

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

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

1. Lettera agli Azionisti	<i>pag.</i>	<i>1</i>
2. Vision	<i>pag.</i>	<i>4</i>
3. Mission	<i>pag.</i>	<i>4</i>
4. Storia	<i>pag.</i>	<i>4</i>
5. Indicatori Sintetici di risultato	<i>pag.</i>	<i>5</i>
6. Struttura e settori di attività del Gruppo al 31 dicembre 2023	<i>pag.</i>	<i>7</i>
7. Informazioni per gli investitori	<i>pag.</i>	<i>36</i>
8. Andamento economico e finanziario Consolidato	<i>pag.</i>	<i>47</i>
9. Andamento economico segmenti di Business	<i>pag.</i>	<i>61</i>
10. Andamento economico e finanziario di FNM S.p.A.	<i>pag.</i>	<i>85</i>
11. Quadro Normativo	<i>pag.</i>	<i>87</i>
12. Principali rischi e incertezze	<i>pag.</i>	<i>89</i>
13. Contenziosi più rilevanti e altre informazioni	<i>pag.</i>	<i>102</i>
14. Attività immobiliare	<i>pag.</i>	<i>106</i>
15. Personale dipendente: numeri, costi e formazione	<i>pag.</i>	<i>114</i>
16. Attività di ricerca e di sviluppo	<i>pag.</i>	<i>116</i>
17. Dichiarazione non finanziaria	<i>pag.</i>	<i>118</i>
18. Corporate Governance di FNM S.p.A.	<i>pag.</i>	<i>122</i>
19. Rapporti di FNM S.p.A. con parti correlate	<i>pag.</i>	<i>124</i>
20. Strumenti finanziari	<i>pag.</i>	<i>124</i>
21. Partecipazioni detenute da Amministratori, Sindaci e Direttori generali	<i>pag.</i>	<i>125</i>
22. Fatti di rilievo avvenuti nell'esercizio	<i>pag.</i>	<i>125</i>
23. Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio	<i>pag.</i>	<i>128</i>
24. Prevedibile evoluzione della gestione	<i>pag.</i>	<i>128</i>
Glossario dei termini e degli indicatori alternativi di performance utilizzati	<i>pag.</i>	<i>130</i>
Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata	<i>pag.</i>	<i>133</i>
Conto economico consolidato	<i>pag.</i>	<i>135</i>
Conto Economico complessivo consolidato	<i>pag.</i>	<i>136</i>
Prospetto dei movimenti del Patrimonio Netto consolidato	<i>pag.</i>	<i>137</i>
Rendiconto finanziario consolidato	<i>pag.</i>	<i>138</i>
Note al bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31.12.2023	<i>pag.</i>	<i>140</i>
Attestazione del Bilancio consolidato ai sensi dell'art. 154 bis del D.Lgs. 58/98		
Situazione patrimoniale-finanziaria	<i>pag.</i>	<i>254</i>
Conto economico esercizio	<i>pag.</i>	<i>256</i>
Conto Economico complessivo	<i>pag.</i>	<i>257</i>
Prospetto dei movimenti del Patrimonio Netto	<i>pag.</i>	<i>257</i>
Rendiconto finanziario	<i>pag.</i>	<i>258</i>
Note al bilancio separato dell'esercizio chiuso al 31.12.2023	<i>pag.</i>	<i>260</i>
Attestazione del Bilancio separato ai sensi dell'art. 154 bis del D.Lgs. 58/98		

RELAZIONE SULLA GESTIONE

dell'esercizio 2023

1 LETTERA AGLI AZIONISTI

Signori Azionisti,

il 2023 a livello generale è stato un anno caratterizzato dal consolidamento della ripresa del traffico autostradale che ha finalmente superato i livelli pre-Covid e dall'accelerazione della ripresa del TPL. Il Gruppo FNM ha lavorato per portare a termine alcuni importanti contratti oltre che per progredire sui progetti chiave e su altri fronti regolamentari.

Per quanto riguarda le infrastrutture, MISE si è focalizzata sulle interlocuzioni mirate all'approvazione del PEF 2020-2024 che ad oggi recepisce le osservazioni di ART ed è stato trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per successiva sottomissione al CIPESS. A seguire, sin da subito, MISE si concentrerà sulle attività necessarie per l'approvazione del PEF 2024-2028. Gli investimenti realizzati nell'anno hanno riguardato principalmente il completamento della riqualifica della S.P. 46 Rho-Monza, la manutenzione straordinaria al viadotto sul fiume Po' e l'adeguamento delle misure di sicurezza sulla A51. Sono da rilevare inoltre le prime attività inerenti allo sviluppo delle cinque stazioni di rifornimento di idrogeno lungo la Milano-Genova e le tangenziali milanesi.

Sempre nell'ambito dei progetti relativi all'idrogeno, è continuato lo sviluppo del progetto H2iseO in Valcamonica, con la sottoscrizione di un secondo Contratto Applicativo per la fornitura di due treni addizionali, rispetto ai 6 già ordinati da RoSCo. Si rileva che il primo treno d'Italia a idrogeno Coradia Stream è stato presentato da FNM e Alstom a ottobre nell'ambito dell'Expo Ferroviaria. Sono inoltre iniziati i lavori per le opere ferroviarie per l'impianto di Iseo e sono stati sottoscritti i contratti di appalto per gli impianti di produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno.

Nonostante le difficoltà riscontrate sul fronte degli approvvigionamenti che hanno determinato alcuni ritardi rispetto alle previsioni di investimento, RoSCo si è anche focalizzata sul *revamping* dei rotabili TAF introducendo migliorie tecnologiche e agli arredi interni per accrescere la qualità del viaggio e la funzionalità del materiale, estendendo al contempo la vita utile dei convogli. In

coerenza con gli obiettivi di rinnovo delle flotte e riduzione delle emissioni presenti nel Piano Strategico, nel 2023 è progredita l'esecuzione da parte di FERROVIENORD dell'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria e del programma di rinnovo del materiale rotabile di Trenord per conto di Regione Lombardia, che ha visto la consegna di 58 treni, portando il cumulato a 144 convogli su un totale di 214 previsti entro il 2025. Quanto ai servizi di TPL su gomma, sono stati acquistati 68 autobus, di cui 11 elettrici.

In merito al servizio di trasporto passeggeri su gomma in provincia di Verona, è inoltre da rilevare che a fine dicembre è stato prorogato l'affidamento a ATV fino a fine 2026 unitamente a un significativo programma di investimento per acquistare nuovi autobus a basso impatto ambientale, realizzare infrastrutture per una mobilità collettiva più sostenibile e migliorare il servizio al cliente. Sono stati prorogati anche i contratti di TPL su gomma di FNMA. Di contro, al fine di procedere a una razionalizzazione dell'operatività nell'ambito della mobilità passeggeri su gomma, a inizio anno è stata perfezionata la cessione di La Linea e Martini Bus.

Il 2023 è stato inoltre caratterizzato dal rinnovo del Contratto di Servizio di Trenord con Regione Lombardia, redatto secondo i principi definiti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, che permetterà di avere più visibilità sulle performance della partecipata per i prossimi 10 anni.

Continua lo sviluppo delle attività funzionali alla nuova mobilità digitale incentrata sulle comunità in logica MaaS con l'acquisizione di una quota del 30,8% in Mbility, operatore che facilita la reperibilità e incrementa l'offerta di servizi di trasporto, anche accompagnato, per persone fragili o con disabilità. Sempre in tema di innovazione, si segnala da ultimo l'entrata nel comparto InfraTech del Fondo Corporate Partners I di CDP Venture Capital Sgr, mirato a promuovere la collaborazione e l'investimento in startup impegnate nella ricerca di soluzioni tecnologiche applicabili alle infrastrutture.

Procede lo sviluppo del Progetto Fili, con il proseguimento del piano di piantumazione di Piantalali e con l'assegnazione di un finanziamento di 150 milioni di Euro provenienti dalle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione e lo svolgimento delle attività propedeutiche alla formalizzazione dell'accordo di Programma nel 2024 per la realizzazione della Foresta Sintetica Pensile di Cadorna. Il progetto per la riqualificazione del Nodo Bovisa è stato approvato ed è attualmente in fase di gara. Quanto alla riorganizzazione del Polo Infrastrutturale di Saronno, il progetto definitivo è stato approvato in Conferenza dei Servizi a novembre 2023 e attualmente è in fase di finalizzazione il progetto esecutivo con l'obiettivo di pubblicare la gara entro il primo semestre 2024.

Il Gruppo ha rafforzato il proprio impegno verso gli obiettivi di decarbonizzazione *Net Zero* al 2050, ampliando la rendicontazione delle emissioni indirette a tutte le categorie rilevanti legate alle proprie attività lungo la catena del valore (*Scope 3*). L'attività è propedeutica alla definizione di un

percorso per stabilire obiettivi di riduzione di gas a effetto serra, in linea alle direttive della *Science Based Target Initiative* (SBTi). Non da meno, al fine di fornire agli investitori e al mercato una visione completa delle proprie attività economiche allineate ai primi due obiettivi ambientali ai sensi del Regolamento Tassonomia Europea, ed estendendo la valutazione dell'eleggibilità ai restanti 4, ha incluso nella Dichiarazione Non Finanziaria 2023 le informazioni richieste dal Regolamento stesso e dai Regolamenti delegati ad esso collegati. Questo, insieme all'ottenimento di *ESG rating* da parte di Morningstar Sustainalytics con un punteggio di 6,6, in ulteriore miglioramento rispetto al 2022, conferma il continuo impegno del Gruppo FNM verso le attività ecosostenibili.

