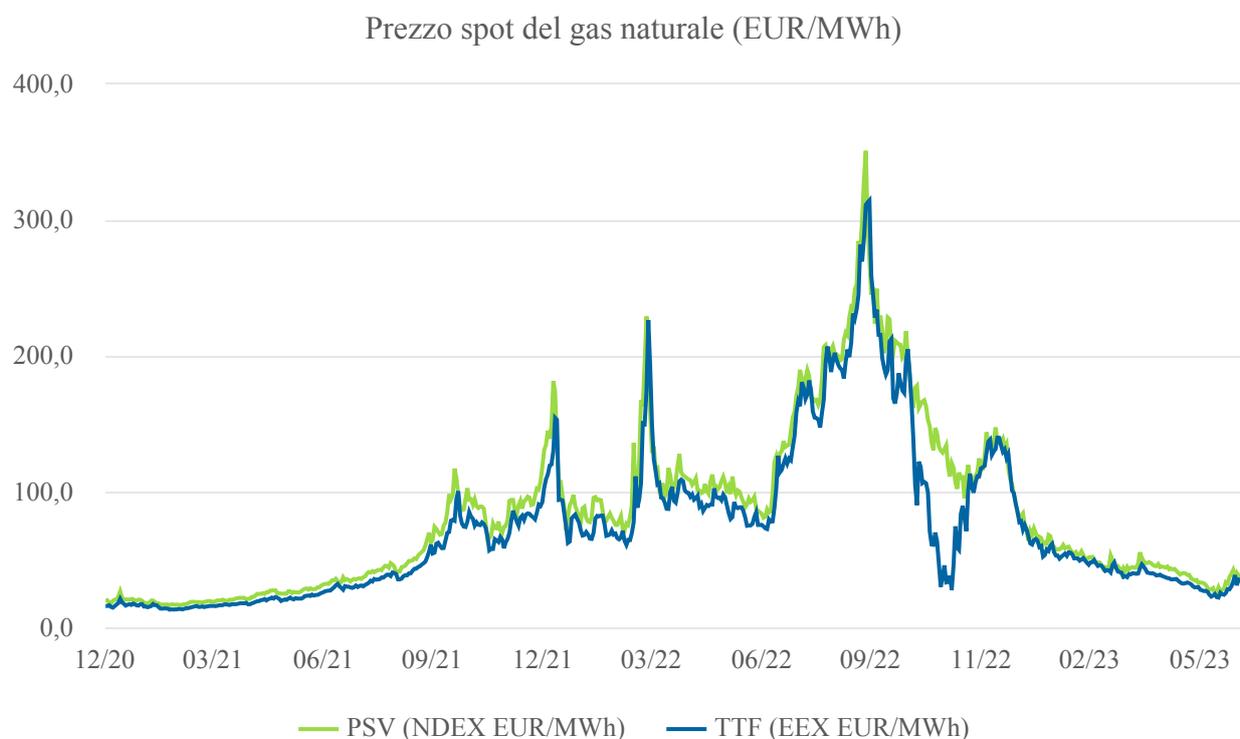
Nel primo trimestre del 2023 l'Area Euro ha registrato una lieve contrazione del PIL, come alla fine del 2022; secondo le ultime valutazioni formulate da Banca d'Italia, il PIL è rimasto pressoché invariato nel secondo trimestre 2023, contraddistinto dalla flessione dell'attività manifatturiera che ha bilanciato la ripresa nei servizi. Migliore invece il dato relativo all'Italia con una crescita del PIL pari allo 0,6%; crescita che si sarebbe sostanzialmente arrestata nel corso del secondo trimestre 2023, frenata in particolare dall'indebolimento del ciclo industriale globale.

Per quanto riguarda la dinamica dei prezzi, dopo i livelli raggiunti nel 2022, nel corso del primo semestre 2023 si è assistito ad un graduale rientro dell'inflazione a livello mondiale, ancora lontana dai valori obiettivo di circa il 2% annuo. Secondo dati ANCE, nelle registrazioni pubblicate a marzo 2023, il prezzo del ferro tondo per cemento armato ha subito un aumento del +6,4% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, stabilizzandosi sotto i 900 Euro/tonnellata, dopo aver comunque registrato una forte contrazione dei prezzi rispetto ai picchi di oltre 1.100 Euro/tonnellata raggiunti a

³ Fonti: Banca d'Italia - Bollettino economico n.2-3/2023; Istat - Il mercato del lavoro (13 giugno 2023), Prezzi al consumo (17 luglio 2023), Le prospettive per l'economia italiana 2023-2024 (6 giugno 2023), Contratti collettivi e Retribuzioni contrattuali (28 aprile 2023); ANCE - Edilizia Flash n.2/2023.

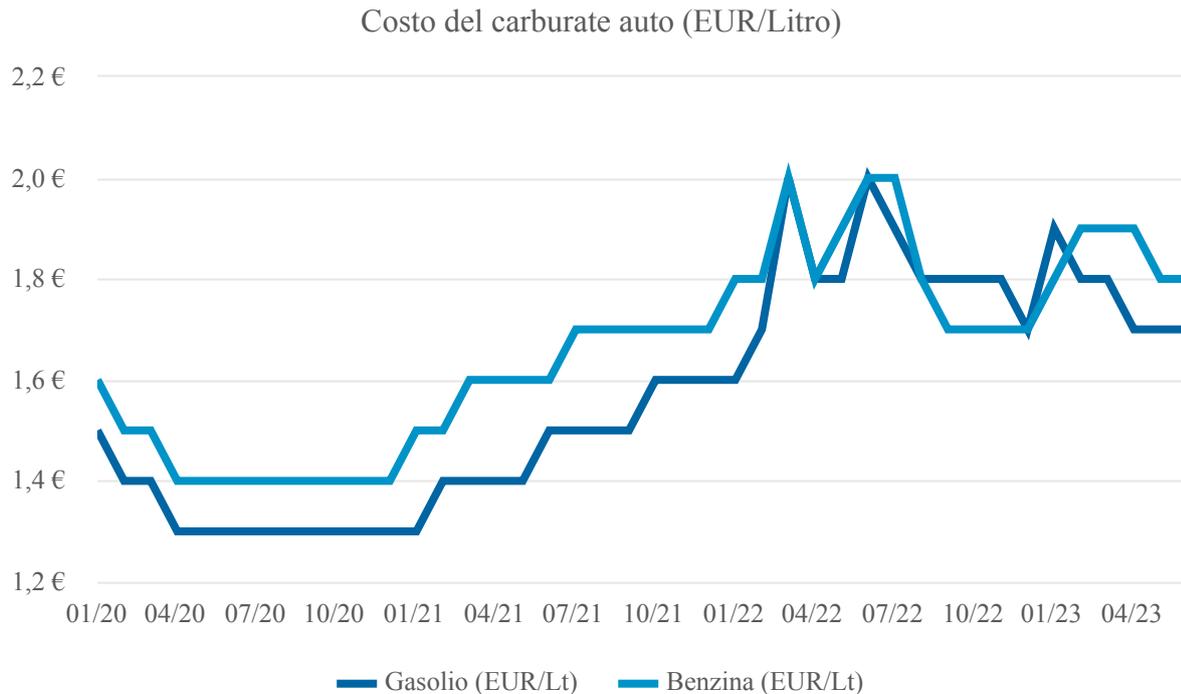
metà 2022, ma che si confrontano con un valore medio di circa 500 Euro/tonnellata nel periodo pre-pandemia. Anche il prezzo del bitume è forte in calo rispetto ai circa 600 Euro/tonnellata di metà 2022, attestandosi su 400 Euro/tonnellata, livello simile a quanto registrato a settembre 2021.

In riferimento all'andamento dei prezzi dell'energia, il prezzo del gas naturale continua la sua discesa, assieme al prezzo del petrolio, che ha segnato a maggio 2023 un calo ulteriore rispetto a marzo 2023, dopo un rialzo consistente ad aprile (si faccia ad esempio riferimento al Brent, il quale è passato da 78,5 \$/barile registrato a marzo 2023 a 84,1 \$/barile nel mese successivo, e 75,7 \$/barile a maggio 2023). Nel dettaglio, il prezzo del gas naturale di riferimento per i mercati europei (*Title Transfer Facility*, TTF) è sceso intorno ai 30 Euro per megawattora, principalmente grazie ad una domanda di gas naturale minore delle attese, risultante da un inverno mite, dalla riduzione dei consumi delle famiglie e favorito anche da stock europei di gas ancora alti. Per quanto riguarda specificatamente il mercato italiano, l'indice PSV – riferimento principale in Italia per definizione del prezzo del gas all'ingrosso – evidenzia un trend analogo: il prezzo medio del gas si attesta a circa 0,35 Euro al metro cubo nel mese di giugno 2023, in sensibile riduzione rispetto a dicembre 2022 (1,25 Euro al metro cubo).



Fonte: FactSet

Il prezzo del gasolio auto si attesta invece a circa 1,7 Euro per litro a giugno 2023, sostanzialmente stabile rispetto a fine 2022.



Fonte: Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, Statistiche energetiche e minerarie

Di fronte a tali aumenti che impattano fortemente sui costi di costruzione, il Governo, con la nuova Legge di Bilancio 2023, ha rinnovato per il primo trimestre 2023 le misure di contrasto prevedendo contributi sotto forma di credito di imposta in favore delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale, elevandone le percentuali (pari al 45% delle spese sostenute per la componente energetica acquistata ed effettivamente utilizzata nel primo trimestre dell'anno 2023). Tali contributi sono stati successivamente ulteriormente prorogati per tutto il secondo trimestre con la Legge del 26 maggio 2023 n. 56 di conversione con modificazioni, del Decreto legge del 30 marzo 2023 n. 34 (c.d. "Decreto bollette").

L'andamento appena descritto continua a guidare il tasso di inflazione: a giugno 2023 l'indice armonizzato dei prezzi al consumo (IPCA) registra un aumento del 6,7% su base annua, in netto rallentamento rispetto al +8,0% di maggio. La decelerazione dell'IPCA su base annua è spiegata prevalentemente dall'andamento dei prezzi dei beni energetici che passano da +15,2% a +10,2%.

Per quanto riguarda il mercato del lavoro, gli ultimi dati disponibili sul primo trimestre 2023, indicano un aumento del numero di occupati (+104 mila unità in più rispetto al quarto trimestre 2022) così come le ore lavorate (+1,3% rispetto al trimestre precedente): il tasso di occupazione a marzo si attesta al 60,9% mentre la disoccupazione si attesta all'8,0%. Il costo del lavoro evidenzia su base tendenziale una crescita della retribuzione oraria media pari al 3,9%: risultato dell'aumento sia delle retribuzioni (+3,4%) sia, in misura maggiore, degli oneri sociali (+5,4%). Gli incrementi a

regime dei rinnovi del comparto pubblico relativi al triennio 2019-2021 accelerano la crescita delle retribuzioni contrattuali, mentre la modesta dinamica retributiva osservata nel comparto industriale - dove la quasi totalità dei contratti collettivi nazionali è in vigore - si associa alla limitata entità degli incrementi fissati dai rinnovi siglati tra il 2020 e 2021 (quando le aspettative inflazionistiche erano ancora molto contenute). Nel settore dei servizi, la più contenuta crescita salariale è anche legata al fatto che più della metà dei dipendenti è in attesa del rinnovo del CCNL.

Continua la restrizione monetaria da parte delle banche centrali nelle principali economie avanzate con l'obiettivo di conseguire un ritorno tempestivo dell'inflazione all'obiettivo del 2%:

- la Federal Reserve (la banca centrale statunitense) ha deciso il 26 luglio 2023 di alzare i tassi di interesse tra il 5,25% e il 5,5%. La decisione arriva dopo che, in giugno, la FED aveva interrotto il suo ciclo di rialzo dei tassi, lasciandoli invariati;
- la Banca Centrale Europea ha invece deciso nella riunione del 27 luglio 2023 di proseguire il percorso di rialzo dei tassi di riferimento di 25 punti base. I tassi sono così ricompresi in un range tra il 3,75% (*deposit facility rate*) ed il 4,50% (*marginal lending facility rate*).

3.2 OUTLOOK 2023

Le proiezioni degli esperti della BCE, diffuse in marzo ed elaborate prima delle tensioni finanziarie legate al dissesto di alcune banche internazionali, indicano un rallentamento del PIL dell'Area Euro nel 2023 (all'1,0%, dal 3,5% dello scorso anno), cui seguirebbe un'accelerazione nel biennio 2024-25 (all'1,6% in ciascuno dei due anni). Nel confronto con lo scorso dicembre, le stime per il 2023 sono state riviste al rialzo di 0,5 punti percentuali, per effetto sia del calo delle quotazioni energetiche sia della maggiore tenuta dell'economia negli ultimi mesi. Le stime del PIL per il 2024-25 sono state invece riviste al ribasso (in media di circa 0,3 punti percentuali), risentendo soprattutto dell'impatto della restrizione della politica monetaria.

Le proiezioni aggiornate per l'economia italiana pubblicate da Banca d'Italia stimano invece un PIL che, dopo una crescita di quasi il 4% nel 2022, rallenta nel successivo biennio espandendosi dell'1,2% nel 2023 e dell'1,1% nel 2024. Sotto l'ipotesi di normalizzazione dei prezzi delle materie prime agricole e del gas naturale nei prossimi mesi e di una stabilizzazione delle quotazioni del petrolio e del cambio, nell'anno in corso la dinamica dei prezzi è prevista in parziale decelerazione. L'inflazione di fondo è attesa al 4,5% nella media dell'anno in corso, per poi gradualmente raggiungere la media del 2,0% negli anni successivi.

Anche le ultime previsioni del DEF 2023 sull'economia italiana per il 2023 confermano tale dinamica positiva e come si legge nel documento, le costruzioni ancora una volta svolgono un ruolo

di primo piano, grazie al contributo positivo che dovrebbe arrivare dall'attuazione degli investimenti del **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**. E' stata presentata nel mese di maggio la terza relazione semestrale sul PNRR: la relazione analizza il PNRR italiano rispetto alla sua composizione, al finanziamento, al confronto con l'Europa, allo stato di attuazione finanziaria, alla revisione e introduzione del capitolo *RePowerEU* e alle criticità attuative, legate a cambiamenti oggettivi intercorsi, quali l'aumento dei prezzi e la debolezza delle strutture amministrative.

A tal riguardo, si segnala che con decreto dirigenziale n. 144 del 31 marzo 2023 sono state ripartite e assegnate le risorse finanziarie, pari a 300 milioni di Euro, previste dal PNRR per l'investimento relativo alla **sperimentazione delle applicazioni dell'idrogeno nel settore del trasporto ferroviario**, nell'ambito della misura M2C2 relativa a "*Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile*". L'obiettivo dell'investimento è l'avvio di una sperimentazione dell'utilizzo dell'idrogeno nelle linee ferroviarie non elettrificate, in particolare dove l'elettrificazione dei treni non è tecnicamente fattibile o non competitiva, con elevato traffico passeggeri e forte utilizzo di treni diesel. Il progetto include la produzione di idrogeno verde in prossimità delle stazioni di rifornimento, tramite sviluppo dell'intero sistema di produzione, stoccaggio e utilizzo dell'idrogeno. La priorità è data alla localizzazione all'interno di *Hydrogen Valleys*, dove saranno collocate anche le stazioni di rifornimento per camion a lungo raggio, per aumentare utilizzo e domanda di idrogeno e per ridurre i costi di produzione. In particolare, vengono assegnati 276 milioni di Euro per la realizzazione di impianti di produzione, stoccaggio e rifornimento di idrogeno rinnovabile e 24 milioni di Euro per l'acquisizione di treni alimentati a idrogeno. Regione Lombardia risulta tra i beneficiari delle risorse assegnate per un importo pari a 97,2 milioni di Euro, da allocare al progetto "*H2iseO Hydrogen Valley*" del Gruppo FNM sulla linea Brescia-Iseo-Edolo gestita da FERROVIENORD (come meglio descritto al paragrafo 2.1). Con l'assegnazione delle risorse, vengono poste le condizioni per la realizzazione di almeno 10 impianti per il rifornimento di idrogeno rinnovabile su almeno 6 linee ferroviarie entro il 30 giugno 2026, contribuendo alla decarbonizzazione del trasporto ferroviario.

Inoltre, a marzo 2023, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha pubblicato la graduatoria dei progetti finanziati dal PNRR per la **realizzazione della nuova rete di stazioni atte al rifornimento di idrogeno per il trasporto stradale**, con l'obiettivo di sviluppare almeno 40 stazioni di rifornimento a base di idrogeno (HRS) per veicoli leggeri e pesanti, in linea con la direttiva 2014/94/UE. I progetti ammessi ammontano a 36, per un totale di poco più di 103 milioni di Euro, tra cui si ricorda il progetto "*SerraHydrogenValle*" che prevede la realizzazione di 5 HRS posizionate lungo il *network* autostradale gestito da MISE (come meglio descritto al paragrafo 1.4). Le nuove stazioni sorgeranno lungo le principali vie strategiche per il trasporto commerciale e

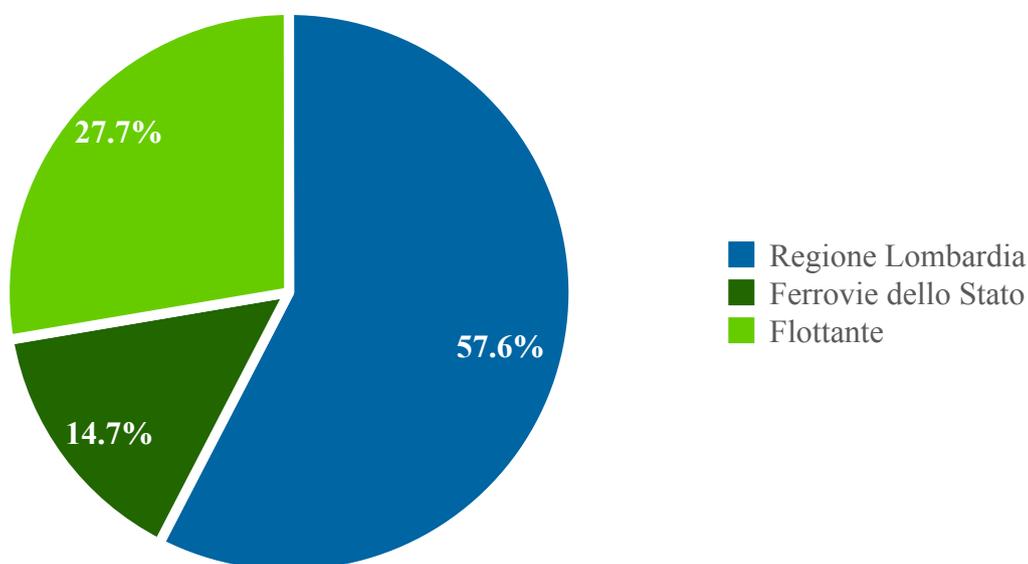
saranno attive entro il 2026. In particolare, le stazioni di rifornimento devono rispondere alle esigenze dei trasporti stradali pesanti quali l'asse stradale del Brennero, del corridoio est-ovest da Torino a Trieste, dei corridoi delle reti europee TEN-T.

L'iniziativa *REPowerEU*, in ragione delle difficoltà di approvvigionamento di energia sperimentate dall'Unione europea in seguito al conflitto in Ucraina, ha introdotto un nuovo quadro regolatorio che prevede la possibilità di modificare i PNRR con l'aggiunta di un capitolo dedicato alle nuove azioni volte a porre fine alla dipendenza dell'Unione europea dai combustibili fossili russi. L'iniziativa mira a promuovere azioni coordinate di diversificazione delle fonti di approvvigionamento, accelerazione della diffusione delle energie rinnovabili e promozione di nuovi comportamenti di risparmio energetico, supportati da tecnologie innovative. In Italia le proposte in corso di elaborazione sono volte, in particolare, a rafforzare le infrastrutture necessarie a soddisfare le esigenze di fornitura del gas, a promuovere la decarbonizzazione dell'industria e a far fronte alla povertà energetica attraverso apposite misure a sostegno delle famiglie e delle imprese.

3.3 AZIONARIATO

Al 31 dicembre 2022, il capitale sociale emesso risulta pari a 230.000.000,00 Euro, corrispondente a 434.902.568 azioni ordinarie senza indicazione del valore nominale.

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

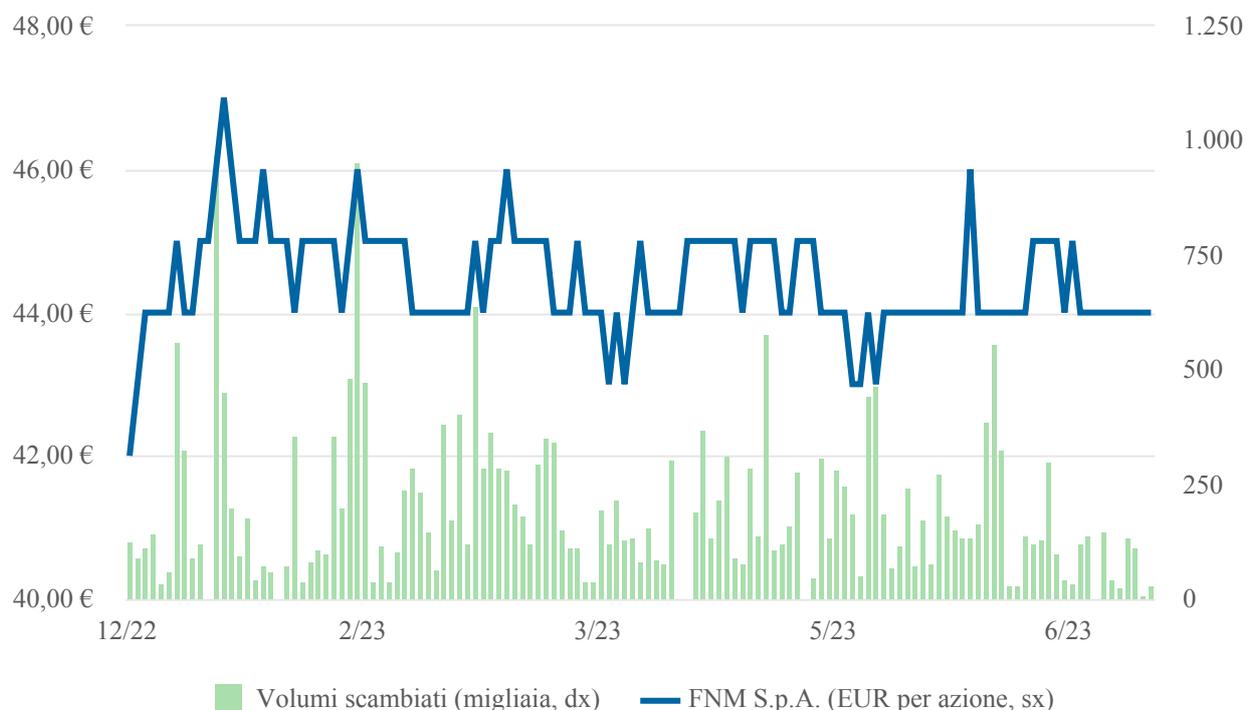


Il grafico riporta la composizione degli azionisti che detengono partecipazioni superiori al 5% del capitale con diritto di voto. Regione Lombardia è l'azionista di maggioranza detenendo una partecipazione pari al 57,57% del pacchetto azionario. Un ulteriore 14,74% del capitale è posseduto da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. mentre la parte residua delle azioni fa capo a soggetti privati, in quanto la Società è quotata.

3.4 ANDAMENTO DEL TITOLO FNM

Il prezzo dell'azione FNM al 30 giugno 2023 era pari a 0,44 Euro che corrisponde ad una capitalizzazione di mercato di 191,4 milioni di Euro, mostrando un aumento del +3,7% rispetto a fine 2022. Nel corso del periodo in esame, il titolo si è caratterizzato per una ridotta volatilità delle quotazioni che sono oscillate tra un massimo di 0,47 Euro ed un minimo di 0,42 Euro. Gli scambi medi giornalieri del titolo sono stati pari a circa 252,8 mila azioni intermedie giornalmente. Nel semestre sono state scambiate un totale di 32,4 milioni di azioni, pari a circa al 7,5% del capitale sociale (34,0 milioni di azioni, pari a circa l'8% del capitale sociale, nel primo semestre 2022).

Di seguito si riporta l'andamento del titolo nel corso del periodo corrente:

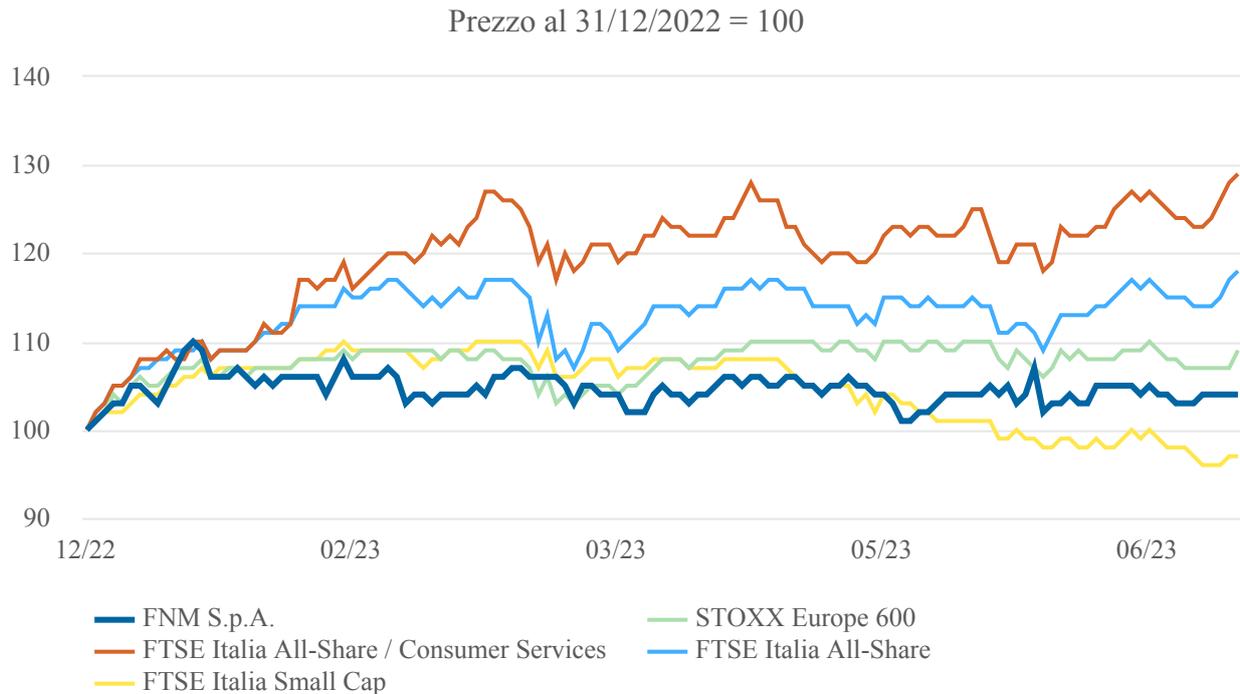


<i>Principali dati azionari e borsistici del primo semestre 2023</i>	
Prezzo di chiusura al 30/06/2023	0,44€
Numero di azioni ordinarie (milioni)	434,9
Capitalizzazione di Borsa (EUR milioni)	191,4€
Prezzo medio	0,44€
Prezzo massimo	0,47€
Prezzo minimo	0,42€
Volumi scambiati medi (migliaia)	252,8
Volumi scambiati massimi (migliaia)	5.278,3
Volumi scambiati minimi (migliaia)	8,6

Fonte: FactSet Prices

Nel corso del primo trimestre 2023, le condizioni sui mercati finanziari si erano inasprite, riflettendo anche timori di un contagio internazionale legato ai fallimenti di alcune banche regionali negli Stati Uniti ed alla crisi di Credit Suisse. Nel secondo trimestre le condizioni nei mercati finanziari internazionali si sono tuttavia normalizzate. Il rendimento dei titoli di Stato italiani a lungo termine ad inizio luglio si collocavano intorno al 4,4% mentre il differenziale di rendimento rispetto ai titoli pubblici tedeschi si è ridotto portandosi a 172 punti base.

Per quanto riguarda il mercato azionario italiano, nel primo semestre 2023 il FTSE Italia *All Share* ha segnato un aumento del 17,8% da inizio anno, superiore a quella rilevata per le altre maggiori economie dell'Eurozona (indice *Stoxx Europe 600* +8,7%). Hanno sofferto maggiormente le *small cap*, con il FTSE Italia *Small Cap* che evidenzia una contrazione del 2,5%. Nel medesimo periodo, il titolo FNM ha registrato un aumento del +3,7% passando da 0,42 Euro per azione al 31 dicembre 2022 a 0,44 Euro per azione al 30 giugno 2023. Di seguito si riporta l'andamento del titolo FNM rispetto ai principali indici di riferimento nel primo semestre 2023:



Fonte: FactSet Prices

3.5 RATING

Il merito di credito della Società è valutato “*investment grade*” da parte di due primarie agenzie di *rating*, che le attribuiscono rispettivamente un *rating* pari a BBB con *outlook* stabile da parte di Fitch e Baa3 con *outlook* stabile da parte di Moody's, entrambi invariati rispetto al 2021.

Entrambi i rating si applicano anche al Programma EMTN (c.d. *Euro Medium Term Note Programme*) la cui costituzione è stata approvata in data 16 settembre 2021 ed al Prestito Obbligazionario da Euro 650 milioni collocato in data 13 ottobre 2021.

Per ulteriori informazioni, si rinvia alle note pubblicate sul sito Internet delle Agenzie, e nella sezione Investor > Debito e Credit Rating > Credit Rating del sito Internet del Gruppo.

4 ANDAMENTO ECONOMICO E FINANZIARIO CONSOLIDATO

4.1 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>	I semestre 2023	I semestre 2022	Variazione	Variazione %
Ricavi delle vendite e prestazioni	282,6	272,6	10,0	3,7 %
Altri ricavi e proventi	19,0	21,4	(2,4)	-11,2 %
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	301,6	294,0	7,6	2,6 %
Costi operativi	(119,2)	(119,3)	0,1	-0,1 %
Costi del personale	(82,4)	(81,3)	(1,1)	1,4 %
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO	100,0	93,4	6,6	7,1 %
MARGINE OPERATIVO LORDO	100,0	93,4	6,6	7,1 %
Ammortamenti e svalutazioni	(51,5)	(47,4)	(4,1)	8,6 %
RISULTATO OPERATIVO	48,5	46,0	2,5	5,4 %
Proventi finanziari	3,5	4,1	(0,6)	-14,6 %
Oneri finanziari	(9,4)	(6,8)	(2,6)	38,2 %
RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA	(5,9)	(2,7)	(3,2)	118,5 %
RISULTATO ANTE IMPOSTE	42,6	43,3	(0,7)	-1,6 %
Imposte sul reddito	(8,8)	(13,5)	4,7	-34,8 %
UTILE COMPLESSIVO RETTIFICATO	33,8	29,8	4,0	13,4 %
Risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto	(0,5)	(9,7)	9,2	-94,8 %
UTILE COMPLESSIVO	33,3	20,1	13,2	65,7 %
UTILE ATTRIBUIBILE AGLI AZIONISTI DI MINORANZA	(0,1)	(1,3)	1,2	-92,3 %
UTILE COMPLESSIVO DI GRUPPO	33,4	21,4	12,0	56,1 %

I ricavi delle vendite e delle prestazioni presentano un incremento netto di 10,0 milioni di Euro, pari a circa il 3,7%, in ragione dei seguenti principali fattori:

- i ricavi da pedaggi autostradali, pari a 132,8 milioni di Euro (123,7 milioni di Euro nel primo semestre 2022), risultano in crescita di 9,1 milioni di Euro, pari al 7,4% rispetto a quelli del primo semestre 2022, principalmente in relazione all’andamento del traffico (+7,7%) e all’adeguamento della percorrenza convenzionale ai punti di applicazione del pedaggio della Tangenziale Nord di Milano, 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 4,7 milioni di Euro principalmente per i maggiori ricavi sui convogli ROCK, POP, Caravaggio e Donizetti, per 2,9 milioni di Euro, sui convogli TILO noleggiati a Trenord, per 1,5 milioni di Euro;
- i ricavi relativi alle attività di progettazione e direzione lavori per gli interventi sulla rete ferroviaria aumentano per 3,8 milioni di Euro;
- i ricavi da bigliettazione del trasporto pubblico su gomma aumentano per 3,3 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 -3,8 milioni di Euro, per le maggiori vendite coerentemente con la dinamica in crescita della domanda conseguente alla ripresa dell'utilizzo del trasporto pubblico da parte dell'utenza;
- 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 1,8 milioni di Euro, pari ad un aumento del 56,5% rispetto al periodo comparativo 2022;
- i servizi sostitutivi svolti da FNMA per conto di Trenord hanno registrato nel periodo un incremento di 1,9 milioni di Euro;
- i ricavi derivanti da attività di subaffido diminuiscono di 3,1 milioni di Euro per effetto della variazione del perimetro di consolidamento derivante dall'uscita 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 6,7 milioni di Euro. La variazione è determinata dalla diminuzione (da 7,1 milioni di Euro nel periodo comparativo 2022 a 0 milioni di Euro nel primo semestre 2023) delle misure compensative relative ai mancati ricavi da traffico e 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 decremento di 2,4 milioni di Euro rispetto al periodo comparativo 2022, da attribuirsi, per 1,6 milioni di Euro, ai minori 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 semestre comparativo.

Il **totale ricavi e altri proventi** presenta così complessivamente un incremento del 2,6% ed è così suddiviso nelle quattro aree di business:

<i>Importi in milioni di Euro</i>	I semestre 2023	I semestre 2022	Differenza	Diff. %
Ro.S.Co. & Services	42,2	38,6	3,6	9,3 %
Infrastruttura ferroviaria	76,1	71,5	4,6	6,4 %
Mobilità passeggeri su gomma	52,2	68,7	(16,5)	-24,0 %
Autostrade	144,7	133,6	11,1	8,3 %
Elisioni intercompany	(13,6)	(18,4)	4,8	-26,1 %
Totale ricavi consolidati	301,6	294,0	7,6	2,6 %

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 semestre 2022 e per i primi 15 giorni del 2023 di La Linea e Martini Bus, i ricavi sarebbero pari rispettivamente a 301,1 e 284,5 milioni di Euro, con un incremento dell'5,8%.

I **costi operativi** presentano un decremento netto di 0,1 milioni di Euro (0,1%), a causa dei seguenti principali motivi:

- incremento degli accantonamenti al fondo manutenzione ciclica per l'entrata in esercizio dei convogli ROCK, POP, Caravaggio, Donizetti e Colleoni, per 2,9 milioni di Euro;
- incremento dei costi per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria per 1,2 milioni di Euro;
- incremento di 1,4 milioni di Euro dei costi connessi all'andamento del traffico autostradale (oneri di esazione e canone di concessione);
- incremento di 1,1 milioni di Euro delle spese per prestazioni di terzi, principalmente attribuibili a smaltimento rifiuti, e spese di pulizia;
- decremento, pari a 3,7 milioni di Euro, dei costi di manutenzione dell'infrastruttura autostradale, al netto degli accantonamenti e degli utilizzi del fondo di rinnovo;
- decremento netto, pari a 2,5 milioni di Euro, dei costi di subaffido di autoservizi a terzi (tale decremento comprende la variazione derivante dal deconsolidamento di La Linea e della sua controllata Martini Bus, per 5,4 milioni di Euro);
- decremento delle svalutazioni di attività finanziarie per 0,7 milioni di Euro.

I **costi per il personale**, che passano da 81,3 milioni di Euro a 82,4 milioni di Euro, sono sostanzialmente in linea con il periodo comparativo 2022 per il combinato effetto dei maggiori costi derivanti dal mancato riconoscimento di contributi previdenziali per gli oneri di malattia del CCNL Autoferro, parzialmente compensati dall'uscita dal perimetro di consolidamento della partecipata La Linea e della sua controllata Martini Bus, pari a 3,9 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 100,0 milioni di Euro, in aumento del 7,1% come di seguito illustrato nelle quattro aree di business:

<i>Importi in milioni di Euro</i>	I semestre 2023	I semestre 2022	Differenza	Diff. %
Ro.S.Co. & Services	22,1	20,8	1,3	6,3 %
Infrastruttura ferroviaria	4,8	8,7	(3,9)	-44,8 %
Mobilità passeggeri su gomma	3,1	5,0	(1,9)	-38,0 %
Autostrade	70,0	58,9	11,1	18,8 %
Totale EBITDA rettificato	100,0	93,4	6,6	7,1 %

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 99,7 milioni di Euro nel primo semestre 2023 e a 90,5 milioni di Euro nello stesso periodo del 2022, registrando un incremento del 10,2%.

La voce **ammortamenti e svalutazioni** presenta un incremento netto di 4,1 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** è pari a 48,5 milioni di Euro, rispetto ai 46,0 milioni di Euro del primo semestre 2022, con un incremento netto di 2,5 milioni di Euro.

Il **risultato complessivo della gestione finanziaria** nel primo semestre 2023 risulta pari a -5,9 milioni di Euro rispetto ai -2,7 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 42,6 milioni di Euro, in diminuzione rispetto ai 43,3 milioni di Euro del primo semestre 2022.

Le **imposte sul reddito**, pari a 8,8 milioni di Euro, diminuiscono di 4,7 milioni di Euro rispetto al primo semestre 2022, in relazione 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 presentato da MISE, dal rimborso del cuneo fiscale non dedotto nel 2008, pari a 0,7 milioni di Euro, e dal minor imponibile fiscale di Gruppo.

Il **risultato complessivo rettificato**, ante rilevazione del risultato delle società valutate a Patrimonio netto, passa da 29,8 milioni di Euro del periodo comparativo dell'esercizio precedente a 33,8 milioni di Euro.

Il **risultato delle società valutate a Patrimonio netto** evidenzia una perdita di 0,5 milioni di Euro, rispetto alla perdita pari a 9,7 milioni di Euro del primo semestre 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 semestre 2023	I semestre 2022	Differenza
Trenord S.r.l. *	(1.000)	(14.292)	13.292
Autostrada Pedemontana Lombarda	(583)	1.935	(2.518)
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	(941)	(649)	(292)
NORD ENERGIA S.p.A. in liquidazione**	725	1.410	(685)
DB Cargo Italia S.r.l.	1.334	1.055	279
Omnibus Partecipazioni S.r.l. ***	(1)	511	(512)
NordCom S.p.A.	296	242	54
Busforfun.Com S.r.l.	(60)	257	(317)
SportIT	(232)	(202)	(30)
Risultato società valutate a Patrimonio Netto	(462)	(9.733)	9.271

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

Nel periodo chiuso al 30 giugno 2023, come nel periodo comparativo 2022, non si sono rilevati utili da operazioni discontinue.

Il **risultato complessivo** consolidato del primo semestre 2023 rileva un utile pari a 33,3 milioni di Euro, rispetto ad un utile di 20,1 milioni di Euro del primo semestre 2022, per gli effetti sopra descritti derivanti sostanzialmente dalla continua ripresa della mobilità.

4.2 SITUAZIONE PATRIMONIALE RICLASSIFICATA

Si riporta di seguito la situazione patrimoniale-finanziaria riclassificata al 30 giugno 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 rientrante nel "Programma Materiale Rotabile 2017 – 2032”.

Importi in milioni di Euro	30/06/2023	31/12/2022	Differenza
Rimanenze	13,3	12,1	1,2
Crediti commerciali	177,3	153,0	24,3
Altri crediti correnti	111,1	85,8	25,3
Attività finanziarie correnti	2,0	8,9	(6,9)
Crediti per investimenti finanziati	55,6	47,6	8,0
Debiti commerciali	(178,5)	(166,6)	(11,9)
Altri debiti correnti e fondi correnti	(138,3)	(147,4)	9,1
Capitale Circolante Netto Operativo	42,5	(6,6)	49,1
Altri crediti - Materiale Rotabile 2017 – 2032	49,0	64,0	(15,0)
Crediti per investimenti finanziati - Materiale Rotabile 2017 – 2032	192,4	201,7	(9,3)
Debiti commerciali - Materiale Rotabile 2017 – 2032	(287,5)	(304,1)	16,6
Capitale Circolante Netto Investimenti finanziati	(46,1)	(38,4)	(7,7)
Capitale Circolante Netto Totale	(3,6)	(45,0)	41,4
Immobilizzazioni	839,9	840,8	(0,9)
Partecipazioni	168,1	171,8	(3,7)
Crediti non correnti	174,4	175,1	(0,7)
Debiti non correnti	(34,3)	(31,1)	(3,2)
Fondi	(102,5)	(95,0)	(7,5)
Attività e passività destinate alla vendita	—	14,9	(14,9)
CAPITALE INVESTITO NETTO	1.042,0	1.031,5	10,5
<i>Mezzi propri</i>	329,7	306,9	22,8
Posizione Finanziaria Netta Rettificata	761,7	766,9	(5,2)
Posizione Finanziaria Netta per investimenti finanziati (cassa)	(49,4)	(42,3)	(7,1)
<i>Posizione finanziaria netta complessiva</i>	712,3	724,6	(12,3)
TOTALE FONTI	1.042,0	1.031,5	10,5

Il **capitale circolante netto operativo**, al netto delle variazioni per gli investimenti finanziati, aumenta di 49,1 milioni di Euro per effetto delle seguenti variazioni:

- i **crediti commerciali** aumentano di 24,3 milioni di Euro, principalmente per effetto dell'incremento dei crediti per rapporti di interconnessione intrattenuti con le società autostradali per l'andamento dei pedaggi e della stagionalità, pari a 13,0 milioni di Euro; dei crediti vantati verso il Committente del Contratto di Servizio del TPL Veneto per le diverse tempistiche di incasso, pari a 6,5 milioni di Euro, e, infine, dei crediti commerciali verso parti correlate lordi, pari a 6,5 milioni di Euro.

L'incremento dei crediti verso parti correlate è determinato principalmente dai maggiori crediti, per 9,4 milioni di Euro, relativi ai canoni fatturati a Trenord, parzialmente compensato dai minori crediti per prestazioni di servizi di progettazione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria da riaddebitare a Regione Lombardia, per 3,2 milioni di Euro;

- gli **altri crediti correnti** aumentano per 25,3 milioni di Euro per effetto dell'incremento degli anticipi erogati a fronte dell'avvio di nuove commesse per la manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria;
- i **debiti commerciali** aumentano di 11,9 milioni di Euro in relazione all'incremento dei debiti per lavori sull'infrastruttura ferroviaria e per attività di esercizio e manutenzione al corpo autostradale e all'incremento degli investimenti di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria parzialmente compensati dal pagamento degli investimenti in manutenzione ciclica effettuata in esercizi precedenti e in materiale rotabile TILO;
- gli **altri debiti correnti e i fondi** diminuiscono di 9,1 milioni di Euro in relazione ai minori debiti verso l'erario per imposte correnti e all'utilizzo dei fondi.

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

- gli **altri crediti – Materiale Rotabile 2017 – 2032**, pari a 49,0 milioni di Euro, diminuiscono di 15,0 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 9,3 milioni di Euro per effetto degli incassi di contributi del periodo pari a 106,2 milioni di Euro; maggiori rispetto all'iscrizione della quota di ricavi maturati, corrispondenti agli investimenti finanziati effettuati, misurati secondo la percentuale di completamento del periodo, pari a 96,8 milioni di Euro;
- i **debiti commerciali – Materiale Rotabile 2017 – 2032** diminuiscono per effetto dei pagamenti effettuati pari a 99,2 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 489,1 milioni di Euro, di cui 347,7 milioni di Euro relativi a materiale rotabile, attività immateriali per 332,5 milioni di Euro, di cui 325,0 relativi al corpo autostradale gratuitamente devolvibile all'Ente concedente (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e diritti d'uso per 18,4 milioni di Euro.

Il valore delle **partecipazioni** diminuisce di 3,7 milioni di Euro per effetto dei dividendi distribuiti dalle partecipate Nord Energia in liquidazione ed Omnibus, pari a 3,7 milioni di Euro, oltre che per le altre variazioni di conto economico complessivo, per 0,5 milioni di Euro; tali effetti risultano parzialmente compensati dal minor risultato del periodo apportato dalle società valutate con il metodo del patrimonio netto, pari a 0,5 milioni di Euro.

I **crediti non correnti** includono principalmente le attività contrattuali derivanti dagli investimenti effettuati sul corpo autostradale fino alla data del 30 giugno 2023, ma non ancora riconosciuti, per 72,2 milioni di Euro, i finanziamenti di MISE verso partecipate per 56,5 milioni di Euro ed imposte anticipate nette per 33,3 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 30 giugno 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	30/06/2023	31/12/2022	Differenza
Liquidità	(196,7)	(194,6)	(2,1)
Indebitamento finanziario corrente	165,4	140,6	24,8
Posizione Finanziaria Corrente Netta (Debito / -Cassa)	(31,3)	(54,0)	22,7
Indebitamento finanziario non corrente	793,0	820,9	(27,9)
Posizione Finanziaria Netta Rettificata	761,7	766,9	(5,2)
Posizione Finanziaria Netta per investimenti finanziati (Cassa)	(49,4)	(42,3)	(7,1)
Posizione Finanziaria Netta	712,3	724,6	(12,3)

Al 30 giugno 2023 la posizione finanziaria netta complessiva è pari a 712,3 milioni di Euro, rispetto ad un saldo di 724,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2022. Isolando l'importo relativo agli investimenti finanziati (49,4 milioni di Euro), la posizione finanziaria netta rettificata è pari a 761,7 milioni di Euro rispetto ad un saldo di 766,9 milioni di Euro al 31 dicembre 2022.

Si ricorda peraltro che al 30 giugno 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	30/06/2023	30/06/2022
Ebitda	100,0	93,4
CCN	(12,6)	(16,2)
Imposte pagate	(15,9)	(6,8)
Oneri/Proventi finanziari pagati	(3,5)	(2,4)
Free cash flow from operations	68,0	68,0
Investimenti lordi pagati con fondi propri	(27,9)	(55,8)
Investimenti infrastruttura autostradale pagati con fondi propri	(16,2)	(23,6)
Variazione CCN investimenti fondi propri	(21,8)	45,2
Investimenti finanziati infrastruttura ferroviaria	(67,2)	(23,6)
Variazione CCN investimenti finanziati infrastruttura ferroviaria	0,1	(21,7)
Contributi pubblici incassati fondi propri	3,0	—
Incasso finanziamento investimento infrastruttura ferroviaria	82,0	17,2
Incasso finanziamento investimento infrastruttura autostradale	8,9	—
Cash flow generation	28,9	5,7
Erogazione prestiti a partecipate	(2,0)	(0,5)
Incasso fondi vincolati	6,7	—
Rimborso prestiti da partecipate	6,9	—
Acquisto partecipazione	—	(8,4)
Dividendi incassati	3,7	0,9
Investimenti finanziari	—	(4,5)
Cessione Partecipazioni	5,5	6,3
Free cash flow	49,7	(0,5)
Dividendi erogati	(10,0)	—
Cash flow	39,7	(0,5)
PFN Rettificata (Debito/-Cassa) INIZIALE 01/01	766,9	755,6
Cash flow generation	(39,7)	0,5
Effetto IFRS 16	1,5	2,4
Altre variazioni nei debiti finanziari	33,0	(1,9)
Variazione complessiva PFN	(5,2)	1,0
PFN Rettificata (Debito/-Cassa) FINALE 30/06	761,7	756,6

La **cash flow generation** del periodo è positiva per 28,9 milioni di Euro e deriva dalla gestione operativa parzialmente compensata dagli investimenti pagati.

Il **cash flow operativo** derivante dalla gestione reddituale è positivo per 68,0 milioni di Euro, per effetto dell'EBITDA di 100,0 milioni di Euro, in parte negativamente influenzato dalla variazione del capitale circolante netto sopra descritta e dal pagamento delle imposte.

Nel primo semestre 2023 gli investimenti netti pagati, sia con fondi propri che sull'infrastruttura ferroviaria finanziati, sono pari a 39,1 milioni di Euro (a fronte di 62,3 milioni di Euro pagati nel primo semestre 2022).

Il **cash flow** del periodo, positivo di 39,7 milioni di Euro, è stato positivamente influenzato 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.

La voce "Altre variazioni nei debiti finanziari" comprende la variazione del prestito erogato da FNM a La Linea, interamente rimborsato nel periodo, ed esposto alla voce "Rimborso prestiti da

partecipate" e la quota di contributi incassati in anticipo rispetto all'avanzamento delle commesse, esposta alla voce "Incasso finanziamento investimento infrastruttura".

4.3 INVESTIMENTI

Gli investimenti del periodo ammontano globalmente a 208,5 milioni di Euro contro i 386,4 milioni di Euro del semestre 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 semestre 2023 ammontano globalmente a 44,4 milioni di Euro contro i 79,2 milioni di Euro del periodo comparativo dell'esercizio precedente, e sono dettagliati come di seguito riportato:

- investimenti afferenti al *segment* **Ro.S.Co. & Services**, per 7,8 milioni di Euro (40,2 milioni di Euro nel primo semestre 2022), principalmente attribuibili al *revamping* dei rotabili TAF;
- investimenti classificati nel *segment* **infrastruttura ferroviaria**, per 3,0 milioni di Euro (1,8 milioni di Euro nel primo semestre 2022);
- investimenti nel *segment* **Mobilità passeggeri su gomma**, per 17,4 milioni di Euro (13,6 milioni di Euro nel primo semestre 2022), principalmente attribuibili all'acquisto di 59 autobus;
- investimenti in **beni reversibili realizzati sull'infrastruttura autostradale**, per 16,2 milioni di Euro (23,6 milioni di Euro nel primo semestre 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 semestre 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 38,0 milioni di Euro (23,6 milioni di Euro nel primo semestre 2022) relativi all'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria;
- **Investimenti in materiale rotabile aeroportuale** per 29,2 milioni di Euro (non presenti nel 2022);
- **Investimenti per il rinnovo del materiale rotabile 2017-2032** per 96,8 milioni di Euro (283,6 milioni di Euro nel primo semestre 2022). Si ricorda che questi investimenti non concorrono alla determinazione della PFN Rettificata. Per quanto attiene al materiale rotabile nel corso del primo semestre 2023 sono stati consegnati:
 - 9 convogli ad alta capacità (EMU) tipologia "Caravaggio";
 - 5 convogli (EMU) tipologia "Donizetti";
 - 9 convogli tipologia "Colleoni".

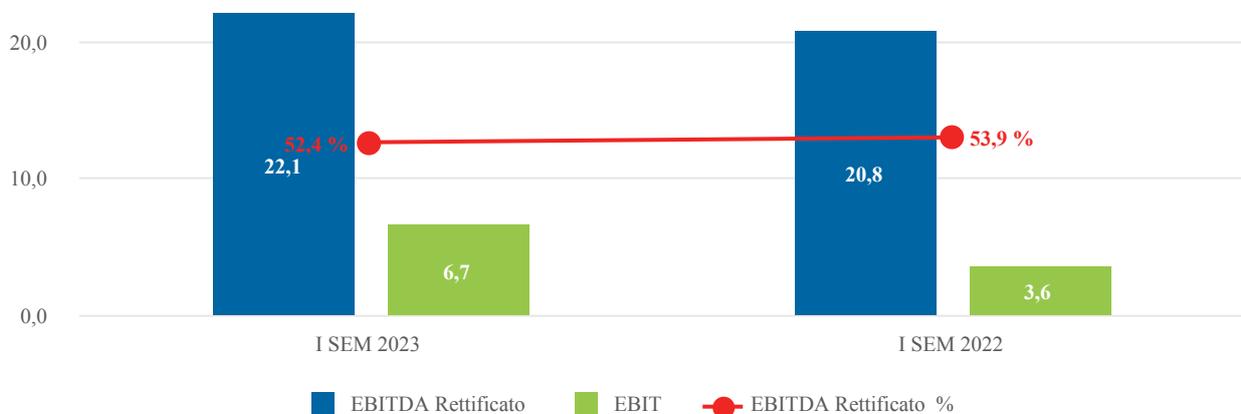
5 ANDAMENTO ECONOMICO SEGMENTI DI BUSINESS

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 SEMESTRE 2023						I SEMESTRE 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	33,8	69,6	51,9	143,5		298,8	32,3	63,7	60,7	132,9		289,6
Ricavi <i>intercompany</i>	8,4	3,7	0,3	1,2	(13,6)	0,0	6,3	3,4	8,0	0,7	(18,4)	0,0
Ricavi per servizi di costruzione al netto dei costi per investimenti finanziati	0,0	2,8	0,0	0,0		2,8	0,0	4,4	0,0	0,0		4,4
Ricavi di settore	42,2	76,1	52,2	144,7	(13,6)	301,6	38,6	71,5	68,7	133,6	(18,4)	294,0
EBITDA Rettificato	22,1	4,8	3,1	70,0		100,0	20,8	8,7	5,0	58,9		93,4
EBITDA Rettificato %	22 %	5 %	3 %	70 %			22 %	9 %	5 %	63 %		
EBITDA	22,1	4,8	3,1	70,0		100,0	20,8	8,7	5,0	58,9		93,4
EBITDA %	22 %	5 %	3 %	70 %			22 %	9 %	5 %	63 %		
Risultato operativo	6,7	3,8	(1,4)	39,4		48,5	3,6	7,5	(3,1)	38,0		46,0

5.1 RO.S.CO & SERVICES

Importi in milioni di Euro	I SEM 2023	I SEM 2022	Diff.	Diff. %
Noleggio materiale rotabile	27,2	25,5	1,7	6,7 %
Altri Ricavi	15,0	13,1	1,9	14,5 %
Totale Ricavi	42,2	38,6	3,6	9,3 %
EBITDA Rett.	22,1	20,8	1,3	6,3%
EBITDA Rett. %	52,4%	53,9%		
EBIT	6,7	3,6	3,1	86,1%



I ricavi del segment sono pari a 42,2 milioni di Euro, in crescita di 3,6 milioni di Euro rispetto ai 38,6 milioni di Euro rilevati nel primo semestre 2022. La voce di ricavo principale è rappresentata dai **canoni di locazione di materiale rotabile**, in primo luogo a Trenord, pari a 27,2 milioni di Euro, in aumento di 1,7 milioni di Euro rispetto quelli relativi allo stesso periodo del 2022

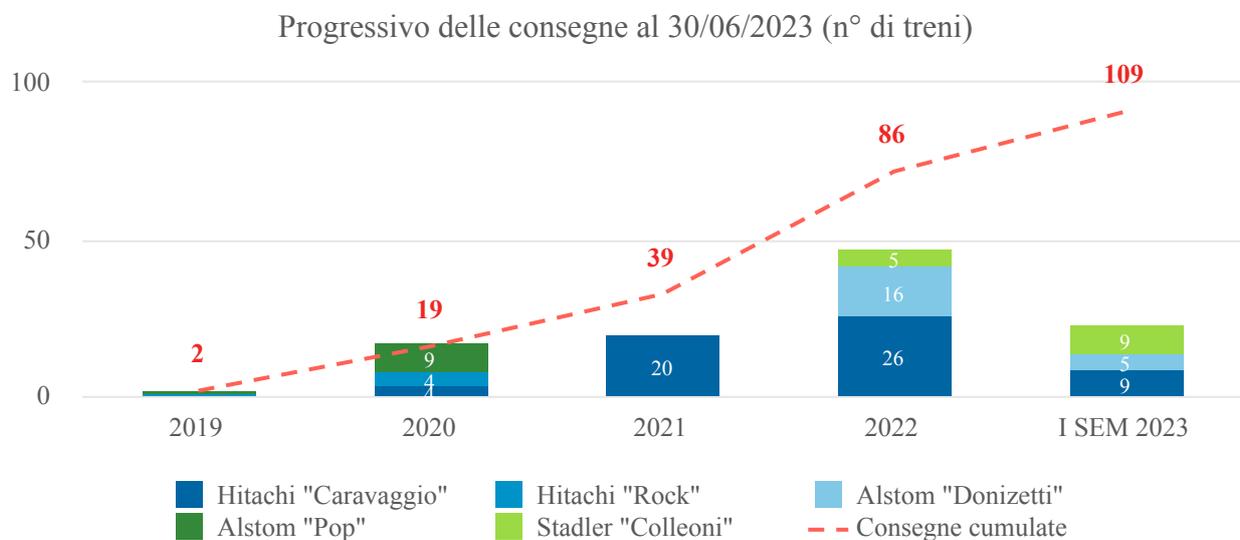
principalmente grazie ai maggiori ricavi sui convogli TILO immessi in servizio nel corso del 2022 ed al *revamping* dei convogli TAF. Gli **altri ricavi**, che includono i servizi amministrativi (ovvero la gestione mediante contratti di *service* con le società partecipate delle attività *corporate* centralizzate) e la gestione degli immobili di proprietà si attestano a 15,0 milioni di Euro, in aumento di 1,9 milioni di Euro rispetto al primo semestre 2022. La variazione è ascrivibile in particolare a maggiori ricavi per servizi amministrativi e informatici, principalmente erogati a MISE e a maggiori recuperi di costi principalmente riconducibili a rimborsi assicurativi.

L'**EBITDA Rettificato** è pari a 22,1 milioni di Euro, in aumento di 1,3 milioni di Euro rispetto al primo semestre 2022. L'incremento dei ricavi nel periodo è stato 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, a fronte di minori contributi associativi. Sull'EBITDA Rettificato incidono inoltre i costi di *start-up* di FNMPAY, in aumento rispetto al primo semestre 2022 per effetto principalmente dei maggiori costi di intermediazione finanziaria e del personale.

5.2 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Dati operativi:

Di seguito è illustrato lo stato di attuazione del programma di rinnovo del materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032 al 30 giugno 2023:

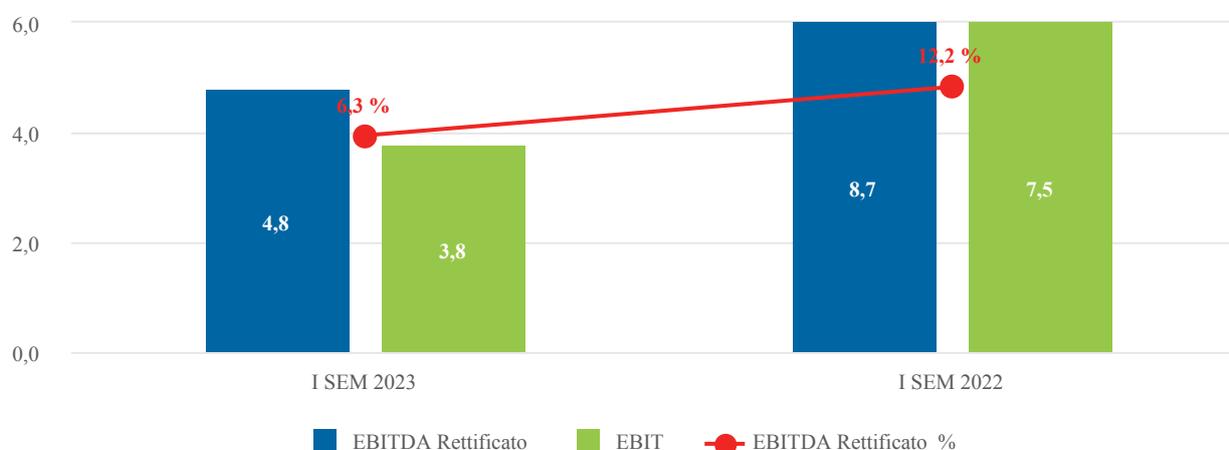


L'emergenza COVID-19 ha determinato uno slittamento nelle consegne e nell'ottenimento dell'autorizzazione di immissione sul mercato dei treni. Per quanto riguarda le forniture Hitachi, al

30 giugno 2023 risultano consegnati i 59 treni Caravaggio previsti nel primo e secondo contratto applicativo, l'inizio consegne dell'ultimo lotto è decorso da febbraio 2023 con ultimazione delle consegne prevista entro novembre 2024. In merito ad Alstom, risultano al 30 giugno 2023 consegnati 21 treni Donizetti relativi al primo contratto applicativo, con completamento delle consegne previsto nel mese di aprile 2024. Sono infine 14 i treni Colleoni consegnati da parte di Stadler al 30 giugno 2023.

Performance economica:

Importi in milioni di Euro	I SEM 2023	I SEM 2022	Diff.	Diff. %
Contratti e contributi pubblici	56,5	54,3	2,2	4,1 %
Noleggio materiale rotabile	9,9	6,9	3,0	43,5 %
Altri Ricavi	9,7	10,3	(0,6)	-5,8 %
Totale Ricavi	76,1	71,5	4,6	6,4 %
EBITDA Rett.	4,8	8,7	-3,9	-44,8%
EBITDA Rett. %	6,3%	12,2%		
EBIT	3,8	7,5	-3,7	-49,3%



I **ricavi** del segmento si attestano a 76,1 milioni di Euro in aumento di 4,6 milioni di Euro (+6,4%) rispetto ai 71,5 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 56,5 milioni di Euro e sono in aumento di 2,2 milioni di Euro rispetto al primo semestre del 2022. Tale dinamica è determinata principalmente da ricavi di accesso alla rete in crescita, in ragione dell'aumento della produzione km del Ramo Milano e dell'adeguamento delle tariffe di pedaggio. I maggiori ricavi per attività di progettazione ed i maggiori recuperi di costi relativi agli interventi alla rete (collegamento ferroviario Malpensa

Terminal 2 – linea RFI del Sempione Terminal 2 di Gallarate e al nuovo deposito di Rovato per la manutenzione dei treni a Idrogeno) sono invece parzialmente compensati dalle minori spese generali relative al materiale rotabile finanziato, in coerenza con il minor avanzamento delle commesse di nuovi treni. Nel periodo si riducono anche i 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 0,9 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 3,0 milioni di Euro per via dell'ampliamento della flotta di Regione Lombardia messa a disposizione di Trenord.

Gli **altri ricavi** registrano una riduzione di 0,6 milioni di Euro.

L'**EBITDA Rettificato** del *segment* è pari a 4,8 milioni di Euro, in contrazione di 3,9 milioni di Euro rispetto allo stesso periodo del 2022 (8,7 milioni di Euro). La variazione è determinata principalmente da maggiori costi per attività di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura, sia sul ramo Milano sia 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. In aggiunta, nel primo semestre 2023 sono state anticipate attività di manutenzione sia rispetto alle tempistiche dell'esercizio comparativo, sia rispetto alle previsioni sull'anno corrente. È da rilevare inoltre che all'incremento degli accantonamenti per manutenzione ciclica della flotta resa disponibile a Trenord corrispondono rispettivamente maggiori ricavi da locazione di materiale rotabile. Infine, anche il costo del personale è in crescita rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente a causa dell'incremento dell'organico (+14 FTE) e di maggiori costi per esodi. Si rileva che l'EBITDA del primo semestre 2022 includeva una sopravvenienza attiva pari a 1,7 milioni di Euro legata al recupero degli oneri di malattia per il periodo 2015-2018.

Per quanto riguarda la **gestione terminalistica**, nel periodo i ricavi sono sostanzialmente allineati al primo semestre 2022 (0,7 milioni di Euro). L'EBITDA passa da una perdita di 0,5 milioni di Euro a un negativo di 0,3 milioni di Euro, principalmente grazie a minori costi per personale, manutenzioni, carburanti e utenze.

5.3 MOBILITA' PASSEGGERI SU GOMMA

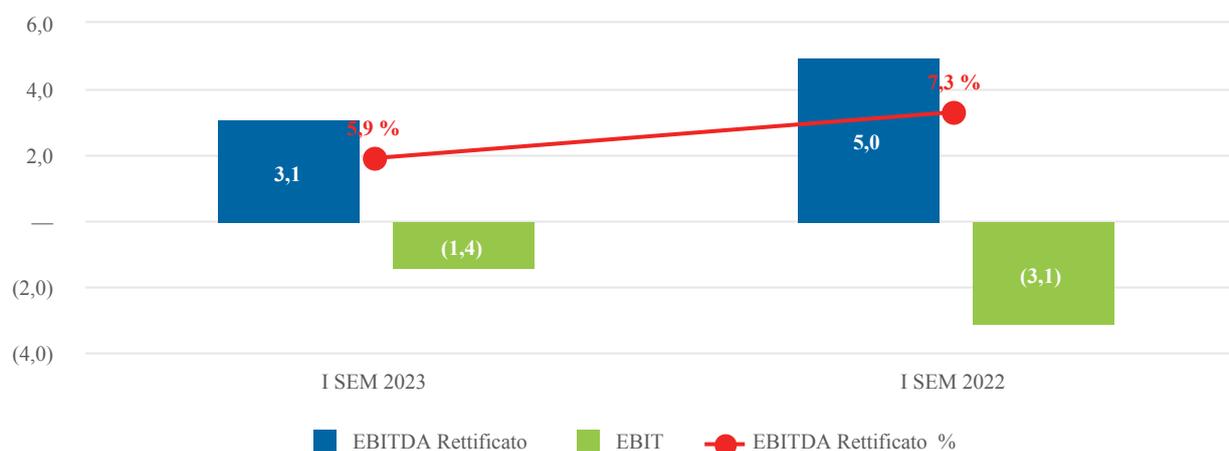
Dati operativi

Indicatori di mobilità		I SEM 2023	I SEM 2022	Diff. %	I SEM 2019	Diff. %
Passeggeri	mln	34,8	28,1	23,8 %	39,5	-11,9 %
- ATV	mln	32,9	26,4	24,6 %	37,3	-11,8 %
- FNMA	mln	1,9	1,7	11,8 %	2,2	-13,6 %
Produzione TPL	mln bus/km	12,4	13,8	-10,1 %	12,6	-1,6 %
- ATV	mln bus/km	10,0	11,3	-11,5 %	10,3	-2,9 %
- FNMA	mln bus/km	2,4	2,5	-4,0 %	2,3	4,3 %

Complessivamente, i viaggiatori trasportati nel primo semestre 2023 sono stati pari a 34,8 milioni, in aumento del 23,8% rispetto ai 28,1 milioni del primo semestre 2022, ancora inferiori dell'11,9% rispetto allo stesso periodo del 2019. La produzione di servizi di trasporto pubblico locale si attesta a 12,4 milioni di bus-km, in calo del 10,1% rispetto al primo semestre 2022 e dell'1,6% rispetto al primo semestre 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 0,4 milioni di bus-km rispetto al primo semestre 2022.

Performance economica

Importi in milioni di Euro	I SEM 2023	I SEM 2022	Diff.	Diff. %
Contratti e contributi pubblici	25,1	31,8	(6,7)	-21,1 %
Servizi di trasporto	23,9	32,6	(8,7)	-26,7 %
Altri Ricavi	3,2	4,3	(1,1)	-25,6 %
Totale Ricavi	52,2	68,7	(16,5)	-24,0 %
EBITDA Rett.	3,1	5,0	(1,9)	-38,0%
EBITDA Rett. %	5,9%	7,3%		
EBIT	(1,4)	(3,1)	1,7	ns



I **ricavi** del periodo evidenziano una diminuzione di 16,5 milioni di Euro (-24,0%) attestandosi a 52,2 nel primo semestre del 2023 rispetto ai 68,7 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 evidenzierrebbe ricavi in calo dell'1,9% a 51,5 milioni di Euro nel primo semestre 2023 da 52,5 milioni di Euro nello stesso periodo dell'anno precedente.

In particolare i **ricavi derivanti da contratti e contributi pubblici** sono pari a 25,1 milioni di Euro, in diminuzione di 6,7 milioni di Euro dai 31,8 milioni di Euro registrati nel primo semestre 2022 (questi valori rispettivamente includono contributi, al lordo delle elisioni infragruppo, per 0,1 milioni di Euro nel primo semestre 2023 e 0,4 milioni di Euro nel primo semestre 2022). La variazione tiene conto del venir meno dei contributi per servizi aggiuntivi (pari a 4,4 milioni di Euro nel primo semestre 2022 e assenti nel periodo di rendicontazione) a cui corrispondono minori costi per subaffidamenti per 3,8 milioni di Euro. I ricavi del primo semestre 2023, da un lato, risentono inoltre dei minori introiti da contratti di servizio come conseguenza della riduzione della produzione chilometrica TPL e dall'altro lato continuano a beneficiare del riconoscimento del credito d'imposta sul costo del metano per 0,6 milioni di Euro, proseguito per tutto il primo semestre 2023 (0,3 milioni di Euro nel primo semestre 2022). Si precisa che nel periodo in esame non sono state percepite compensazioni per i mancati ricavi da bigliettazione relativi al periodo della pandemia, pari a 2,7 milioni di Euro nel primo semestre 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 23,9 milioni di Euro, in contrazione di 8,7 milioni di Euro rispetto ai 32,6 milioni di Euro registrati nel primo semestre 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 13,7

milioni di Euro nel primo semestre 2022 a 0,5 milioni di Euro nel periodo di rendicontazione e al mancato riconoscimento del Contributo Regionale relativo al *car sharing* per 0,9 milioni di Euro nei primi sei mesi del 2022. Escludendo la suddetta variazione, l'aggregato sarebbe in crescita di 5,4 milioni di Euro per effetto principalmente dei maggiori ricavi da trasporto passeggeri per 3,2 milioni di Euro e del maggior corrispettivo fatturato per l'effettuazione delle corse sostitutive treni per 1,9 milioni di Euro.

Gli **altri ricavi**, escludendo l'impatto legato al cambio di perimetro per 1,1 milioni di Euro, sono sostanzialmente stabili rispetto al primo semestre 2022, attestandosi a 3,2 milioni di Euro.

L'**EBITDA Rettificato** del periodo è pari a 3,1 milioni di Euro, in diminuzione di 1,9 milioni di Euro rispetto al primo semestre 2022, principalmente per effetto della variazione di perimetro (La Linea e Martini Bus avevano contribuito all'EBITDA Rettificato del segmento con 2,0 milioni di Euro nel primo semestre 2022, mentre il contributo sullo stesso periodo del 2023 è pari a 0,3 milioni di Euro) e del mancato contributo al *car sharing* erogato da Regione Lombardia pari a 0,9 milioni di Euro nel primo semestre 2022. L'andamento a perimetro omogeneo evidenzia un *trend* positivo riconducibile ad un generalizzato miglioramento della marginalità, principalmente per effetto dei maggiori ricavi da servizi di trasporto.