Il percorso di evoluzione del *Welfare* avviato nel 2020 ha raggiunto nel 2023 un'importante tappa: si è concretizzato - in un apposito spazio digitale dedicato ai dipendenti - un nuovo modo di concepire e proporre tutti i servizi e le iniziative che contribuiscono al benessere dei dipendenti del Gruppo FNM. Il benessere delle persone del Gruppo FNM, secondo questo nuovo approccio, alimenta il benessere delle comunità che ci circondano e che serviamo, con attenzione particolare alle sfide sociali che caratterizzano il nostro tempo. È ribadita quindi la volontà di FNM di adottare una politica di *Welfare* aziendale di tipo “*People Caring*”, ovvero un aiuto a trovare risposte concrete ai bisogni di assistenza, salute, istruzione e prevenzione, finalizzate ad alimentare una cultura organizzativa orientata al benessere dell'individuo sia nella sfera privata sia in quella professionale. Nonostante le incertezze legate all'inflazione, all'incremento dei tassi di interesse e alle difficoltà negli approvvigionamenti che ancora persistono in alcuni settori, l'esercizio si è chiuso con risultati in crescita, in miglioramento rispetto alle aspettative, anche grazie al contributo economico di Trenord che, in virtù del recupero del traffico passeggeri, ha chiuso in positivo il 2023. La struttura finanziaria si è confermata solida, con un rapporto PFN Rett./EBITDA 3,0x, coerente con il profilo *investment grade*, a supporto dei futuri piani di crescita, che vedranno, rispetto alle previsioni di Piano, lo slittamento in alcune forniture di nuovi treni e autobus. In questo contesto, il 23 febbraio 2024 FNM ha acquisito l'80% di Viridis Energia, produttore indipendente di energia rinnovabile con 47 MW di impianti fotovoltaici e a biogas operativi. L'acquisizione rappresenta un'opportunità per il Gruppo di rendere più solido il core business infrastrutturale e assicurare da subito flussi di cassa stabili e buona marginalità. Al contempo, l'entrata nel settore della produzione di energia rinnovabile rafforza gli obiettivi ambientali del Piano Strategico, che prevede investimenti in progetti energetici innovativi, e il contributo del Gruppo alla transizione energetica del Paese.

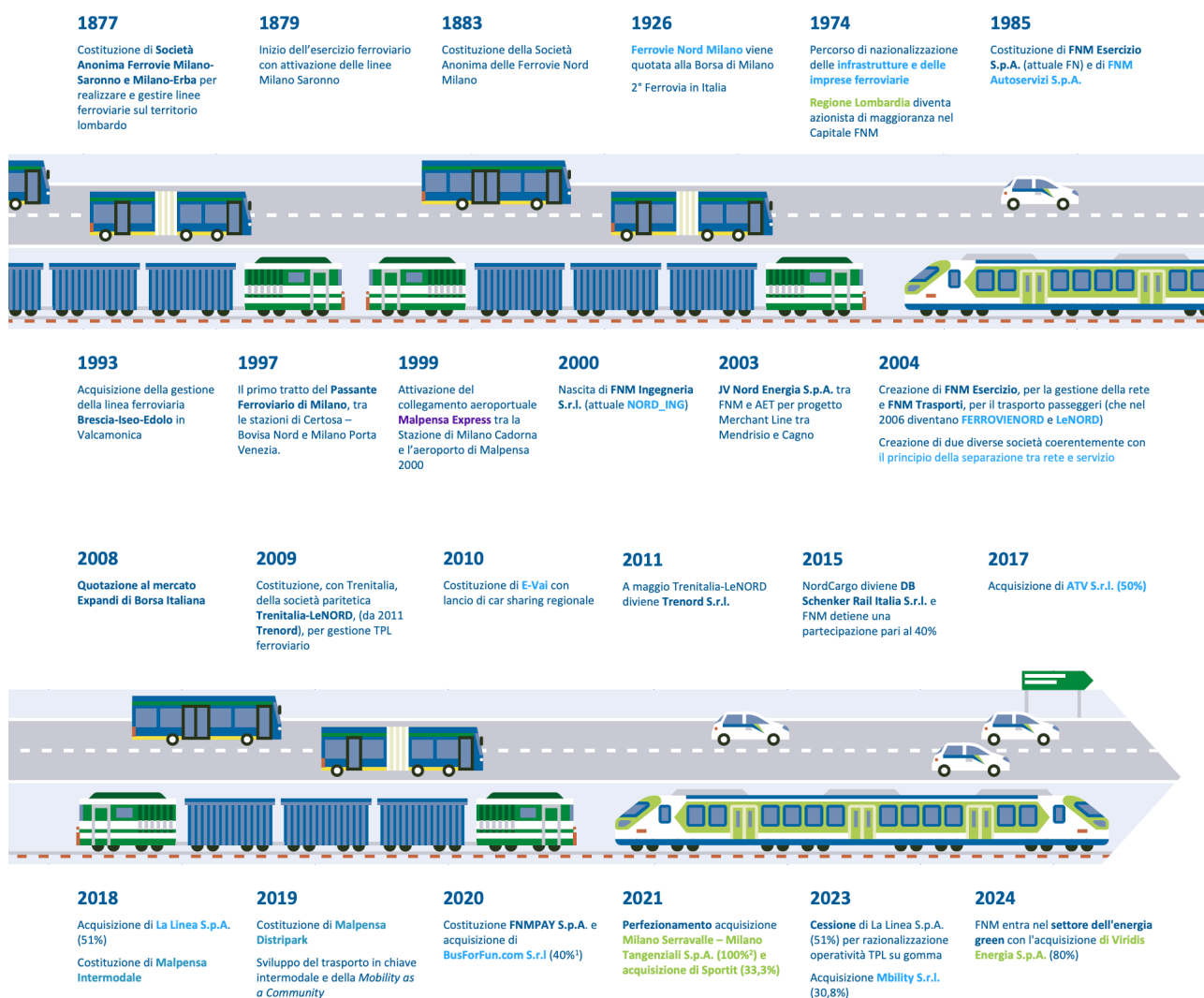
2 VISION

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

3 MISSION

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

4 STORIA



1. Acquisita partecipazione del 24,7%, successivamente incrementata al 40% nel dicembre 2021, in seguito alla sottoscrizione di un aumento di capitale sociale da parte di FNM S.p.A.
2. Acquisizione di una quota del 13,6% da ASTM il 29 luglio 2020 e di una quota dell'82,4% da Regione Lombardia il 26 febbraio 2021, data da cui MISE è consolidata nel bilancio FNM. La partecipazione in MISE è aumentata al 100% a seguito della liquidazione dei soci di minoranza nel 2022.

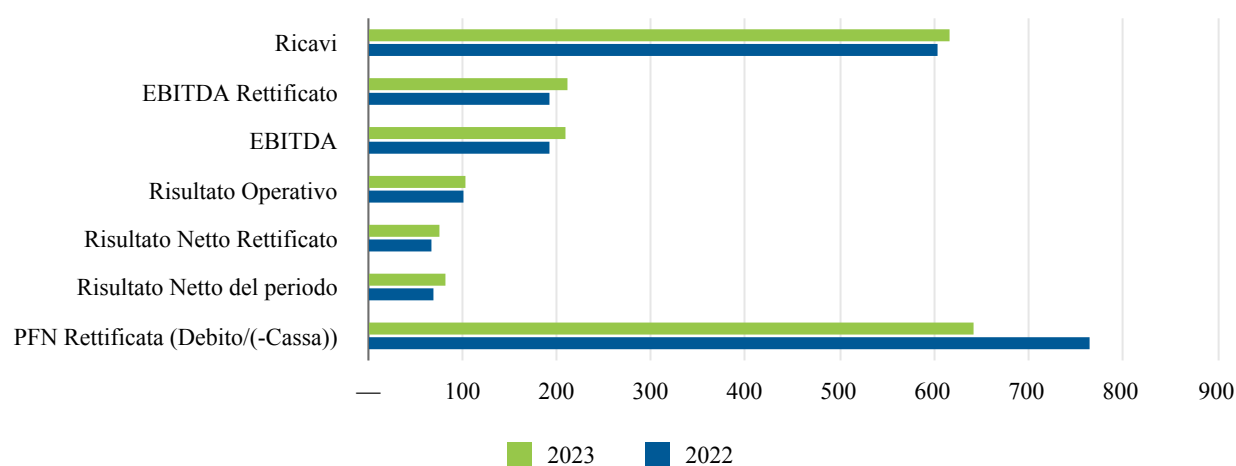
5 INDICATORI SIGNIFICATIVI DELL'ESERCIZIO

5.1 GRUPPO FNM

Importi in milioni di Euro	2023	2022	Variazione	Variazione %
Ricavi	618,1	605,4	12,7	2,1 %
Ebitda rettificato	211,4	193,1	18,3	9,5 %
Ebitda	210,6	193,1	17,5	9,1 %
Risultato operativo	104,7	101,1	3,6	3,6 %
Risultato ante imposte	99,1	97,0	2,1	2,2 %
Risultato netto rettificato	75,6	68,8	6,8	9,9 %
Risultato netto dell'esercizio	82,0	69,6	12,4	17,8 %
Patrimonio netto (A)	376,2	306,9	69,3	22,6 %
Posizione finanziaria netta (Cassa) (B)	549,8	724,6	(174,8)	-24,1 %
Posizione finanziaria netta rettificata (Debito/(-Cassa))	642,8	766,9	(124,1)	-16,2 %
Capitale investito netto (A+B)	926,0	1.031,5	(105,5)	-10,2 %
Capitalizzazione di mercato al 31.12	196,6	184,6	12,0	6,5 %
Investimenti	554,7	634,0	(79,3)	-12,5 %

Capitalizzazione di Borsa al 31.12.2023: 196,6 milioni di Euro

al 31.12.2022: 184,6 milioni di Euro



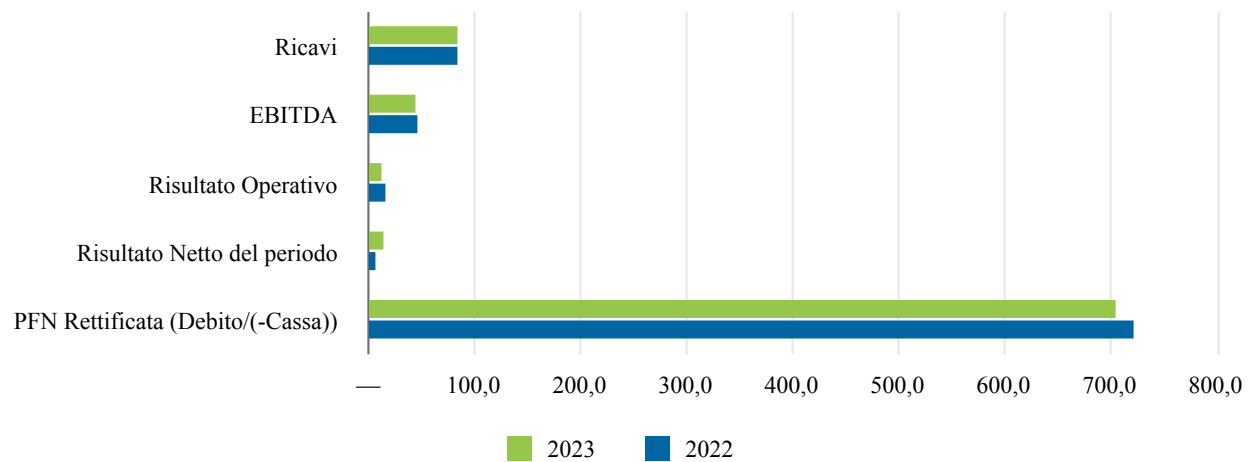
Credit Ratings¹

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 28 dicembre 2023 per Moody's e 13 ottobre 2023 per Fitch