5.4 AUTOSTRADE

Andamento del traffico e delle tariffe

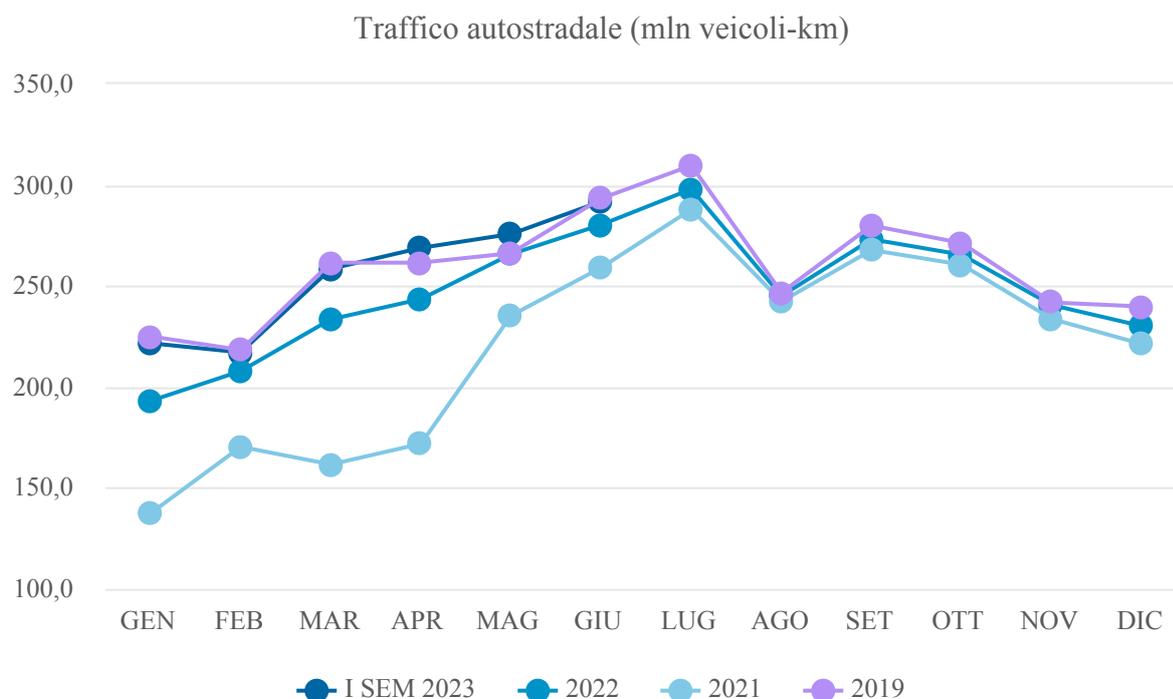
A seguito dell'apertura al traffico di entrambe le carreggiate del Lotto 1 e del Lotto 2 della ricalificata S.P. 46 Rho-Monza con caratteristiche autostradali, intervenuta il 14 novembre 2022, il successivo 6 dicembre MISE ha formulato richiesta, nel rispetto dei vigenti Atti convenzionali, di adeguamento 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 2023, 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.

<i>Traffico pagante</i>		<i>I SEM 2023</i>	<i>I SEM 2022</i>	<i>Diff. %</i>	<i>I SEM 2019</i>	<i>Diff. %</i>
Veicoli leggeri	mln veic.-km	1.220,7	1.110,0	10,0 %	1.222,6	-0,2 %
Veicoli pesanti	mln veic.-km	312,9	313,9	(0,3) %	303,1	3,2 %
Totale	mln veic.-km	1.533,6	1.423,9	7,7 %	1.525,7	0,5 %

L'incremento del traffico registrato nel primo semestre 2023 cristallizza l'andamento registrato nell'ultima parte dell'esercizio precedente. Dalla tabella sopra riportata si evidenzia che i volumi di traffico, risultano leggermente superiori a quelli registrati nell'analogo periodo del 2019, di contro se si analizza l'andamento del traffico "normalizzato", ovvero senza l'effetto dell'adeguamento della percorrenza convenzionale, i volumi rimangono ancora leggermente al di sotto di quelli consolidati nel 2019 (-0,7%).

Con riferimento all'andamento relativo alle singole tratte, si evidenzia che mediamente aumentano in modo uniforme; l'unica eccezione è rappresentata dalla Tangenziale Nord che recepisce l'effetto della variazione della percorrenza convenzionale di due chilometri dal mese di marzo, conseguentemente all'apertura al traffico della riqualificata S.P. 46 Rho-Monza. Più in particolare, la variazione del traffico "normalizzata" al primo semestre 2023 rispetto allo stesso dato rilevato al 30 giugno 2022, risulta pari al 6,43%.

In ordine alla ripartizione fra veicoli leggeri e pesanti, per quanto riguarda i primi, il dato evidenzia un incremento del 10,0% rispetto allo stesso periodo del 2022, mentre per i secondi si rileva una lieve contrazione pari al -0,3% rispetto al primo semestre 2022 (dato comunque superiore del 3,2% rispetto a quello ante pandemia del 2019). Analizzando l'andamento del traffico "normalizzato", la ripartizione fra veicoli leggeri e pesanti del primo semestre 2023 rispetto al corrispondente periodo del 2022, risulta essere rispettivamente di +8,67% per i veicoli leggeri e del -1,5% per i veicoli pesanti.

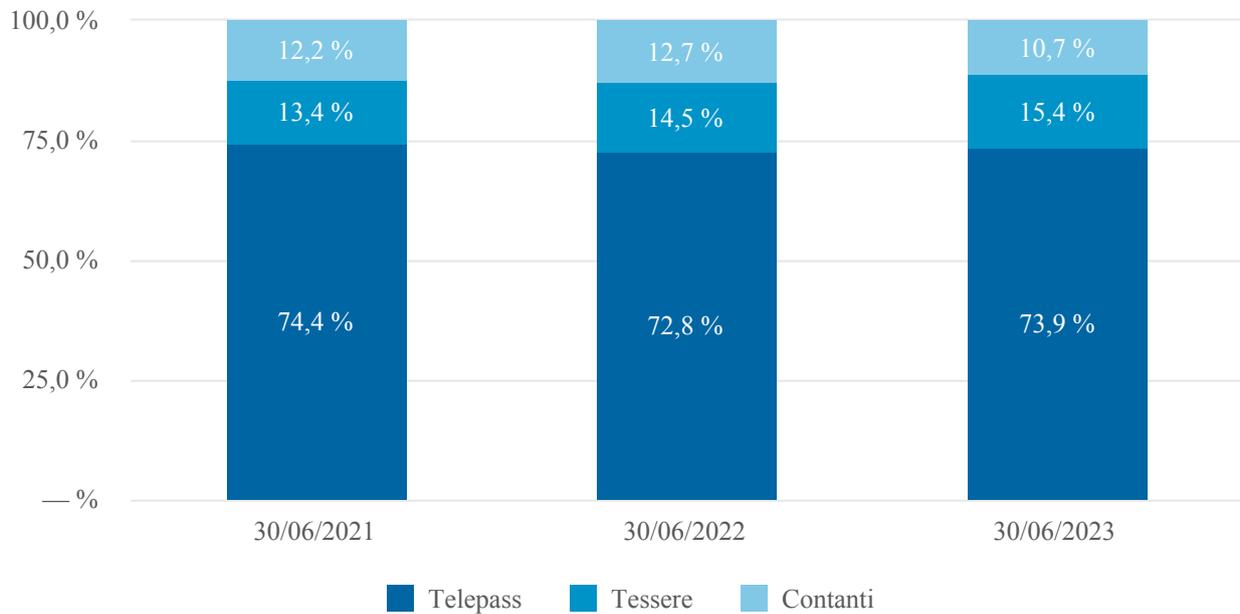


Osservando l'evoluzione mensile del traffico pagante, si rileva che la significativa ripresa registrata nel mese di gennaio 2023 è da riferirsi all'effetto della variante Omicron che ancora influiva sulla mobilità a inizio 2022; mentre l'incremento registrato da marzo è legato all'adeguamento della percorrenza convenzionale, come sopra esposto.

Nel corso del primo semestre 2023, gli incidenti complessivi registrati sulla rete in concessione sono aumentati del 21,8% rispetto al primo semestre 2022, in ragione dell'incremento del traffico registrato sull'intera rete (da sottolineare che per lo più si è trattato di micro-incidenti dovuti al notevole flusso di veicoli in percorrenza). Non si registrano incidenti con esito mortale. Il tasso di incidentalità (calcolato come numero d'incidenti ogni 100 milioni di veicoli-km) del primo semestre 2023 calcolato come numero d'incidenti ogni 100 milioni di veicoli-km si attesta a 59,66 - in aumento del 6,9% rispetto al 52,74 del corrispondente periodo del 2022.

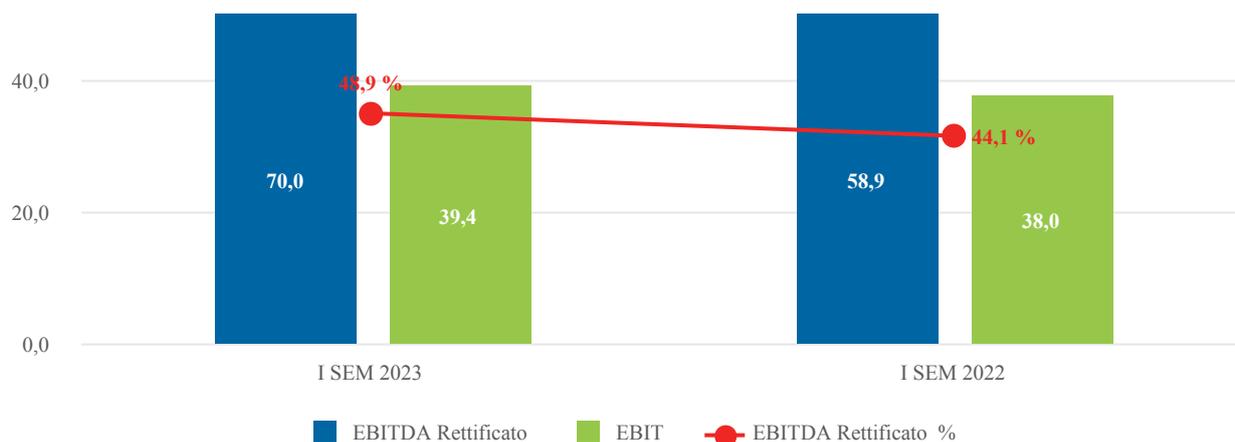
In relazione all'istruttoria relativa all'adeguamento tariffario per l'esercizio 2023, il 4 gennaio 2023, l'Ente concedente ha riscontrato l'istanza formulata da MISE, segnalando che in base al D.L. n. 198/2022 il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative agli anni 2020 e 2021 e di 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.

Anche nel corso del primo semestre 2023 si è riscontrata una costante diminuzione dell'uso di piste manuali (contanti) da parte dell'utenza e un conseguente costante aumento del traffico sulle piste dotate di sistemi automatici di esazione (telepass e tessere). La tabella sottostante evidenzia la composizione delle diverse modalità di pagamento del pedaggio:



Performance economica

Importi in milioni di Euro	I SEM 2023	I SEM 2022	Diff.	Diff. %
Ricavi per pedaggi	132,8	123,7	9,1	7,4 %
Altri ricavi	11,9	9,9	2,0	20,2 %
Totale Ricavi	144,7	133,6	11,1	8,3 %
EBITDA Rett.	70,0	58,9	11,1	18,8%
EBITDA Rett. %	48,4%	44,1%		
EBIT	39,4	38,0	1,4	3,7%



Nel primo semestre 2023 il segmento Autostrade evidenzia **ricavi** pari a 144,7 milioni di Euro in crescita di 11,1 milioni di Euro rispetto ai 133,6 milioni di Euro dello stesso periodo del 2022, prevalentemente grazie all'incremento dei **ricavi per pedaggi** (+9,1 milioni di Euro) grazie alla sensibile ripresa del traffico, che recepisce anche l'adeguamento della percorrenza convenzionale della Tangenziale Nord di Milano intervenuta dal 1° marzo 2023, in seguito all'apertura al traffico della riqualificata S.P. 46 Rho-Monza.

Anche gli **altri ricavi** sono cresciuti (+2,0 milioni di Euro rispetto al primo semestre 2022) principalmente per effetto di maggiori proventi da concessioni di aree di servizio (+1,8 milioni di Euro, pari a +56,4% rispetto al primo semestre 2022) che hanno beneficiato dell'incremento delle vendite connesso all'andamento del traffico, nonché della progressiva attivazione delle nuove convenzioni con i sub-concessionari con condizioni economiche più favorevoli per MISE. Nel periodo infatti sono stati sottoscritti due ulteriori contratti che si aggiungono ai 29 già attivi a fine 2022; il perfezionamento dell'ultimo lotto è atteso dopo l'estate.

L'**EBITDA Rettificato** del periodo è pari a 70,0 milioni di Euro, in aumento di 11,1 milioni di Euro rispetto al primo semestre 2022, coerente con l'incremento dei ricavi. I costi del periodo sono infatti rimasti allineati a quelli dei primi sei mesi del 2022, nonostante l'andamento eterogeneo di seguito descritto.

I costi di manutenzione al corpo autostradale e di ripristino aumentano di 6,7 milioni di Euro, attribuibili principalmente ai lavori di rinnovamento dei manufatti sul Ponte Po, alle maggiori spese nell'ambito della sicurezza alla barriera integrata di Zerbolò, oltre che attività di manutenzione alla pavimentazione al termine della stagione invernale e al verde, solo parzialmente compensati dai minori interventi nell'ambito dell'esazione pedaggi in quanto l'anno precedente è stato caratterizzato da attività straordinarie sul software di pista e dalla messa in opera di un importante piano di automazione. Questi effetti sono stati più che compensati dalla movimentazione netta del

fondo di rinnovo conseguente agli interventi di ripristino eseguiti e programmati (maggiori utilizzi e minori accantonamenti), nonché dalla presenza nel primo semestre 2022 di un rilascio del fondo ritardata manutenzione. In proposito, si ricorda che il costo delle manutenzioni eseguite include l'effetto dell'aggiornamento dei prezziari ANAS: la Legge n. 197/2022 ha esteso infatti l'applicazione dell'art. 26 del Decreto-Legge n. 50 del 17 maggio 2022 anche alle lavorazioni eseguite fino al 31 dicembre 2023, disponendo il riconoscimento agli appaltatori dei maggiori oneri derivanti dall'applicazione dei prezziari aggiornati al fine di compensare l'anomalo innalzamento dei costi delle materie prime e dell'energia registrato nell'ultimo biennio.

L'andamento 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, ai maggiori costi riferibili ai sistemi informativi a seguito dell'introduzione del nuovo ERP (*Enterprise Resource Planning*), ed all'adeguamento del fondo rischi principalmente a seguito della notifica di alcune cartelle relative a tributi per attraversamenti nonché ad un rischio su posizioni espropriative per indennità di occupazione sul raccordo Pavia Bereguardo.

Il costo del lavoro risulta in diminuzione di 0,6 milioni di Euro principalmente per effetto degli incentivi all'esodo, in quanto nel primo semestre 2022 era stato operato un accantonamento a fronte dell'accordo siglato con le rappresentanze sindacali relativo alla procedura di licenziamento collettivo al fine di riallineare l'organico ai nuovi fabbisogni. Gli effetti della riduzione dell'organico medio (-21 FTE) e dell'adeguamento del premio di risultato compensano invece le variazioni in aumento relative al rinnovo del CCNL di categoria ed alle altre componenti variabili.

5.5 PRINCIPALI SOCIETA' PARTECIPATE

TRENORD

Andamento del servizio

		<i>I SEM 2023</i>	<i>I SEM 2022</i>	<i>Diff. %</i>	<i>I SEM 2019</i>	<i>Diff. %</i>
Passeggeri trasportati	mln	93,1	74,5	25,0 %	110,2	-15,5 %

Il servizio ferroviario nel primo semestre 2023 evidenzia un trend di miglioramento, rispetto al già positivo risultato del primo semestre 2022. Prosegue, infatti, nel corso del primo semestre 2023 la ripresa del numero di viaggiatori che risulta in aumento del 25,0% rispetto allo stesso periodo del 2022 raggiungendo nei giorni feriali valori prossimi a 700 mila viaggiatori giornalieri, sebbene ancora inferiore del 15,5% rispetto al primo semestre 2019 (valori pre-pandemia). La differenza è molto più contenuta nei giorni festivi che evidenziano una riduzione pari a circa il 5%. In netta ripresa i segmenti aeroportuale e *leisure* che si attestano a valori superiori al 2019: continua la

crescita del Malpensa Express che, con oltre 14 mila viaggiatori per l'aeroporto trasportati ogni giorno, ha anche beneficiato della riattivazione a fine maggio 2023 del collegamento al Terminal 2 dell'Aeroporto di Malpensa, interrotto durante il periodo della pandemia.

La produzione programmata risulta in crescita e, con l'adeguamento dell'orario in vigore dal 10 giugno 2023, si attesta a circa 42,3 milioni di treni-km annui. Nei giorni feriali la programmazione prevede la circolazione di 2.160 treni giornalieri ed oltre 1.600 nei giorni festivi.

Per quanto riguarda le performance operative, la puntualità a 5 minuti percepita dal cliente (nessuna causa esclusa) si attesta a 84,8%, con valori compresi tra 85,5% e 86,4% nei mesi tra gennaio e aprile, per poi flettere a 83,3% nel mese di maggio e 82,7% nel mese di giugno. La flessione negli ultimi due mesi del semestre è riconducibile, essenzialmente, agli eventi meteo: numerose giornate di pioggia (anche intense, con allagamenti ed interruzioni di linea per frane) nel mese di maggio, caldo intenso nella seconda metà del mese di giugno, con le consuete problematiche che hanno afflitto i treni più vecchi.

In merito all'evoluzione delle tariffe, come evidenziato nella Relazione Finanziaria Annuale 2022, l'Agenzia TPL del bacino di Milano, Monza e Brianza con delibera n. 10/2022 del 26 agosto 2022 ha approvato i coefficienti di adeguamento tariffario del Sistema tariffario integrato STIBM di competenza: le nuove tariffe sono applicate dal 9 gennaio 2023. La Giunta di Regione Lombardia ha inoltre approvato, con delibera n. XII/610 del 10 luglio 2023, l'adeguamento delle tariffe per i servizi di trasporto pubblico locale regionale e locali per il 2023. In base al Regolamento regionale, le tariffe del TPL devono essere infatti adeguate annualmente, con decorrenza a partire dal 1° settembre dello stesso anno. Sulla base dell'algoritmo matematico di calcolo per l'anno 2023, la percentuale di adeguamento per il servizio ferroviario (che tiene conto sia dell'andamento dei prezzi al consumo sia delle penalità e premialità legate a parametri di pulizia, regolarità, frequenza e puntualità del servizio) è pari al 4,01%; mentre per gli altri servizi di trasporto pubblico locale è pari al 4,81%.

Sintesi dati economici

Importi in milioni di Euro	I SEM 2023	I SEM 2022	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e prestazioni	424,8	383,3	41,5	10,8 %
Altri ricavi e proventi	12,3	4,6	7,7	n.s.
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	437,1	387,9	49,2	12,7 %
Costi operativi	(200,9)	(197,7)	(3,2)	1,6 %
Costi del personale	(146,0)	(139,1)	(6,9)	5,0 %
MARGINE OPERATIVO LORDO	90,2	51,1	39,1	76,4 %
Ammortamenti e svalutazioni	(85,6)	(81,5)	(4,0)	5,0 %
RISULTATO OPERATIVO	4,6	(30,4)	35,0	n.s.
Risultato gestione finanziaria	(4,2)	(0,6)	(3,6)	n.s.
RISULTATO ANTE IMPOSTE	0,5	(31,0)	31,4	n.s.
Imposte sul reddito	(0,1)	2,4	(2,5)	n.s.
RISULTATO NETTO COMPLESSIVO	0,3	(28,6)	28,9	n.s.

Il primo semestre 2023 registra un utile netto di 0,3 milioni di Euro, in aumento di 28,9 milioni di Euro rispetto al valore del primo semestre 2022 (-28,6 milioni di Euro), grazie al significativo miglioramento della gestione operativa conseguente la ripresa della mobilità.

Complessivamente, nel primo semestre 2023 i **ricavi** hanno registrato un aumento di 49,2 milioni di Euro, attestandosi a 437,1 milioni di Euro da 387,9 milioni di Euro. In dettaglio:

- i **ricavi da traffico ferroviario** sono pari a 188,7 milioni di Euro con un incremento di 46,4 milioni di Euro rispetto ai 142,3 milioni di Euro del primo semestre 2022. L'andamento è ascrivibile al combinato disposto di un positivo effetto volume e di un effetto prezzo. Da un lato infatti si osserva l'aumento dei viaggiatori trasportati in seguito alla ripresa della domanda (sebbene la stessa rimanga ancora inferiore rispetto ai valori del 2019), a cui si aggiunge una variazione del mix dei prodotti acquistati dai passeggeri a favore di quelli a tariffa unitaria maggiore. A queste variazioni, lato tariffe, si aggiungono (i) l'adeguamento del prezzo dei biglietti legato all'inflazione come sopra descritto, (ii) gli effetti - per ora limitati - della validità giornaliera del biglietto entrata in vigore a metà maggio 2023, (iii) il rafforzamento delle attività di controllo nelle stazioni volte ad aumentare l'assistenza ai clienti ed arginare l'evasione del biglietto grazie a un filtro a terra;
- i **ricavi da Contratto di Servizio** sono pari a 218,8 milioni di Euro, in riduzione di 4,9 milioni di Euro rispetto al primo semestre 2022. Le variazioni principali si riferiscono a minori costi di accesso alla rete per 9,2 milioni di Euro legati soprattutto alla riduzione del costo dell'energia e da un lieve aumento delle penali per 0,2 milioni di Euro;
- gli **altri ricavi dalle vendite e prestazioni** (principalmente ricavi per noleggio treni a SBB e servizio di trazione sul ramo a media-lunga percorrenza) sono pari a 17,3 milioni di Euro, sostanzialmente invariati rispetto al primo semestre 2022;

- gli **altri proventi** sono pari a 12,3 milioni di Euro, in aumento di 7,7 milioni di Euro rispetto al primo semestre 2022, e comprendono anche i proventi per il c.d. “*bonus energia elettrica*” pari a 4,5 milioni di Euro. Non si registrano nel primo semestre 2023, così come avvenuto nel 2022, ristori per mancati ricavi legati al periodo pandemico.

Il **costo del personale** è pari a 146,0 milioni di Euro (139,1 milioni di Euro nel primo semestre 2022), con un incremento complessivo di 6,9 milioni di Euro. Tale variazione è principalmente determinata dall’aumento nel numero di risorse impiegate (+ 141 FTE), legate al rafforzamento delle strutture del personale mobile, necessaria a garantire il processo di transizione dalla vecchia alla nuova flotta, garantendo continuità nel servizio, nonché alla messa a regime del progetto di assistenza e controlleria a terra.

I **costi operativi** sono pari a 200,9 milioni di Euro, in aumento di 3,2 milioni di Euro rispetto al primo semestre 2022. Le variazioni principali in aumento dei costi riguardano il noleggio di materiale rotabile (+2,7 milioni di euro), le tracce (+3,9 milioni euro), i canoni di locazione (+2,0 milioni di euro) le provvigioni passive (+1,7 milioni di euro), i servizi sostitutivi (+1.3 milioni di euro) e le assicurazioni (+1,1 milioni di euro), compensati dalla riduzione del costo di energia per la trazione (-9,8 milioni di euro) e dalle utenze (-0,9 milioni di euro)

Il **Margine Operativo Lordo (EBITDA)** è pari a 90,2 milioni di Euro, in aumento di 39,1 milioni di Euro rispetto ai 51,1 milioni di Euro del primo semestre 2022 per effetto dell’incremento dei ricavi, parzialmente compensato dall’aumento del costo del lavoro e dei costi operativi.

Gli **ammortamenti** delle immobilizzazioni sono pari a 83,7 milioni di Euro (82,9 milioni di Euro nel 2022) e riguardano principalmente l’ammortamento del materiale rotabile in locazione nonché l’ammortamento della manutenzione ciclica sui materiali conferiti e noleggiati. Le **svalutazioni nette** ammontano a 1,8 milioni di Euro riferibili principalmente all'accantonamento di fondi svalutazioni a fronte di crediti di dubbia esigibilità, che si confrontano con riprese di valore per 1,4 milioni di Euro registrate nel primo semestre 2022.

Il **Risultato Operativo** si attesta pertanto su un valore positivo di 4,6 milioni di Euro, in miglioramento rispetto al valore del primo semestre (-30,4 milioni di Euro).

Il **risultato della gestione finanziaria** registra un valore di -4,2 milioni di Euro rispetto a 0,6 milioni di Euro nel primo semestre 2022, principalmente per effetto di maggiori interessi passivi maturati sui debiti finanziari accesi per i beni in leasing in applicazione al principio contabile IFRS16 e agli interessi passivi sul valore attualizzato del fondo trattamento di fine rapporto.

Il **Risultato ante imposte** è pari a 0,5 milioni di Euro, in miglioramento rispetto al valore del primo semestre 2022 (-30,9 milioni di Euro).

La voce **imposte sul reddito** risulta negativa per 0,1 milioni di Euro che si confronta con il valore positivo di 2,4 milioni di Euro del primo semestre 2022, riconducibile alla variazione positiva del risultato del periodo ed all'iscrizione di minori crediti d'imposta anticipati netti.

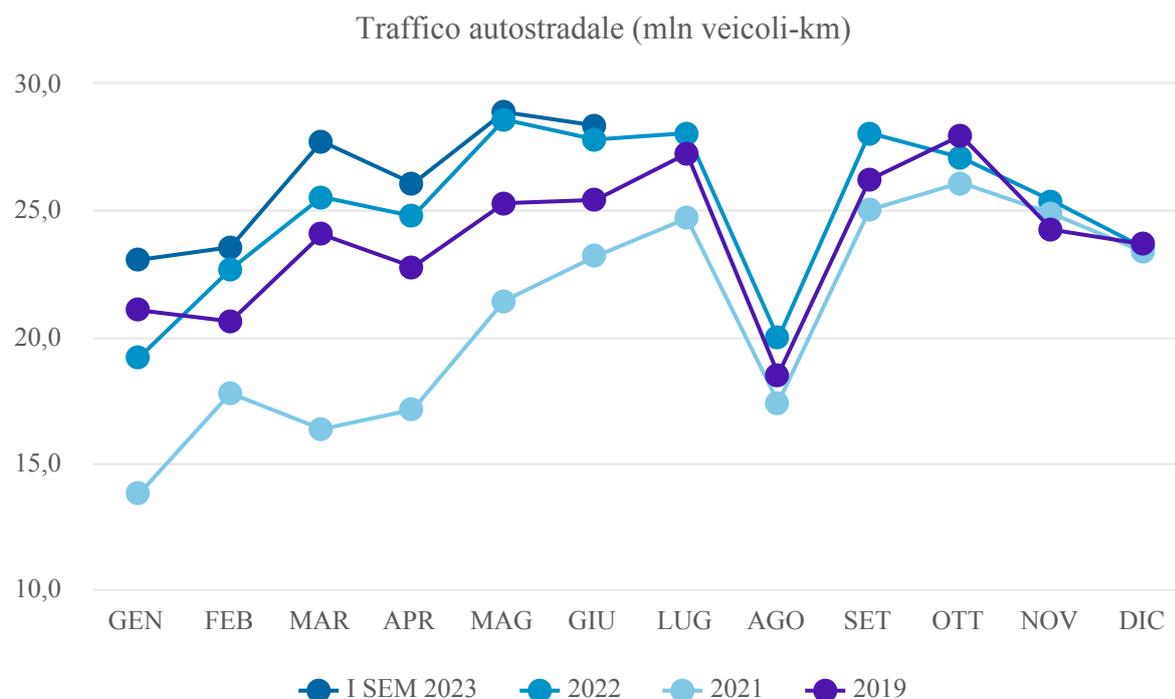
Il primo semestre 2023 chiude pertanto con un **risultato netto** di 0,3 milioni di Euro, in miglioramento rispetto alla perdita di 28,6 milioni di Euro registrato nel primo semestre 2022.

AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA (APL)

Andamento del traffico e delle tariffe

<i>Traffico pagante</i>		<i>I SEM 2023</i>	<i>I SEM 2022</i>	<i>Diff. %</i>	<i>I SEM 2019</i>	<i>Diff. %</i>
Veicoli leggeri	mln veic.-km	127,0	117,7	7,9 %	112,2	13,2 %
Veicoli pesanti	mln veic.-km	30,5	30,8	(0,9) %	26,9	13,5 %
Totale	mln veic.-km	157,6	148,5	6,1 %	139,1	13,3 %

Il traffico rilevato nel primo semestre 2023, come avvenuto nel corso dell'anno 2022, continua ad evidenziare un trend virtuoso, registrando un miglioramento rispetto allo stesso periodo del 2022 del 6,1% nonostante la leggera flessione del traffico pesante. Si evidenzia, inoltre, che i volumi di traffico del periodo sono significativamente superiori a quelli registrati nello stesso periodo del 2019 (+13,3%), sia per quanto riguarda il traffico pesante (+13,5%) sia il traffico leggero (+13,2%). Di seguito si riporta un 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 2.5.

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.

La percentuale di pedaggi non pagati entro il termine di 15 giorni è pari al 12,3%. Tale dato, stante l'incremento del traffico registrato nel primo semestre 2023, evidenzia un lieve miglioramento rispetto al 12,6% del primo semestre 2022. Si rileva in proposito che anche l'incisività delle azioni di recupero crediti condotte dalla Partecipata hanno in ogni caso permesso la prosecuzione del trend positivo di incassi. Difatti, sulla base delle attività di recupero crediti svolte entro il mese di giugno

2023, la percentuale di pedaggi non pagati nell'intero esercizio 2022 è scesa dal 13,1% a circa il 7,1% ed è destinata a ridursi ulteriormente allorché sarà ultimato il processo di recupero crediti. Fermo quanto sopra, proseguono parallelamente le iniziative volte a rendere maggiormente incisive le azioni di recupero crediti e migliorare le relative performance.

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).

Importi in milioni di Euro	I SEM 2023	I SEM 2022	Differenza	Differenza %
Ricavi per pedaggi	22,0	21,0	1,0	4,8 %
Altri ricavi e proventi	2,8	2,5	0,3	12,0 %
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	24,8	23,5	1,3	5,5 %
Costi operativi	(7,9)	(7,6)	(0,3)	3,9 %
Costi del personale	(5,5)	(4,2)	(1,3)	31,0 %
MARGINE OPERATIVO LORDO	11,4	11,7	(0,3)	-2,6 %
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(2,7)	(3,2)	0,5	-15,6 %
RISULTATO OPERATIVO	8,7	8,5	0,2	2,4 %
Risultato gestione finanziaria	(13,7)	(9,6)	(4,1)	42,7 %
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(5,0)	(1,1)	(3,9)	n.s.
Imposte sul reddito	(0,4)	(0,4)	—	— %
RISULTATO COMPLESSIVO	(5,4)	(1,5)	(3,9)	n.s.

Nel primo semestre del 2023 APL ha conseguito **ricavi** pari a 24,8 milioni di Euro, in aumento rispetto dai 23,5 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 è però più che compensato dall'aumento dei costi operativi, principalmente attribuibile al maggior costo del personale (-1,3 milioni di Euro) legato all'incremento del numero di risorse (il numero di teste puntuale passa dalle 96 del primo semestre 2022 alle 131 del primo semestre 2023). Ciò a seguito della volontà di APL di rafforzare la struttura, in un'ottica di sviluppo, tramite alcuni inserimenti ritenuti strategici, nonché di sostituire i distacchi che erano in essere da MISE nei comparti operativi e nel *customer care* dell'esazione.

Nel periodo l'**EBITDA** registra pertanto una diminuzione portandosi a 11,4 milioni di Euro, rispetto agli 11,7 milioni di Euro conseguiti nel primo semestre del 2022.

Il **risultato operativo** aumenta di 0,2 milioni di Euro, a 8,7 milioni di Euro, a fronte di ammortamenti ed altri accantonamenti complessivamente in calo rispetto al primo semestre 2022.

La partecipata chiude il risultato del primo semestre 2023 con un **risultato netto** negativo pari a 5,4 milioni di Euro, in peggioramento rispetto al risultato registrato nel primo semestre 2022 (la perdita

era pari a 1,5 milioni di Euro) a seguito principalmente dell'aumento degli oneri finanziari netti (-4,1 milioni di Euro) per effetto dei maggiori tassi di interesse sul Prestito Ponte Bis e sul Prestito Soci a tasso variabile, oltre che dell'effetto dell'applicazione del costo ammortizzato agli oneri accessori al Finanziamento Senior 1 (-2,1 milioni di Euro) sottoscritto a fine agosto 2021 che non saranno capitalizzabili sul valore dell'opera sin tanto che non saranno avviati i lavori.

6 RISORSE UMANE GRUPPO FNM

Il numero medio di dipendenti del Gruppo FNM al 30 giugno 2023 è di 2.565 FTE, a fronte di 2.573 FTE del primo semestre 2022, al netto del numero FTE relativo alle controllate cedute pari a 224 FTE.

6.1 RELAZIONI INDUSTRIALI

Nel primo semestre 2023 l'interlocuzione sindacale con le Organizzazioni attive nel Gruppo FNM ha portato alla sottoscrizione di alcuni accordi nelle società del Gruppo.

Nella società FNM Autoservizi, in data 1° marzo 2023, è stato sottoscritto un verbale di accordo che ha previsto l'erogazione di un contributo *una tantum* a compensazione dei risultati conseguiti nell'anno 2022. È stata inoltre disciplinata, all'interno dello stesso verbale, l'applicazione di quanto previsto dalla contrattazione nazionale in tema di assegno perequativo.

In data 7 marzo 2023 è stato sottoscritto un accordo che ha interessato le società FNM, FERROVIENORD, FNM Autoservizi e Nord_Ing sul tema della formazione, con possibilità di accesso ai finanziamenti previsti dall'Ente bilaterale Fonservizi.

Nel mese di giugno ha inoltre trovato applicazione, nelle società che applicano il contratto nazionale degli autoferrotranvieri, la seconda *tranche* degli aumenti retributivi previsti dal rinnovo del CCNL sottoscritto in data 10 maggio 2022.

È stato inoltre predisposto l'impianto contrattuale di *welfare* per i dipendenti di Malpensa Distripark, in previsione dell'assunzione di personale da parte della stessa.

Per quanto riguarda il CCNL Società e Consorzi Autostrade e Trafori nel corso della prima parte del 2023 è stata avviata la contrattazione per la predisposizione dell'impianto attuativo delle statuizioni contenute nell'accordo stipulato il 15 dicembre 2022, concernente le linee guida dell'accordo integrativo di secondo livello per il triennio 2023-2025.

Le parti si sono confrontate su tematiche organizzative afferenti ai comparti operativi e sulla riqualificazione nonché conseguente valorizzazione di alcune mansioni svolte dal personale operativo che nel corso dell'ultimo triennio hanno in parte modificato il proprio perimetro di azione. Inoltre, è stato valutato anche l'impatto derivante dall'incremento dell'automazione nell'ambito del comportato per il comparto degli addetti agli impianti di esazione, nonché la necessità di una migliore integrazione fra i vari soggetti operanti su barriere e caselli autostradali. Analogamente, è stato valutato l'impatto e l'impegno che l'ingresso di 18 nuove risorse, tratte da mercato esterno, comporterà per il comparto viabilità.

Sono inoltre state svolte alcune comuni riflessioni, relativamente ai temi del *welfare* e della polizza integrativa sanitaria, al fine di ricercare un migliore equilibrio e una più efficace sinergia tra i due

istituti. Inoltre nel corso del primo semestre sono stati raggiunti due accordi con le RSA delle OO.SS. nazionali firmatarie del CCNL di settore, con i quali è stato stabilito: (i) l'accredito in un'unica soluzione del credito *welfare* 2023, corrisposto con il cedolino del mese di maggio e (ii) l'accordo sul geo-posizionamento dei mezzi operativi della controllata.

7. PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE CUI IL GRUPPO E' ESPOSTO

Nell'effettuazione delle proprie attività, la Società ed il Gruppo sono esposti a rischi ed incertezze esterne, derivanti da fattori esogeni connessi al contesto macroeconomico generale, oltre a quelli specifici dei settori operativi in cui vengono sviluppate le *operations*, a cui si aggiungono i rischi derivanti da scelte strategiche e quelli interni di gestione.