5.2 FNM S.p.A.

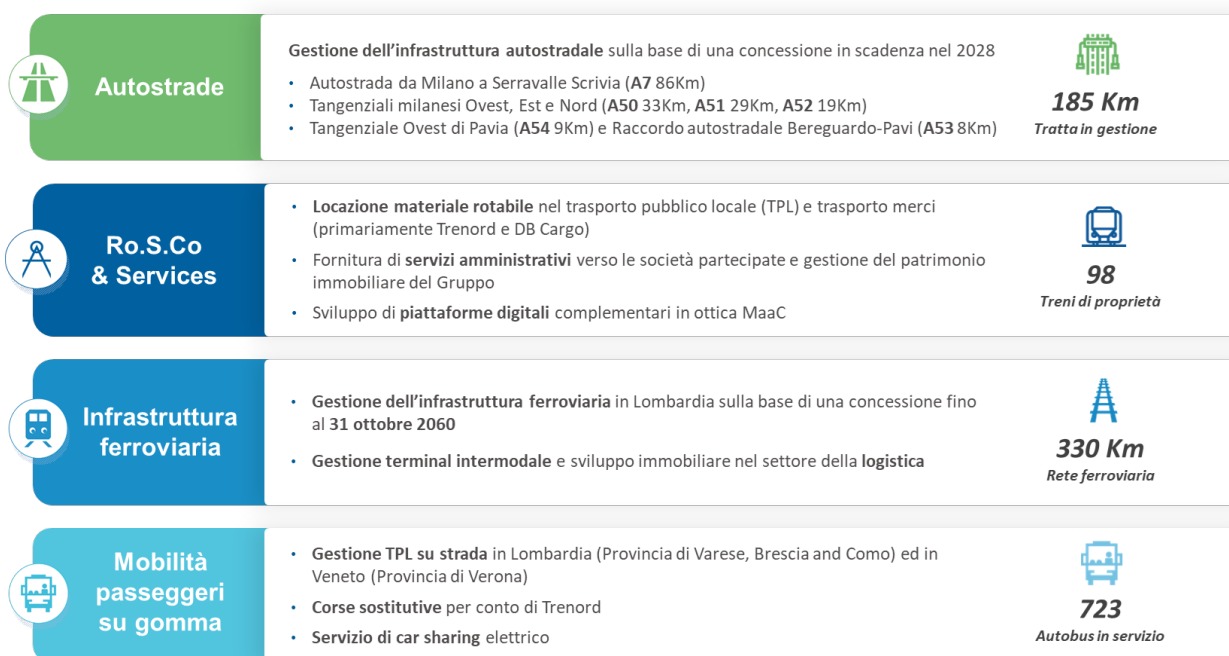
Importi in migliaia di Euro	2023	2022	Variazione	Variazione %
Ricavi	85,8	84,2	1,6	1,9 %
Ebitda	45,3	47,3	(2,0)	-4,2 %
Risultato operativo	13,2	17,3	(4,1)	-23,7 %
Utile netto	14,2	8,0	6,2	77,5 %
Patrimonio netto (A)	417,3	413,1	4,2	1,0 %
(Posizione finanziaria netta)/Indebitamento finanziario netto (B)	706,2	721,8	(15,6)	-2,2 %
Capitale investito netto (A+B)	1.123,5	1.134,9	(11,4)	-1,0 %
Investimenti	18,0	51,8	(33,8)	-65,3 %



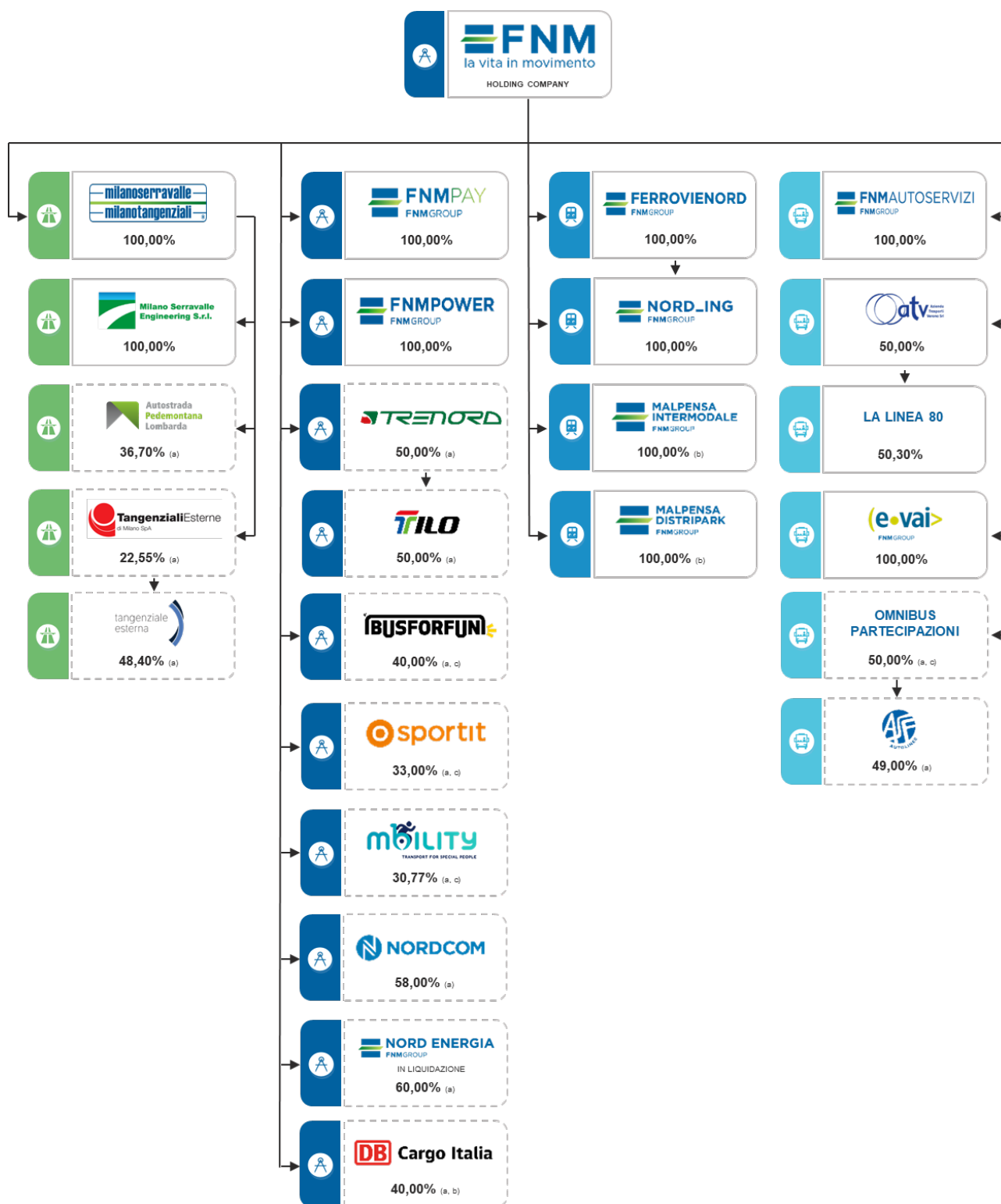
6 STRUTTURA E SETTORI DI ATTIVITA' DEL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2023

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 operatori italiani del settore. FNM S.p.A. è una società per azioni quotata in Borsa dal 1926. L'azionista di maggioranza è Regione Lombardia, che detiene il 57,57% del pacchetto azionario.

Il Gruppo FNM opera in quattro segmenti:



A ciascun segmento sono riconducibili le partecipazioni di controllo e/o partecipazioni in società sottoposte a controllo congiunto o collegate evidenziate nello schema di seguito.

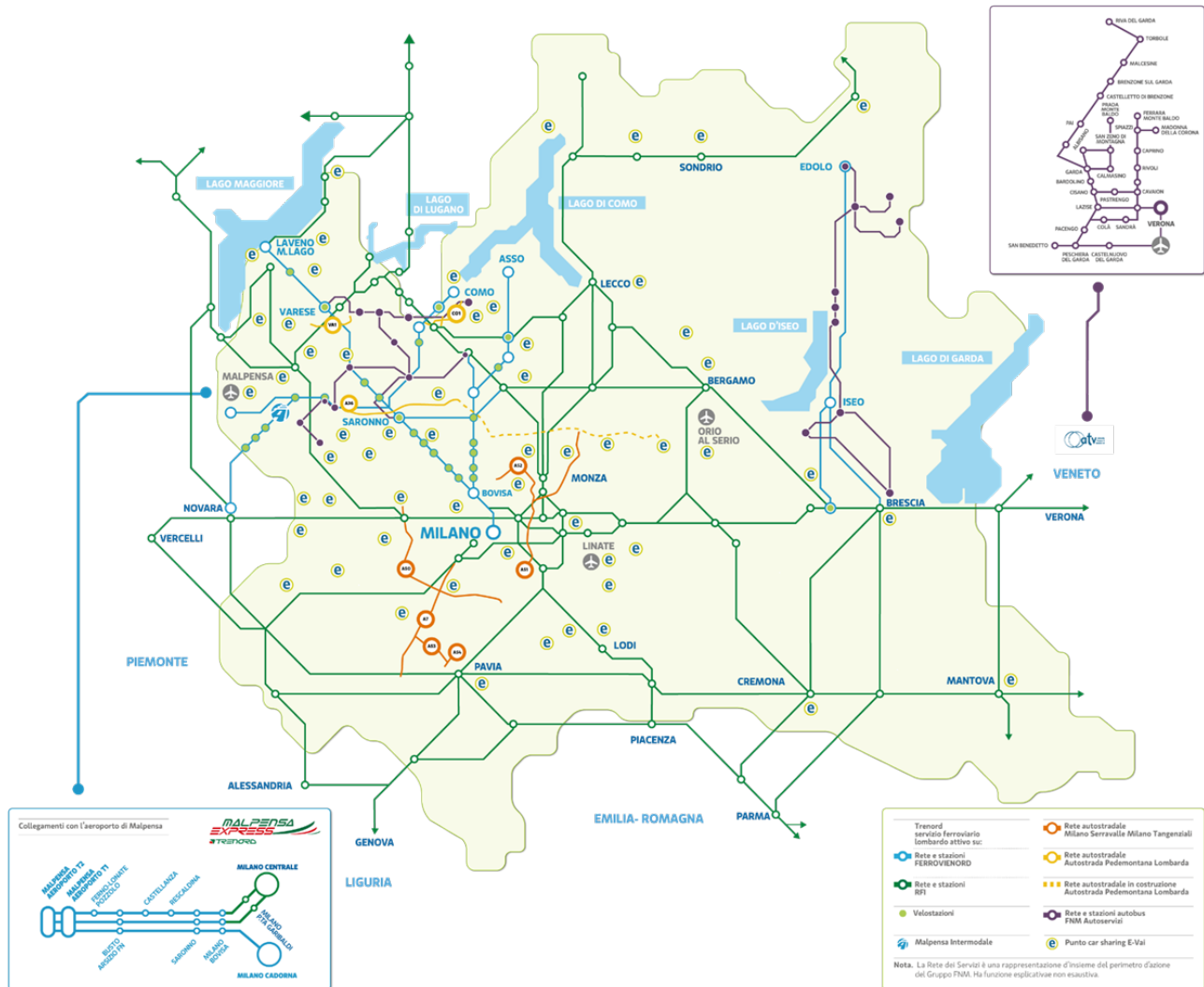


(a) Società sottoposte a controllo congiunto e/o collegate consolidate con il metodo del patrimonio netto ai fini del bilancio finanziario.

(b) Società operanti nel settore del trasporto merci e logistica, ad oggi incluse rispettivamente nel segmento Ro.S.Co. & Services e Infrastruttura ferroviaria.

(c) Società operante nella mobilità passeggeri su gomma ma considerata nel segmento Ro.S.Co. & Services ai fini della preparazione del bilancio.

PRESENZA GEOGRAFICA DELLE ATTIVITA' DEL GRUPPO FNM



6.1 RO.S.CO. & SERVICES

La capogruppo FNM S.p.A. (o FNM) acquista e noleggia direttamente il materiale rotabile alle sue partecipate operanti nel settore TPL (Trasporto Pubblico Locale) e del trasporto merci, primariamente Trenord e DB Cargo Italia, svolgendo funzione di *Rolling Stock Company* (di seguito "**Ro.S.Co.**").

Trenord (partecipata congiuntamente al 50% con Trenitalia S.p.A.) è il principale gestore dei servizi di trasporto passeggeri suburbano e regionale su ferrovia in Regione Lombardia, per ulteriori dettagli fare riferimento al paragrafo 6.5. 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 in Italia e sulla rete infrastrutturale gestita da Rete Ferroviaria Italiana (RFI), 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.

Si ricorda che FNM è impegnata nella promozione del **progetto H2iseO**, che punta allo sviluppo di una *Hydrogen Valley* in Valcamonica, a partire dall'utilizzo dell'idrogeno nel trasporto pubblico locale. Il progetto prevede l'acquisto di 14 treni alimentati a idrogeno per la linea ferroviaria Brescia-Edolo in sostituzione degli attuali treni a motore diesel. Nel dicembre 2020 FNM ha contrattualizzato un Accordo Quadro con Alstom per la fornitura di 30 convogli bidirezionali alimentati ad idrogeno e sottoscritto il primo Contratto Applicativo per 6 convogli, che sono in costruzione: il primo è stato consegnato a inizio 2024 per le corse prova, e - a seguito delle corse prova - i treni entreranno in servizio commerciale tra la fine del 2024 e l'inizio del 2025. Il 22 dicembre 2023 FNM e Alstom hanno sottoscritto un secondo Contratto Applicativo per la fornitura di altri due treni a idrogeno. Per questi ultimi e per ulteriori 6 treni (il cui ordine deve ancora essere formalizzato), l'entrata in servizio commerciale è prevista nel 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 mobile di rifornimento e di un impianto di deposito e manutenzione dei treni a Rovato, la cui attivazione è prevista contestualmente all'avvio delle corse di prova del treno, oltre che l'adeguamento tecnico e infrastrutturale delle stazioni interessate. In tal senso, nel 2022 è stata costituita la società FNM Power S.r.l. ("**FNM POWER**"), che sarà attiva nell'ambito degli impianti di produzione e distribuzione di idrogeno, anche con riferimento alla successiva fase operativa.

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'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, di cui 177,6 milioni di Euro per gli impianti e l'infrastruttura e 184,8 milioni di Euro per i treni. I primi saranno finanziati con fondi messi a disposizione da Regione Lombardia (80,1 milioni di Euro, assegnati al progetto nel corso del 2022) e dal PNRR (97,2 milioni di Euro, acquisito nel mese di marzo 2023). Quanto agli investimenti in treni, invece, gli 8 treni acquistati da FNM saranno finanziati con fondi propri per 98,3 milioni di Euro, 5 treni ulteriori saranno finanziati con

le risorse stanziare nel 2023 nell'ambito dell'Accordo per la Coesione Governo - Regione Lombardia per 68,6 milioni di Euro, mentre l'ultimo treno restante potrà essere finanziato con risorse pubbliche addizionali, o in alternativa con fondi propri. L'investimento per la sostituzione degli autobus è stimato in 30 milioni di Euro, ancora da finanziare.

Il Gruppo FNM ha pienamente centrato, in anticipo sui tempi previsti, il primo obiettivo necessario per ottenere i finanziamenti del PNRR. Sono stati infatti sottoscritti tutti i contratti di appalto per le opere finanziate dal PNRR, in anticipo rispetto alla scadenza della prima *milestone* di monitoraggio (30 giugno 2024). Per tutte queste opere è già stata avviata la progettazione definitiva o esecutiva. Per le opere ferroviarie relative all'impianto di Iseo, i lavori sono già in corso. La seconda *milestone* progettuale relativa alla "Consegna dei lavori" è fissata entro il 31 agosto 2024, mentre la terza e la quarta riguardano invece rispettivamente "Avanzamento lavori al 50%" entro il 30 giugno 2025 e la "Conclusione dei lavori" entro il 30 giugno 2026.

FNM S.p.A. fornisce inoltre servizi amministrativi alle proprie partecipate, gestisce il proprio patrimonio immobiliare ed è coinvolta, insieme alla controllata FERROVIENORD, nello sviluppo **progetto FILI** dedicato alla riqualificazione dei principali centri di connessione di FERROVIENORD sull'asse Milano-Malpensa, come meglio descritto al paragrafo 14.

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.

Nell'ambito dello sviluppo della strategia MaaC rientrano, operativamente, le partecipazioni in Busforfun.Com S.r.l. ("**Busforfun**"), Sportit S.r.l. ("**Sportit**") e Mbility S.r.l. ("**Mbility**"). 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 condiviso e sostenibile riducendo l'uso dell'auto per il singolo. Sportit, di cui nel dicembre 2021 FNM ha acquisito una partecipazione del 33,3%, è una società attiva con vari marchi, in particolare Snowit è il principale *marketplace* per la vendita integrata di *skipass online*, servizi correlati allo sci e a esperienze legate al mondo della montagna con biglietti integrati con Trenord. Mbility, di cui FNM ha acquistato una partecipazione del 30,77% a fine dicembre 2023, è invece una startup che facilita la reperibilità e incrementa l'offerta di servizi di trasporto, anche accompagnato, per persone fragili o con disabilità attraverso una piattaforma digitale di proprietà,

abilitante per tutti i gestori di trasporto attrezzato e sanitario (ulteriori dettagli su Mbility sono forniti al paragrafo 22). Nel 2020 il Gruppo è entrato anche nel settore dei servizi di pagamento digitali con la costituzione di FNMPAY S.p.A. ("FNMPAY"), partecipata interamente da FNM, attiva nell'ambito dei servizi di pagamento digitali per svolgere in primo luogo servizi di *acquiring* (accettazione di pagamenti tramite POS fisico/virtuale) a supporto del MaaC, focalizzandosi dapprima sulle società captive del Gruppo.

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.

La società a controllo congiunto NORD ENERGIA S.p.A. è stata posta in liquidazione a far data dal 10 gennaio 2023, essendo venuta meno nel luglio 2022 la possibilità di sfruttare commercialmente la capacità di importazione di energia elettrica tramite l'elettrodotto Mendrisio-Cagno incluso nell'ambito della rete di trasmissione nazionale, in accordo alle disposizioni del decreto del Ministro delle Attività Produttive del 21 ottobre 2005, per il raggiungimento del termine di scadenza della concessione in virtù della quale opera la partecipata.

6.2 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

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

Per quanto attiene alla **Concessione**, con Delibera della Giunta Regionale n. X/4823 del 15 febbraio 2016, Regione Lombardia ha disposto il rinnovo della Concessione a FERROVIENORD per la realizzazione, l'esercizio e la gestione della Rete Ferroviaria Regionale dal 18 marzo 2016 al 31 ottobre 2060.

L'Atto di concessione include attività di realizzazione, gestione, manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, il potenziamento ed ammodernamento della rete, la gestione della circolazione e l'allocazione della capacità. Al concessionario spettano inoltre i compiti di acquisizione e gestione in via non esclusiva della flotta necessaria a svolgere i servizi ferroviari e la valorizzazione del

patrimonio ferroviario incluso quello di valenza storica. Al concessionario sono altresì assegnati i compiti regolamentati da Contratto di Programma, Contratto di Servizio o altro provvedimento amministrativo, che costituiscono gli atti contrattuali di implementazione dei principi e degli obblighi contenuti nella Concessione.

Il **Contratto di Servizio** disciplina le specifiche condizioni ed i termini, anche economici, dello svolgimento dell'attività di gestione e manutenzione ordinaria dell'infrastruttura ferroviaria, nonché delle attività riguardanti l'acquisto e la gestione del materiale rotabile messo a disposizione delle imprese ferroviarie per conto di Regione da parte di FERROVIENORD, in coerenza con i principi e gli obblighi stabiliti nella Concessione.

Nel dicembre 2022, il Contratto di Servizio in scadenza al 31 dicembre 2022 è stato rinnovato per il periodo 1 gennaio 2023 - 31 dicembre 2027, alle condizioni descritte nella Relazione Finanziaria Annuale 2022.

In particolare, il Contratto di Servizio al 31 dicembre 2023 ha un valore complessivo residuo stimabile pari a 262,9 milioni di Euro e prevede un corrispettivo finalizzato alla compensazione delle voci di costo che la legge non destina ad essere coperte dai canoni pagati dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura.