FNM S.p.A. ha sviluppato, quale parte integrante del proprio Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi, un modello di gestione dei rischi il cui scopo principale è quello di adottare un approccio sistematico all'individuazione dei rischi prioritari del Gruppo, valutarne anticipatamente i potenziali effetti negativi ed intraprendere le opportune azioni per mitigarli.

L'operatività del primo semestre 2023 non ha modificato gli scenari di rischio definiti nella relazione sulla gestione ai bilanci separato e consolidato al 31 dicembre 2022, a cui si rimanda per maggiori dettagli.

In particolare per quanto attiene al rischio inflazione, determinato dalla crescita dei prezzi dell'energia e delle materie prime registrato dal primo trimestre 2022, a seguito delle gravi incertezze legate al conflitto tra Russia e Ucraina scoppiato il 24 febbraio 2022, il Gruppo si conferma flessibile nella gestione efficace dei costi variabili e discrezionali e monitora con attenzione l'evoluzione della situazione al fine di comprendere se e in quale misura gli incrementi dei prezzi si potrebbero ripercuotere sui risultati attesi. Per quanto riguarda la dinamica dei prezzi, dopo i livelli raggiunti nel 2022, nel corso del primo semestre 2023 si è assistito ad un graduale rientro dell'inflazione a livello mondiale, ancora lontana dai valori obiettivo di circa il 2% annuo. L'andamento economico del primo semestre 2023 ha infatti 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.

Anche per quanto riguarda l'incremento dei tassi di interesse, analizzato al paragrafo 3.1 cui si rinvia, il Gruppo FNM è limitatamente esposto al rischio di incremento dei tassi di interesse. Grazie all'emissione del prestito obbligazionario a tasso fisso da 650 milioni di Euro, con scadenza nell'ottobre 2026, che ha consentito il rimborso del *Bridge Loan* a tasso variabile contratto per finanziare l'acquisizione di MISE, il debito lordo del Gruppo al 30 giugno 2023 è rappresentato per

l'86% da finanziamenti a tasso fisso. Il restante 14% dell'indebitamento è rappresentato dai finanziamenti in capo a MISE contratti a tasso variabile, per i quali una variazione in aumento o diminuzione di 125 bps dei tassi di interesse, rappresenta una variazione netta in aumento o diminuzione dell'incidenza degli oneri finanziari sul risultato netto di 0,6 milioni di Euro, al netto dell'effetto fiscale.

8. CONTENZIOSI PIU' RILEVANTI E ALTRE INFORMAZIONI

Si riepilogano di seguito i contenziosi in essere più rilevanti per FNM e per le società del Gruppo. Si segnala che, anche sulla base del parere dei consulenti incaricati, non si prevede risulteranno oneri integrativi a quelli già riflessi nei bilanci separato e consolidato al 31 dicembre 2022.

Con riferimento allo stato del contenzioso attivo con il fornitore Cogel S.p.A. in liquidazione, di cui si era data menzione nella relazione sulla gestione al bilancio chiuso al 31 dicembre 2022, si segnala che è proseguita l'azione di tutela degli interessi della controllata monitorando la situazione liquidatoria della controparte. Il contenzioso è stato deciso in terzo grado con la sentenza della Corte di Cassazione n. 17453/2021, ma prosegue parzialmente in riassunzione avanti la Corte d'Appello di Milano.

Si ricorda peraltro che, a seguito di provvedimento giudiziale positivo, era stata incassata la fidejussione relativa a tali appalti per un importo pari a 0,7 milioni di Euro.

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

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

La sentenza della Corte d'Appello è stata impugnata avanti la Corte di Cassazione da parte di Generali Italia S.p.A. che ha chiesto la condanna di FERROVIENORD in solido con Cogel o in via esclusiva alla restituzione dell'importo di Euro 680.406,91 oltre interessi e rivalutazione (pari all'importo già versato a FERROVIENORD a titolo di garanzia fideiussoria). Successivamente, anche Cogel ha impugnato la stessa sentenza chiedendo nei confronti di FERROVIENORD il riconoscimento degli interessi moratori ai sensi del D.Lgs. 231/2002 per un importo di Euro 963.368,99 (in aggiunta agli interessi legali già riconosciuti in secondo grado a suo favore). FERROVIENORD ha resistito in giudizio e a sua volta ha impugnato la sentenza di secondo grado, tra l'altro, nella parte in cui ha respinto la domanda di risarcimento del danno quantificato in Euro 3.332.154,54. In data 17 giugno 2021 è stata emessa la sentenza n.17453/2021 con la quale la Corte di Cassazione: *i*) ha respinto la domanda di Generali Italia S.p.A. volta ad ottenere la condanna di Ferrovienord al pagamento di Euro 680.406,91; *ii*) ha respinto il ricorso incidentale di Cogel volto ad ottenere la condanna di FERROVIENORD al pagamento di Euro 963.638,99; *iii*) ha accolto il secondo motivo del ricorso incidentale di FERROVIENORD (relativo al danno subito per il maggiore importo corrisposto al nuovo appaltatore per i lavori della Saronno-Seregno; *iv*) ha rinviato alla Corte di Appello di Milano per la prosecuzione del giudizio tra Ferrovienord e Cogel per il danno di cui al precedente punto e per le spese legali; *v*)ha condannato Generali Italia S.p.A. al pagamento delle spese di lite in favore di FERROVIENORD quantificate in Euro 11.200,00 oltre accessori di legge.

Per la quantificazione del danno subito da FERROVIENORD per il maggiore importo corrisposto al nuovo appaltatore per i lavori della Saronno-Seregno (cfr. precedente *iii*), la causa è stata riassunta da Ferrovienord avanti la Corte d'Appello di Milano. Alla prima udienza tenutasi in data 3 marzo 2022 le parti hanno comunicato al Collegio che sono in corso trattative per la risoluzione bonaria della controversia. La Corte d'Appello ha dato atto delle trattative e ha rinviato la causa all'udienza del 28 settembre 2023 per la precisazione delle conclusioni. Sono tuttora in corso trattative per la definizione bonaria della controversia.

Contenzioso con Agenzia delle Dogane

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

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

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

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

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

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

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

Avverso la citata pronuncia di seconde cure, l'Agenzia delle Dogane, da ultimo, ha proposto ricorso per cassazione, cui FERROVIENORD S.p.A., ha resistito, proponendo il 4 ottobre 2021

controricorso con contestuale ricorso incidentale ove ha impugnato i capi e punti della sentenza in cui è risultata essere soccombente.

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

Nel mese di giugno 2023 è stata presentata la proposta di definizione stragiudiziale della vertenza che alla data del 2 agosto 2023 tuttavia non è stata ancora accertata dalla controparte.

9. 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 adempiute 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 (data del primo *closing*). 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.

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.

Aggiornamento sul progetto H2iseO Hydrogen Valley

30 giugno 2023: Nell'ambito dell'incontro avvenuto in data 30 giugno 2023 tra il Gruppo FNM, Regione Lombardia e i sindaci della Comunità Montana del Sebino Bresciano sono state spiegate le opportunità per il territorio derivanti dal progetto H2iseO e sono stati forniti aggiornamenti in merito alle modalità e alle tempistiche di implementazione, come meglio descritti al paragrafo 2.1.

10. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO IL 30 GIUGNO 2023

Non si sono verificati fatti di rilievo dopo il 30 giugno 2023.

11. PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

In considerazione dei risultati conseguiti nel primo semestre 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 il livello pre-pandemico, con il traffico leggero e pesante rispettivamente allineato e superiore rispetto al 2019; 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 confermano :

- 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, 2 agosto 2023

Il Consiglio di Amministrazione

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.



Bilancio Consolidato

semestrale abbreviato al 30 giugno 2023

- ***Situazione Patrimoniale-Finanziaria Consolidata***
- ***Conto Economico Consolidato***
- ***Conto Economico Complessivo Consolidato***
- ***Prospetto dei movimenti del Patrimonio Netto consolidato***
- ***Rendiconto finanziario consolidato***
- ***Note illustrative al Bilancio Consolidato semestrale abbreviato***

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA AL 30.06.2023

Importi in migliaia di Euro	Note	30/06/2023	31/12/2022
ATTIVO			
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Immobili, impianti e macchinari	5	489.054	480.501
Attività Immateriali	6	332.477	340.038
Diritto d'uso	7	18.376	20.233
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	8	156.965	160.690
Partecipazioni valutate al <i>fair value</i> a conto economico	8	11.141	11.141
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	9	61.091	57.316
di cui: verso Parti Correlate	9	60.090	56.316
Attività Finanziarie valutate al <i>fair value</i> a conto economico	10	4.331	4.324
Attività contrattuali	12	72.204	77.208
Attività per imposte anticipate		33.307	32.658
Crediti per imposte	16	154	17
Altre Attività	15	3.354	3.542
di cui: verso Parti Correlate	15	7	7
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		1.182.454	1.187.668
ATTIVITA' CORRENTI			
Rimanenze	13	13.308	12.109
Crediti Commerciali	14	177.341	152.964
di cui: verso Parti Correlate	14	76.992	70.529
Altre Attività	15	159.797	149.490
di cui: verso Parti Correlate	15	21.503	25.566
Crediti per imposte	16	183	212
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	9	1.119	1.174
di cui: verso Parti Correlate	9	533	481
Attività Finanziarie valutate al <i>fair value</i> a conto economico	10	857	7.709
Crediti per investimenti su servizi in concessione	11	247.998	249.333
di cui: verso Parti Correlate	11	246.001	247.336
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	17	246.125	236.928
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		846.728	809.919
Attività destinate alla vendita	18	—	21.966
TOTALE ATTIVO		2.029.182	2.019.553

Importi in migliaia di Euro	Note	30/06/2023	31/12/2022
<u>PASSIVO</u>			
Capitale sociale		230.000	230.000
Altre riserve		13.438	13.335
Riserva di utili indivisi		37.796	(22.721)
Riserva di utili/(perdite) attuariali		(4.785)	(5.357)
Riserva di traduzione		208	200
Utile/(perdita) del periodo		33.480	68.476
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO		310.137	283.933
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		19.611	22.980
PATRIMONIO NETTO TOTALE	19	329.748	306.913
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Debiti verso banche	20	118.662	143.681
Prestito Obbligazionario	21	645.117	644.398
Debiti Finanziari	21	12	2.197
Passività per <i>leasing</i>	21	15.507	18.029
di cui: verso Parti Correlate	21	33	20
Debiti per investimenti finanziati	22	13.678	12.587
di cui: verso Parti Correlate	22	7.863	6.763
Altre passività	24	34.266	31.095
di cui: verso Parti Correlate	24	10.705	10.075
Fondi rischi e oneri	25	83.558	74.540
Trattamento di fine rapporto	26	19.000	20.410
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		929.800	946.937
PASSIVITA' CORRENTI			
Debiti verso banche	20	60.076	55.070
Prestito Obbligazionario	21	3.379	961
Debiti Finanziari	21	24.727	35.679
di cui: verso Parti Correlate	21	20.827	30.586
Passività per <i>leasing</i>	21	7.846	7.746
di cui: verso Parti Correlate	21	43	115
Debiti per investimenti finanziati	22	69.380	41.112
di cui: verso Parti Correlate	22	62.507	41.112
Debiti verso fornitori	27	465.957	470.689
di cui: verso Parti Correlate	27	9.842	13.405
Debiti per imposte	28	1.645	9.382
Debiti tributari	28	10.912	6.676
Altre passività	29	67.985	63.722
di cui: verso Parti Correlate	29	20.543	17.696
Fondi rischi e oneri	25	57.727	67.641
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		769.634	758.678
Passività connesse ad attività destinate alla vendita	18	—	7.025
TOT. PASSIVITA' e PATRIMONIO NETTO		2.029.182	2.019.553

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO PRIMO SEMESTRE 2023

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	I semestre 2023	I semestre 2022
Ricavi delle vendite e prestazioni	30	276.741	259.543
di cui: verso Parti Correlate	30	98.350	88.173
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12	32	56.667	52.823
di cui: verso Parti Correlate	32	40.873	28.054
TOTALE RICAVI		333.408	312.366
Contributi	31	5.892	13.009
di cui: verso Parti Correlate	31	3.763	4.262
Altri proventi	33	16.140	16.985
di cui: verso Parti Correlate	33	4.225	3.877
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI		355.440	342.360
Mat.prima, materiali di consumo e merci utilizzate	34	(15.475)	(15.270)
Costi per servizi	35	(75.517)	(77.943)
di cui: verso Parti Correlate	35	(5.351)	(5.146)
di cui: non ricorrenti	35	—	(36)
Costi per il personale	36	(82.387)	(81.258)
Ammortamenti e svalutazioni	37	(51.478)	(47.448)
Svalutazione di attività finanziarie e attività contrattuali	38	(569)	(1.309)
Altri costi operativi	39	(27.632)	(24.769)
di cui: verso Parti Correlate	39	(283)	(91)
Costi per servizi di costruzione - IFRIC 12	32	(53.843)	(48.419)
TOTALE COSTI		(306.901)	(296.416)
RISULTATO OPERATIVO		48.539	45.944
Proventi finanziari	40	3.503	4.133
di cui: verso Parti Correlate	40	1.884	1.834
Oneri finanziari	41	(9.482)	(6.778)
di cui: verso Parti Correlate	41	(185)	(118)
RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA		(5.979)	(2.645)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	42	(462)	(9.733)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		42.098	33.566
Imposte sul reddito	43	(8.754)	(13.461)
UTILE / (PERDITA) NETTO DEL PERIODO DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'		33.344	20.105
UTILE NETTO DA OPERAZIONI DISCONTINUE		—	—
UTILE / (PERDITA) DEL PERIODO		33.344	20.105
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti di MINORANZA		(136)	(1.333)
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti della Controllante		33.480	21.438
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti di MINORANZA per operazioni discontinue		—	—
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti della Controllante per operazioni discontinue		—	—
Utile per azione attribuibile agli azionisti del gruppo			
Utile per azione base (unità di euro)	44	0,08	0,05
Utile per azione diluito (unità di euro)	44	0,08	0,05
Utile per azione attribuibile agli azionisti del gruppo per operazioni discontinue			
Utile per azione base (unità di euro)		—	—
Utile per azione diluito (unità di euro)		—	—

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO DEL PRIMO SEMESTRE 2023

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	I semestre 2023	I semestre 2022
UTILE / (PERDITA) DEL PERIODO		33.344	20.105
Altre componenti delle società consolidate con il metodo integrale			
Utile/(Perdita) attuariale TFR	26	119	3.319
Effetto fiscale	43	(32)	(929)
Totale componenti che non saranno successivamente riclassificati nel risultato del periodo		87	2.390
Valutazione <i>fair value</i> strumenti derivati	21	264	1.855
Effetto fiscale	43	(64)	(445)
Totale componenti che saranno successivamente riclassificati nel risultato del periodo		200	1.410
Totale società consolidate con il metodo integrale		287	3.800
Altre componenti delle società valutate con il metodo del patrimonio netto			
Utile/(Perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto		487	855
Totale componenti che non saranno successivamente riclassificati nel risultato del periodo	8	487	855
Valutazione <i>fair value</i> strumenti derivati		(97)	2.421
Utili/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere		8	40
Totale componenti che saranno successivamente riclassificati nel risultato del periodo	8	(89)	2.461
Totale società valutate con il metodo del patrimonio netto		398	3.316
Totale altre componenti di conto economico complessivo	46	685	7.116
TOTALE UTILE / (PERDITA) COMPLESSIVO DEL PERIODO		34.029	27.221
Utile/ (Perdita) complessivo attribuibile agli Azionisti di minoranza		(134)	(851)
Utile/ (Perdita) complessivo attribuibile agli Azionisti della Controllante		34.163	28.072

PROSPETTO DEI MOVIMENTI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

<i>Importi in migliaia di euro</i>	Capitale sociale	Altre riserve	Utili/ Perdite Indivisi	Riserva utili/perdite attuariali	Riserva di traduzione	Utili/ Perdite dell'esercizio	Patrimonio netto di gruppo	Patrimonio netto di terzi	Totale Patrimonio netto
Saldo 01.01.2022	230.000	6.873	(63.596)	(7.478)	147	40.875	206.821	21.512	228.333
Totale Utile Complessivo		3.829		2.765	40	21.438	28.072	(851)	27.221
Destinazione utile 2021	—	—	40.875	—	—	(40.875)	—	—	—
Saldo 30.06.2022	230.000	10.702	(22.721)	(4.713)	187	21.438	234.893	20.661	255.554
Saldo 31.12.2022	230.000	13.335	(22.721)	(5.357)	200	68.476	283.933	22.980	306.913
Totale Utile Complessivo		103		572	8	33.480	34.163	(134)	34.029
Destinazione utile 2022	—	—	68.476	—	—	(68.476)	—	—	—
Distribuzione dividendi	—	—	(10.003)	—	—	—	(10.003)	—	(10.003)
Variazione <i>Put Option</i>	—	—	2.430	—	—	—	2.430	—	2.430
Variazione perimetro consolidamento	—	—	(386)	—	—	—	(386)	(3.235)	(3.621)
Saldo 30.06.2023	230.000	13.438	37.796	(4.785)	208	33.480	310.137	19.611	329.748
Note	19	19	19	46	46	19	19	19	19

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	30/06/2023	30/06/2022
Flusso di cassa derivante da attività operative		Totale	Totale
Risultato del periodo		33.344	20.105
Imposte sul reddito	43	8.754	13.461
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	42	462	9.733
Ammortamenti del periodo delle attività immateriali	6	29.780	19.962
Ammortamenti del periodo delle attività materiali	5	18.391	17.296
Ammortamento Diritto d'uso	7	3.307	3.743
Impairment attività immateriali e materiali	37	—	6.447
Accantonamento fondo rischi ed oneri	25	17.076	19.794
Rilasci fondo rischi ed oneri	25	(948)	(4.325)
Accantonamento fondo svalutazione crediti	14	569	154
(Plusvalenze) / Minusvalenze nette da cessione di attività materiali	33	1	(312)
Svalutazione attività contrattuali	38	—	1.155
Rilasci fondo svalutazione crediti	14	(63)	(130)
Contributi in conto capitale di competenza del periodo	31	(1.986)	(1.735)
Interessi attivi	40	(3.503)	(4.133)
Interessi passivi	41	9.482	6.779
Flusso di cassa da attività reddituale		114.666	107.994
Variazione netta del fondo T.F.R.	26	(1.651)	(1.831)
Variazione netta del fondo svalutazione crediti		(192)	—
Variazione netta del fondo rischi ed oneri	25	(16.759)	(9.671)
Incremento dei crediti commerciali	14	(24.554)	(10.595)
Incremento delle rimanenze	13	(1.199)	(2.076)
(Incremento)/Decremento degli altri crediti	15	1.319	(10.879)
Incremento/(Decremento) dei debiti commerciali	27	6.785	(226)
Incremento/(Decremento) delle altre passività		5.515	2.436
Pagamento imposte		(15.893)	(6.803)
Totale flusso di cassa da attività operative		68.037	68.349
Flusso di cassa da/(per) per attività di investimento			
Investimenti in attività immateriali con fondi propri	6	(1.200)	(1.076)
Investimenti in attività materiali con fondi propri	5	(26.961)	(54.697)
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori per investimenti con fondi propri		(16.113)	42.296
Incasso contributi per investimenti con fondi propri		2.987	—
Investimenti in beni devolvibili per infrastruttura autostradale lordo	6	(21.776)	(20.788)
Pagamento oneri finanziari capitalizzati su infrastruttura autostradale	12	(142)	(425)
Incasso corrispettivo per investimento infrastruttura autostradale	12	8.873	—
Investimento in materiale rotabile finanziato lordo "Materiale Rotabile 2017 - 2032"	11	(98.956)	(103.591)
Incasso corrispettivo per investimento "Materiale Rotabile 2017 - 2032"	11	106.239	156.357
Investimento in infrastruttura ferroviaria finanziati lordo ¹	11	(67.091)	(45.261)
Incasso corrispettivo per investimento infrastruttura ferroviaria ¹	11	82.047	17.172
Valore di cessione di attività materiali		230	455
Altri investimenti in Partecipazioni	8	—	(8.400)
Dividendi distribuiti dalle partecipate valutate con il metodo del patrimonio netto	8	3.661	900
Altre variazioni nei crediti finanziari		184	84
Incasso interessi attivi		1.125	454
Sottoscrizione Depositi vincolati		—	(4.500)
Incasso fondi vincolati	10	6.767	—
Erogazione prestito a società partecipate	9	(2.000)	(510)
Rimborso prestiti partecipate	9	6.938	—
Incasso da cessione partecipazioni destinate alla vendita	8	—	6.313

Incasso da cessione delle attività destinate alla vendita	18	5.500	—
Totale flusso di cassa da attività di investimento		(9.688)	(15.217)
Flusso di cassa da/(per) attività di finanziamento			
Rimborso dei debiti per <i>leasing</i>	21	(3.872)	(3.048)
Accensione finanziamenti	21	5.000	—
Rimborso finanziamenti	21	(25.163)	(25.307)
Interessi pagati		(4.650)	(2.928)
Decremento altre passività finanziarie	21	(10.828)	(2.486)
Dividendi erogati ad azionisti di FNM	19	(10.003)	—
Totale flusso di cassa per attività di finanziamento		(49.516)	(33.769)
Liquidità generata (+)		8.833	19.363
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio del periodo	17	236.928	351.832
IFRS 9	21	364	—
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine del periodo	17	246.125	371.195
Liquidità generata (+)		8.833	19.363

¹I valori comprendono anche il materiale rotabile diverso dal "Materiale Rotabile 2017 - 2032".

FNM S.p.A.

Sede in Piazzale Cadorna 14 – 20123 Milano

Capitale sociale Euro 230.000.000,00 i.v.

**NOTE ILLUSTRATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO
AL 30.06.2023****NOTA 1 INFORMAZIONI GENERALI****ATTIVITÀ DEL GRUPPO**

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

Le società appartenenti al Gruppo FNM (di seguito il "Gruppo") svolgono la propria attività prevalentemente nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria e nel settore del trasporto passeggeri su gomma (inclusa la mobilità sostenibile), nella gestione delle attività di Ro.S.Co e attività centrali svolte dalla società FNM (di seguito anche la "Capogruppo" o "FNM"), nonché nella gestione dell'infrastruttura autostradale; in particolare, nella Relazione sulla Gestione, al paragrafo 5 "Andamento economico segmenti di *business*" sono analizzate, le attività svolte dal Gruppo. Si rimanda alla Nota 4 "Informativa di settore" per una più dettagliata analisi dell'effetto sulla informativa per *segment* della valutazione attraverso il "metodo del patrimonio netto" di partecipazioni a controllo congiunto e collegate operanti in particolare nel settore del trasporto passeggeri su rotaia, dell'energia (consistente nella gestione dell'elettrodotto Mendrisio – Cagno), del trasporto merci su rotaia e dell'*information & communication technology*.

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

FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO

Il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2023 è stato predisposto ai sensi dell'art. 154 – ter del TUF così come innovato dal D. Lgs. 6 novembre 2007, n. 195, recante attuazione della Direttiva 2004/109/CE (anche definita "Direttiva *Transparency*") e allo scopo di fornire informazioni sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società e del Gruppo.

Esso è stato predisposto nel rispetto dei Principi Contabili Internazionali ("IFRS") emessi dall'*International Accounting Standards Board* ("IASB") e omologati dall'Unione Europea ed è stato redatto secondo lo IAS 34 - "Bilanci intermedi", applicando gli stessi principi contabili adottati nella redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2022, integrati dai principi applicabili dal 1° gennaio 2023, come indicato in Nota 2. Con "IFRS" si intendono anche gli *International Accounting Standards* ("IAS") tuttora in vigore, nonché tutti i documenti interpretativi emessi dall'*International Financial Reporting Standards Interpretations Committee* (IFRS IC, già "IFRIC") precedentemente denominati *Standing Interpretations Committee* ("SIC").

A tale scopo i dati dei bilanci delle società partecipate consolidate sono stati opportunamente riclassificati e rettificati.

Il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato riporta schemi dettagliati e non sintetici al fine di fornire una migliore e più chiara visione delle dinamiche economico-patrimoniali e finanziarie intervenute nel semestre.

Sono altresì presentate le note illustrative secondo l'informativa richiesta dallo IAS 34 con le integrazioni ritenute utili per una più chiara comprensione del bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Il bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2023 deve essere letto congiuntamente con il bilancio consolidato redatto da FNM al 31 dicembre 2022.

Nel bilancio consolidato semestrale abbreviato i dati economici e del rendiconto finanziario (metodo indiretto) del semestre sono confrontati con quelli dell'analogo semestre del precedente esercizio. La posizione finanziaria netta e le poste della situazione patrimoniale – finanziaria consolidata al 30 giugno 2023 sono confrontate con i corrispondenti dati consuntivi al 31 dicembre 2022.

Con riferimento allo IAS 1 gli Amministratori confermano che, in considerazione delle prospettive economiche, della patrimonializzazione e della posizione finanziaria del Gruppo, lo stesso opera in continuità aziendale ed il bilancio consolidato semestrale abbreviato è stato redatto utilizzando principi contabili propri di un gruppo in funzionamento.

NOTA 2 SCHEMI DI BILANCIO, PRINCIPI CONTABILI E CRITERI DI VALUTAZIONE

Nella redazione del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2023 sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di valutazione adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2022, a cui si rimanda per una analisi dettagliata.

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

Si segnala, inoltre, che taluni processi valutativi, in particolare quelli più complessi quali la determinazione di eventuali perdite di valore di attività non correnti, sono generalmente effettuati in modo completo solo in sede di redazione del bilancio annuale, allorquando sono disponibili tutte le informazioni eventualmente necessarie, salvo i casi in cui vi siano indicatori di *impairment* che richiedano una immediata valutazione di eventuali perdite di valore. Dalle valutazioni effettuate ai fini del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato non sono stati rilevati indicatori di *impairment*.

Non sono state rilevate nel semestre di riferimento, trasferimenti tra i vari livelli della scala gerarchica del *fair value* utilizzata per la valutazione del *fair value* degli strumenti finanziari, così come non sono state effettuate variazioni nelle classificazioni delle attività finanziarie rispetto a quanto rappresentato al 31 dicembre 2022 (Nota 47).

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicati dal 1° gennaio 2023

I seguenti principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS sono stati applicati per la prima volta dal Gruppo a partire dal 1° gennaio 2023:

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

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

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

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

Le principali caratteristiche del *General Model* sono:

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

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

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

In data 9 dicembre 2021, lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IFRS 17 Insurance contracts: Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9 – Comparative Information*”. L'emendamento è un'opzione di transizione relativa alle informazioni comparative sulle attività finanziarie presentate alla data di applicazione iniziale dell'IFRS 17. L'emendamento è stato applicato a partire dal 1° gennaio 2023, unitamente all’applicazione del principio IFRS 17, per evitare disallineamenti contabili temporanei tra attività finanziarie e passività di contratti assicurativi, e per migliorare l'utilità delle informazioni comparative per i lettori di bilancio. L'adozione di tale principio e del relativo emendamento non ha comportato effetti sul bilancio consolidato del Gruppo.

- In data 7 maggio 2021 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single*

Transaction”. Il documento chiarisce come devono essere contabilizzate le imposte differite su alcune operazioni che possono generare attività e passività di pari ammontare, quali il *leasing* e gli obblighi di smantellamento. Le modifiche sono state applicate dal 1° gennaio 2023. L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio consolidato del Gruppo.

- In data 12 febbraio 2021 lo IASB ha pubblicato due emendamenti denominati “*Disclosure of Accounting Policies—Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2*” e “*Definition of Accounting Estimates—Amendments to IAS 8*”. Le modifiche sono volte a migliorare la *disclosure* sulle *accounting policy* in modo da fornire informazioni più utili agli investitori e agli altri utilizzatori primari del bilancio nonché ad aiutare le società a distinguere i cambiamenti nelle stime contabili dai cambiamenti di *accounting policy*. Le modifiche sono state applicate dal 1° gennaio 2023. L'adozione di tali emendamenti non ha comportato effetti sul bilancio consolidato del Gruppo.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS non ancora omologati dall’Unione Europea al 30 giugno 2023

Alla data di riferimento del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato gli organi competenti dell’Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l’adozione degli emendamenti e dei principi sotto descritti.

- In data 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current*” ed in data 31 ottobre 2022 ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Non-Current Liabilities with Covenants*”. I documenti hanno l’obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività a breve o lungo termine. Le modifiche entrano in vigore dal 1° gennaio 2024; è comunque consentita un’applicazione anticipata.
Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall’adozione di tale emendamento.
- In data 22 settembre 2022 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback*”. Il documento richiede al venditore-lessee di valutare la passività per il *lease* riveniente da una transazione di *sale & leaseback* in modo da non rilevare un provento o una perdita che si riferiscano al diritto d’uso trattenuto. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2024, ma è consentita un’applicazione anticipata.
Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall’adozione di tale emendamento.
- In data 23 maggio 2023 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 12 Income taxes: International Tax Reform – Pillar Two Model Rules*”. Il documento introduce un’eccezione temporanea agli obblighi di rilevazione e di informativa delle attività e passività per imposte differite relative alle *Model Rules* del Pillar Two e prevede degli obblighi di informativa specifica per le entità interessate dalla relativa *International Tax Reform*. Il documento prevede l’applicazione immediata dell’eccezione temporanea, mentre gli obblighi di informativa saranno applicabili ai soli bilanci annuali iniziati al 1° gennaio 2023 (o in data successiva) ma non ai bilanci infrannuali aventi una data chiusura precedente al 31 dicembre

2023. Al momento gli amministratori stanno valutando i possibili effetti dell'introduzione di questo emendamento sul bilancio consolidato del Gruppo.

- In data 25 maggio 2023 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 7 Statement of Cash Flows and IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures: Supplier Finance Arrangements*”. Il documento richiede ad un'entità di fornire informazioni aggiuntive sugli accordi di *reverse factoring* che permettano agli utilizzatori del bilancio di valutare in che modo gli accordi finanziari con i fornitori possano influenzare le passività e i flussi finanziari dell'entità e di comprendere l'effetto di tali accordi sull'esposizione dell'entità al rischio di liquidità. Le modifiche si applicheranno dal 1° gennaio 2024, ma è consentita un'applicazione anticipata. Al momento gli amministratori stanno valutando i possibili effetti dell'introduzione di questo emendamento sul bilancio consolidato del Gruppo.

NOTA 3 AREA DI CONSOLIDAMENTO

L'area di consolidamento include il bilancio al 30 giugno 2023 di FNM S.p.A. e delle sue controllate.

Come riportato al paragrafo 2 della Relazione sulla Gestione, il perimetro del Gruppo è variato rispetto al 31 dicembre 2022 in quanto:

- in data 16 gennaio 2023 è stata perfezionata l'operazione di cessione dell'intera partecipazione detenuta da FNM in NTT S.r.l., per il valore di 150 migliaia di Euro;
- in data 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 al prezzo di vendita di 5.400 migliaia di Euro. 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 le partecipazioni in NTT ed in La Linea e le relative attività nette in consolidato erano state riclassificate, in conformità alle previsioni dell'IFRS 5, nelle attività e passività destinate alla vendita.

Sono considerate controllate le società sulle quali il Gruppo ha il potere di esercitare il controllo, vale a dire possiede contemporaneamente i seguenti tre elementi: (a) potere sull'impresa; (b) esposizione, o diritti, a rendimenti variabili derivanti dal coinvolgimento con la stessa; (c) capacità di utilizzare il potere per influenzare l'ammontare di tali rendimenti variabili.

I bilanci delle società consolidate sono quelli predisposti dai Consigli di Amministrazione opportunamente rettificati per adeguarli agli IAS/IFRS e ai criteri di Gruppo.

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

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

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

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

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

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

Si considerano partecipazioni a controllo congiunto (*joint venture*) gli investimenti nelle società per le quali il Gruppo esercita il controllo congiuntamente con un altro investitore ed esistono accordi contrattuali o parasociali per la gestione paritetica dell'attività. Le società a controllo congiunto operano in settori differenti dai segmenti operativi del Gruppo e le loro attività sono sviluppate con un *partner* specializzato con il quale ne sono condivise le decisioni finanziarie, gestionali e strategiche, anche con il supporto di patti parasociali e dello statuto che rendono paritetico il controllo delle partecipate, anche nel caso in cui FNM detenga la maggioranza dei diritti di voto, come nel caso delle partecipate NordCom S.p.A. e NORD ENERGIA S.p.A..

I risultati economici delle società a controllo congiunto o collegate sono pertanto recepiti nel conto economico consolidato alla voce "Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto" (Nota 42).

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

NOTA 4 INFORMATIVA DI SETTORE

Con riferimento ai segmenti di business del Gruppo, sono individuabili i seguenti quattro settori di attività:

- noleggio di materiale rotabile e gestione dei servizi centralizzati (Ro.S.Co & Services): la Capogruppo FNM svolge attività di (i) locazione di materiale rotabile con una flotta di proprietà di 71 treni e 31 locomotive, alle partecipate operanti nel settore del TPL e del trasporto merci, (ii) erogazione di servizi amministrativi alle proprie partecipate ed (iii) gestione del patrimonio immobiliare del Gruppo. Afferiscono inoltre a tale segmento i settori di attività delle partecipate (*joint venture* e collegate), la cui modalità di valutazione è quella del “metodo del patrimonio netto”, concorrendo al risultato netto di esercizio alla voce “Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto”, la più rilevante delle quali è relativa all’attività di “Trasporto Passeggeri su rotaia” nell’ambito del Trasporto Pubblico Locale realizzato dalla partecipata a controllo congiunto Trenord S.r.l. in Regione Lombardia. Nell’ambito di questa attività il Gruppo ha conseguito indirettamente sia ricavi derivanti dal Contratto di Servizio stipulato con la Regione Lombardia per l’espletamento del servizio di trasporto, sia ricavi derivanti da bigliettazione;
- infrastruttura ferroviaria: comprende le attività di gestione, manutenzione, progettazione e realizzazione di nuovi impianti effettuate sull’infrastruttura ferroviaria ottenuta in concessione dalla Regione Lombardia con scadenza 31 ottobre 2060. Il corrispettivo per lo svolgimento di tale attività è definito nel “Contratto di Servizio” mentre il “Contratto di Programma” regola gli investimenti finalizzati all’ammodernamento e al potenziamento della rete entrambi stipulati con Regione Lombardia. Il contratto di Servizio è stato rinnovato in data 21 dicembre 2022 per gli anni 2023 - 2028, il Contratto di Programma sottoscritto nel 2016, ha scadenza il 31 dicembre 2027. Dal 2019, il segmento include inoltre l’attività di gestione terminalistica;
- mobilità passeggeri su gomma: si riferisce al servizio di Trasporto Pubblico Locale svolto con flotte di autobus di proprietà in tre province della Lombardia (Varese, Como e Brescia), del Veneto e nella città di Verona, oltre che ai servizi di *car sharing* elettrico in Lombardia. Nell’ambito di tali attività, il Gruppo ha conseguito ricavi derivanti dalla vendita dei biglietti, da corrispettivi per subaffidamenti, da contributi regionali per le attività svolte nelle province di Varese e Brescia e da corrispettivi per il contratto di servizio nella città e nella provincia di Verona, ed in provincia di Como, nonché da accordi con amministrazioni comunali e aziende private per quanto riguarda il business del *car-sharing*;
- autostrade: si riferisce all’attività svolta dalla controllata MISE, società concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione dell’Autostrada A7 Serravalle-Milano e delle Tangenziali Nord, Est e Ovest Milano (per complessivi 179 km di lunghezza) ai sensi della convenzione di concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007 (come modificata dall’atto aggiuntivo del 15 giugno 2016) tra MISE, in qualità di concessionario, e ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), in qualità di concedente. MISE è inoltre attiva nella progettazione, nonché nel supporto tecnico e amministrativo per gli investimenti infrastrutturali sulla rete autostradale attraverso Milano Serravalle Engineering, di cui detiene il 100% del capitale sociale. Tra le proprie partecipate, la controllata annovera anche una partecipazione di collegamento del 36,7% nel capitale di Autostrada Pedemontana Lombarda, concessionaria per le attività di progettazione, costruzione e gestione dell’autostrada tra Dalmine, Como, Varese, il Valico di Gaggiolo e delle opere connesse. APL è valutata con il metodo del patrimonio netto.