Primo aggiornamento del Contratto di Servizio

In data 28 dicembre 2023, la Giunta Regionale con la DGR n° XII/1694 ha approvato il testo contrattuale relativo all'aggiornamento del Contratto di Servizio in vigore. Il testo del Contratto di Servizio come integrato per effetto dell'aggiornamento è stato firmato in data 29 dicembre 2023. La revisione si è resa necessaria per adeguare alcune parti del Contratto di Servizio con riferimento a specifici aspetti afferenti principalmente a (i) miglioramenti e valorizzazione della rete e del patrimonio immobiliare, (ii) valorizzazione degli spazi di stazione sottoutilizzati, (iii) conservazione e valorizzazione del patrimonio storico ferroviario, e (iv) inclusione come allegato al Contratto di Servizio dello "*Schema di Comodato gratuito per uso di materiale rotabile ferroviario*" in attuazione del regime contrattuale già stabilito tra il FERROVIENORD e l'impresa ferroviaria (Trenord). Le modifiche sopra riportate non generano significative variazioni del corrispettivo contrattuale.

L'aggiornamento dettaglia inoltre i criteri di attuazione del regime già stabilito dal Contratto di Servizio firmato nel dicembre 2022 relativamente al trattamento dei costi per la manutenzione ciclica della flotta di treni gestita da FERROVIENORD per conto di Regione Lombardia, e la conseguente gestione del fondo di manutenzione ciclica. A tal riguardo, si rammenta che fino al 31

dicembre 2023 l'onere della manutenzione di secondo livello è indirettamente a carico di FERROVIENORD e Trenord anticipa anno per anno il relativo pro-quota del costo delle manutenzioni riconoscendolo nella forma di canoni di noleggio, i quali vengono accantonati da FERROVIENORD in un apposito fondo di manutenzione ciclica (pari a 66,7 milioni Euro al 31 dicembre 2023). L'aggiornamento stabilisce che, a partire dal 1° gennaio 2024, la manutenzione ciclica dei rotabili venga finanziata direttamente da Regione Lombardia con il fondo istituito dalla L.R. n. 34/2022 (art. 2 comma 5), erogando a FERROVIENORD l'importo annualmente previsto sulla base della pianificazione pluriennale dei costi di manutenzione definita da Trenord, e che FERROVIENORD provveda successivamente al pagamento dei costi a Trenord una volta ottenuti i necessari giustificativi delle spese sostenute.

Per il finanziamento degli interventi di manutenzione ciclica programmati sono stati stanziati, con la sopra citata L.R. n. 34/2022, gli importi pari rispettivamente a 15 milioni di Euro annui nel 2024 e 2025, 47 milioni di Euro annui dal 2026 al 2032 e 20 milioni di Euro nel 2033. Questi ultimi tengono conto delle risorse già nella disponibilità di FERROVIENORD a seguito della precedente modalità di gestione del fondo di manutenzione che viene progressivamente utilizzato "per flotta" fino ad esaurimento. Tale metodologia di utilizzo implica che, a fronte di interventi di manutenzione effettivamente realizzati da Trenord, FERROVIENORD provveda a coprire la spesa sostenuta attingendo *in primis* alle risorse disponibili nel fondo manutenzione ciclica, nei limiti di quanto accantonato a livello di singoli di rotabili oggetto di manutenzione e senza compensazione di risorse con altre tipologie di rotabili. La quota residua non coperta dal fondo viene finanziata attraverso le risorse aggiuntive messe a disposizione da Regione sulla base dello stanziamento di cui alla L.R. n. 34/2022. L'importo è erogato in dodicesimi, contestualmente con le rate mensili del corrispettivo.

La dinamica del movimento relativo alla manutenzione ciclica e degli utilizzi del fondo in essere relativamente al periodo 2024-2025 sono stati specificatamente valutati. Sulla base del meccanismo sopra descritto, e tenendo in considerazione prudentemente la programmazione degli interventi presentata da Trenord, FERROVIENORD e FNM si aspettano che la consistenza del fondo manutenzione ciclica si esaurisca progressivamente nel prossimo quinquennio, con utilizzi più marcati nel 2024 e 2025, a fronte di interventi manutentivi sulla flotta più vetusta. Eventuali posticipi temporali delle attività di manutenzione rispetto alle previsioni potrebbero comportare la diluizione temporale delle tempistiche di utilizzo del fondo manutenzione.

Il **Contratto di Programma** è volto a disciplinare il quadro programmatico degli investimenti relativi al rinnovo, ampliamento e ammodernamento infrastrutturale e tecnologico nonché agli

interventi di manutenzione straordinaria della rete infrastrutturale gestita da FERROVIENORD, in coerenza con la programmazione regionale dei servizi ferroviari, nonché le modalità di gestione finanziaria di tali interventi. In particolare, FERROVIENORD è chiamata allo svolgimento dei seguenti compiti: (i) progettazione e realizzazione delle opere necessarie allo sviluppo, al potenziamento nonché al miglioramento dei livelli di sicurezza della rete ferroviaria regionale e (ii) svolgimento delle attività di manutenzione straordinaria necessarie al mantenimento in esercizio in condizioni di sicurezza e affidabilità della rete stessa.

La copertura finanziaria delle attività in oggetto deriva in massima parte da risorse di provenienza comunitaria, statale e regionale, erogate da Regione Lombardia a favore di FERROVIENORD mediante il rimborso dei costi sostenuti, coerentemente con lo stato di avanzamento dei lavori, ed il rimborso forfettario delle c.d. “*spese tecniche*” e delle “*spese generali*” calcolate in misura percentuale rispetto al valore delle opere ed all’importo dei lavori. Al 31 dicembre 2023, le risorse finanziarie complessive allocate al Contratto di Programma erano pari a circa 1.503 milioni di Euro.

In data 28 luglio 2016 – a seguito della Delibera di Giunta Regionale n. X/5476 del 25 luglio 2016 – è stato sottoscritto il nuovo “*Contratto di Programma per gli investimenti e le manutenzioni straordinarie sulla rete ferroviaria regionale in concessione a FERROVIENORD S.p.A. tra Regione Lombardia e FERROVIENORD S.p.A. relativo al periodo 28/07/2016 - 31/12/2022*” (poi esteso al 31 dicembre 2027). Il Contratto di Programma definisce:

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

Nel periodo 2017-2022 sono intervenuti sei aggiornamenti del programma degli interventi², che recepiscono tra l’altro il c.d. “*Piano Marshall*” approvato da Regione Lombardia nel 2020, volti a migliorare ulteriormente la sicurezza e la regolarità del servizio, a potenziare l’infrastruttura ed a rinnovare gli impianti. In particolare, gli interventi di potenziamento infrastrutturale includono la realizzazione del collegamento ferroviario della stazione di Malpensa T2 con la linea RFI del Sempione, l’attivazione dei treni a idrogeno per la linea Brescia-Iseo-Edolo, nonché il raddoppio selettivo e le sistemazioni degli incroci lungo la direttrice Varese-Laveno.

² DGR n. 7645 del 28 dicembre 2017, DGR n. 383 del 23 luglio 2018; DGR n. XI/2054 del 31 luglio 2019; DGR n. XI-4010 del 14 dicembre 2020 che recepisce in particolare il c.d. “PIANO MARSHALL” - PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI PER LA RIPRESA ECONOMICA, approvato da Regione Lombardia con DGR n. 3531 del 5 agosto 2020 e aggiornato con DGR n. 3749 del 30 ottobre 2020 e, infine, DGR n. XI/5589 del 23 novembre 2021; DGR n. XI/6047 del 1 marzo 2022; DGR n. 7328 del 14 novembre 2022

Settimo aggiornamento del Contratto di Programma

Da ultimo, con DGR n° XII/1098 del 9 ottobre 2023, Regione Lombardia ha approvato il settimo aggiornamento al Contratto di Programma, prevedendo la rimodulazione di alcune risorse per consentire la piena copertura finanziaria di interventi urgenti ed il recepimento del finanziamento con fondi PNRR del progetto H2iseO per un importo di 97,2 milioni di Euro.

Con tale aggiornamento inoltre, è stata modificata la metodologia di rimborso dei costi sostenuti, passando da una rendicontazione a SAL ad una rendicontazione a *milestones*, che prevede quindi il riconoscimento di anticipi al Concessionario da parte del Concedente al raggiungimento di determinate *milestones* e un saldo finale a completamento della commessa, pari al 5%.

Programma di rinnovo del materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale

FERROVIENORD provvede per conto di Regione Lombardia all'acquisto, gestione, manutenzione e custodia del materiale rotabile ferroviario sulla base dell'Articolo 7 (*Acquisizione e gestione della flotta*) della Concessione e della Parte IV (*Acquisto e Gestione della Flotta*) del Contratto di Servizio. In particolare, per lo svolgimento del servizio di stazione appaltante, FERROVIENORD riceve il pagamento di una commissione stabilita nella misura dell'1% dell'importo dei contratti di fornitura di treni come remunerazione degli oneri per spese generali di gestione commessa. Il servizio di gestione della flotta regionale è compreso all'interno del corrispettivo del Contratto di Servizio.

Nel rimandare alla Relazione Finanziaria Annuale 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 1,425 miliardi di Euro³. 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 (recentemente aggiornato come esposto al paragrafo 6.5), è stata autorizzata la riduzione di 8 unità del numero complessivo di treni Caravaggio a valere sul 4° Contratto Applicativo in capo

³ L'importo era inizialmente pari a 1,607 miliardi di Euro ed è stato successivamente modificato per tenere conto (i) della cancellazione del finanziamento di Cassa Depositi e Prestiti e dei ribassi d'asta; (ii) della rideterminazione dei costi delle forniture e dell'accordo per il riequilibrio economico del 4° contratto applicativo relativo a un totale di 50 treni Caravaggio (DGR n° XII/1846 del 5 febbraio 2024).

a Hitachi (portando quindi il totale a 214 treni), 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.