Le seguenti tabelle presentano i dati economici e patrimoniali del Gruppo in relazione ai quattro settori di attività sopra descritti.

Primo semestre 2023	Ro.S.Co & Services	Infrastruttura a ferroviaria	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Elisioni	Totale da operazioni in continuità
Ricavi verso terzi	33.781	69.654	51.862	143.476		298.773
Vendite interseguimento	8.405	3.680	335	1.151	(13.571)	—
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12		40.873		15.794		56.667
Ricavi di settore	42.186	114.207	52.197	160.421	(13.571)	355.440
Costi verso terzi	(34.771)	(63.856)	(52.514)	(101.917)		(253.058)
Acquisti interseguimento	(554)	(8.456)	(1.129)	(3.432)	13.571	—
Costi per servizi di costruzione - IFRIC 12		(38.049)		(15.794)		(53.843)
Costi di settore	(35.325)	(110.361)	(53.643)	(121.143)	13.571	(306.901)
Risultato operativo	6.861	3.846	(1.446)	39.278		48.539
Risultato gestione finanziaria	20.898	166	(10)	(3.633)	(23.400)	(5.979)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	1.062			(1.524)		(462)
Risultato prima delle imposte	28.821	4.012	(1.456)	34.121		42.098
Imposte						(8.754)
Risultato del periodo da operazioni in continuità						33.344
Risultato da operazioni discontinue						
Risultato netto del periodo						33.344

30/06/2023	Ro.S.Co & Services	Infrastruttura ferroviaria	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Altri	Totale
Attività di settore	618.166	509.282	119.083	592.042		1.838.573
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	82.352		266	74.347		156.965
Attività per imposte sul reddito					33.644	33.644
Totale attività di gruppo non allocate					33.644	33.644
Totale attività	700.518	509.282	119.349	666.389	33.644	2.029.182
Passività di settore	748.255	554.373	69.139	326.022		1.697.789
Passività per imposte sul reddito					1.645	1.645
Altre passività non allocate					329.748	329.748
Totale passività di gruppo non allocate					331.393	331.393
Totale passività	748.255	554.373	69.139	326.022	331.393	2.029.182

Primo semestre 2022	Ro.S.Co & Services	Infrastruttura a ferroviaria	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Elisioni	Totale da operazioni in continuità
Ricavi verso terzi	32.265	63.609	60.749	132.914		289.537
Vendite intersemento	6.308	3.411	8.013	685	(18.417)	—
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12		28.051		24.772		52.823
Ricavi di settore	38.573	95.071	68.762	158.371	(18.417)	342.360
Costi verso terzi	(34.522)	(54.746)	(63.820)	(94.909)		(247.997)
Acquisti intersemento	(453)	(9.248)	(7.997)	(719)	18.417	—
Costi per servizi di costruzione - IFRIC 12		(23.647)		(24.772)		(48.419)
Costi di settore	(34.975)	(87.641)	(71.817)	(120.400)	18.417	(296.416)
Risultato operativo	3.598	7.430	(3.055)	37.971		45.944
Risultato gestione finanziaria	(3.231)	259	(285)	612		(2.645)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	(11.020)			1.287		(9.733)
Risultato prima delle imposte	(10.653)	7.689	(3.340)	39.870		33.566
Imposte						(13.461)
Risultato del periodo da operazioni in continuità						20.105
Risultato da operazioni discontinue						
Risultato netto del periodo						20.105

31/12/2022	Ro.S.Co & Services	Infrastruttura a ferroviaria	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Altri	Totale
Attività di settore	563.095	526.873	111.828	602.214		1.804.010
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	84.456		266	75.968		160.690
Attività destinate alla vendita	725		21.241			21.966
Attività per imposte sul reddito					32.887	32.887
Totale attività di gruppo non allocate					32.887	32.887
Totale attività	648.276	526.873	133.335	678.182	32.887	2.019.553
Passività di settore	771.023	514.926	60.406	349.878		1.696.233
Passività destinate alla vendita			7.025			7.025
Passività per imposte sul reddito					9.382	9.382
Altre passività non allocate					306.913	306.913
Totale passività di gruppo non allocate					316.295	316.295
Totale passività	771.023	514.926	67.431	349.878	316.295	2.019.553

Si rileva che i ricavi verso Regione Lombardia e verso Trenord incidono rispettivamente per il 23% e 16%, sono quindi superiori al 10% dei ricavi consolidati di Gruppo.

In particolare i ricavi verso Regione Lombardia, pari a 82.964 migliaia di Euro, sono così distribuiti nei diversi settori:

- Infrastruttura ferroviaria per 79.203 migliaia di Euro;
- Ro.S.Co. & Services per 334 migliaia di Euro;
- Mobilità passeggeri su gomma per 3.427 migliaia di Euro.

I ricavi verso Trenord, pari a 56.186 migliaia di Euro, sono così distribuiti nei diversi settori:

- Infrastruttura ferroviaria per 25.789 migliaia di Euro;
- Ro.S.Co. & Services per 30.197 migliaia di Euro;
- Mobilità passeggeri su gomma per 200 migliaia di Euro.

L'analisi per natura dei ricavi e costi, proventi ed oneri, afferenti ai settori il cui contributo al risultato consolidato è rilevato alla voce "Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto", ed è esposta nella Nota 42 a cui si rimanda.

Si rinvia al paragrafo 5. "Andamento economico segmenti di *business*" della Relazione sulla Gestione per l'analisi di dettaglio sull'andamento dei ricavi e costi dei segmenti del Gruppo.

Le transazioni tra i settori sono concluse a normali condizioni di mercato.

SITUAZIONE PATRIMONIALE**NOTA 5 IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI**

Al 1° gennaio 2023 gli immobili, impianti e macchinari, al netto dei relativi fondi di ammortamento e dei fondi di finanziamento, risultavano costituiti come segue:

Descrizione	01.01.2023		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Terreni e fabbricati	48.100	(18.348)	29.752
Impianti e macchinari	185.561	(144.051)	41.510
Attrezzature industriali e commerciali	13.735	(11.437)	2.298
Altri beni	694.293	(339.073)	355.220
Immobilizzazioni in corso e acconti	51.721		51.721
Totale Immobili, impianti e macchinari	993.410	(512.909)	480.501

La movimentazione del primo semestre 2023 è di seguito illustrata:

Descrizione	Terreni e fabbricati	Impianti e Macchinari	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni	Immobiliz. in corso e acconti	Totale
Valore netto al 01.01.2023	29.752	41.510	2.298	355.220	51.721	480.501
Investimenti finanziati con mezzi propri	65	7.527	474	5.674	13.221	26.961
Trasferimenti valore lordo	2	2.718	34	3.590	(6.344)	—
Dismissioni: Alienazione Lorde	(34)	(10.686)	(14)	(72)	—	(10.806)
Dismissioni: Utilizzi Fondo Ammortamento		10.650	14	72		10.736
Quote di Ammortamento	(434)	(3.762)	(257)	(13.938)		(18.391)
Variazione perimetro di consolidamento	6	46	—	1		53
Valore netto al 30.06.2023	29.357	48.003	2.549	350.547	58.598	489.054

Al 30 giugno 2023 gli immobili, impianti e macchinari, al netto dei relativi fondi di ammortamento e dei fondi di finanziamento, risultano costituiti come segue:

Descrizione	30.06.2023		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Terreni e fabbricati	48.133	(18.776)	29.357
Impianti e macchinari	185.120	(137.117)	48.003
Attrezzature industriali e commerciali	14.229	(11.680)	2.549
Altri beni	703.485	(352.938)	350.547
Immobilizzazioni in corso e acconti	58.598		58.598
Totale Immobili, impianti e macchinari	1.009.565	(520.511)	489.054

Terreni e fabbricati

La variazione del periodo della voce in oggetto è principalmente determinata dalla rilevazione delle quote di ammortamento di competenza.

Impianti e macchinari

I principali incrementi della voce “Impianti e macchinari” (7.527 migliaia di Euro) riguardano principalmente:

- acquisto di 15 autobus Iveco Crossway Low Entry, per 2.907 migliaia di Euro;
- acquisto di n.6 BYD elettrici urbani, per 2.578 migliaia di Euro;
- acquisto di n.5 bus Karsan elettrici urbani, per 1.509 migliaia di Euro;
- acquisto di 1 autobus Iveco CBLE4, per 265 migliaia di Euro;
- acquisto di 1 autobus Mercedes Benz Citaro usato, per 65 migliaia di Euro.

A seguito dell'immatricolazione, sono stati inoltre trasferiti dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" gli anticipi pagati nel 2022 relativi all'acquisto di:

- 5 autobus extraurbani Iveco Crossway 12mt a metano e relativa attrezzatura, per 1.287 migliaia di Euro;
- 5 autobus Iveco CBLE4, per 975 migliaia di Euro;
- 4 autobus Iveco Crossway LE per 456 migliaia di Euro.

Le dismissioni del periodo sono attribuibili ad autobus, per 9.498 migliaia di Euro, e a mezzi invernali da cedere utilizzati per la manutenzione dell'infrastruttura autostradale, per 1.188 migliaia di Euro, non più utilizzabili e totalmente ammortizzati.

Le altre variazioni sono rappresentate dalle quote di ammortamento di competenza.

Attrezzature industriali e commerciali

La voce “Attrezzature industriali e commerciali” si incrementa principalmente per l'acquisizione di attrezzature utilizzate per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, per 307 migliaia di Euro.

Altri beni

Gli Altri beni si riferiscono principalmente a materiale rotabile (per 347.683 migliaia di Euro), automezzi, arredi e beni concessi in locazione operativa.

L'investimento del periodo, pari a 5.674 migliaia di Euro, riguarda:

- per 4.770 migliaia di Euro, le attività di *revamping* e *refurbishment* di 5 rotabili TAF noleggiati a Trenord; a seguito del completamento delle attività di ammodernamento. Sono stati trasferiti inoltre alla categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell'esercizio precedente, pari a 3.149 migliaia di Euro;
- per 559 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica effettuata su 1 rotabili CSA;
- per 345 migliaia di Euro, mobili e arredi e macchine d'ufficio per le società del Gruppo.

Oltre a quanto precedentemente commentato a seguito del completamento delle attività di ammodernamento di 1 locomotiva DE520 noleggiata a DB Cargo Italia, sono stati trasferiti alla categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell'esercizio precedente, pari a 350 migliaia di Euro.

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli investimenti nella voce immobilizzazioni in corso e acconti, pari a 13.221 migliaia di Euro, sono principalmente attribuibili ai seguenti investimenti:

- anticipi pagati per l'acquisizione di 11 autosnodati a metano MAN - extraurbani e 7 autosnodati a metano MAN - urbani (6.271 migliaia di Euro) non ancora entrati in esercizio alla data del 30 giugno 2023;
- anticipi pagati per l'acquisizione di 13 bus usati (2.303 migliaia di Euro) non ancora entrati in esercizio alla data del 30 giugno 2023;
- costi per la realizzazione di nuovi mezzi d'opera di manutenzione ferroviaria (1.434 migliaia di Euro);
- acconti pagati per le attività di *refurbishment* dei rotabili TAF (852 migliaia di Euro);
- costi sostenuti per la realizzazione del parcheggio interrato di Affori (852 migliaia di Euro), non ancora completato alla data del 30 giugno 2023;
- acconti pagati per le attività di progettazione della sede aziendale sita del comune di Milano in area Bovisa (434 migliaia di Euro);
- costi per la manutenzione straordinaria presso i diversi depositi (421 mila Euro);
- costi di ristrutturazione della reception di Assago (228 migliaia di Euro);
- costi relativi al nuovo sistema di bigliettazione elettronica (164 migliaia di Euro);
- costi per le attività di ammodernamento delle locomotive DE520 (33 migliaia di Euro).

I trasferimenti si riferiscono a quanto commentato alle voci precedenti.

Nel complesso, le immobilizzazioni in corso e acconti al 30 giugno 2023 si riferiscono principalmente agli acconti pagati:

- per l'acquisto di 6 elettrotreni alimentati ad idrogeno (21.240 migliaia di Euro);
- per le attività di *revamping* dei rotabili TAF (8.596 migliaia di Euro);
- per la realizzazione del parcheggio interrato di Affori (7.920 migliaia di Euro);
- anticipi pagati per l'acquisizione di 11 autosnodati a metano MAN - extraurbani e 7 autosnodati a metano MAN - urbani (6.271 migliaia di Euro) non ancora entrati in esercizio alla data del 30 giugno 2023;
- per le attività di progettazione della sede aziendale sita del comune di Milano in area Bovisa (4.000 migliaia di Euro);
- per la realizzazione di nuovi mezzi d'opera di manutenzione ferroviaria (3.194 migliaia di Euro);
- anticipi pagati per l'acquisizione di 13 nuovi bus usati (2.303 migliaia di Euro);
- costi relativi al nuovo sistema di bigliettazione elettronica (1.942 migliaia di Euro);
- per le attività di *refurbishment* dei rotabili TAF (852 migliaia di Euro);
- costi per la manutenzione straordinaria presso i diversi depositi (676 mila Euro).

Qualora le attività materiali fossero state contabilizzate al netto dei relativi contributi in conto capitale, rispettivamente rilevati alle voci "Altre passività non correnti" (Nota 24) e "Altre passività correnti" (Nota 29) l'effetto sul bilancio consolidato semestrale al 30 giugno 2023 sarebbe stato il seguente:

30.06.23	Valore di bilancio	Contributo	Valore al netto del contributo
Terreni e fabbricati	29.357	(5.139)	24.218
Impianti e macchinari	48.003	(25.957)	22.046
Attrezzature industriali e commerciali	2.549		2.549
Altri beni	350.547	(29)	350.518
Immobilizzazioni in corso e acconti	58.598		58.598
Totale attività materiali	489.054	(31.125)	457.929

La Direzione non ha identificato indicatori che determinino la necessità di attivare il *test di impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione delle attività materiali trattandosi di beni principalmente destinati all'espletamento del trasporto pubblico locale svolto da Trenord S.r.l. attraverso contratti di leasing in vigore (materiale rotabile) o direttamente utilizzati dal Gruppo nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma (autobus).

Nel primo semestre 2023 non vi sono restrizioni sulla titolarità e proprietà di immobili, impianti e macchinari impegnati a garanzia di passività.

Costi per servizi di costruzione

L'adozione dell'IFRIC 12 ha comportato che gli investimenti operati sull'infrastruttura ferroviaria e autostradale e sul materiale rotabile, svolti nell'ambito delle Concessioni, non vengano esposti tra le attività materiali, ma, secondo quanto previsto dall' IFRIC 12 e dall'IFRS 15, nei costi dell'esercizio. Per i commenti rispetto a tale voce si rinvia alla Nota 32.

Si evidenzia che la voce "Immobili, impianti e macchinari" comprende gli investimenti immobiliari per 2.690 migliaia di Euro, che conformemente a quanto previsto dallo IAS 40, considerata la limitata significatività rispetto al totale della voce, non sono esposti in una linea separata dell'attivo.

NOTA 6 ATTIVITÀ IMMATERIALI

Al 1° gennaio 2023 le attività immateriali risultavano così costituite:

Descrizione	01.01.2023		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	3.262		3.262
Altre	35.876	(31.864)	4.012
Beni devolvibili - Infr. Ferroviaria	46.140	(46.032)	108
Beni devolvibili - Corpo Autostradale	409.401	(76.745)	332.656
Totale attività immateriali	494.679	(154.641)	340.038

La movimentazione del primo semestre 2023 è stata la seguente:

Descrizione	Immobiliz. in corso e acconti	Altre	Beni devolvibili - Infr. Ferroviaria	Beni devolvibili - Corpo Autostradale	Totale
Valore netto al 01.01.2023	3.262	4.012	108	332.656	340.038
Acquisizioni	841	359		11.749	12.949
Trasferimenti	(1.606)	1.606			—
Trasferimenti da Attività contrattuali				9.431	9.431
Quote di Ammortamento		(1.012)	(1)	(28.767)	(29.780)
Dismissioni		(83)		(78)	(161)
Valore netto al 30.06.2023	2.497	4.882	107	324.991	332.477

Al 30 giugno 2023 le attività immateriali risultano pertanto costituite come segue:

Descrizione	30.06.2023		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Immobilizzazioni in corso e acconti	2.497		2.497
Altre	37.841	(32.959)	4.882
Beni devolvibili - Infr. Ferroviaria	46.140	(46.033)	107
Beni devolvibili - Corpo Autostradale	430.503	(105.512)	324.991
Totale attività immateriali	516.981	(184.504)	332.477

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli incrementi della voce “Immobilizzazioni in corso e acconti”, pari a 841 migliaia di Euro, si riferiscono principalmente all'attività di *upgrade* dei moduli SAP e BPC.

Nel corso del semestre, inoltre, essendosi completate le attività di progetto, con l'avvenuta messa a disposizione dei moduli implementati, sono stati trasferiti dalla categoria in esame alla voce “Altre” i costi sostenuti nell'esercizio 2022 relativi all'attività di estensione del sistema applicativo SAP gestito da FNM alle società controllate MISE e MISE Engineering, per 868 migliaia di Euro, all'*upgrade* della piattaforma SAP 4/HANA, per 438 migliaia di Euro, all'attività di *upgrade* del *software* gestionale SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 159 migliaia di Euro.

Altre

Gli incrementi del semestre (359 migliaia di Euro) sono principalmente attribuibili alla messa in esercizio della piattaforma di FNMPAY, per 123 migliaia di Euro, l'*upgrade* dei moduli SAP PM, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 53 migliaia di Euro, a moduli aggiuntivi di SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo, per 39 migliaia di Euro, ai moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP, gestito da FNM e utilizzato da Trenord S.r.l., per 28 migliaia di Euro.

I trasferimenti si riferiscono a quanto commentato alla voce “Immobilizzazioni in corso e acconti”.

Beni devolvibili - Infrastruttura ferroviaria

Si ricorda come l'applicazione dell'IFRIC 12, implichino che i beni gratuitamente devolvibili (rappresentati dalle linee ferroviarie devolvibili al termine della concessione su cui viene esercitato il servizio di trasporto) sono classificati nella voce “Attività immateriali”.

La quota di ammortamento, pari a 1 migliaia di Euro, viene calcolata in funzione della durata della concessione, rinnovata nell'esercizio 2016 fino al 31 ottobre 2060.

Beni devolvibili - Corpo Autostradale

Il corpo autostradale della controllata MISE, in quanto bene gratuitamente devolvibile, è parimenti classificato nella voce "Attività immateriali".

La quota del corpo autostradale per il quale non è ancora sorto il diritto per il Gruppo al riconoscimento dell'investimento in sede di determinazione della tariffa da applicare agli utenti finali, è classificata nella voce "Attività contrattuali".

In applicazione dell'IFRIC 12 sono stati iscritti in tale voce anche gli investimenti da effettuare, in base alla nuova proposta di Atto aggiuntivo, per i quali attualmente la forma di remunerazione risulta sospesa e conseguentemente considerati come investimenti per i quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi. Tali valori saranno ammortizzati in quote costanti fino alla fine della concessione attualmente prevista al 31 ottobre 2028.

Gli incrementi dell'esercizio si riferiscono, per 11.625 migliaia di Euro, al completamento dei lavori di riqualifica della S.P. 46 Rho-Monza.

I trasferimenti più significativi dalla voce "Attività contrattuali" alle "Attività immateriali" per il corpo autostradale "in esercizio", pari a 9.431 migliaia di Euro, si riferiscono principalmente alla riclassifica dei lavori di manutenzione straordinaria e riqualifica strutturale del viadotto Po.

La quota di ammortamento, pari a 28.767 migliaia di Euro, viene calcolata in funzione della durata della concessione sull'Infrastruttura in scadenza il 31 ottobre 2028.

Non vi sono attività immateriali il cui titolo di proprietà è limitato o che sono vincolate a garanzia di passività.

Non vi sono attività immateriali costruite internamente.

Nel primo semestre 2023 non sono stati rilevati indicatori endogeni ed esogeni che determinino la necessità di attivare il test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione delle attività immateriali.

NOTA 7 DIRITTO D'USO

Al 1° gennaio 2023 la voce "Diritto d'uso" rilevata a seguito dell'adozione del principio contabile IFRS 16 risultava così costituita:

Descrizione	01.01.2023		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	233	(99)	134
Diritto d'uso fabbricati	25.734	(12.122)	13.612
Diritto d'uso impianti e macchinari	7.203	(6.481)	722
Diritto d'uso altri beni	11.537	(5.772)	5.765
Totale diritto d'uso	44.707	(24.474)	20.233

La movimentazione del primo semestre 2023 è stata la seguente:

Descrizione	Diritto d'uso software	Diritto d'uso fabbricati	Diritto d'uso impianti e macchinari	Diritto d'uso altri beni	Totale
Valore netto al 01.01.2023	134	13.612	722	5.765	20.233
Acquisizioni	21	98	23	1.329	1.471
Chiusura contratti Costo Storico	(22)	(29)	—	(217)	(268)
Chiusura contratti Fondo	22	27	—	198	247
Quote di Ammortamento	(43)	(1.838)	(154)	(1.272)	(3.307)
Valore netto al 30.06.2023	112	11.870	591	5.803	18.376

Al 30 giugno 2023 la voce “Diritto d’uso” risulta pertanto costituita come segue:

Descrizione	30.06.2023		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	232	(120)	112
Diritto d'uso fabbricati	25.803	(13.933)	11.870
Diritto d'uso impianti e macchinari	7.226	(6.635)	591
Diritto d'uso altri beni	12.649	(6.846)	5.803
Totale diritto d'uso	45.910	(27.534)	18.376

La voce “Diritto d’uso fabbricati” è principalmente attribuibile alle sedi locate dalle controllate MISE ed ATV per lo svolgimento della propria attività operativa.

La voce “Diritto d’uso Altri beni” comprende la locazione di 4 locomotive Bombardier E494 TRAXX DC, locate a DB Cargo, la cui scadenza contrattuale è prevista il 31 dicembre 2025, oltre alle autovetture aziendali.

L’incremento del periodo è attribuibile al rinnovo contrattuale con maggiorazione del canone delle locomotive E494, oltre che ai nuovi contratti sottoscritti per le autovetture utilizzate dal Gruppo come auto operative o in *fringe benefit*.

Nel primo semestre 2023 non sono stati rilevati indicatori endogeni ed esogeni che determinino la necessità di attivare il test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione dei diritti d'uso.

NOTA 8 PARTECIPAZIONI

Le variazioni intervenute durante il primo semestre 2023 sono così analizzabili:

Descrizione	01.01.2023 Valore a Bilancio	Variazioni				30.06.2023 Valore a Bilancio
		Incrementi Decrementi	Risultato dell'esercizio	Riserva di traduzione	Altre variazioni di conto economico complessivo	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto:						
Trenord S.r.l.	36.738		(1.000)	8	489	36.235
NordCom S.p.A.	8.490		296		(2)	8.784
Nord Energia S.p.A. in liquidazione	12.927	(2.761)	725			10.891
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	8.143	(900)	(1)			7.242
Totale partecipazioni in imprese a controllo congiunto	66.298	(3.661)	20	8	487	63.152
Partecipazioni in imprese collegate:						
Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.	38.923		(583)			38.340
Tangenziali Esterne Milano S.p.A.	37.045	—	(941)		(97)	36.007
DB Cargo Italia S.r.l.	15.481		1.334			16.815
Sportit S.r.l.	2.229		(232)			1.997
Busforfun.com S.r.l.	448		(60)			388
Autotrasporti Pasqualini S.r.l.	181					181
Servizi Trasporti Interregionali S.p.A.	85					85
Totale partecipazioni in imprese collegate	94.392	—	(482)	—	(97)	93.813
Totale partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	160.690	(3.661)	(462)	8	390	156.965
Altre partecipazioni:						
Azienda Trasporti Veneto Orientale S.p.A.	5.272					5.272
S.A.Bro.M. S.p.A.	3.198					3.198
Tangenziale Esterna S.p.A.	1.797					1.797
CIV S.p.A.	673					673
Fondazione ATV	99					99
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca	50					50
Fap S.p.A.	39					39
Consorzio ELIO	4					4
Trasporti Brescia Nord	3					3
Cons.Autostr.Italiane Energia	2					2
Consorzio Tangenziale Engineering	2					2
STECAV	2					2
Totale partecipazioni in altre imprese	11.141	—	—	—	—	11.141
Totale partecipazioni	171.831	(3.661)	(462)	8	390	168.106

Con riferimento alla componente di variazioni del semestre denominata “Altre variazioni di conto economico complessivo”, si tratta dell’effetto sulla valutazione con il “metodo del patrimonio netto” della variazione degli utili e perdite attuariali rilevati, nei bilanci delle partecipate, direttamente nel Conto Economico Complessivo in applicazione dello IAS 19 e IFRS 9 (Nota 46). Di seguito vengono commentate le principali valutazioni effettuate sulla recuperabilità dei valori e le principali variazioni intervenute nel semestre, diverse dalla rilevazione del contributo al bilancio consolidato semestrale abbreviato determinato dalla realizzazione del risultato del semestre e dalle “Altre variazioni di conto economico complessivo”:

Trenord S.r.l.

La voce “Riserva di traduzione”, positiva per 8 migliaia di Euro, deriva dalla conversione in Euro del bilancio della partecipata TILO SA, che redige il proprio bilancio utilizzando quale moneta di conto il franco svizzero.

La conversione è stata effettuata applicando per le voci del conto economico il cambio medio del periodo (pari a 0,9856) e per le attività e passività il cambio a pronti alla data del 30 giugno 2023 (0,9788).

Nel primo semestre 2023 non sono stati rilevati indicatori endogeni ed esogeni che abbiano fatto ritenere necessario l’aggiornamento del test di *impairment* effettuato al 31 dicembre 2022.

I risultati del semestre non tengono conto di contributi per i mancati ricavi da traffico Covid in assenza di stanziamenti statali (non presenti al 30 giugno 2022).

Rimane comunque confermato che le obbligazioni contrattuali previste nel Contratto di Servizio vigente e prorogato, anche con specifico riferimento a quanto disposto dal Regolamento Europeo n. 1370/2007, prevedono che venga garantito l’equilibrio economico - finanziario del Contratto di Servizio complessivo affidato alla partecipata.

Si evidenzia inoltre che la Capogruppo FNM S.p.A. si è impegnata a supportare patrimonialmente e finanziariamente la partecipata.

NORD ENERGIA S.p.A. in liquidazione

In data 10 gennaio 2023, è avvenuta l’iscrizione presso il registro delle imprese dell’Assemblea dei liquidatori a seguito dell’Assemblea dei Soci del 20 dicembre 2022, a rogito notaio Zabban, n. di rep. 75184/15700, che ha accertato la causa di scioglimento, derivante dalla conclusione del periodo di esenzione della *Merchant Line* che permetteva la cessione remunerata della capacità, avvenuta in data 9 luglio 2022.

Il decremento della partecipazione, pari a 2.761 migliaia di Euro, è determinato dalla distribuzione del dividendo, effettuata nel 2023, come approvato dall’Assemblea della partecipata, a valere sul risultato dell’esercizio 2022.

Omnibus Partecipazioni S.r.l.

Il Gruppo detiene il 50% di Omnibus Partecipazioni che a sua volta detiene il 49% circa di ASF Autolinee. Il decremento della partecipazione, pari a 900 migliaia di Euro, è determinato dalla distribuzione del dividendo, effettuata nel 2023, come approvato dall’Assemblea della partecipata, a valere sul risultato dell’esercizio 2022.

NOTA 9 ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE VALUTATE AL COSTO AMMORTIZZATO CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione di tale posta può rappresentarsi come segue:

Descrizione	30.06.2023		
	Non correnti	Correnti	Totale
Obbligazioni	1.000		1.000
Incassi pedaggi in transito		548	548
Altri	1	38	39
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	1.001	586	1.587
Finanziamento Fruttifero APL	52.823		52.823
Finanziamento Fruttifero Sabrom	2.800		2.800
Finanziamento Fruttifero TE	867		867
Finanziamento Fruttifero Busforfun	2.625	505	3.130
Finanziamento Fruttifero SportIT	975	27	1.002
Crediti finanziari per interessi verso parti correlate		47	47
(MENO) Fondo Impairment IFRS 9		(46)	(46)
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato verso parti correlate (Nota 45)	60.090	533	60.623
Totale	61.091	1.119	62.210

Descrizione	31.12.2022		
	Non correnti	Correnti	Totale
Obbligazioni	1.000		1.000
Incassi pedaggi in transito		693	693
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	1.000	693	1.693
Finanziamento Fruttifero APL	51.109		51.109
Finanziamento Fruttifero Sabrom	2.767		2.767
Finanziamento Fruttifero TE	840		840
Finanziamento Fruttifero Busforfun	1.600	480	2.080
Crediti finanziari per interessi verso parti correlate		47	47
(MENO) Fondo Impairment IFRS 9		(46)	(46)
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato verso parti correlate (Nota 45)	56.316	481	56.797
Totale	57.316	1.174	58.490

La voce “Obbligazioni” si riferisce alla sottoscrizione del programma EMTN Unicredit (ISIN XS2305029196 2021/2026) effettuata dalla controllata ATV in data 19 marzo 2021. Le obbligazioni hanno scadenza il 19 luglio 2026 e tasso di interesse pari allo 0,60%.

La voce “Incassi pedaggio in transito” è attribuibile al credito vantato verso i gestori delle carte elettroniche per l’incasso dei pedaggi autostradali.

La voce “Finanziamento fruttifero APL” si riferisce ai due finanziamenti fruttiferi concessi alla collegata Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. per un importo complessivo nominale pari a 150 milioni di Euro; un primo di 100 milioni di Euro erogato nel 2014 e un secondo finanziamento di 50 milioni di Euro erogato nel febbraio 2016.

A seguito della sottoscrizione dell'*addendum* del contratto di finanziamento da parte di Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., con le medesime Banche Finanziatrici del Finanziamento ponte *bis*, i cui termini di restituzione sono stati riscadenzati, MISE, in data 2 dicembre 2017, ha sottoscritto con la collegata un “accordo di subordinazione e postergazione” con il quale si impegnava, al momento in qualità di Socio di Controllo, nei confronti della Collegata, a non chiedere il rimborso - a qualunque titolo di interessi o di debito subordinato - fino alla completa estinzione del Finanziamento ponte *bis* nonché a non recedere dai contratti di finanziamento Soci in essere erogati a favore della collegata. Tale previsione di postergazione risulta ancora in essere anche alla luce dell'avvenuta sottoscrizione del finanziamento *project*.

Tale finanziamento, valutato con il criterio del costo ammortizzato come previsto dall'IFRS 9, è stato iscritto in sede di primo consolidamento MISE in continuità di valori rispetto al bilancio separato di MISE in conformità a quanto previsto dal principio contabile IFRS 1, ovvero al suo valore attuale determinato sulla base di un tasso di sconto, pari al 6,89%, che riflette le caratteristiche del finanziamento e che differisce rispetto al tasso di interesse contrattuale (pari all'Euribor a 3 mesi maggiorato di uno *spread* di 357 bps a partire dal 1° gennaio 2021). La variazione del periodo di 1.714 migliaia di Euro è relativa agli interessi di competenza.

Il Finanziamento fruttifero verso S.A.Bro.M. S.p.A. è riferito a due finanziamenti fruttiferi: un primo di 2.336 migliaia di Euro avente scadenza 31 ottobre 2019 con opzione di proroga a favore di S.A.Bro.M. S.p.A. per un massimo di quattro rinnovi annuali, attualmente rinnovato fino al 31 dicembre 2023; un secondo di 156 migliaia di Euro, alle medesime condizioni del precedente. L'importo complessivo di 2.800 migliaia di Euro comprende anche gli interessi maturati al 30 giugno 2023, calcolati a un tasso d'interesse pari al 2,75%, come previsto contrattualmente.

Il Finanziamento fruttifero verso Tangenziale Esterna S.p.A. è riferito al finanziamento fruttifero, come previsto dal contratto di contribuzione al finanziamento *project – Equity Contribution and Subordination Agreement* – rinnovato da MISE in data 2 agosto 2018, alle medesime condizioni economiche del precedente, a seguito della sottoscrizione del nuovo contratto di finanziamento della partecipata. L'importo complessivo di 867 migliaia di Euro comprende anche gli interessi maturati dalla data del richiamo delle quote al 30 giugno 2023, calcolati a un tasso d'interesse pari al 12,06%, come previsto dal contratto.

In data 30 luglio 2021, FNM ha sottoscritto un contratto di finanziamento con la collegata Busforfun.com al fine di dotarla della provvista necessaria per rafforzare il proprio posizionamento come *Mobility Partner* di grandi progetti, imprese, *community* ed eventi.

Il finanziamento, di complessivi 2.000 migliaia di Euro, ha una durata di 6 anni dalla data di sottoscrizione. La linea di credito è fruttifera di interessi ad un tasso variabile Euribor 6 mesi + 165bps annui. Il contratto sottoscritto prevedeva un rimborso in 5 rate annuali con prima rata in scadenza il 31 dicembre 2022.

Al fine di supportare l'evoluzione strategica della partecipata, in data 2 dicembre 2022 il CdA di FNM ha deliberato *inter alia*: (i) la sottoscrizione di un finanziamento aggiuntivo a favore di Busforfun, erogabile nell'anno 2023, ad un tasso pari all'Euribor 6 mesi oltre allo *spread* pari al 4%, per un importo pari a 2.000 migliaia di Euro, rimborsabile in 5 rate costanti per capitale con decorrenza della prima rata il 31 dicembre 2024; (ii) il posticipo della decorrenza della prima rata

per il rimborso del finanziamento in essere dal 31 dicembre 2022 al 31 dicembre 2023, a parità di altre condizioni, fatto salvo il ricalcolo degli oneri finanziari.

Il finanziamento aggiuntivo è stato sottoscritto in data 25 gennaio 2023 ed erogato per 1.000 migliaia di Euro in data 31 marzo 2023.

La voce "Finanziamento Busforfun.com" include gli interessi maturati e non ancora incassati pari a 50 migliaia di Euro.

In data 11 maggio 2023 il CdA di FNM ha deliberato un finanziamento alla collegata SportIT per supportarne il piano di sviluppo.

Il finanziamento, di complessivi 3.000 migliaia di Euro, ha una durata di 10 anni dalla data di sottoscrizione. La linea di credito è fruttifera di interessi ad un tasso variabile Euribor 1 mese + 75bps annui. Il contratto sottoscritto prevede 4 *tranches* e un rimborso in rate trimestrali con scadenza della prima rata decorso un anno dalla data di erogazione di ciascuna *tranches*.

Il finanziamento è stato sottoscritto in data 26 maggio 2023 ed erogato per 1.000 migliaia di Euro in data 12 giugno 2023.

La voce "Finanziamento SportIT" include gli interessi maturati e non ancora incassati pari a 2 migliaia di Euro.