Le tabelle di seguito illustrano l'attuazione al programma di rinnovo del materiale rotabile. Oltre alla fornitura dei treni, i contratti hanno ad oggetto anche la manutenzione programmata di primo livello, la manutenzione correttiva per atti vandalici ed eventi accidentali, oltre alla fornitura della scorta tecnica:

Accordo quadro Hitachi del 12 settembre 2018, durata 8 anni fornitura di 118 elettrotreni ad alta capacità tipologia Caravaggio					
Contratto applicativo	Quantità	Tipologia treni	Importo (milioni di Euro)	Stato delle consegne	
n. 4500145608 del 12-09-2018	30	convogli corti a 4 casse	237.5	al 31.12.2022 tutti consegnati	Mandato di acquisto originario
n. 4500155755 del 24-11-2020	20	convogli lunghi a 5 casse	186.3	al 31.12.2022 tutti consegnati	
n. 4500161386 del 30-09-2021	10 40	convogli corti a 4 casse (di cui 8 in configurazione aeroportuale) convogli lunghi a 5 casse	487.9	L'inizio consegne è decorso da febbraio 2023 con ultimazione prevista entro marzo 2025	
n. 4500170805 del 07-07-2023	10 8	elettrotreni a configurazione lunga (ETR 522) elettrotreni a configurazione corta (ETR 421)	182.7	consegne da aprile ad agosto 2025 consegne da settembre a dicembre 2025	Piano Marshall

Accordo quadro Alstom del 20 novembre 2019, durata 8 anni fornitura di 61 elettrotreni a media capacità tipologia Donizetti					
Contratto applicativo	Quantità	Tipologia treni	Importo (milioni di Euro)	Stato delle consegne	
n. 4500152727 del 20-11-2019	31	elettrotreni a media capacità (ETR 204)	193.8	al 31.12.2023 consegnati 19 treni; prima consegna giugno 2022, ultima consegna prevista entro agosto 2024	Mandato di acquisto originario
n. 4500159279 del 31.03.2021	20	elettrotreni a media capacità (ETR 204)	125	al 31.12.2023 consegnati 7 treni; prima consegna luglio 2023, ultima consegna prevista entro gennaio 2025	Piano Marshall

Accordo quadro Stadler del 21 novembre 2018, durata 8 anni fornitura di 50 convogli ferroviari a trazione diesel-elettrica tipologia Colleoni					
Contratto applicativo	Quantità	Tipologia treni	Importo (milioni di Euro)	Stato delle consegne	
n. 4500147105 del 21-11-2018	30	convogli diesel	191.9	al 31.12.2023 consegnati 25 treni; prima consegna agosto 2022, ultima consegna prevista entro maggio 2024	Mandato di acquisto originario

Cessione dei contratti di fornitura da Trenitalia a Ferrovienord (luglio 2019)					
Contratto	Quantità	Tipologia treni	Importo (milioni di Euro)	Stato delle consegne	
Hitachi per treni Rock	5	convogli ad alta capacità lunghi a 5 casse	45.7	completate a ottobre 2020	Mandato di acquisto Integrativo
Alstom per treni Pop	10	convogli a media capacità corti a 3 e 4 casse	60.4	completate a ottobre 2020	

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.

Nel corso del 2023 sono state avviate le opere previste dalla Convenzione sottoscritta con il Comune di Busto Arsizio (vedere il capitolo 14 per maggiori dettagli) relativamente alla cosiddetta "Fase 0" (ossia il completamento del Terminal esistente). A seguito del completamento delle opere propedeutiche, in data 4 luglio 2023 è stato aperto il bando di gara d'appalto dei lavori di ampliamento del Terminal, conclusosi il 28 luglio con la presentazione di due offerte, la migliore delle quali è risultata essere quella presentata dalla RTI Sangalli S.p.A./Civelli Costruzioni S.r.l. I lavori sono stati avviati in data 13 dicembre 2023 a fronte del completamento degli adempimenti amministrativi, con durata prevista del cantiere pari a 165 giorni. Per quanto attiene alle "Fasi 1 e 2" in data 12 ottobre 2023 è avvenuta la consegna del mandato alla progettazione per il piano attuativo, ovvero procedura SUAP, a SFRE S.p.A.

A partire da settembre, esperite le necessarie verifiche, Malpensa Distripark ha inoltre avviato l'attività di MTO (*Multimodal Transport Operator*) per l'intermediazione dei servizi di trasporto merci su ferro dal punto di carico fino alla consegna. La prima relazione avviata è la Sacconago-Ferentino a cadenza bisettimanale. Per tale attività, Malpensa Distripark è stata ricompresa con determina del MIT del 18 dicembre 2023 a percepire per il periodo 2023-2024 il c.d. "Ferrobonus" a valere sul numero di treni/Km prodotti.

6.3 MOBILITA' 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 "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.⁴ – 50% di proprietà di FNM S.p.A.) di un Contratto di Servizio per quelli in Provincia di Como. L'offerta si completa con l'erogazione di servizi nel settore del trasporto privato effettuando corse sostitutive della linea

⁴ 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.

ferroviaria per conto di Trenord, servizi di noleggio autobus con conducente a carattere turistico e servizi scuolabus per conto di amministrazioni comunali. Tali servizi sono effettuati in parte direttamente con proprio personale ed in parte coordinando le esecuzioni di trasportatori terzi in subaffidamento.

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 2025 per la concessione di Varese e il Contratto di Servizio di Como e fino al 31 dicembre 2024 per la concessione di Brescia.

In Veneto, FNM è presente con Azienda Trasporti Verona S.r.l. (di seguito "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, anch'essi originariamente in scadenza al 31 dicembre 2023 e poi prorogati fino al 31 dicembre 2026 in applicazione dall'art.24 c.5bis del D.L. 4/2022 (vedere di seguito "*Proroga dell'affidamento TPL veronese ed approvazione del Piano Economico Finanziario*" per maggiori dettagli). ATV opera inoltre nel settore dei servizi commerciali con licenza per il noleggio con conducente e, specialmente durante la stagione estiva, affianca al servizio ordinario anche collegamenti turistici (Verona-Lago di Garda-Venezia). I servizi di trasporto pubblico sono effettuati in parte direttamente con proprio personale ed in parte coordinando le esecuzioni di trasportatori terzi in subaffidamento.

La tabella che segue riporta la situazione degli affidamenti esistenti al 31 dicembre 2023, a seguito degli *iter* sopra descritti:

<i>Società</i>	<i>Ente affidante</i>	<i>Strumento giuridico</i>	<i>Sistema di remunerazione</i>	<i>Scadenza</i>	<i>Estensione rete TPL (Km)</i>
FNMA (Varese)	Agenzia TPL Como - Lecco - Varese	Concessione	Net Cost + Tariffa regolata	31/12/2025	223
FNMA (Brescia)	Agenzia TPL Brescia	Concessione	Net Cost + Tariffa regolata	31/12/2024	331
FNMA (Como, ATI con ASF)	Agenzia TPL Como - Lecco - Varese	Contratto di Servizio	Net Cost + Tariffa regolata	31/12/2025	196
ATV (Bacino di Verona)	Provincia di Verona	Contratto di Servizio	Net Cost + Tariffa regolata	31/12/2026	3.828
ATV (Verona)	Comune di Verona	Contratto di Servizio	Net Cost + Tariffa regolata	31/12/2026	417
ATV (Legnago)	Comune di Legnago (VR)	Contratto di Servizio	Net Cost + Tariffa regolata	31/12/2026	32

Per quanto concerne la **remunerazione dei servizi pubblici di trasporto locale** svolti da FNMA ed ATV – indipendentemente dalla modalità di affidamento – la gestione attuale è basata sul metodo c.d. *net cost*⁵, per cui sia il rischio industriale sia il rischio commerciale è a carico del gestore che

⁵ FNMA e ATV ricevono un corrispettivo pubblico definito *ex ante*, aggiornato a consuntivo in base alla produzione chilometrica effettiva definita dalla programmazione territoriale.

ottiene un corrispettivo definito in anticipo. Le attività afferenti al TPL lombardo su gomma, anche a causa delle differenti prescrizioni normative dei Contratti di Servizio e delle Concessioni, prevedono diverse disposizioni in materia di contributi pubblici a seconda dei bacini di appartenenza e l'aggiornamento annuale delle tariffe legato all'inflazione (si rimanda alla Relazione Finanziaria 2022 per ulteriori dettagli). Per le attività afferenti al TPL veronese, Regione Veneto definisce ogni anno il livello dei servizi minimi ammessi a contribuzione ed il corrispettivo chilometrico per l'esercizio in corso (il parametro utilizzato è Euro/km), applicando un modello tariffario basato su classi chilometriche crescenti senza prevedere un adeguamento automatico all'inflazione.

Proroga dell'affidamento TPL veronese ed approvazione del Piano Economico Finanziario

Come descritto nelle precedenti relazioni, nel febbraio 2021 è stata sospesa la gara comunitaria per l'individuazione dei concessionari dei servizi di trasporto pubblico veronesi in virtù dello stato di emergenza indetto a seguito della pandemia di Covid-19. Al termine di tale sospensione, conclusasi nel marzo 2023, il Comitato di Indirizzo dell'Ente di Governo del TPL veronese ha formulato l'indirizzo di revocare la suddetta procedura di gara, sia perché sono venute meno le previsioni sottostanti il PEF predisposto a suo tempo, sia perché il Comune di Verona 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. In data 6 dicembre 2023 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea l'avviso di pre-informazione della nuova gara (comprendendo anche la filovia), con previsione di operatività dei nuovi Contratti di Servizio a decorrere dal 1° gennaio 2027. Su impulso di ATV, e al fine di non interrompere il servizio, l'Ente di Governo del TPL veronese ha previsto, con Deliberazione del presidente della Provincia di Verona n. 135 del 28 dicembre 2023, una proroga tecnica funzionale dei tre Contratti di Servizio in essere fino al 31 dicembre 2026, in applicazione di quanto previsto dall'art.24 c.5bis del D.L. 4/2022. Il suddetto articolo consente alla Provincia di applicare l'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007 nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare, in autofinanziamento anche parziale e sulla base di un Piano Economico Finanziario (PEF) rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti, significativi investimenti orientati alla sostenibilità ambientale e al miglioramento dei servizi di trasporto dei passeggeri, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento.

Il PEF presentato da ATV prevede complessivamente maggiori investimenti per 69,3 milioni di Euro, finanziati con contributi comunitari e nazionali per 50,2 milioni di Euro e con fondi propri per

la quota rimanente. In particolare, il piano prevede l'acquisto di 52 autobus elettrici per il TPL Urbano e 88 nuovi autobus (73 alimentati a metano e 15 a gasolio) per il TPL Extraurbano e Urbano di Legnago, in sostituzione dell'attuale flotta Euro 3. Al fine di prevedere adeguati impianti di rifornimento, ATV ha programmato investimenti volti alla realizzazione di nuove strutture di erogazione del metano e di ricarica per gli autobus elettrici. In aggiunta, il PEF include una serie di investimenti riguardanti le tecnologie di bordo, un nuovo software per il monitoraggio della flotta e l'installazione dei nuovi dispositivi per il pagamento a bordo con carta di credito. Sono infine incluse le attività finalizzate al reclutamento e alla formazione dei conducenti dei mezzi a guida vincolata per la filovia, per i quali è necessario l'ottenimento di specifiche abilitazioni alla guida.

Al fine di garantire la sostenibilità economico-finanziaria degli investimenti, si evidenzia che il nuovo PEF 2024-2026 è stato redatto, per la prima volta, in aderenza alle ultime delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti che stabiliscono una congrua remunerazione del capitale investito netto (CIN). In particolare, il tasso di remunerazione del CIN per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada è fissato per il periodo di vigenza contrattuale pari al 7,26% nominale ante imposte (delibera ART n.49/2023 del 10 marzo 2023).

Da ultimo, l'offerta di trasporto su gomma è completata dal servizio di car sharing svolto da E-Vai S.r.l. (di seguito "**E-Vai**") integrato con il servizio ferroviario (copre 46 stazioni ferroviarie) e con i tre principali aeroporti in Lombardia. L'offerta di servizi attualmente comprende i seguenti modelli, il primo indirizzato al segmento *consumer* e gli altri al segmento B2B: (i) *Regional Electric* — servizio di car sharing elettrico regionale di tipo "*station based*" integrato con la rete del servizio ferroviario regionale; (ii) *Public* — servizio rivolto ai comuni negli orari di lavoro ed ai cittadini nei restanti orari e durante i weekend; (iii) *Corporate* — servizio rivolto alle aziende ed ai propri dipendenti durante l'orario lavorativo e per uso privato.

Come descritto nella Relazione Finanziaria Annuale al 31 dicembre 2022, per effetto del rinnovo del Contratto di Servizio con FERROVIENORD in vigore a partire 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 della partecipazione del 51% in La Linea e della sua controllata Martini Bus** con le modalità descritte nella Relazione Finanziaria Annuale 2022. L'effetto finanziario positivo complessivo sulla Posizione Finanziaria Netta del Gruppo è pari a 12,7 milioni di Euro: 5,4 milioni di Euro a titolo di prezzo di cessione e 6,9 milioni di Euro rappresentati dall'estinzione integrale delle posizioni debitorie di La Linea verso FNM.

6.4 AUTOSTRADE

Il Gruppo FNM è presente anche nel settore della gestione delle infrastrutture autostradali grazie alla partecipazione 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. Come descritto nelle precedenti relazioni, negli ultimi anni si è proceduto al rinnovo dei contratti di sub-concessione della maggior parte delle aree di servizio, comportando lo spostamento dei ricavi da canoni fissi alle *royalties*, oltre ad un canone di manutenzione a rimborso dei costi sostenuti da MISE per le attività di manutenzione sulle parti comuni delle aree di servizio. 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 colonnine di ricarica per vetture elettriche, questi ultimi in ogni area di servizio presente sulla rete in concessione. Nel corso dell'anno, contestualmente al subentro dei nuovi affidatari, sono stati sottoscritti ulteriori 2 contratti di sub-concessione, che si aggiungono ai 29 già attivi a fine 2022. Resta ancora da perfezionare 1 lotto a causa del protrarsi delle tempistiche di allineamento in ordine ai titoli edilizi e allo stato catastale afferente alla vecchia sub concessione; si stima di sottoscrivere l'ultima convenzione entro l'estate 2024.

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 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 d'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 6.5. A supporto delle attività delle partecipate, MISE svolge (i) il servizio di esazione per conto di TEEM con un contratto stipulato con la società Aurea S.c.ar.l (società consortile a cui sono affidate le attività di *O&M* in regime di "*Global service*") avente scadenza il 31 dicembre 2024; e (ii) attività di *service* a favore di APL in relazione al processo di esazione, al supporto tecnico ad altri servizi amministrativi in virtù di un un accordo di cooperazione a titolo oneroso fino al 31 dicembre 2024. Nell'ambito dei rapporti tra MISE e le sue partecipate, va richiamato il **Finanziamento Soci** a tasso variabile concesso ad APL nel corso degli anni precedenti, pari a complessivi 150 milioni di Euro, a

cui si aggiungono i relativi interessi maturati e non pagati in quanto postergati ai debiti bancari, pari a 39,7 milioni di Euro (maggiori informazioni nella Nota Integrativa al presente Bilancio).

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 (2017 nel caso di MISE).

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 2023, 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. Il MIT ha concluso l'istruttoria di sua competenza e nel mese di agosto ha trasmesso la proposta di PEF all'ART, come prevede l'iter approvativo. Il successivo mese di settembre il MIT ha inviato alcune osservazioni e richieste di chiarimenti formulate dall'ART in relazione alla proposta di PEF. L'osservazione più rilevante è stata quella riferibile alla modalità di calcolo del TIR come definito al punto 17 della delibera ART 69/2019. MISE ha riscontrato le richieste di chiarimento e ricalcolato il TIR secondo quanto indicato dall'Autorità, da cui è scaturito un nuovo aggiornamento di PEF che è stato inviato al MIT in data 1° dicembre 2023.

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, per il periodo 2018-2028, un programma di interventi infrastrutturali sulla rete pari a 766 milioni di Euro ed interventi di manutenzione e ripristino al corpo autostradale per 405 milioni di Euro (per il periodo 2023-2028 i primi ammontano a 521 milioni di Euro e i secondi a 226 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 159 milioni di Euro (di cui 102 milioni di Euro nel periodo 2023-2028). 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.

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 del MIT 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.

In data 24 gennaio 2024 l'ART ha rilasciato il parere n. 2/2024 relativo all'aggiornamento del PEF 2020-2024, senza presentare particolari rilievi ad eccezione della richiesta di riformulazione del PEF con l'adozione delle medesime assunzioni di traffico utilizzate per lo sviluppo del PFR, ovvero senza l'effetto Covid-19. Al fine di proseguire con l'iter approvativo, e sottoporre la proposta al CIPESS, MISE in data 13 febbraio 2024 ha trasmesso al MIT una nuova versione di PEF che assume i dati stimati dal 2019 e il traffico senza l'effetto Covid-19.

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 con 5 stazioni di rifornimento di idrogeno (realizzate su aree di 3 aree di servizio dismesse e 2 ex stazioni di pedaggio), 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 la distribuzione di vettori energetici alternativi, contribuendo alla decarbonizzazione dei trasporti lungo le Reti di Trasporto Trans-Europee (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 ha avuto accesso a due fonti di finanziamento a fondo perduto: (i) nell'ambito del PNRR relativo alle sole stazioni di Carugate Est e Ovest e Tortona Ovest per un contributo complessivo pari a 15,0 milioni di Euro (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), e (ii) nell'ambito del bando CEF con riferimento alle stazioni di Carugate Est e Ovest, Tortona Est e Ovest, e Rho Ovest. Successivamente, nel mese di gennaio 2024, a fronte di una circolare del MIT che veicolava agli operatori una nuova FAQ relativa alla cumulabilità dei finanziamenti, sono stati effettuati nuovi approfondimenti ed è stato chiesto un confronto con la *Project Adviser* del CINEA (l'Agenzia che gestisce i contributi CEF per conto della Commissione Europea). Alla fine di febbraio 2024, il referente del CINEA, a seguito di consultazione interna, ha anticipato alla Partecipata che non sarà possibile finanziare progetti già finanziati dal PNRR. Tuttavia, poiché solo tre stazioni di rifornimento a idrogeno per autotrazione delle cinque previste hanno ricevuto il finanziamento PNRR, il *Project Adviser* ha dato indicazione di procedere mediante una modifica al *Grant Agreement*, limitando la sovvenzione CEF alle due stazioni di rifornimento rimanenti (Tortona Est e Rho Ovest) non supportate dai contributi del PNRR. Il budget relativo alla sovvenzione CEF, attualmente pari a 13,7 milioni di Euro per le cinque stazioni, sarà di conseguenza riparametrato. È in corso la predisposizione della bozza di richiesta di modifica al *Grant Agreement* da sottoporre al *Project Adviser* del CINEA.

A fine 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 PNRR 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. È stata pertanto raggiunta la prima *milestone* di monitoraggio prevista per i progetti finanziati tramite risorse PNRR. Inoltre, a seguito della richiamata aggiudicazione, nel maggio 2023 si è pervenuti alla sottoscrizione dell'accordo quadro per la progettazione esecutiva e la realizzazione degli interventi. Il progetto esecutivo è stato terminato nel mese di ottobre e, a completamento delle

attività di esecuzione e verifica, si è quindi proceduto alla trasmissione dello stesso al Concedente e, nel mese di dicembre, alla consegna dei lavori per due aree di rifornimento.

L'avvio del servizio commerciale è previsto per la seconda metà del 2025. L'ulteriore eventuale 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 rinnovabile, collegato ad un elettrolizzatore per la produzione di idrogeno rinnovabile.

6.5 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 e 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 467 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 corse giornaliere.

Il servizio ferroviario è gestito, a decorrere dal 1° dicembre 2023, in virtù di un nuovo Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario con Regione Lombardia. Il contratto è efficace dal 1° dicembre 2023 al 30 novembre 2033 e sostituisce e accorpa il precedente contratto relativo al periodo 2015-2020 (che era stato più volte prorogato fino al 30 novembre 2023) e il contratto specifico per la linea ferroviaria S5 Varese-Treviglio, che era stato 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.

Il nuovo Contratto di Servizio per il trasporto ferroviario regionale per il periodo 2023-2033

Come menzionato precedentemente, in data 29 novembre 2023 è stato siglato il testo contrattuale del Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale (“nuovo Contratto di Servizio” o il “Contratto”) tra Trenord e Regione Lombardia, con decorrenza 1° dicembre 2023 e durata dieci anni, fino al 30 novembre 2033.

Il nuovo affidamento rappresenta il più grande contratto mai firmato da Regione Lombardia e porta a conclusione un percorso, iniziato nel 2019, segnato da uno scenario macroeconomico straordinario. In ottemperanza agli obblighi di pubblicità previsti dal Regolamento (CE) n. 1370/2007, Regione Lombardia aveva infatti proceduto, in data 27 dicembre 2019, alla pubblicazione dell’avviso di pre-informazione relativo ad un nuovo affidamento diretto a Trenord di durata decennale. L’avviso è stato successivamente rettificato a seguito di quattro consecutive proroghe dei precedenti affidamenti disposte con leggi regionali, portando all’approvazione definitiva dello schema del nuovo Contratto di Servizio con la D.G.R. n° XII/1442 del 27 novembre 2023.