NOTA 10 ATTIVITA' FINANZIARIE VALUTATE AL *FAIR VALUE* A CONTO ECONOMICO CORRENTI E NON CORRENTI

Descrizione	30.06.2023		
	Non correnti	Correnti	Totale
Polizze accantonamento TFR	4.331	857	5.188
Attività finanziarie valutate al <i>fair value</i> a conto economico	4.331	857	5.188

Descrizione	31.12.2022		
	Non correnti	Correnti	Totale
Polizze accantonamento TFR	4.324	942	5.266
Investimenti fondi Fideuram		6.767	6.767
Attività finanziarie valutate al <i>fair value</i> a conto economico	4.324	7.709	12.033

La voce "Polizze accantonamento TFR" riguarda le polizze sottoscritte dalla controllata MISE per il "Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato dei dipendenti". Il valore iscritto rappresenta il credito complessivo vantato al 30 giugno 2023 nei confronti delle compagnie assicurative Allianz (ex Ras) e Assicurazioni Generali (ex Ina Assitalia).

La voce "Investimenti fondi Fideuram", presente al 31 dicembre 2022, era interamente attribuibile agli investimenti sottoscritti dalla controllata ATV:

- in un portafoglio di gestione patrimoniale di tesoreria, per 5.000 migliaia di Euro, in data 14 dicembre 2021 con Fideuram Asset Management SGR;
- in un portafoglio di gestione patrimoniale di tesoreria, per 2.000 migliaia di Euro, in data 23 dicembre 2021 con Fideuram Asset Management SGR.

Nel mese di giugno 2023, date le esigenze di liquidità conseguenti agli investimenti, la posizione è stata interamente liquidata, realizzando una plusvalenza di 86 migliaia di Euro.

Gli investimenti sono classificati nella categoria delle attività finanziarie al *fair value* rilevato a conto economico in quanto i flussi finanziari non erano rappresentati unicamente da pagamenti del capitale e dell'interesse sull'importo del capitale da restituire.

NOTA 11 CREDITI PER INVESTIMENTI SU SERVIZI IN CONCESSIONE

In applicazione dell'IFRIC 12, in tale voce è stata iscritta la quota di ricavi maturati, corrispondenti agli investimenti effettuati dalla controllata FERROVIENORD S.p.A. misurati secondo la percentuale di completamento, non ancora incassata alla data di bilancio.

La voce risulta così composta al 30 giugno 2023 e al 31 dicembre 2022:

Descrizione	30.06.2023	31.12.2022
Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati Investimenti finanziati	55.630	47.665
Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati Materiale Rotabile "Programma 2017 - 2032"	192.368	201.668
Crediti per investimenti su servizi in concessione	247.998	249.333

La voce "Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati Materiale Rotabile Programma 2017 - 2032" è interamente attribuibile ai costi relativi alle commesse del "Programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032".

La voce "Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati Investimenti finanziati" è relativa alle commesse della manutenzione dell'Infrastruttura ferroviaria in Concessione, oltre che all'approvvigionamento del materiale rotabile, non incluso nel "Programma di acquisto 2017-2032".

Nella tabella seguente si fornisce la movimentazione di tale posta nel periodo in esame:

Descrizione	Investimenti finanziati	Materiale Rotabile Programma 2017 - 2032"	Totale
Crediti per investimenti su servizi in concessione 01.01.2023	47.665	201.668	249.333
Crediti incassati nel periodo	(56.940)	(106.239)	(163.179)
Utilizzo anticipi	(2.612)		(2.612)
Credito per costi sostenuti nel periodo e non incassati (Nota 32)	67.185	96.845	164.030
Credito per spese generali	332	94	426
Crediti per investimenti su servizi in concessione 30.06.2023	55.630	192.368	247.998

NOTA 12 ATTIVITA' CONTRATTUALI

La voce, pari a 72.204 migliaia di Euro, accoglie il saldo degli investimenti effettuati fino alla data del 30 giugno 2023 dalla controllata MISE nell'ambito del rapporto concessorio in essere con ANAS S.p.A. Tali importi saranno riclassificati nella voce "Attività Immateriali – Corpo Autostradale" a partire dal momento in cui sorgerà il diritto per il Gruppo al riconoscimento dell'investimento in sede di determinazione della tariffa da applicare agli utenti finali.

Si riporta di seguito la movimentazione del primo semestre 2023:

Descrizione	01.01.23	Variazioni 2023			30.06.2023
		Incrementi	Riclassifiche	Decrementi	
Costo storico	79.196	4.285	(9.246)	—	74.235
Oneri finanziari	2.543	142	(185)		2.500
Corrispettivi Ente concedente	(4.531)	—	—		(4.531)
Totale Attività contrattuali	77.208	4.427	(9.431)	—	72.204

L'incremento del semestre per investimenti effettuati è stato pari a 4.285 migliaia di Euro.

Le movimentazioni più significative si riferiscono a:

- manutenzione straordinaria al viadotto ponte Po, pari a 3.180 migliaia di Euro, successivamente riclassificati nel corpo autostradale in esercizio;
- l'avvio dei cantieri per l'adeguamento delle barriere di sicurezza e illuminazione in A51, pari a 287 migliaia di Euro;
- monitoraggio dinamico dei manufatti, pari a 252 migliaia di Euro;
- completamento della viabilità di accesso al centro intermodale di Segrate, pari a 220 migliaia di Euro.

Gli oneri finanziari, pari a 142 migliaia di Euro, si riferiscono agli interessi passivi maturati sui finanziamenti destinati alle opere del corpo autostradale.

NOTA 13 RIMANENZE

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame:

Descrizione	30.06.2023	31.12.2022
Materiale d'armamento	7.791	7.064
Ricambi Autobus	3.174	3.133
Materiale manutenzione infrastruttura autostradale	2.639	2.573
Ricambi per linee di contatto, apparati, centrali e telefoni	1.762	1.747
Gasolio e lubrificanti	486	486
Altri materiali ausiliari	609	557
(MENO: Fondo svalutazione magazzino)	(3.153)	(3.451)
Totale	13.308	12.109

La voce in esame aumenta di 1.199 migliaia di Euro principalmente per effetto dell'incremento dei materiali utilizzati per effettuare gli interventi manutentivi sull'infrastruttura ferroviaria, per 727 migliaia di Euro.

A seguito delle rottamazioni effettuate nel periodo è stato utilizzato il fondo svalutazione magazzino relativo al materiale obsoleto per 298 migliaia di Euro.

NOTA 14 CREDITI COMMERCIALI

Descrizione	Correnti	
	30.06.2023	31.12.2022
Crediti verso clienti - lordi (MENO) Fondo svalutazione crediti	104.656 (4.307)	86.559 (4.124)
Crediti commerciali verso terzi	100.349	82.435
Crediti verso parti correlate - lordi (MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	77.122 (130)	70.598 (69)
Crediti commerciali verso parti correlate (Nota 45)	76.992	70.529
Totale	177.341	152.964

Crediti commerciali verso terzi

La variazione della voce crediti commerciali, pari a 17.914 migliaia di Euro, è principalmente attribuibile:

- ai crediti per rapporti di interconnessione intrattenuti con le società autostradali interconnesse, pari a 72.531 migliaia di Euro (59.491 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), tra cui la principale è Autostrade per l'Italia S.p.A., e rappresenta il credito verso l'utenza per pedaggi a pagamento differito. L'incremento del periodo, pari a 13.040 migliaia di Euro, risente dell'andamento dei pedaggi e della stagionalità;
- ai crediti verso la Provincia di Verona per il contratto di servizio in essere per la città e la provincia di Verona, pari a 11.447 migliaia di Euro (4.916 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022).

Crediti commerciali verso parti correlate

L'incremento dei crediti commerciali verso parti correlate lordi, pari a 6.463 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2022, è determinato principalmente dai maggiori crediti, per 9.412 migliaia di Euro, relativi ai canoni fatturati a Trenord per i ricavi da accesso rete, *service* amministrativo ed informatico. Tale incremento è parzialmente compensato dai minori crediti per prestazioni di servizi di progettazione, contratto di servizio e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria da riaddebitare a Regione Lombardia, pari a 3.234 migliaia di Euro.

Il *fair value* dei crediti, ottenuto adeguandone il valore nominale tramite il fondo svalutazione crediti appostato per stimare il rischio di inesigibilità delle posizioni creditorie in essere a ciascuna data di riferimento, approssima il valore di iscrizione degli stessi al 30 giugno 2023 e al 31 dicembre 2022.

Si segnala, con riferimento all'IFRS 9, che la stima del rischio di esigibilità dei crediti è stata effettuata, come in esercizi precedenti, tenendo conto del rischio generico di inesigibilità dei crediti non scaduti alla data di riferimento, desumibile dalla esperienza storica.

NOTA 15 ALTRE ATTIVITA' CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione di tale posta può rappresentarsi come segue:

Descrizione	30.06.2023		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati		49.043	49.043
Crediti per acconti a fornitori su SAL Investimenti finanziati		43.136	43.136
Crediti per contributi		12.698	12.698
Crediti per acconti a fornitori su SAL Altro Materiale Rotabile		9.625	9.625
Crediti tributari		6.110	6.110
Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura autostradale		4.788	4.788
Crediti verso Inps oneri malattia		111	111
Crediti verso lo Stato per contributi		1.038	1.038
Attività diverse	3.347	11.968	15.315
(MENO) Fondo svalutazione crediti		(223)	(223)
Altre attività verso terzi	3.347	138.294	141.641
Crediti verso parti correlate	7	21.540	21.547
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		(37)	(37)
Altre attività verso parti correlate (Nota 45)	7	21.503	21.510
Totale	3.354	159.797	163.151

Descrizione	31.12.2022		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati		63.967	63.967
Crediti per acconti a fornitori su SAL Investimenti finanziati		14.488	14.488
Crediti per acconti a fornitori su SAL Altro Materiale Rotabile		12.500	12.500
Crediti per contributi		11.650	11.650
Crediti tributari		9.829	9.829
Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura autostradale		3.725	3.725
Crediti verso Inps oneri malattia		358	358
Crediti verso lo Stato per contributi		839	839
Attività diverse	3.535	6.791	10.326
(MENO) Fondo svalutazione crediti		(223)	(223)
Altre attività verso terzi	3.535	123.924	127.459
Crediti verso parti correlate	7	25.603	25.610
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		(37)	(37)
Altre attività verso parti correlate (Nota 45)	7	25.566	25.573
Totale	3.542	149.490	153.032

Altre attività – terzi

La voce “Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati”, pari a 49.043 migliaia di Euro, è interamente attribuibile alla quota di anticipo sui SAL delle commesse relative al “Programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032”.

Il decremento del periodo, pari a 14.924 migliaia di Euro, è relativo agli utilizzi del periodo a seguito dell’avanzamento delle commesse.

La quota di avanzamento delle commesse maturata in relazione alla percentuale di completamento del semestre è pari a 96.845 migliaia di Euro (rispetto al valore totale di 1.637 milioni di Euro).

La voce “Crediti per acconti a fornitori su SAL Investimenti finanziati”, pari a 43.136 migliaia di Euro, è interamente attribuibile alla quota di anticipo sui SAL delle commesse relative alla manutenzione dell’Infrastruttura ferroviaria in Concessione. L’incremento del periodo è principalmente relativo al riconoscimento dell’anticipo sulla commessa "T2 - Sempione", pari ad 28.392 migliaia di Euro.

La voce " Crediti per acconti a fornitori su SAL Altro Materiale Rotabile" è attribuibile alle quote di anticipo sui SAL di approvvigionamento del materiale rotabile non incluso nel “Programma di acquisto 2017-2032”. La voce è in diminuzione di 2.875 migliaia di Euro, in relazione agli utilizzi del periodo a seguito dell’avanzamento delle commesse. La quota di avanzamento delle commesse maturata in relazione alla percentuale di completamento del semestre è pari a 29.137 migliaia di Euro.

I Crediti per contributi, in aumento di 1.048 migliaia di Euro, sono relativi ai crediti vantati:

- verso l’Ente Concedente del Contratto di Servizio dalla controllata ATV per i maggiori servizi aggiuntivi effettuati, per 3.997 migliaia di Euro (3.997 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022);

- verso l'Ente Concedente del Contratto di Servizio dalla controllata ATV per i contributi da incassare a copertura dei mancati ricavi da traffico per la pandemia Covid-19 da parte della controllata ATV, per 600 migliaia di Euro (3.317 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022);
- verso la Provincia ed il Comune di Verona per i contributi da ricevere sugli acquisti di nuovi autobus effettuati sempre da ATV, per 6.382 migliaia di Euro (2.615 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022);
- verso l'Ente Concedente del Contratto di Servizio dalla controllata ATV per i contributi stanziati con i D.Lgs. 115,144 e 179/2022 a copertura dell'incremento dei costi carburanti a seguito del conflitto russo-ucraino, cui beneficiano le aziende del trasporto pubblico locale, valevole per il II e III quadrimestre 2022, per 1.700 migliaia di Euro (1.700 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022).

I crediti tributari correnti si riferiscono principalmente a crediti IVA derivanti dalla liquidazione mensile per 4.362 migliaia di Euro (7.610 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), a crediti IVA già richiesta a rimborso per 513 migliaia di Euro (513 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), ai crediti vantati verso l'amministrazione finanziaria per il rimborso dell'accisa sui carburanti per autotrazione per 501 migliaia di Euro (972 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), ai crediti vantati verso l'amministrazione finanziaria per i crediti d'imposta iscritti nell'esercizio 2022, derivanti dal "tax credit energia" per 372 migliaia di Euro, e dal "bonus facciate", per 238 migliaia di Euro.

Per quanto riguarda il credito IVA già richiesto a rimborso si precisa che lo stesso si riferisce ai crediti iscritti dalla controllata MISE per le istanze di rimborso IVA degli esercizi 2003, 2004, 2005 e 2006 a seguito della notifica da parte della Corte Suprema di Cassazione delle ordinanze di condanna dell'Agenzia delle Entrate alla liquidazione delle istanze stesse.

La voce "Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura autostradale" si riferisce principalmente alle anticipazioni contrattuali concesse agli appaltatori ai sensi della Legge 11/2015 di conversione del D.L. 210 del 30/12/2015 art. 7. La variazione è giustificata dai maggiori contratti attivati.

La voce "crediti verso INPS oneri malattia", pari a 111 migliaia di Euro (358 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), è attribuibile ai crediti verso enti previdenziali per il recupero di costi sostenuti per l'erogazione dei trattamenti di malattia a dipendenti e diminuisce in relazione alla compensazione concessa per il rimborso dei maggiori oneri di malattia degli anni 2015-2016-2017 e 2018 nel primo semestre 2023.

I crediti verso lo Stato per contributi riguardano:

- per 936 migliaia di Euro, (737 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) il credito verso lo Stato per il "bonus trasporti"; con il decreto-legge 50/2022 "Decreto Aiuti" è stato istituito il bonus trasporti come misura a favore dell'uso del trasporto pubblico per gli utenti pendolari. Il bonus ha previsto lo sconto di 60 Euro sugli abbonamenti sottoscritti dagli utenti che ne hanno fatto domanda presso un portale ministeriale;
- per 102 migliaia di Euro (102 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), il credito per contributi relativi ad investimenti da erogarsi a copertura delle spese sostenute dal Gruppo in relazione ad interventi di ammodernamento dell'infrastruttura.

Attività diverse

La voce "Attività diverse" correnti include 2.507 migliaia di Euro (2.076 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) quali anticipi a fornitori, 4.121 migliaia di Euro (2.520 migliaia di Euro al 31

dicembre 2022) quali risconti per premi assicurativi e 2.089 migliaia di Euro quali risconti per le mensilità aggiuntive già erogati ai dipendenti (non presenti al 31 dicembre 2022).

In particolare i risconti includono:

- risconti per polizze assicurative *Warranty & Indemnity (W&I)* sottoscritte a copertura delle *Representations & Warranties* contenute nel contratto di compravendita stipulato con Regione Lombardia per l'acquisizione di MISE, per 220 migliaia di Euro (728 migliaia di Euro 31 dicembre 2022);
- alla “Convenzioni manutenzione verde” ovvero al contributo riconosciuto ai Comuni di Corana (PV) e Silvano Pietra (PV) per la manutenzione delle aree destinate a mitigazione ambientale. I costi sono imputati pro-quota ad ogni esercizio fino al 31 ottobre 2028;
- alla convenzione polifore riferita alla convenzione rinnovata nell'esercizio con Telecom Italia S.p.A., per l'utilizzo delle fibre ottiche, avente scadenza il 31 ottobre 2028, imputata per competenza al conto economico.

Altre attività – parti correlate

I crediti verso parti correlate si riferiscono prevalentemente a crediti per prestazioni erogate a partecipate in *joint ventures*, che diminuiscono per 580 migliaia di Euro, oltre che ai crediti di natura tributaria, in particolare accolgono le poste derivanti dall'IVA di Gruppo per 87 migliaia di Euro (1.167 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022). Al 31 dicembre 2022 la voce includeva inoltre i crediti per il consolidato fiscale per 507 migliaia di Euro.

La voce include inoltre i crediti verso Regione Lombardia per i contributi da incassare per investimenti in autobus per i servizi del TPL su gomma.

Il *fair value* dei crediti approssima il valore di iscrizione degli stessi al 30 giugno 2023 e al 31 dicembre 2022.

NOTA 16 CREDITI PER IMPOSTE CORRENTI E NON CORRENTI

Descrizione	30.06.2023		
	Non correnti	Correnti	Totale
IRES	154	16	170
IRAP		167	167
Crediti per imposte	154	183	337

Descrizione	31.12.2022		
	Non correnti	Correnti	Totale
IRES	17	88	105
IRAP		124	124
Crediti per imposte	17	212	229

La voce comprende i crediti verso l'Erario per IRES e IRAP determinatesi con il versamento dell'acconto effettuato nel mese di giugno 2023 dalle partecipate e dalla controllante.

NOTA 17 DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame.

Descrizione	30.06.2023	31.12.2022
Depositi bancari e postali	245.445	235.885
(MENO) Impairment IFRS 9	(329)	(693)
Denaro e valori in cassa	1.009	1.736
Totale	246.125	236.928

Si riporta di seguito la composizione dei depositi bancari e postali:

Depositi bancari e postali	30.06.2023	31.12.2022	Variazioni
Depositi bancari e postali in cash pooling	178.887	116.469	62.418
ATV (e la sua controllata La Linea 80)	2.476	10.474	(7.998)
MISE (e la sua controllata Milano Serravalle Engineering)	14.679	26.544	(11.865)
FERROVIENORD (conti dedicati ad investimenti RL)	49.403	82.398	(32.995)
Totale	245.445	235.885	9.560

Il Gruppo FNM gestisce le disponibilità liquide mediante il *cash pooling*. Giornalmente i saldi creditori e debitori dei conti correnti bancari delle singole società vengono trasferiti sui conti correnti della Capogruppo, che provvede contestualmente ad accreditare/addebitare il conto corrente di corrispondenza delle singole società controllate. Al 31 dicembre 2022 le società del Gruppo che non avevano aderito al *cash pooling* erano ATV e la sua controllata La Linea 80.

MISE e la sua controllata Milano Serravalle Engineering aderiscono al contratto per la gestione accentrata della tesoreria di gruppo per la sola parte di *cash pooling* e limitatamente ai due conti correnti bancari utilizzati per la tesoreria.

Dal momento che parte della liquidità di MISE proviene dall'utilizzo di finanziamenti bancari aventi come scopo la copertura finanziaria della realizzazione degli investimenti previsti nella concessione, l'attività di *cash pooling* riguarda solo i conti correnti accesi presso Unicredit e BPER, non interessati da fondi dedicati al pagamento dei predetti investimenti.

Per quanto sopra, a fronte di disponibilità su depositi bancari pari a 245.445 migliaia di Euro, di debiti verso banche correnti per a 60.076 migliaia di Euro e non correnti per 118.662 migliaia di Euro (Nota 20), il Gruppo ha debiti in c/c di corrispondenza – comprensivi di interessi – per 24.727 migliaia di Euro (35.555 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), come di seguito rappresentati:

Debiti in conto corrente di corrispondenza	30.06.2023	31.12.2022	Variazione
Nord Energia	14.691	20.381	(5.690)
NordCom	5.959	8.258	(2.299)
Enti aziendali	4.077	6.916	(2.839)
Totale (Nota 21)	24.727	35.555	(10.828)

Su tali conti correnti di corrispondenza vengono riconosciuti interessi attivi e passivi a tassi di mercato (Nota 21).

La voce "FERROVIENORD (conti dedicati ad investimenti RL)" include il saldo del conto dedicato "Programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale 2017-2032". Il saldo di tale conto corrente al 30 giugno 2023 ammonta a 49.403 migliaia di Euro (42.279 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022).

Al 31 dicembre 2022 la voce includeva inoltre il saldo del conto pari a 40.119 migliaia di Euro connesso al rimborso ottenuto dal consorzio "CONFEMI". Tali somme sono state utilizzate dal Gruppo nel mese di aprile 2023, previa autorizzazione da parte di Regione Lombardia, per la realizzazione di specifici investimenti di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria.

La variazione della voce è meglio analizzata per natura di componente nel rendiconto finanziario. In relazione all'applicazione dell'IFRS 9, basato sul modello delle perdite attese (*expected losses*), il Gruppo considera le perdite attese lungo la vita dell'attività finanziaria ad ogni data di riferimento del bilancio. A seguito dell'aggiornamento delle valutazioni effettuate nel periodo è stato rilasciato il fondo per 364 migliaia di Euro.

NOTA 18 ATTIVITA' E PASSIVITA' DESTINATE ALLA VENDITA

In data 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 adempiute 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.

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.

In data 16 gennaio 2023 è stata inoltre perfezionata l'operazione di cessione dell'intera partecipazione detenuta da FNM in NTT S.r.l., per il valore di 150 migliaia di Euro.

NOTA 19 PATRIMONIO NETTO

Descrizione	Patrimonio Netto attribuibile agli Azionisti di Maggioranza							Totale Patrimonio netto di Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto
	Capitale sociale	Altre riserve	Riserva var. Fair value Strumenti derivati	Utili/Perdite e Indivisi	Riserva utili/perdite attuariali	Riserva di traduzione	Utili/Perdite dell'esercizio			
Saldo 01.01.2022	230.000	6.873	-	(63.596)	(7.478)	147	40.875	206.821	21.512	228.333
Totale Utile Complessivo			3.831		3.043	40	21.438	28.352	(851)	27.501
Destinazione utile 2021				40.875			(40.875)	-		-
Saldo 30.06.2022	230.000	6.873	3.831	(22.721)	(4.435)	187	21.438	235.173	20.661	255.834
Saldo 31.12.2022	230.000	7.788	5.547	(22.721)	(5.357)	200	68.476	283.933	22.980	306.913
Totale Utile Complessivo			103	-	572	8	33.480	34.163	(134)	34.029
Destinazione utile 2022				68.476			(68.476)	-		-
Distribuzione dividendi				(10.003)			-	(10.003)		(10.003)
Variazione Put Option				2.430			-	2.430		2.430
Variazione perimetro di consolidamento			-	(386)	-			(386)	(3.235)	(3.621)
Saldo 31.12.2022	230.000	7.788	5.650	37.796	(4.785)	208	33.480	310.137	19.611	329.748

Il capitale sociale al 30 giugno 2023 e al 31 dicembre 2022 ammonta a 230.000 migliaia di Euro, è interamente versato ed è costituito da 434.902.568 azioni ordinarie, senza indicazione del valore nominale.

L'Assemblea degli Azionisti, in data 21 aprile 2023, ha approvato il bilancio d'esercizio della controllante per l'esercizio 2022 e ha deliberato di destinare l'utile di esercizio della Capogruppo come segue:

- Euro 401 migliaia di Euro a riserva legale;
- Euro 7.629 migliaia di Euro a distribuzione del dividendo ordinario agli Azionisti.

Inoltre, al fine di assicurare una remunerazione di Euro 0,0230 per ciascuna azione ordinaria in circolazione l'Assemblea ha deliberato di integrare il dividendo per 2.374 migliaia di Euro utilizzando le riserve di utili portati a nuovo. Considerando anche tale importo distribuito il dividendo complessivo è risultato pari a 10.003 migliaia di Euro.

La voce "variazione perimetro di consolidamento" del semestre 2023 è attribuibile alla cessione della partecipazione in La Linea S.p.A. e della sua controllata Martini Bus S.r.l. perfezionata in data 31 marzo 2023.

Si riporta di seguito la movimentazione del patrimonio netto di terzi:

	La Linea	ATV	La Linea 80	Totale
Quota detenuta dagli azionisti di minoranza	49 %	50,00 %	35%	
Saldo al 01.01.2023	4.695	18.286	8	22.989
Variazione perimetro di consolidamento	(4.825)	—	1.591	(3.234)
Risultato del periodo	130	(265)	(11)	(146)
Riserva Utili/(Perdite) Attuariali		2	—	2
Saldo al 30.06.2023	—	18.023	1.588	19.611

Si presenta di seguito la riconciliazione tra il risultato e patrimonio del Bilancio Separato di FNM S.p.A. e del Bilancio Consolidato del Gruppo:

<i>Importi in migliaia di euro</i>	Patrimonio netto 01.01.23	Risultato 2023	Altre componenti di risultato transitate direttamente a PN	Altre variazioni	Patrimonio netto 30.06.23
Bilancio della Capogruppo FNM S.p.A.	413.127	33.109	13	(10.003)	436.246
Eliminazione partecipazioni	(655.039)	—		(386)	(655.425)
Patrimonio netto apportato dalle società consolidate	528.275	371	670		529.316
Rilevazione <i>put option</i>	(2.430)			2.430	—
Patrimonio netto del Gruppo FNM	283.933	33.480	683	(7.959)	310.137

Le ragioni sottostanti il differenziale esistente tra capitalizzazione di mercato (pari a 191,4 milioni di Euro al 30 giugno 2023) e il patrimonio netto di Gruppo (pari a 310,1 milioni di Euro al 31 dicembre 2022) sono da ricercarsi in un concorso di fattori di seguito sintetizzabili:

1. il Gruppo è quotato nel segmento Standard di MTA di Borsa Italiana, segmento che penalizza il titolo in termini di volumi di scambi giornaliero;
2. il flottante libero sul mercato (*free float*), essendo l'azionariato del Gruppo per il 72,3% composto da azionisti stabili, è inferiore al 30%;
3. le transazioni sul mercato sono relative a pacchetti di minoranza, che riflettono asimmetrie informative rispetto agli azionisti di controllo;
4. gli azionisti di minoranza potrebbero applicare uno sconto notevole al valore delle partecipazioni non consolidate iscritte nel bilancio di Gruppo in quanto solo l'11% del valore iscritto distribuisce dividendi; tali partecipazioni rappresentano quindi *surplus assets* che non offrono remunerazione agli azionisti di minoranza;
5. nel primo semestre 2023 è stato registrato un ridotto volume di scambi medio giornaliero. Si può ritenere quindi che non vi siano stati scambi da parte di investitori istituzionali (i cosiddetti *information trader*).

Per effetto di tali considerazioni, gli Amministratori ritengono che il differenziale esistente tra capitalizzazione di mercato e patrimonio netto di Gruppo non sia considerabile un indicatore di *impairment* in quanto la capitalizzazione di borsa non è ritenuta rappresentativa del valore recuperabile del Gruppo.

NOTA 20 DEBITI VERSO BANCHE CORRENTI E NON CORRENTI

I debiti verso banche sono così dettagliati al 30 giugno 2023 e al 31 dicembre 2022:

Descrizione	30.06.2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Intesa-BancoBPM-BNL-Ubibanca-Unicredit 2019	62.283	24.814	87.097
Banca Nazionale del Lavoro/Monte Paschi di Siena 2010	18.710	12.441	31.151
Finanziamento BEI	23.468	8.415	31.883
Intesa-Banco BPM 2010	11.235	7.477	18.712
Banca BPER (Intermediazione BEI) 2012	2.966	1.951	4.917
Linea di credito BCC Roma	—	4.954	4.954
Altri debiti verso banche per finanziamenti	—	24	24
Debiti verso banche	118.662	60.076	178.738

Descrizione	31.12.2022		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Intesa-BancoBPM-BNL-Ubibanca-Unicredit 2019	74.697	24.813	99.510
Banca Nazionale del Lavoro/Monte Paschi di Siena 2010	24.934	12.440	37.374
Finanziamento BEI	25.131	8.364	33.495
Intesa-Banco BPM 2010	14.974	7.479	22.453
Banca BPER (Intermediazione BEI) 2012	3.945	1.941	5.886
Altri debiti verso banche per finanziamenti	—	33	33
Debiti verso banche	143.681	55.070	198.751

Le voci “Intesa-BancoBPM-BNL-Ubibanca-Unicredit 2019”, “Banca Nazionale del Lavoro/Monte Paschi di Siena 2010”, “Intesa-Banco BPM 2010” e “Banca BPER (Intermediazione BEI) 2012” rappresentano l’indebitamento bancario della controllata MISE iscritto al costo ammortizzato. Tutte le rate in scadenza nel semestre sono state regolarmente rimborsate, per un ammontare complessivo di 23.500 migliaia di Euro.

Nella tabella seguente sono riassunti i tassi di interesse e i parametri finanziari ("covenants") previsti da ciascun contratto della controllata MISE sopra riportato:

Finanziamento	Importo Nominale Residuo	Scadenza	Tasso di interesse	Covenants
INTESA (già UBI) – BANCO BPM	22.500	31/12/2025	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 2%	PFN/EBITDA < 5 PFN/PN < 2
MPS - BNL	37.500	31/12/2025	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 2,25%	PFN/EBITDA < 5 PFN/PN < 2
CARIGE	6.000	31/12/2025	Tasso fisso 3,617%	N/A
INTESA - BANCO BPM-UNICREDIT-BNL-INTESA (già UBI)	100.000	31/12/2026	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 1,80%	PFN/EBITDA < 4 PFN/PN < 2

Alla data di chiusura del 30 giugno 2023, sulla base dei dati disponibili, tali *covenants* risultano rispettati.

La voce “Finanziamento BEI” è interamente attribuibile all’erogazione del finanziamento sottoscritto tra la Capogruppo e Banca Europea degli Investimenti in data 21 dicembre 2017, per un importo totale massimo di 50 milioni di Euro. Il finanziamento ha l’obiettivo di garantire la copertura finanziaria dell’investimento di complessivi 95,1 milioni di Euro, relativo all’acquisto di 9 elettrotreni a 6 casse da utilizzare per lo sviluppo ed il potenziamento dei servizi transfrontalieri connessi all’apertura del tunnel di base del Monte Ceneri.

Il finanziamento è stato interamente erogato nel corso del 2020. In particolare, in data 20 marzo 2020 è stata erogata la prima *tranche* per 10 milioni di Euro, e in data 12 ottobre 2020 la seconda *tranche*, per 40 milioni di Euro. La prima *tranche* del finanziamento prevede un tasso fisso dello 0,377%, con durata sei anni e piano di rimborso previsto in rate annuali costanti con prima scadenza 1° febbraio 2021. La seconda *tranche* del finanziamento prevede un tasso fisso dello 0,446%, con durata sei anni e piano di rimborso previsto in rate annuali costanti con prima scadenza 12 ottobre 2021.

La rata in scadenza nel semestre, pari a 1.663 migliaia di Euro, è stata rimborsata.

Il contratto prevede, a decorrere dalla data di monitoraggio del 31 dicembre 2021, i seguenti *covenants* finanziari, calcolati sul bilancio consolidato del Gruppo (annuale e semestrale):

- PFN/Patrimonio netto $\leq 4,5$ alle date di calcolo del 31 dicembre 2021 e del 30 giugno 2022, $\leq 3,5$ alle date di calcolo del 31 dicembre 2022 e del 30 giugno 2023, $\leq 3,0$ alle date di calcolo del 31 dicembre 2023 e del 30 giugno 2024, $\leq 2,5$ per le date di calcolo successive;
- PFN/EBITDA $\leq 5,85$;
- EBITDA/Oneri finanziari $\geq 5,77$.

Alla data di chiusura del 30 giugno 2023, sulla base dei dati disponibili, tali *covenants* risultano rispettati.

Nel corso del primo semestre 2023 inoltre, la controllata ATV, al fine di avere la liquidità per sostenere il programma di investimenti, ha ottenuto una linea di credito da BCC Roma di 5.000 migliaia di Euro all'Euribor 3 mese più uno *spread* di 0,65%.

Si ricorda peraltro che, il Gruppo dispone di un *liquidity headroom* pari a circa 100 milioni di Euro di linee *uncommitted*, che assicurano un adeguato margine di flessibilità finanziaria.

NOTA 21 PRESTITO OBBLIGAZIONARIO, DEBITI FINANZIARI E PASSIVITA' PER LEASING CORRENTI E NON CORRENTI

Descrizione	30.06.2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso obbligazionisti	645.117	3.379	648.496
Prestito Obbligazionario	645.117	3.379	648.496

Descrizione	31.12.2022		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso obbligazionisti	644.398	961	645.359
Prestito Obbligazionario	644.398	961	645.359

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

Il prestito obbligazionario è quotato presso il mercato regolamentato della Borsa Irlandese – *Euronext Dublin*. L'emissione è stata regolata in data 20 ottobre 2021.

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

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

Il *fair value* del Prestito Obbligazionario è pari a circa 579 milioni di Euro al 30 giugno 2023.

Le altre passività finanziarie sono di seguito dettagliate:

Descrizione	30.06.2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Conto corrente di corrispondenza		3.900	3.900
Strumenti derivati passivi	12	—	12
Debiti finanziari	12	3.900	3.912
Conto corrente di corrispondenza		20.827	20.827
Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 45)	—	20.827	20.827
Totale	12	24.727	24.739

Descrizione	31.12.2022		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Conto corrente di corrispondenza		4.969	4.969
Strumenti derivati passivi	85	124	209
Debito Finanziario <i>Put Option</i> La Linea	2.112		2.112
Debiti finanziari	2.197	5.093	7.290
Conto corrente di corrispondenza		30.586	30.586
Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 45)	—	30.586	30.586
Totale	2.197	35.679	37.876

La voce “Conto corrente di corrispondenza” verso terzi si riferisce al *cash pooling* con i vari Enti aziendali: Cassa Integrativa FNM per 3.753 migliaia di Euro (4.811 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) ed il Circolo Ricreativo Aziendale FNM per 147 migliaia di Euro (158 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022).

La voce “Strumenti derivati passivi” rappresenta i derivati in essere al 30 giugno 2023 relativi a contratti di copertura *Interest Rate Swap* perfezionati dalla controllata MISE nel corso del 2011 con Banco BPM, Banca Intesa (già UBI Banca), Banca Nazionale del Lavoro e Monte dei Paschi di Siena al fine di prevenire il rischio delle variazioni dei tassi d’interesse, il cui *fair value* per la quota non corrente è negativo di 12 migliaia di Euro. Il valore nozionale complessivo ammonta a 120.000 migliaia di Euro. L’analisi qualitativa ha evidenziato un’esatta corrispondenza tra gli elementi portanti del finanziamento e quelli dell’IRS ed inoltre non si ravvisano particolari problematiche inerenti al merito creditizio della controparte dello strumento di copertura pertanto sono stati contabilizzati in *hedge accounting*.

La valutazione degli strumenti finanziari derivati è stata ottenuta, avvalendosi della collaborazione di un esperto, nonché da quanto comunicato dagli istituti di credito, applicando tecniche di *discounted cash flow analysis* (DCF), le quali si basano sul calcolo del valore attuale dei flussi di cassa attesi. Tale metodologia è riconosciuta internazionalmente come *best practice* finanziaria per la valutazione dei flussi di cassa che trovano una manifestazione temporale differita rispetto alla data di valutazione.

Con riferimento alla voce “Debito finanziario *Put Option* La Linea” si evidenzia che in sede di acquisizione della partecipazione in La Linea, FNM aveva sottoscritto un accordo con il venditore riconoscendo a quest’ultimo il diritto di cedere a FNM le azioni detenute nella società La Linea (28,73%). Tale opzione era esercitabile a partire dal 1° gennaio 2024 a fronte del pagamento di un corrispettivo da determinare sulla base del valore di mercato delle azioni oggetto di cessione. Il debito iscritto al 31 dicembre 2022 al valore attuale dell’esborso atteso nel momento in cui la *put option* poteva essere esercitata dal venditore, contabilizzato con contropartita a riduzione del patrimonio netto di Gruppo in considerazione della modalità di determinazione dell’opzione, è stato totalmente stornato a seguito dell’avvenuta cessione della partecipazione in La Linea in data 31 marzo 2023 con contropartita il patrimonio netto di Gruppo.

La voce “Conto corrente di corrispondenza” verso parti correlate si riferisce al saldo debitorio del *cash pooling* in essere tra FNM, le partecipate in *joint venture* e altre parti correlate; in particolare

verso NORD ENERGIA, per 14.691 migliaia di Euro (20.381 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), verso NordCom, per 5.959 migliaia di Euro (8.258 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022); nonché verso il fondo pensione FNM per 177 migliaia di Euro (1.946 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022).

Le Passività per *leasing* sono tutte relative all'applicazione dell'IFRS 16 e sono così composte:

Descrizione	30.06.2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Passività per <i>leasing</i>	15.474	7.803	23.277
Passività per <i>leasing</i>	15.474	7.803	23.277
Passività per <i>leasing</i>	33	43	76
Passività per <i>leasing</i> verso parti correlate (Nota 45)	33	43	76
Totale	15.507	7.846	23.353

Descrizione	31.12.2022		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Passività per <i>leasing</i>	18.009	7.631	25.640
Passività per <i>leasing</i>	18.009	7.631	25.640
Passività per <i>leasing</i>	20	115	135
Passività per <i>leasing</i> verso parti correlate (Nota 45)	20	115	135
Totale	18.029	7.746	25.775

Il valore dei canoni contabilizzati a conto economico per contratti *low value* e *short term* è pari a 1.045 migliaia di Euro.

Il Gruppo non è esposto ad incrementi futuri significativi del *variable lease payment*, in quanto i contratti di *leasing* non prevedono componenti variabili significative.

Di seguito viene fornito il dettaglio per scadenza dei pagamenti minimi futuri di *leasing* finanziario e la riconciliazione con il relativo valore attuale, pari al debito iscritto in bilancio:

Pagamenti minimi futuri del <i>leasing</i>	30.06.2023	31.12.2022
Meno di 1 anno	7.604	8.246
2 - 5 anni	16.127	17.864
Più di 5 anni	100	107
Totale	23.831	26.217
Interessi passivi futuri	(478)	(442)
Valore attuale dei debiti relativi ai <i>leasing</i> finanziari	23.353	25.775

Il valore attuale delle passività relative ai *leasing* finanziari è così scadenzato:

Valore attuale dei debiti relativi ai <i>leasing</i> finanziari	30.06.2023	31.12.2022
Meno di 1 anno	7.820	7.734
2 - 5 anni	15.435	17.941
Più di 5 anni	98	100
Totale	23.353	25.775

La scadenza della porzione non corrente delle passività finanziarie, incluso il prestito obbligazionario, è di seguito riportata:

Descrizione	30.06.2023	31.12.2022
Tra 1 e 2 anni	7.846	7.746
Tra 2 e 5 anni	652.692	656.778
Più di 5 anni	98	100
Totale	660.636	664.624

I tassi effettivi d'interesse alle date di bilancio sono di seguito riportati:

Descrizione	30.06.2023	31.12.2022
Debito verso Obbligazionisti	0,982 %	0,982 %
Debiti per <i>leasing</i> IFRS 16	0,982% - 2,18%	0,982% - 2,18%
Conto corrente di corrispondenza	0,313%	0,090 %
Debito verso Finlombarda	n/a	2,500 %

I tassi per le passività per contratti di *leasing* sono stati determinati sulla base dei tassi di finanziamento marginale delle società del Gruppo.

Per completezza di informativa si rammenta che nel corso del periodo si sono realizzate operazioni di investimento che non hanno richiesto l'impiego di disponibilità liquide o mezzi equivalenti “*non cash transaction*” principalmente relative all'acquisizione di attività per mezzo di operazioni di *leasing* per un importo pari a 1.471 migliaia di Euro. Nel corso del precedente esercizio il valore

delle “non cash transaction” connesse all’acquisizione di attività per mezzo di operazioni di *leasing* era stato pari a 2.442 migliaia di Euro.

NOTA 22 DEBITI PER INVESTIMENTI FINANZIATI CORRENTI E NON CORRENTI

Si riporta di seguito il dettaglio dei debiti per investimenti finanziati correnti:

Debiti per investimenti finanziati	30.06.2023	31.12.2022
Debiti verso il Ministero dei Trasporti	6.873	—
Debiti per investimenti finanziati	6.873	—
Debiti verso Regione Lombardia - Contratto di Programma	62.507	41.112
Debiti per investimenti finanziati verso parti correlate (Nota 45)	62.507	41.112
Totale Debiti per investimenti finanziati	69.380	41.112

La voce si riferisce principalmente all’eccedenza degli incassi ottenuti da Regione Lombardia o da altri Enti finanziatori a fronte degli investimenti effettuati dal Gruppo, nell’ambito del Contratto di Programma per l’ammodernamento dell’infrastruttura ferroviaria o nell’ambito degli investimenti sul corpo autostradale, per la quota già destinata ad investimenti stessi e non ancora liquidati ai fornitori.

L’incremento rispetto al 31 dicembre 2022 è principalmente connesso ai maggiori incassi del periodo rispetto agli utilizzi effettuati per l’avanzamento delle commesse relative al Contratto di Programma per la commessa Malpensa T2 - Sempione, pari a 13.188 migliaia di Euro, oltre che per l’anticipo incassato nell’ambito degli investimenti sul corpo autostradale pari a 6.873 migliaia di Euro.

Si riporta di seguito il dettaglio dei debiti per investimenti finanziati non correnti:

Debiti per investimenti finanziati	30.06.2023	31.12.2022
Debiti verso il Ministero dei Trasporti	5.815	5.824
Debiti per investimenti finanziati	5.815	5.824
Debiti verso Regione Lombardia	7.863	6.763
Debiti per investimenti finanziati verso parti correlate (Nota 45)	7.863	6.763
Totale Debiti per investimenti finanziati	13.678	12.587

Le voci “Debiti verso il Ministero dei Trasporti” e “Debiti verso Regione Lombardia” includono principalmente la quota parte degli incassi dei corrispettivi relativi ad anticipi sugli investimenti effettuati e rimborsati dal Ministero dei Trasporti e Regione Lombardia. Il Gruppo sospende tale

ammontare tra le passività finanziarie in attesa di ricevere dalle controparti la comunicazione d'impiego dell'anticipo ricevuto.

NOTA 23 POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

Di seguito si espone la composizione dell'indebitamento finanziario netto, secondo richiamo di informativa CONSOB 5/21 del 29 aprile 2021, che sostituisce la Comunicazione CONSOB 6064293 del luglio 2006, e le relative note che riconducono ai dati della Situazione Patrimoniale – Finanziaria:

Descrizione	30.06.2023	di cui parti correlate	31.12.2022	di cui parti correlate	Note
A. Disponibilità Liquide	246.125	—	236.928	—	17
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	—	—	—	—	
C. Altre attività finanziarie correnti	—	—	—	—	
D. Liquidità (A+B+C)	246.125	—	236.928	—	
E. Debito finanziario corrente	(94.107)	(83.334)	(76.667)	(71.698)	20 - 21 - 22
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	(71.301)	(43)	(63.901)	(115)	20 - 21 - 22
G. Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(165.408)	(83.377)	(140.568)	(71.813)	
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G -D)	80.717	(83.377)	96.360	(71.813)	
I. Debiti finanziari non corrente	(147.859)	(7.896)	(176.494)	(6.783)	20 - 21 - 22
J. Strumenti di debito	(645.117)	—	(644.398)	—	21
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	—	—	—	—	
L. Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	(792.976)	(7.896)	(820.892)	(6.783)	
M. Totale Indebitamento finanziario (H+L)	(712.259)	(91.273)	(724.532)	(78.596)	

Il debito finanziario corrente include i debiti verso banche, per 60.076 migliaia di Euro (55.070 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) (Nota 20), e verso altri finanziatori correnti e quindi in dettaglio i debiti derivanti dalle anticipazioni corrisposti da Regione Lombardia, Ministero dei Trasporti e UE per gli investimenti finanziati relativi all'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria e autostradale, pari a 69.380 migliaia di Euro (41.112 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) (Nota 22), il saldo dei conti di corrispondenza in *cash pooling* verso le società in *joint ventures* e verso gli Enti aziendali per un totale di 24.727 migliaia di Euro (35.555 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), le passività per *leasing* per 7.846 migliaia di Euro (7.746 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), nonché la quota di interessi passivi maturata sul prestito obbligazionario da liquidare entro i 12 mesi dalla data del presente bilancio (Nota 21).

Il debito finanziario non corrente include principalmente il debito per il prestito obbligazionario emesso in data 20 ottobre 2021, pari a 645.117 migliaia di Euro (Nota 21), i debiti verso banche non correnti, pari a 118.662 migliaia di Euro (Nota 20), e le passività per *leasing* per 15.507 migliaia di Euro (Nota 21).

Per meglio rappresentare la PFN di Gruppo, è stata calcolata una PFN rettificata che esclude gli effetti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12, relative al "Programma di acquisto materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032", come di seguito rappresentato:

Descrizione	30.06.2023	di cui parti correlate	31.12.2022	di cui parti correlate	Note
A. Disponibilità Liquide	196.722	—	194.649	—	17
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	—	—	—	—	
C. Altre attività finanziarie correnti	—	—	—	—	
D. Liquidità (A+B+C)	196.722	—	194.649	—	
E. Debito finanziario corrente	(94.107)	(83.334)	(76.667)	(71.698)	20 - 21 - 22
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	(71.301)	(43)	(63.901)	(115)	20 - 21 - 22
G. Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(165.408)	(83.377)	(140.568)	(71.813)	
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	31.314	(83.377)	54.081	(71.813)	
I. Debiti finanziario non corrente	(147.859)	(7.896)	(176.494)	(6.783)	20 - 21 - 22
J. Strumenti di debito	(645.117)	—	(644.398)	—	21
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	—	—	—	—	
L. Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	(792.976)	(7.896)	(820.892)	(6.783)	
M. Totale Indebitamento finanziario (H+L) rettificato	(761.662)	(91.273)	(766.811)	(78.596)	

Impatti IFRIC 12					
di cui - D. Liquidità	49.403		42.279		18
N. Totale Indebitamento finanziario IFRIC 12	49.403	—	42.279	—	
Indebitamento finanziario netto (M + N)	(712.259)	(91.273)	(724.532)	(78.596)	

Al fine di determinare la PFN rettificata sono stati esclusi gli effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12 corrispondenti alle disponibilità bancarie derivanti dagli accrediti dei contributi di Regione Lombardia per il programma regionale di acquisto treni per gli anni 2017 - 2032 (Nota 17).

Come infatti già indicato nella relazione sulla gestione, al fine di migliorare la rappresentazione delle dinamiche patrimoniali, dal primo trimestre 2022 gli "Impatti IFRIC 12", calcolati per determinare la posizione finanziaria netta rettificata, includono 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").

Ad integrazione dell'indebitamento finanziario, per quanto riguarda l'indebitamento finanziario indiretto si rinvia alla Nota 25 per gli accantonamenti rilevati in bilancio e si riportano di seguito gli impegni definitivi al 30 giugno 2023 che obbligano il Gruppo ad acquisire o a costruire un'attività nei prossimi 12 mesi:

Descrizione	Importo
Investimenti in materiale rotabile finanziato	183.471
Investimenti infrastruttura ferroviaria finanziata	104.835
Investimenti infrastruttura autostradale	121.653
Investimenti in materiale rotabile con fondi propri	92.219
Investimenti in autobus	1.653
Altri investimenti	14.760
Totale	518.591

NOTA 24 ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI

Le altre passività non correnti sono così composte:

Descrizione	30.06.2023	31.12.2022
Contributi in conto capitale	17.283	13.237
Altre passività	6.278	7.783
Passività non correnti	23.561	21.020
Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia	10.705	10.075
Passività non correnti verso parti correlate (Nota 45)	10.705	10.075
Totale	34.266	31.095

La voce “Contributi in conto capitale” concerne la quota non corrente dei contributi pubblici ricevuti dalla controllata ATV dalla Regione Veneto per l’acquisto di nuovi autobus urbani ed extraurbani (16.152 migliaia di Euro), oltre ai finanziamenti ricevuti nell'anno 2001 ai sensi della Legge 270/97 dal Ministero dei Lavori Pubblici per la ristrutturazione della Stazione di Milano Cadorna pari ad 1.001 migliaia di Euro. La variazione del semestre è connessa ai contributi ricevuti dalla controllata ATV per l'acquisto di nuovo materiale rotabile al netto del riconoscimento al Conto Economico Consolidato del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile.

I contributi incassati nel periodo per i contributi in conto capitale, classificati nel rendiconto finanziario alla voce "Incasso contributi su investimenti con fondi propri", sono pari a 2.987 migliaia di Euro.

La voce “Altre passività” include principalmente la quota non corrente, pari a 4.269 migliaia di Euro (4.602 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) relativi a:

- “Convenzioni manutenzione svincoli” riferita a tre convenzioni stipulate rispettivamente con il Comune di Corsico, con il Comune di Milano e con la Fiordaliso S.p.A., aventi scadenza al 31 ottobre 2028, a copertura delle spese che saranno sostenute per le manutenzioni delle opere oggetto delle convenzioni;
- canoni attraversamento relative ai contratti stipulati fino alla fine della concessione imputati pro-quota a conto economico;
- canoni fibre ottiche riferite principalmente alla convenzione rinnovata con Telecom Italia S.p.A., avente scadenza il 31 ottobre 2028, imputata per competenza al conto economico.

La voce "Altre passività" accoglie inoltre il risconto passivo relativo ad oneri manutentivi futuri sul materiale rotabile di proprietà, a fronte di anticipi incassati dai locatari nel corso dell'esercizio 2017, per 885 migliaia di Euro.

I "Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia" si riferiscono principalmente ai contributi erogati dalla Regione Lombardia per la ristrutturazione dell'immobile sito in piazza Cadorna in Milano pari a 3.714 migliaia di Euro e per l'acquisto di autobus per 6.837 migliaia di Euro. La riduzione del periodo è connessa al riconoscimento al Conto Economico Consolidato del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile.

NOTA 25 FONDI RISCHI ED ONERI CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione della voce è dettagliata come segue:

Descrizione	Manutenzione ciclica	Fondi di Rinnovo Infrastruttura Autostradale	Fondo Impegni beni devolvibili non remunerati	Personale	Oneri accessori PII Affori	Altri rischi	Totale
Saldo 01.01.2023	53.639	57.895	8.912	529	1.313	19.893	142.181
Incrementi	9.883	5.592	—	—	—	1.601	17.076
Utilizzi	(1.195)	(16.114)	(56)	(202)	—	(387)	(17.954)
Altre variazioni	(188)	968	150	—	—	—	930
Rilasci	—	—	—	—	—	(948)	(948)
Saldo 30.06.2023	62.139	48.341	9.006	327	1.313	20.159	141.285

I fondi per rischi e oneri sono così scadenzati:

Descrizione	30.06.2023	31.12.2022
Corrente	57.727	67.641
Non corrente	83.558	74.540
Totale	141.285	142.181

Manutenzione ciclica

Con riferimento al materiale rotabile, di proprietà di Regione Lombardia, la controllata FERROVIENORD riveste il ruolo di gestore della commessa per l'acquisto dei rotabili, nonché di responsabile del mantenimento dei mezzi in condizioni tali da garantire l'efficace svolgimento del servizio, con particolare riferimento agli interventi di manutenzione ciclica. In relazione a tali interventi manutentivi previsti in funzione degli anni di utilizzo e del numero di chilometri percorsi, il Gruppo ha quindi operato un accantonamento al fondo manutenzione ciclica di 9.883 migliaia di Euro, a fronte di utilizzi del periodo per 1.195 migliaia di Euro. Il fondo è stato aggiornato sulla base delle future previsioni di utilizzo; l'ammontare dell'aggiornamento, incluso nella voce "Altre variazioni" è pari a 188 migliaia di Euro.

Fondo di rinnovo infrastruttura autostradale

Il valore del fondo di rinnovo, pari a 48.341 migliaia di Euro (fondo spese di ripristino o sostituzione dei beni gratuitamente devolvibili) si riferisce alla copertura dei costi per futuri interventi di ripristino del corpo autostradale e ha la funzione di mantenere e/o di ripristinare la capacità produttiva originaria dei “beni gratuitamente devolvibili all’Ente concedente” sia per mantenerne inalterata la capacità produttiva, sia per devolverli, alla scadenza della concessione, all’Ente concedente in buono stato di funzionamento alla luce degli obblighi contrattuali previsti dalla convenzione unica sottoscritta da MISE con ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile).

Fondo Impegni beni devolvibili non remunerati

La voce include il fondo pari al valore attuale degli investimenti programmati a fronte dei quali non sono previsti degli incrementi tariffari. L’importo, pari a 9.006 migliaia di Euro, è stato stimato sulla base delle informazioni rivenienti dal piano industriale disponibile alla data della redazione del presente bilancio consolidato. Il fondo rischi ed oneri è utilizzato per compensare gli esborsi di cassa che il Gruppo sosterrà per finanziare gli stessi investimenti.

Personale

In data 1° marzo 2023 è stato sottoscritto dalla controllata FNMA un accordo di secondo livello che ha previsto l’erogazione di un contributo una tantum a compensazione dei risultati conseguiti nell’anno 2022. È stata inoltre disciplinata, all’interno dello stesso verbale, l’applicazione di quanto previsto dalla contrattazione nazionale in tema di assegno perequativo.

A fronte di tale accordo è stato effettuato un utilizzo del fondo per gli importi riferiti all’importo *una tantum* per 202 migliaia di Euro.

Oneri accessori Piano Intervento Integrato (PII) Affori

In relazione alla cessione delle aree adiacenti la stazione di Milano Affori, il Gruppo FNM ha assunto l’impegno di effettuare attività connesse al PII (bonifica terreni, realizzazione opere di urbanizzazione, spostamento centrale trazione elettrica); la stima originaria di tali oneri futuri a carico del Gruppo era pari a 2.640 migliaia di Euro. Nel corso dell’esercizio 2016, a seguito della consuntivazione degli oneri di bonifica di terreni per un importo pari a 819 migliaia di Euro, è stato utilizzato il fondo per l’importo precedentemente stanziato di 700 migliaia di Euro. Nell’esercizio 2021, a seguito della rideterminazione delle attività da effettuare è stato rilasciato parte del fondo per 797 migliaia di Euro. Nel corso dell’esercizio 2022 sono stati operati accantonamenti per adeguamento del fondo per 170 migliaia di Euro. Nel corso del primo semestre 2023 sono state confermate le stime del precedente esercizio; il fondo residuo ammonta, pertanto, a 1.313 migliaia di Euro.

Altri rischi

Il fondo Altri rischi al 30 giugno 2023 comprende:

- 11.918 migliaia di Euro relativi al differenziale tra le spese per manutenzioni eseguite rispetto alle corrispondenti previsioni del vigente Piano Economico Finanziario di MISE;
- 142 migliaia di Euro, quale stima del rischio derivante dal contenzioso con l’Agenzia delle Dogane descritto nella Relazione sulla Gestione, paragrafo 8 “Contenziosi più rilevanti e altre informazioni”;
- 8.099 migliaia di Euro, di cui 1.601 migliaia accantonati nel periodo, quale stima del rischio di soccombenza in contenziosi instaurati da terzi; tale fondo è stato utilizzato nel periodo per 387 migliaia di Euro e rilasciato a fronte di contenziosi conclusi per 948 migliaia di Euro.

NOTA 26 TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

Descrizione	30.06.2023	31.12.2022
Valore attuale della passività TFR, calcolato sulla base di ipotesi demografiche e finanziarie	19.000	20.410
Totale	19.000	20.410

L'ammontare del costo iscritto a conto economico relativamente a questa posta è così composto:

Descrizione	30.06.2023	31.12.2022
Costi per servizio	6	273
Interessi (Nota 41)	360	259
Totale	366	532

Gli utili e le perdite attuariali derivanti dai cambiamenti delle ipotesi e delle variazioni tra i dati consuntivati e quelli ipotizzati, a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 sono riconosciuti al conto economico complessivo in una specifica riserva di patrimonio netto denominata "Riserva utili/perdite attuariali" (Nota 46).

Di seguito viene illustrata la movimentazione della passività relativa al trattamento di fine rapporto:

Descrizione	30.06.2023	31.12.2022
Debito di inizio anno	20.410	28.011
Costo per servizi	6	273
Perdita/(Utile) attuariale	(119)	(2.611)
Costo per interessi	360	259
Utilizzi	(1.658)	(3.870)
Trasferimenti	1	(18)
Riclassifica IFRS 5	—	(1.634)
Debito di fine anno	19.000	20.410

Le principali assunzioni attuariali sono state:

Descrizione	30.06.2023	31.12.2022
Tasso di sconto	3,70	3,70
Tasso annuo incremento retribuzioni	1,00	1,00
Tasso annuo inflazione	2,50	2,50
Tasso annuo incremento del TFR	3,38	3,38

Le assunzioni riguardanti le mortalità si basano sulle probabilità di morte della popolazione italiana rilevate dall'ISTAT nell'anno 2000, distinte per sesso. Tali probabilità sono state ridotte del 25%

per tenere conto in media delle caratteristiche della collettività dei lavoratori attivi e della diminuzione della mortalità verificatasi negli ultimi anni.

Il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice *Iboxx Eurozone Corporate AAA*, secondo le disposizioni dell'ESMA.

Di seguito si riporta l'analisi di sensitività effettuata sul tasso medio annuo di attualizzazione inserito nel modello di calcolo, considerando come scenario base quello descritto più sopra e aumentando e diminuendo il tasso medio annuo di attualizzazione di mezzo punto percentuale. I risultati ottenuti sono sintetizzati nella tabella seguente:

Tasso annuo di attualizzazione	0,5%	-0,5%
Trattamento di fine rapporto	18.405	19.625

NOTA 27 DEBITI VERSO FORNITORI

I debiti verso fornitori sono così composti:

Descrizione	30.06.2023	31.12.2022
Debiti per fatture ricevute	167.161	132.074
Debiti per fatture da ricevere	288.954	325.210
Debiti verso fornitori	456.115	457.284
Debiti verso fornitori parti correlate	9.842	13.405
Debiti verso fornitori parti correlate (Nota 45)	9.842	13.405
Totale	465.957	470.689

I debiti verso fornitori diminuiscono per 4.732 migliaia di Euro per il combinato effetto di quanto di seguito riportato:

- il debito verso fornitori per commesse di rinnovo del materiale rotabile finanziato diminuisce di 16.942 migliaia di Euro;
- il debito verso fornitori per investimenti con fondi propri, comprensivo degli investimenti in manutenzione ciclica, diminuisce di 16.113 migliaia di Euro;
- il debito verso fornitori per investimenti del corpo autostradale diminuisce per 5.491 migliaia di Euro;
- il debito verso fornitori per investimenti di rinnovo del materiale rotabile e di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria aumenta per 26.200 migliaia di Euro;
- il debito verso fornitori per attività di esercizio e manutenzione al corpo autostradale aumentano per 6.526 migliaia di Euro.

In particolare, in merito al rinnovo del materiale rotabile finanziato, il saldo include debiti per fatture ricevute per 112.648 migliaia di Euro (78.229 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) e debiti

per fatture da ricevere per Euro 174.805 migliaia di Euro (226.166 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022). Per quanto riguarda le commesse di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria il saldo include debiti per fatture ricevute per 17.173 migliaia di Euro (14.443 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) e debiti per fatture da ricevere per Euro 41.303 migliaia di Euro (17.831 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022).

I debiti verso fornitori includono il debito nei confronti di Cogel S.p.A. (pari a 1.697 migliaia di Euro) in relazione al quale è in essere un contenzioso dal cui esito non si attendono passività integrative a quelle già accantonate.

NOTA 28 DEBITI PER IMPOSTE E TRIBUTARI

I debiti sono così dettagliati:

Descrizione	30.06.2023	31.12.2022
IRES	673	8.126
IRAP	972	1.256
Debiti per imposte	1.645	9.382
IRPEF e ritenute	4.682	4.913
IVA	6.218	1.751
Altre	12	12
Debiti tributari	10.912	6.676

Il debito comprende l'onere IRES ed IRAP di competenza del periodo (Nota 43) al netto degli acconti versati dalle partecipate e dalla Capogruppo nell'ambito del consolidato fiscale.

La voce IVA aumenta in relazione al maggior debito IVA della controllata MISE (4.299 migliaia di Euro) e della controllata ATV (168 migliaia di Euro).

NOTA 29 ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

Le altre passività correnti sono così composte:

Descrizione	30.06.2023	31.12.2022
Debiti verso il personale	20.037	17.788
Debiti verso istituti di previdenza	11.011	8.994
Risconti passivi	4.783	6.288
Debito per canone di concessione	2.917	5.593
Contributi in conto capitale	2.428	1.967
Acconti da clienti	295	242
Enti	148	96
Debiti verso Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture		85
Altre passività	5.823	4.973
Passività correnti	47.442	46.026
Debiti verso <i>Joint Ventures/Collegate</i>	17.302	14.061
Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia	1.011	1.202
Debito verso il Fondo Pensione	774	1.011
Altre passività Giroconto IVA di Gruppo	7	
Debiti verso Regione Lombardia	1.449	1.422
Passività correnti verso parti correlate (Nota 45)	20.543	17.696
Totale	67.985	63.722

La voce “Debiti verso il personale” aumenta di 2.249 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2022, in quanto comprensivo dei ratei di mensilità e premi che saranno erogati nel corso del secondo semestre 2023. Per analoga motivazione si incrementa la voce “Debiti verso istituti di previdenza”.

La voce “Risconti passivi” include la quota corrente dei risconti relativi a:

- “Convenzioni manutenzione svincoli” riferita a tre convenzioni stipulate rispettivamente con il Comune di Corsico, con il Comune di Milano e con la Fiordaliso S.p.A., aventi scadenza al 31 ottobre 2028, a copertura delle spese che saranno sostenute per le manutenzioni delle opere oggetto delle convenzioni;
- canoni attraversamento relative ai contratti stipulati fino alla fine della concessione imputati pro-quota a conto economico;
- canoni fibre ottiche riferite principalmente alla convenzione rinnovata con Telecom Italia S.p.A., avente scadenza il 31 ottobre 2028, imputata per competenza al conto economico.

I risconti passivi includono inoltre gli abbonamenti annuali e mensili (urbani ed extraurbani) sottoscritti dalla clientela, che hanno validità anche nell’esercizio successivo.

La voce “Contributi in conto capitale” è principalmente relativa ai contributi su autobus ricevuti dalla Regione Veneto.

La voce “Debiti verso *joint ventures/Collegate*” è relativa a debiti per prestazioni erogate al Gruppo e per acconti IRES versati alla Capogruppo da partecipate in *joint ventures* (NordCom, Nord Energia e Omnibus).

La voce “Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia” si riferisce principalmente ai contributi erogati da Regione Lombardia per la ristrutturazione dell’immobile sito in piazza Cadorna in Milano (295 migliaia di Euro), nonché per l’acquisto di autobus (715 migliaia di Euro).

Non vi sono impegni in acquisto di immobili, impianti e macchinari.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO**NOTA 30 RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI**

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	I semestre 2023	I semestre 2022
Proventi pedaggi autostradali	132.818	123.708
Ricavi da contratto di servizio per settore automobilistico	20.265	20.488
Prodotti del traffico automobilistico	17.482	17.910
Proventi da concessioni Aree di Servizio	4.853	3.102
Ricavi Movimentazione Terminal	619	622
Ricavi Car sharing	1.054	846
Proventi immobiliari	197	289
Prestazioni fatturate manutenzione Autostrade	936	1.378
Prestazioni fatturate	167	3.027
Ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi	178.391	171.370
Locazione materiale rotabile	37.156	32.413
Contratto di servizio gestione infrastruttura ferroviaria	31.592	31.707
Ricavi accesso rete	12.859	11.752
Prestazioni fatturate	5.230	5.577
Sostitutive treno	4.630	2.717
Prestazioni progettazione e direzione lavori infrastruttura ferroviaria	6.639	2.876
Contributo Car Sharing	—	900
Prestazioni fatturate manutenzione Autostrade	—	—
Proventi immobiliari	244	231
Ricavi Car sharing	—	—
Ricavi delle vendite e delle prestazioni verso parti correlate (Nota 45)	98.350	88.173
Totale	276.741	259.543

Ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi – terzi

I ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi verso terzi aumentano di 7.021 migliaia di Euro per le seguenti variazioni:

Proventi pedaggi autostradali

I ricavi da pedaggio, esposti al lordo del canone di concessione integrativo e al netto degli sconti applicati all'utenza, evidenziano un incremento del 7,4% dovuto all'andamento del traffico (+7,7% rispetto al 30 giugno 2022) e all'adeguamento della percorrenza convenzionale ai punti di applicazione del pedaggio della Tangenziale Nord di Milano, intervenuta a partire dal 1° marzo 2023, a seguito dell'apertura al traffico della riqualficata S.P. 46 Rho-Monza. Si segnala che la variazione dei pedaggi risente anche della composizione del traffico tra veicoli leggeri e veicoli pesanti.

Ricavi da contratto di servizio per settore automobilistico

I ricavi hanno evidenziato un decremento netto di 223 migliaia di Euro (-1,7%) in relazione alla riduzione delle percorrenze del servizio urbano nella città di Verona.

Prodotti del traffico automobilistico

I ricavi dei servizi di trasporto pubblico su gomma aumentano di 3.257 migliaia 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 -3.807 migliaia di Euro, per le maggiori vendite coerentemente con la dinamica in crescita della domanda conseguente alla ripresa dell'utilizzo del trasporto pubblico da parte dell'utenza.

Proventi da concessioni Aree di Servizio

I proventi da concessioni aree di servizio hanno beneficiato, oltre che dell'andamento positivo del traffico, anche del rinnovo di alcuni contratti, con condizioni economiche più favorevoli per la controllata MISE, comportando una crescita di 1.751 migliaia di Euro, registrando un aumento del 56,45% rispetto al primo semestre 2022.

Prestazioni fatturate

Le prestazioni fatturate diminuiscono in relazione ai servizi di trasporto passeggeri su gomma; in particolare i ricavi dei servizi in sub-affido diminuiscono per effetto dell'uscita dal perimetro di consolidamento della società La Linea e della sua controllata Martini Bus pari a -3.084 migliaia di Euro

Ricavi delle vendite e delle prestazioni – parti correlate

I ricavi delle vendite verso parti correlate aumentano di 10.177 migliaia di Euro rispetto all'esercizio precedente; le variazioni più significative sono di seguito evidenziate.

Locazione materiale rotabile

I ricavi per la locazione di materiale rotabile aumentano di 4.723 migliaia di Euro principalmente per le variazioni di seguito commentate:

- maggiori ricavi sui convogli ROCK, POP, Caravaggio, Donizetti e Colleoni, per 2.934 migliaia di Euro, immessi in esercizio nel 2022;
- maggiori ricavi sui convogli TILO, per 1.473 migliaia di Euro.

Contratto di Servizio gestione infrastruttura ferroviaria

Il corrispettivo del Contratto di Servizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria con Regione Lombardia rimane sostanzialmente invariato rispetto al precedente esercizio.

Ricavi accesso rete

L'importo si riferisce al contratto con Trenord per l'accesso alla rete ferroviaria gestita da FERROVIENORD. A seguito della DGR n. X/56356 del 30 novembre 2021 infatti il Contratto di Servizio è stato adeguato a quanto stabilito da ART in materia di canone di accesso "pedaggio" per i treni che circolano sul Ramo Milano. Tali modifiche comportano che il canone di accesso è percepito direttamente dalle imprese Ferroviarie e non più come corrispettivo del Contratto di Servizio dal gestore dell'infrastruttura. L'incremento dei ricavi da accesso rete del periodo deriva dall'aumento della produzione km del Ramo Milano e dall'adeguamento delle tariffe di pedaggio (incremento 2022-2023 in base alle disposizioni ANSFISA con l'inflazione programmata).

Prestazioni fatturate

La voce include ricavi per prestazioni di *service* erogate a società partecipate dalla Capogruppo.

Sostitutive treno

La voce si riferisce al corrispettivo fatturato a Consorzio Elio per l'effettuazione delle corse "sostitutive treni" con autobus; i proventi per servizi sostitutivi ammontano a 4.630 migliaia di Euro rispetto ai 2.717 migliaia di Euro del primo semestre 2022, per la maggiore effettuazione di corse straordinarie.

Prestazioni progettazione e direzione lavori infrastruttura ferroviaria

La voce passa da 2.876 migliaia di Euro a 6.639 migliaia di Euro e comprende i riaddebiti a Regione Lombardia relativi alla progettazione e direzione lavori per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria. L'incremento del periodo è relativo alle attività di progettazione per gli interventi sulla rete ferroviaria.

Car sharing

La voce "Contributo *Car sharing*", si azzerà per effetto della modifica del contratto di Servizio di FERROVIENORD, dal 1° gennaio 2023, che non prevede più il riconoscimento del contributo annuale per lo sviluppo del *car sharing*.

Per un'analisi più dettagliata dei ricavi per segmento di business, si rinvia al paragrafo 5 "Andamento economico segmenti di business" della Relazione sulla Gestione.

NOTA 31 CONTRIBUTI

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	I semestre 2023	I semestre 2022
Contributi in conto esercizio	884	508
Contributi rinnovo CCNL altre Regioni	13	269
Altri contributi	1.232	835
Misure compensative mancati ricavi da traffico	—	7.135
Contributi	2.129	8.747
Contributi in conto esercizio Regione Lombardia	2.420	1.914
Contributi rinnovo CCNL Regione Lombardia	589	1.449
Altri contributi Regione Lombardia	754	899
Contributi verso parti correlate (Nota 45)	3.763	4.262
Totale	5.892	13.009

Misure compensative mancati ricavi da traffico

La voce risulta totalmente azzerata in relazione alla regressione della pandemia Covid- 19. Negli esercizi precedenti erano stati rilevati i contributi derivanti dalla contabilizzazione delle misure compensative introdotte dalla Legge 17 Luglio 2020, n. 77 (art. 200 comma 1, cosiddetto "Decreto Rilancio") come successivamente integrate e/o modificate, dalla Legge 13 ottobre 2020, n.126 (art. 44, cosiddetto "Decreto Agosto"), dalla Legge 18 dicembre 2020, n.176 (art. 22ter, cosiddetto "Decreto Ristori Bis") e dalla Legge 21 maggio 2021, n. 69 (art. 29, cosiddetto "Decreto Sostegni"), a parziale compensazione dei minori ricavi da traffico contabilizzati in relazione alle

misure restrittive adottate per il contenimento delle diffusione del virus COVID-19, pari a 7.135 migliaia di Euro.

La voce "Altri contributi" è relativa ai contributi in conto capitale per investimenti in autobus. Al netto di tale effetto gli altri contributi verso terzi rimangono sostanzialmente invariati.

Contributi in conto esercizio Regione Lombardia

Tale voce si riferisce ai contributi erogati da Regione Lombardia in conto esercizio per l'attività di trasporto automobilistico, inclusi quelli relativi ai benefici derivanti dal Patto per il TPL.

Contributi rinnovo CCNL Regione Lombardia

La voce contributi rinnovo CCNL accoglie i contributi, a copertura dei maggiori costi derivanti dai rinnovi del CCNL Autoferrotranvieri per i bienni economici 2002-2003, 2004-2005 e 2006-2007, di competenza del semestre 2023.

La voce diminuisce per effetto della modifica del Contratto di Servizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria che ha incluso tale ammontare nel canone base del CdS.

Altri contributi Regione Lombardia

Tale voce si riferisce principalmente ai contributi ricevuti per l'acquisto di treni ad alta frequentazione (227 migliaia di Euro) ed autobus (359 migliaia di Euro), per la ristrutturazione della stazione di Milano Cadorna (73 migliaia di Euro), per il contributo di cui alla L. R. 12/88 per la realizzazione di parcheggi in diverse stazioni sulla tratta Bovisa – Saronno (61 migliaia di Euro), nonché per la realizzazione del museo "La Civiltà di Golasecca" (34 migliaia di Euro).

NOTA 32 RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE - IFRIC 12

L'adozione dell'IFRIC 12 ha comportato che gli investimenti operati sull'infrastruttura ferroviaria e sul materiale rotabile, interamente finanziati da Regione Lombardia, nonché quelli sull'infrastruttura autostradale non vengano esposti tra le attività materiali ma nel conto economico. L'ammontare di tali investimenti, nel primo semestre 2023, è stato pari a 53.843 migliaia di Euro, rispetto ai 48.419 migliaia di Euro primo semestre 2022 e si riferisce ad interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria per 38.049 migliaia di Euro (23.647 migliaia di Euro nel primo semestre 2022) e interventi per infrastruttura autostradale per 15.794 migliaia di Euro (24.772 migliaia di Euro nel primo semestre 2022).

La voce comprende inoltre i ricavi derivanti dal recupero delle spese generali per le commesse sia per l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria che per il rinnovo del materiale rotabile, rispettivamente per 1.560 migliaia di Euro e 1.264 migliaia di Euro (1.412 migliaia di Euro e 2.992 migliaia di Euro nel primo semestre 2022).

La quota del corrispettivo maturata in relazione alla percentuale di completamento delle commesse relative al rinnovo del materiale rotabile è esposta al netto dei costi sostenuti, in applicazione del principio IFRS 15 (B36), per un importo pari a 96.845 migliaia di Euro (283.578 migliaia di Euro nel primo semestre 2022) per il materiale rotabile del "Programma 2017 - 3032" e per un importo pari a 29.137 migliaia di Euro (non presente al 30 giugno 2022) per altre tipologie di materiale rotabile.

NOTA 33 ALTRI PROVENTI

Nella seguente tabella, viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	I semestre 2023	I semestre 2022
Proventi gestione infrastruttura autostradale	2.859	2.510
Prestazione di servizi	1.841	1.856
Capitalizzazioni incrementi lavori interni	1.752	—
Canoni attivi di locazione	1.529	1.418
Recupero accisa gasolio	1.078	886
Multe e penalità	543	508
Indennizzi assicurativi	511	630
Vendita materiali magazzino	489	2.640
Sopravvenienze	475	1.176
Recupero costi	439	613
Plusvalenza su attività materiali	131	349
Rilascio fondo svalutazione crediti	63	130
Rilascio fondi rischi ed oneri	—	361
Altri proventi	205	31
Altri Proventi	11.915	13.108
Proventi diversi con parti correlate	4.225	3.877
Altri proventi verso parti correlate (Nota 45)	4.225	3.877
Totale	16.140	16.985

Gli Altri proventi diminuiscono di 845 migliaia di Euro rispetto al semestre comparativo 2022 per le seguenti variazioni:

Proventi gestione infrastruttura autostradale

La voce è riferita ai recuperi costi di gestione delle barriere Agrate e Terrazzano, ai recuperi delle spese di manutenzione delle aree di servizio e ai proventi di gestione della rete interconnessa.

I proventi nel primo semestre 2023 aumentano, per 349 migliaia di Euro, in relazione maggiori recuperi c/lavori relativi al recupero delle spese di manutenzione delle aree di servizio, come previsto dai nuovi contratti in essere con le sub concessionarie.

Capitalizzazioni incrementi lavori interni

La voce è riferita all'utilizzo di materiale di magazzino per attività di manutenzione nell'ambito di interventi finanziati dal Contratto di Programma. Tale attività non era presente nel periodo di confronto.

Vendita materiali di magazzino

La voce "vendita materiali di magazzino" è riferita a cessioni di materiale obsoleto non più utilizzabile per attività di manutenzione e risulta in diminuzione di 2.151 migliaia di Euro.

Proventi diversi con parti correlate

La voce comprende le prestazioni erogate dal Gruppo alle società in *joint venture*, in linea con l'esercizio precedente.

NOTA 34 MATERIE PRIME, MATERIALI DI CONSUMO E MERCI UTILIZZATE

Nella seguente tabella viene evidenziata la ripartizione per società della voce in oggetto:

Descrizione	I semestre 2023	I semestre 2022
ATV S.r.l.	7.726	8.640
FERROVIENORD	4.837	2.930
FNM Autoservizi S.p.A.	2.021	2.064
MISE e MISE Engineering	822	354
Malpensa Intermodale	37	83
La Linea S.p.A.	25	927
Martini Bus	7	272
Totale	15.475	15.270

La variazione netta del periodo, pari a 205 migliaia di Euro, è attribuibile a quanto di seguito commentato:

- l'incremento dei costi della controllata FERROVIENORD, per 1.907 migliaia di Euro, è ascrivibile ai maggiori consumi effettuati per materiali utili ai lavori di manutenzione rispetto all'esercizio comparativo;
- diminuiscono i consumi di carburante di trazione per le società operanti nel segmento del trasporto su gomma, per effetto della diminuzione del costo del metano e del carburante oltre che per la cessione di La Linea e della sua controllata Martini Bus, con effetto dal 16 gennaio 2023.

In particolare, per quanto concerne i costi di ATV i maggiori volumi di produzione sono compensati dai minori costi, si evidenzia che:

- i costi per gasolio da trazione, pari a 3.578 migliaia di Euro, sono in diminuzione per 437 migliaia di Euro rispetto a quelli del primo semestre 2022 (4.015 migliaia di Euro) per effetto del minor costo medio (pari a 1,379 Euro/litro rispetto a 1,386 Euro/litro del 2022);
- i costi per metano di trazione, pari a 2.276 migliaia di Euro, sono in diminuzione per 565 migliaia di Euro rispetto a quelli del primo semestre 2022 (2.841 migliaia di Euro) per effetto del minor costo medio (pari a 0,720 Euro/m³ rispetto a 0,967 Euro/m³ del 2022).

Per quanto concerne i costi di FNM Autoservizi, i costi per gasolio di trazione, pari a 1.753 migliaia di Euro, aumentano per 89 migliaia di Euro rispetto a quelli del primo semestre 2022 (1.664 migliaia di Euro) per effetto del maggior costo medio (pari a 1,46 Euro/litro rispetto a 1,424 Euro/litro del 2022), oltre che per l'incremento dei consumi medi (2,53 km/litro rispetto a 2,41 km/litro del 2022).

NOTA 35 COSTI PER SERVIZI

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	I semestre 2023	I semestre 2022
Manutenzione infrastruttura autostradale	15.905	19.616
Prestazioni di terzi - Manutenzioni	8.378	7.187
Prestazioni varie di terzi	6.370	5.598
Utenze	6.276	6.034
Costi per subaffidi di servizi TPL gomma	5.280	7.771
Gestione Infrastruttura autostradale	4.251	4.055
Spese per i dipendenti	3.761	3.720
Assicurazioni	3.066	3.023
Spese di pulizia	2.540	2.237
Consulenze	2.150	2.201
Spese commerciali	1.688	1.373
Spese di vigilanza	1.476	1.692
Prestazioni di terzi - Manutenzioni autobus	934	1.358
Costi di informatica	1.057	898
Gestione immobili	749	797
Gestione automezzi	696	786
Spese legali, notarili e giudiziarie	544	748
Collaborazioni coordinate e continuative	593	651
Prestazioni di terzi - Manutenzioni materiale rotabile	457	341
Accantonamento fondo rischi ed oneri	546	58
Altri oneri	3.449	2.617
Costi per consulenze non ordinarie		36
Costi per servizi	70.166	72.797
Costi per servizi parti correlate	5.351	5.146
Costi per servizi verso parti correlate (Nota 45)	5.351	5.146
Totale	75.517	77.943

Costi per servizi - terzi

I costi per servizi verso terzi evidenziano un incremento di 4.562 migliaia 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 -6.988 migliaia di Euro, rispetto al semestre comparativo 2022 per quanto di seguito descritto:

- le spese di subaffido di autoservizi a terzi, al netto della variazione derivante dall'uscita dal perimetro di consolidamento della società La Linea e della sua controllata Martini Bus, pari a -5.454 migliaia di Euro, registrano un incremento per i maggiori servizi aggiuntivi effettuati nel periodo, pari a 2.963 migliaia di Euro;
- incremento, pari a 1.191 migliaia di Euro, per spese di progettazione, direzione lavori e coordinamento sicurezza affidati a terzi per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria;
- incremento delle spese per prestazioni di terzi, principalmente attribuibili a smaltimento rifiuti, e spese di pulizia per 1.058 migliaia di Euro;
- incremento, per 508 migliaia di Euro, degli oneri di esazione relativi all'incremento del traffico;

- maggiori accantonamenti a fondi rischi ed oneri per 488 migliaia di Euro;
- incremento delle spese commerciali e di provvigioni a terzi per 319 migliaia di Euro, in relazione alle maggiori spese pubblicitarie effettuate nel periodo;
- incremento, pari a 276 migliaia di Euro, dei costi per utenze per il rincaro prezzi;
- decremento, pari a 3.711 migliaia di Euro, per spese di manutenzioni ordinaria dell'infrastruttura autostradale e al netto degli accantonamenti ed utilizzi del fondo di rinnovo.

La voce "Manutenzione infrastruttura autostradale" comprende accantonamenti al fondo di rinnovo per 5.592 migliaia di Euro e utilizzi del fondo di rinnovo per 16.114 migliaia di Euro.

L'accantonamento fondo di rinnovo rappresenta la quota accantonata nel periodo al fine di rendere congruo l'ammontare del fondo di rinnovo. La quota accantonata viene valorizzata tenendo conto delle manutenzioni programmate nonché della progressione del piano degli investimenti, come prevede il Piano Economico Finanziario.

L'utilizzo del fondo di rinnovo rappresenta le spese sostenute nel periodo per il ripristino dei beni in concessione, ricompresi nella voce manutenzione beni in concessione, coperte con il fondo di rinnovo precedentemente accantonato.

Costi per servizi – parti correlate

I "Costi per servizi verso parti correlate" sono principalmente attribuibili a costi per servizi informatici addebitati dalla partecipata in *joint venture* NordCom, nonché ai compensi agli organi sociali. L'incremento è attribuibile ai maggiori servizi informatici.

NOTA 36 COSTI PER IL PERSONALE

La composizione del costo del personale è così rappresentata:

Descrizione	I semestre 2023	I semestre 2022
Salari e stipendi	59.161	60.107
Contributi previdenziali	17.990	15.185
Accantonamento al fondo previdenza integrativa	4.068	3.954
Accantonamento al fondo CCNL	—	203
Trattamento di quiescenza	283	251
Accantonamento debito per TFR	6	148
Altri costi	1.695	1.979
Recupero costi del personale	(816)	(569)
Totale	82.387	81.258

I costi del personale evidenziano un incremento netto complessivo di 1.129 migliaia di Euro 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, che hanno comportato una diminuzione di 3.895 migliaia di Euro.

Il CCNL Autoferrotranvieri si applica a tutti i dipendenti del Gruppo, con le seguenti eccezioni: ai dipendenti di MISE si applica il CCNL Società e Consorzi Autostrade e Trafori; ai dipendenti di E-

Vai si applica il CCNL Commercio; ed infine ai dirigenti si applica il contratto dei dirigenti delle aziende industriali.

NOTA 37 AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	I semestre 2023	I semestre 2022
Ammortamenti materiali	18.391	17.296
Ammortamenti immateriali	29.780	19.962
Ammortamento diritto d'uso	3.307	3.743
Svalutazione Immobili, impianti e macchinari	—	233
Svalutazione diritto d'uso	—	3.500
<i>Impairment Goodwill</i>	—	2.714
Ammortamenti e svalutazioni	51.478	47.448

Ammortamenti materiali

La voce, in aumento di 1.095 migliaia di Euro, deriva dall'incremento degli ammortamenti in materiale rotabile per il completamento delle manutenzioni straordinarie sulla flotta TAF e sulle locomotive DE 520, oltre che per l'ammortamento dei nuovi bus immessi progressivamente in esercizio dal secondo semestre 2022.

Ammortamenti immateriali

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali risente dell'ammortamento del corpo autostradale, con un incremento di 9.735 migliaia di Euro, a seguito della messa in esercizio della tratta Rho-Monza, avvenuta a fine esercizio 2022.

Ammortamento diritto d'uso

L'ammortamento del diritto d'uso diminuisce per effetto della svalutazione integrale dei diritti d'uso di E-Vai avvenuta nel mese di dicembre 2022 che pertanto non hanno generato ammortamento nel primo semestre 2023.

Svalutazione Immobili, impianti e macchinari

L'importo era interamente attribuibile alla svalutazione di manutenzione capitalizzata sui treni.

Svalutazione diritto d'uso

La svalutazione nel periodo comparativo era relativa ai diritti d'uso della CGU coincidente con la controllata ATV per effetto dell'*impairment test* svolto al 30 giugno 2023.

Impairment Goodwill

Per effetto del sopramenzionato *impairment test* nel periodo comparativo era stato inoltre interamente svalutato l'avviamento della CGU coincidente con la controllata ATV.

NOTA 38 SVALUTAZIONI DI ATTIVITA' FINANZIARIE

La voce accoglie gli importi relativi agli accantonamenti a fondo svalutazione crediti, per 569 migliaia di Euro.

Nel semestre comparativo 2022 era stata rilevata la svalutazione di crediti relativi a commesse finanziate per 154 migliaia di Euro e la svalutazione delle attività contrattuali, pari a 1.155 migliaia di Euro.

NOTA 39 ALTRI COSTI OPERATIVI

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in oggetto:

Descrizione	I semestre 2023	I semestre 2022
Canone di concessione	14.491	13.549
Accantonamento fondo rischi e oneri	10.618	7.213
Imposte e tasse	952	960
Sopravvenienze passive	318	446
Multe, penalità e transazioni	155	193
Minusvalenze su attività materiali	162	35
Perdite su crediti	—	1
Rilascio fondi rischi e oneri	(659)	
Altri oneri	1.312	2.281
Altri costi operativi	27.349	24.678
Altri costi operativi	283	91
Altri costi operativi verso parti correlate (Nota 45)	283	91
Totale	27.632	24.769

La variazione negli altri costi operativi evidenzia un incremento netto rispetto al primo semestre 2022 di 2.863 migliaia di Euro ed è di seguito analizzata.

La voce “Canone di concessione” è riferita ai canoni di concessione autostradale. La variazione del periodo è pari a 942 migliaia di Euro per effetto della variazione dei ricavi da pedaggio e dall’andamento del traffico.

Accantonamento fondo rischi e oneri

Tale voce concerne gli accantonamenti effettuati al fondo manutenzione ciclica dei rotabili (Nota 25) in aumento rispetto al periodo comparativo in relazione ai rotabili finanziati da Regione Lombardia progressivamente immessi in esercizio nel secondo semestre 2022 e nel semestre in analisi. Nel corso del primo semestre 2023 sono stati consegnati:

- 9 convogli ad alta capacità (EMU), a configurazione lunga, tipologia “Caravaggio”;
- 5 convogli (EMU) tipologia “Donizetti”;
- 9 convogli della tipologia "Colleoni".

Altri oneri

La voce include contributi associativi per 873 migliaia di Euro (1.312 migliaia di Euro al 30 giugno 2022).

NOTA 40 PROVENTI FINANZIARI

I proventi finanziari sono maturati come riportato nella seguente tabella:

Descrizione	I semestre 2023	I semestre 2022
Conti correnti bancari e depositi	706	13
Provento da attualizzazione fondi	188	1.774
Plusvalenza da cessione	32	79
Altri proventi finanziari	693	433
Proventi finanziari	1.619	2.299
Altri proventi finanziari	1.884	1.834
Proventi finanziari verso parti correlate (Nota 45)	1.884	1.834
Totale	3.503	4.133

Conti correnti bancari e depositi

I proventi finanziari su conti correnti bancari e depositi sono aumentati di 693 migliaia di Euro in relazione al maggior tasso medio di remunerazione che è passato dallo 0,004% allo 0,753% del 2023. Tale effetto è stato parzialmente compensato dalla minore disponibilità liquida del periodo in analisi rispetto al periodo comparativo.

Provento da attualizzazione fondi

Il provento è interamente attribuibile alla modifica del tasso di attualizzazione del fondo manutenzione ciclica. Nel periodo comparativo la voce era interamente attribuibile all'attualizzazione del fondo di rinnovo dell'infrastruttura autostradale, che ha invece comportato un onere nel periodo corrente (Nota 41).

Plusvalenza da cessione

La plusvalenza da cessione verso terzi è relativa alla cessione della partecipazione in NTT avvenuta in data 16 gennaio 2023. Nel periodo di confronto la plusvalenza derivava dalla cessione della partecipazione in Confederazione Autostrade S.p.A. avvenuta in data 28 giugno 2022.

Altri proventi finanziari verso parti correlate

La voce è relativa ai proventi finanziari derivanti dai contratti di finanziamento tra FNM e le partecipate Busforfun e SportIT e tra MISE e le società partecipate APL, S.A.Bro.M. e Tangenziale Esterna.

NOTA 41 ONERI FINANZIARI

Gli oneri finanziari sono maturati su:

Descrizione	I semestre 2023	I semestre 2022
Oneri finanziari su finanziamenti	4.292	2.342
Oneri finanziari su prestito obbligazionario	3.137	3.130
Attualizzazione fondo rinnovo	1.118	509
Interest cost TFR (Nota 26)	360	134
Contratti passivi di leasing	341	191
Oneri finanziari da valutazione a <i>fair value</i> a conto economico	—	168
Altri oneri finanziari	49	186
Oneri finanziari	9.297	6.660
Oneri finanziari verso parti correlate	155	117
Oneri finanziari c/c di corrispondenza	30	—
Contratti passivi di <i>leasing</i>	—	1
Oneri finanziari verso parti correlate (Nota 45)	185	118
Totale	9.482	6.778

Oneri finanziari su finanziamenti

La voce accoglie gli oneri finanziari relativi a:

- finanziamento sottoscritto tra la Capogruppo e Banca Europea degli Investimenti, in data 21 dicembre 2017, per un importo di 50 milioni di Euro, e calcolati al tasso di interesse contrattuale pari a tasso fisso dello 0,377% sulla prima *tranche* di 10 milioni di Euro e dello 0,446% sulla seconda *tranche* di 40 milioni di Euro, per un importo complessivo pari a 77 migliaia di Euro (96 migliaia di Euro nel primo semestre 2022);
- finanziamenti sottoscritti da MISE, per un importo totale di 4.215 migliaia di Euro (2.246 migliaia di Euro nel primo semestre 2022), la voce comprende gli interessi di competenza maturati sui finanziamenti a lungo sia a breve termine, comprensiva della quota capitalizzata nelle attività immateriali relative ai beni in concessione, pari a 141 migliaia di Euro, e del differenziale negativo IRS relativo ai contratti di copertura finanziaria pari a 138 migliaia di Euro.

Oneri finanziari su prestito obbligazionario

La voce accoglie gli oneri finanziari relativi al prestito obbligazionario (Nota 21) emesso in data 20 ottobre 2021, calcolati in applicazione del costo ammortizzato ad un tasso di interesse effettivo dello 0,982% (tasso nominale dello 0,75%).

NOTA 42 RISULTATO NETTO DELLE SOCIETÀ VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

La voce del risultato delle società valutate con il metodo del patrimonio netto al 30 giugno 2023 ed al 30 giugno 2022 è così composta:

Descrizione	I semestre 2023	I semestre 2022
Trenord S.r.l. *	(1.000)	(14.292)
Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.	(583)	1.935
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. **	(941)	(649)
NORD ENERGIA S.p.A. in liquidazione***	725	1.410
DB Cargo Italia S.r.l.	1.334	1.055
Omnibus Partecipazioni S.r.l. ***	(1)	511
NordCom S.p.A.	296	242
Busforfun.Com S.r.l.	(60)	257
Sportit S.r.l.	(232)	(202)
Risultato società valutate a Patrimonio Netto	(462)	(9.733)

* include il risultato di TILO SA

** include il risultato di Tangenziale Esterna S.p.A.

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

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per l'analisi dell'andamento delle partecipazioni in *joint venture* e degli eventi che hanno inciso sulla redditività delle citate partecipate.

NOTA 43 IMPOSTE SUL REDDITO

Nella seguente tabella viene evidenziata la composizione della voce in esame.

Descrizione	I semestre 2023	I semestre 2022
Correnti	(9.501)	(12.920)
Anticipate/Differite	747	(541)
Totale	(8.754)	(13.461)

Le imposte correnti diminuiscono di 4.707 migliaia di Euro in relazione al beneficio, pari a 1.672 migliaia di Euro, derivante dal diverso trattamento fiscale di alcune poste a seguito della ricezione della risposta ad un interpello presentato da MISE e dal rimborso del cuneo fiscale non dedotto nel 2008, pari a 665 migliaia di Euro.

Si rimanda alla Nota integrativa del bilancio consolidato 2022 per la composizione della natura delle differenze temporanee che originano il saldo dei crediti per imposte anticipate la cui variazione del semestre è pari a 747 migliaia di Euro.

La fiscalità differita attiva rilevata direttamente a patrimonio netto in relazione alla contabilizzazione degli utili/perdite attuariali e alla variazione del *fair value* degli strumenti derivati è pari a 96 migliaia di Euro.

NOTA 44 UTILE PER AZIONE

L'utile per azione è calcolato dividendo il risultato attribuibile agli azionisti del Gruppo per il numero medio ponderato delle azioni ordinarie emesse, escludendo da tale computo le eventuali azioni proprie acquistate, non essendoci in essere piani di *stock option*.

Descrizione	I semestre 2023	I semestre 2022
Utile attribuibile agli azionisti della controllante in unità di euro	33.480.000	21.438.000
Numero medio ponderato delle azioni	434.902.568	434.902.568
Utile per azione base in centesimi di euro	0,08	0,05

L'utile per azione diluito nella fattispecie coincide con l'utile per azione base.

NOTA 45 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Il Gruppo FNM è controllato dalla Regione Lombardia che detiene il 57,57%. Il 14,74% è detenuto da Ferrovie dello Stato S.p.A. e il rimanente è quotato al mercato Standard (Classe 1) della Borsa di Milano.

Pertanto, tutte le transazioni avvenute con la Regione Lombardia vengono riepilogate nell'ambito delle Parti Correlate; in questo ambito rientrano inoltre le transazioni avvenute con società sulle quali il Gruppo esercita un controllo congiunto e con società collegate, valutate con il metodo del patrimonio netto.

Di seguito viene illustrata l'entità delle transazioni, effettuate a valori di mercato, avvenute con Parti Correlate:

Descrizione	Note	30/06/2023			31/12/2022		
		Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
			Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
STATO PATRIMONIALE							
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato non correnti	11	61.091	60.090	98,4 %	57.316	56.316	98,3 %
Altre attività non correnti	18	3.354	7	0,2 %	3.542	7	0,2 %
Crediti commerciali	17	177.341	76.992	43,4 %	152.964	70.529	46,1 %
Altre attività correnti	18	159.797	21.503	13,5 %	149.490	25.566	17,1 %
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato correnti	11	1.119	533	47,6 %	1.174	481	41,0 %
Crediti per investimenti su servizi in concessione	13	247.998	246.001	99,2 %	249.333	247.336	99,2 %
Debiti per investimenti finanziati non correnti	25	13.678	7.863	57,5 %	12.587	6.763	53,7 %
Passività per leasing	24	15.507	33	0,2 %	18.029	20	0,1 %
Altre passività non correnti	27	34.266	10.705	31,2 %	31.095	10.075	32,4 %
Debiti finanziari correnti	24	24.727	20.827	84,2 %	35.679	30.586	85,7 %
Debiti per investimenti finanziati correnti	25	69.380	62.507	90,1 %	41.112	41.112	100,0 %
Passività per leasing correnti	24	7.846	43	0,5 %	7.746	115	1,5 %
Debiti verso fornitori	30	465.957	9.842	2,1 %	470.689	13.405	2,8 %
Altre passività correnti	32	67.985	20.543	30,2 %	63.722	17.696	27,8 %

Descrizione	Note	I semestre 2023			I semestre 2022		
		Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
			Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
CONTO ECONOMICO							
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	33	276.741	98.350	35,5 %	259.543	88.173	34,0 %
Contributi	34	5.892	3.763	63,9 %	13.009	4.262	32,8 %
Ricavi per servizi di costruzione	35	56.667	40.873	72,1 %	52.823	28.054	53,1 %
Altri proventi	36	16.140	4.225	26,2 %	16.985	3.877	22,8 %
Costi per servizi	38	(75.517)	(5.351)	7,1 %	(77.943)	(5.146)	6,6 %
Altri costi operativi	42	(27.632)	(283)	1,0 %	(24.769)	(91)	0,4 %
Proventi finanziari	43	3.503	1.884	53,8 %	4.133	1.834	44,4 %
Oneri finanziari	44	(9.482)	(185)	2,0 %	(6.778)	(118)	1,7 %

Gli “Altri crediti correnti verso parti correlate” si riferiscono a crediti verso la Regione Lombardia per contributi in conto investimenti, a crediti per prestazioni erogate a partecipate in *joint ventures*, nonché ai crediti derivanti dall’IVA di Gruppo (Nota 15).

Nei “Crediti per investimenti su servizi in concessione” sono rilevate, secondo quanto previsto dall’IFRIC 12, le quote non ancora incassate e destinate a finanziare gli investimenti in ammodernamento dell’infrastruttura e di rinnovo del materiale rotabile (Nota 11).

I “Debiti finanziari correnti verso parti correlate” comprendono i saldi di conto corrente di corrispondenza intrattenuti con le partecipate in *joint ventures* e il Fondo Pensione (Nota 21).

Nei “debiti per investimenti finanziati” sono compresi debiti verso Regione Lombardia ed altri Enti relativi all’eccedenza degli incassi dei corrispettivi ottenuti a fronte degli investimenti effettuati dal Gruppo, per la quota già destinata ad investimenti stessi e non ancora compensati (Nota 22).

La voce “Altre passività correnti” è da ricondursi ai debiti per prestazioni erogate al Gruppo e per acconti IRES versati alla Capogruppo da partecipate in *joint ventures*, nonché a contributi in conto capitale ottenuti da Regione Lombardia per l’acquisto di materiale rotabile ed autobus.

NOTA 46 ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

Si riporta di seguito il dettaglio di tali componenti di risultato rilevate a patrimonio netto al 30 giugno 2023 ed al 30 giugno 2022:

Descrizione	I semestre 2023			I semestre 2022		
	Valore lordo	(Onere)/ Beneficio fiscale	Valore netto	Valore lordo	(Onere)/ Beneficio fiscale	Valore netto
Utile/(perdita) attuariale TFR	119	(32)	87	3.319	(929)	2.390
Rivalutazione <i>fair value</i> strumenti derivati	264	(64)	200	1.855	(445)	1.410
Utile/(perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto	487		487	855		855
Rivalutazione <i>fair value</i> strumenti derivati delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto	(97)		(97)	2.421		2.421
Utili/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere	8		8	40		40
Totale	781	(96)	685	8.490	(1.374)	7.116

Utile/(perdita) attuariale TFR

A partire dalla redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2011, gli utili/perdite attuariali non vengono iscritti nel conto economico, ma contabilizzati in apposita riserva di patrimonio netto, al netto dell’effetto fiscale, concorrendo al conto economico complessivo (Nota 26).

Utile/(perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto

Tale voce accoglie la variazione degli utili e perdite attuariali rilevati nei bilanci delle partecipate a controllo congiunto (Nota 8).

Riserva di variazione fair value strumenti derivati

Con riferimento alla voce in esame si rimanda a quanto riportato nella Nota 21.

Utili/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere

Con riferimento alla voce in esame si rimanda a quanto riportato alla Nota 8.

NOTA 47 STIMA DEL FAIR VALUE

Il *fair value* degli strumenti finanziari quotati in un mercato attivo è basato sui prezzi di mercato alla data di bilancio. Il *fair value* degli strumenti che non sono quotati in un mercato attivo è determinato utilizzando tecniche di valutazione basate su una serie di metodi e assunzioni legati alle condizioni di mercato alla data di bilancio.

Di seguito si riporta la classificazione dei *fair value* degli strumenti finanziari sulla base dei seguenti livelli gerarchici:

- Livello 1: *Fair value* determinati con riferimento a prezzi quotati (non rettificati) su mercati attivi per strumenti finanziari identici;
- Livello 2: *Fair value* determinati con tecniche di valutazione con riferimento a variabili osservabili su mercati attivi;
- Livello 3: *Fair value* determinati con tecniche di valutazione con riferimento a variabili di mercato non osservabili.

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	Valore di bilancio 30/06/2023	Livello 1	Livello 2	Livello 3
<i>Attività finanziarie valutate al fair value con variazione a conto economico</i>	8-10	11.141		0	11.141
<i>Strumenti finanziari derivati passivi</i>	21	12		12	

Il valore contabile approssima già il *fair value*, laddove non è esplicitato il relativo livello gerarchico.

Al momento risultano presenti a bilancio alcuni strumenti il cui valore è determinato da modelli con *input* non direttamente riconducibili a dati di mercato osservabili; in particolare in relazione alla valutazione delle partecipazioni di minoranza.

Per tutti gli strumenti derivati utilizzati dal Gruppo il *fair value* è determinato sulla base di tecniche di valutazione che prendono a riferimento parametri osservabili sul mercato (cd. "Livello 2"); nel corso del primo semestre 2023 non vi sono stati trasferimenti dal Livello 1 al Livello 2 e viceversa.

NOTA 48 EVENTI ED OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

Nel corso del primo semestre 2023, così come nel periodo comparativo 2022, non sono stati rilevati eventi ed operazioni significative non ricorrenti.

NOTA 49 EVENTI SUCCESSIVI

Non si sono verificati fatti di rilievo dopo il 30 giugno 2023.

Milano, 2 agosto 2023

Il Consiglio di Amministrazione

ALLEGATO 1
alle NOTE AL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO del 30.06.23

Denominazione	Sede Legale	Natura del Controllo	Metodo di consolidamento	%
FERROVIENORD S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100%
NORD_ING S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100%
FNM Autoservizi S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100%
E-Vai S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100%
Malpensa Intermodale S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100%
Malpensa Distripark S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100%
FNMPAY S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100%
FNM POWER S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Consolidamento Integrale	100%
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.	Assago - Via del Bosco Rinnovato 4/b	Controllata	Consolidamento Integrale	100%
Milano Serravalle Engineering S.r.l.	Assago - Via del Bosco Rinnovato 4/b	Controllata	Consolidamento Integrale	100%
Azienda Trasporti Verona S.r.l.	Verona - Lungadige Galtarossa 5	Controllata	Consolidamento Integrale	50%
La Linea 80 Scarl	Belluno - via Garibaldi 77	Controllata	Consolidamento Integrale	35%
Trenord S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	50%
TILO SA	Bellinzona CH - Via Portaccia 1a	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	25%
NordCom S.p.A.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	58%
NORD ENERGIA S.p.A. in liquidazione	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	60%
CMC MeSta SA	Bellinzona CH - Viale Officina 10	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	60%
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	50%
ASF Autolinee S.r.l.	Como - via Asiago 16/18	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	24.5%
Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.	Assago - Via del Bosco Rinnovato 4/b	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	36,7%
DB Cargo Italia S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	40%
Busforfun.com S.r.l.	Venezia - via Bottegghino 217	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	40%
Busforfun.CH SA	Lugano - via Francesco Somaini, 10	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	38%
Sportit S.r.l.	Milano - Viale Abruzzi 41	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	33.33%
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	Milano - via Fabio Filzi 25	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	22.55%

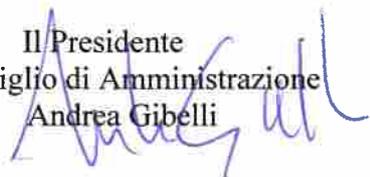
ATTESTAZIONE

del Bilancio consolidato semestrale abbreviato ai sensi dell'art. 154 bis del D. Lgs. 58/98 e dell'art. 81 ter del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche ed integrazioni

1. I sottoscritti Andrea Gibelli in qualità di “Presidente del Consiglio di Amministrazione” ed Eugenio Giavatto in qualità di “Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari” della FNM S.p.A., attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
 - a) l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - b) l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato nel corso del primo semestre 2023.
2. Al riguardo non sono emersi aspetti di rilievo.
3. Attestano inoltre che:
 - a) Il bilancio consolidato semestrale abbreviato:
 - è redatto in conformità ai principi contabili internazionali (IAS/IFRS) applicabili nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002 ed in particolare al principio contabile internazionale IAS 34 – Bilanci intermedi;
 - corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - ed è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.
 - b) La relazione sulla gestione al bilancio consolidato semestrale abbreviato comprende un'analisi attendibile dei riferimenti agli eventi importanti che si sono verificati nei primi sei mesi dell'esercizio e alla loro incidenza sul bilancio consolidato semestrale abbreviato, unitamente a una descrizione dei principali rischi e incertezze per i sei mesi restanti dell'esercizio. La relazione intermedia sulla gestione comprende, altresì, un'analisi attendibile delle informazioni sulle operazioni rilevanti con parti correlate.

Milano, 2 agosto 2023

Il Presidente
del Consiglio di Amministrazione
Andrea Gibelli



Il Dirigente preposto alla redazione
dei documenti contabili societari
Eugenio Giavatto





FNM S.p.A.

Piazzale Cadorna, 14
20123 Milano
Tel. +39 02 85111
Fax +39 85111 4708

Cap. Soc. € 230.000.000,00 I.v.
Iscrizione al Reg. Imp. della C.C.I.A.A.
di Milano/Monza Brianza/Lodi
C.F. e P. IVA 00776140154 - REA MI 28331
PEC fnm@legalmail.it
www.fnmgroup.it



RELAZIONE DI REVISIONE CONTABILE LIMITATA SUL BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO

Agli azionisti di FNM SpA

Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata dell'allegato bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria consolidata, dal conto economico consolidato, dal conto economico complessivo consolidato, dal prospetto dei movimenti del patrimonio netto consolidato, dal rendiconto finanziario consolidato e dalle relative note illustrative di FNM SpA e controllate (Gruppo FNM) al 30 giugno 2023. Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. E' nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

Portata della revisione contabile limitata

Il nostro lavoro è stato svolto secondo i criteri per la revisione contabile limitata raccomandati dalla Consob con Delibera n° 10867 del 31 luglio 1997. La revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della società responsabile degli aspetti finanziari e contabili, analisi di bilancio ed altre procedure di revisione contabile limitata. La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che il bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo FNM al 30 giugno 2023, non sia stato redatto, in tutti gli aspetti significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

Milano, 4 agosto 2023

PricewaterhouseCoopers SpA

Riccardo Proietti
(Revisore legale)

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311