Il nuovo Contratto, contrariamente ai precedenti affidamenti, è stato definito sulla base delle regolazioni dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)⁶ e, pertanto, presenta significativi elementi di novità per quanto riguarda la struttura dello stesso, l’allocazione dei rischi ed i contenuti economici. In particolare, Regione Lombardia e Trenord hanno definito un Piano Economico Finanziario (PEF) ed un Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (PRO), nel quale sono stati definiti gli obiettivi di efficacia ed efficienza e le azioni di miglioramento della performance del servizio di trasporto.

La produzione è stata calcolata sulla base di un piano di sviluppo dell’offerta nel corso dei dieci anni di affidamento, prevedendo un incremento fino a 10 milioni di treni-km rispetto all’anno base 2022 (+25%) ed un obiettivo pari a 50,5 milioni di treni-km annui al 2033. La crescita sarà armonizzata con le rilevanti previsioni di rilasci infrastrutturali, spesso orientati a risolvere lacune storiche nella rete o situazioni di performance critiche, che abiliteranno importanti aumenti dei volumi di offerta ferroviaria regionale. La proiezione della domanda di viaggiatori al 2033 prevede un volume complessivo di 272 milioni di passeggeri a quella data (rispetto ai 151 milioni rilevati nell’anno base 2022), equivalenti ad 1 milione di viaggiatori giorno/feriale medio. Tale crescita è stimata sulla base di uno studio dei comportamenti di mobilità dell’utenza, oltre che degli effetti positivi legati ad eventi esogeni/amministrativi attrattori e generatori di domanda che sono attesi nel

⁶ La redazione di un contratto di servizio ferroviario è soggetta alla disciplina emanata dall’ART e in particolare alle delibere n°48/2017, n° 120/2018 e n° 154/2019.

periodo di affidamento (ad esempio Olimpiadi Milano-Cortina, apertura del collegamento aeroportuale Orio al Serio, apertura del Milano Innovation District e del nuovo polo commerciale di Segrate), nonché all'incremento programmato dell'offerta. Gli sviluppi della produzione e della domanda sono particolarmente evidenti a partire dal 2025-2026 e saranno verificati periodicamente dalle controparti in caso di scostamento dalle previsioni.

La titolarità dei ricavi tariffari derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio è attribuita a Trenord nella misura e secondo le regole riportate nel Contratto. Il rischio commerciale dei suddetti ricavi, connesso alla riscossione delle tariffe, ai flussi di traffico ed alla domanda di servizi⁷ resta a carico di Trenord (gestione di tipo c.d. "net cost"), secondo le previsioni contenute nella Matrice dei Rischi. Si ricorda che l'adeguamento annuale delle tariffe prevede un meccanismo di *price-cap* che lega l'adeguamento all'inflazione (media tra FOI generale e trasporti) con indicatori di qualità del servizio. Il PEF recepisce ulteriori ipotesi di incremento degli introiti tariffari principalmente collegate all'implementazione del sistema STIBM (Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità Milano e Monza Brianza), all'introduzione della validità giornaliera del titolo di viaggio, all'attività di antievasione secondo quanto indicato nel PRO e all'adeguamento IVOL (Io Viaggio Ovunque in Lombardia).

Il Contratto prevede inoltre strumenti di monitoraggio sullo svolgimento dei servizi, sulla frequentazione degli stessi servizi e sulle Condizioni Minime di Qualità (CMQ), con dettaglio sino al singolo treno, e relative premialità/penalità. Gli indicatori sono sostanzialmente basati sui contenuti minimi richiesti dalla Delibera ART n° 16/2018 ma sono stati inseriti alcuni indicatori, e relative penali, non previsti in Delibera e ritenuti di particolare importanza.

Il materiale rotabile funzionale all'espletamento del servizio ferroviario è composto da 467 treni al 31 dicembre 2023 ed è operato direttamente da Trenord. La maggioranza della flotta (pari a 259 treni al 31 dicembre 2023) è concessa in comodato d'uso gratuito in quanto integralmente finanziata da Regione Lombardia con fondi pubblici avvalendosi di FERROVIENORD che opera come stazione appaltante e gestore della flotta di proprietà della Regione. Trenord ha inoltre in uso materiale di proprietà di FNM e Trenitalia (pari rispettivamente a 79 e 113 treni al 31 dicembre 2023) che viene da queste fornito in leasing a fronte del pagamento di un canone di locazione, nonché (in quantità molto limitata) materiale rotabile proprio. In base al PEF di Trenord, che non recepisce le stime più aggiornate sul riscadenziamento degli investimenti nel materiale rotabile di FNM, la flotta è prevista assestarsi a 503 treni entro il 2025 a seguito della conclusione del programma di rinnovo avviato da Regione Lombardia nel 2017 (si veda il paragrafo 6.2 per

⁷ Sono esclusi i casi di ritardi nei rilasci infrastrutturali, non imputabili a Trenord, ed eventuali variazioni nel regime da applicare alle tariffe dei servizi di collegamento aeroportuali.

maggiori informazioni). Regione Lombardia ha fornito anche una prima quantificazione del nuovo programma di acquisto da attuarsi durante la seconda metà del periodo contrattuale, al momento non considerato all'interno del PEF e del PRO.

Il capitale investito netto regolatorio (CIN) per il calcolo dell'utile ragionevole risulta prevalentemente composto – in applicazione del principio contabile internazionale IFRS 16 – dalla capitalizzazione dei futuri canoni di noleggio sui treni forniti in leasing da Trenitalia e FNM. Questi ultimi non rappresentano quindi investimenti con fondi propri di Trenord, ma diritti d'uso iscritti nel bilancio di Trenord che saranno ammortizzati linearmente nel corso dei dieci anni di affidamento e soggetti a remunerazione. In particolare, l'ART ha stabilito, con delibera n. 49/2023 del 10 marzo 2023, un tasso di remunerazione del capitale investito netto (WACC) pari al 7,45% nominale ante imposte per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri su ferro, che resterà valido fino al termine del primo periodo regolatorio (31 dicembre 2028). Il Contratto pone comunque in capo a Trenord alcuni ulteriori investimenti per oltre 400 milioni di Euro, prevalentemente afferenti a interventi programmati di manutenzione di secondo livello e migliorie sul materiale rotabile di proprietà di Trenord e Trenitalia, adeguamento degli impianti di manutenzione, sviluppi informatici e nuove tecnologie (tra cui alcuni investimenti a carico di Trenord in relazione al progetto H2iseO).

Tenuto conto degli obblighi di servizio pubblico riportati nel PRO, la garanzia dell'equilibrio economico-finanziario viene assicurata attraverso un corrispettivo di natura variabile sulla base del Piano Economico Finanziario (PEF), come previsto dalla normativa di riferimento nell'ambito del quadro regolamentare definito dall'ART e in particolare a quanto previsto dalla delibera n. 154/2019 dell'ART. La stessa delibera n. 154/2019 permette, però, all'Ente appaltante di pagare il corrispettivo non sulla base dell'effetto finanziario netto previsionale ("rata variabile"), ma bensì attraverso il pagamento di un importo costante ("rata costante") che nel Contratto ammonta a 536,2 milioni di Euro annui considerando i volumi di produzione (per un ammontare complessivo nei 10 anni pari a circa 5,4 miliardi di Euro). La differenza dei due importi ha una natura finanziaria (c.d. *contract asset*) in quanto rappresenta la remunerazione alla dilazione temporale che esiste tra l'esborso a carico di Trenord del flusso di cassa assorbito dalla gestione e l'incasso del corrispettivo costante. Ciò risulta evidente anche dal fatto che l'importo pagato con il metodo della compensazione costante previsto nel PEF risulta maggiore rispetto a quello della compensazione variabile in quanto include una componente finanziaria. A conclusione di ogni anno, il corrispettivo annuo effettivamente dovuto sarà definito tenendo conto degli scostamenti rispetto alle previsioni e di quanto previsto nella Matrice dei Rischi. Il corrispettivo è stato definito considerando i livelli

tariffari vigenti alla data della sottoscrizione del Contratto, nonché le previsioni degli introiti dei sistemi tariffari applicabili di cui ai paragrafi precedenti.

Sono stati inoltre definiti e formalizzati degli obiettivi di efficacia ed efficienza all'interno del PRO, individuati dalla delibera ART n°120/2018 per il periodo 2024-2028. Nel PEF è garantito un percorso di efficientamento, coerente con i riferimenti indicati da ART e superiore alla riduzione del costo operativo unitario (€/treno-km) in 5 anni richiesto da ART. Per quanto attiene al tema delle penali e detrazioni, poiché la negoziazione delle stesse con Regione Lombardia viene finalizzata in data successiva alla approvazione del bilancio, tali componenti sono stimate sulla base dell'esperienza storica e delle previsioni contrattuali; Trenord effettua un accantonamento per rischi volto a stimare l'effetto delle penali e procede ad una diretta rettifica dei ricavi con riferimento alla stima delle detrazioni.

L'equilibrio economico finanziario viene verificato annualmente misurando lo scostamento del Risultato Netto tra PEF normalizzato e Conto Economico Regolatorio consuntivo. In caso di superamento della soglia di materialità stabilita contrattualmente (+/-0,5%), si procede alla verifica delle differenze tra i Risultati Netti e all'attribuzione delle responsabilità. Sono a carico di Regione Lombardia le variazioni annue rispetto al PEF dei costi di produzione esogeni quali costi di accesso all'infrastruttura, energia elettrica, consumo di gasolio/idrogeno e ammortamenti. In caso di ricavi da traffico inferiori rispetto alle previsioni del PEF, Trenord si assume, tra l'altro, il rischio relativo all'efficacia delle azioni anti evasione, delle disponibilità dei fattori produttivi (tra cui il personale) e il rischio di riduzione della domanda (ad eccezione del servizio aeroportuale), ferme restando possibili revisioni del PEF al termine del primo periodo regolatorio o per altre cause previste nel Contratto. Sono invece a carico di Regione Lombardia, tra l'altro, i mancati adeguamenti tariffari legati all'inflazione ove dovuti, l'attivazione e la modifica del sistema tariffario regionale STIBM e dei titoli IVOL (Io Viaggio Ovunque in Lombardia), gli impatti sulla domanda per fattori esogeni e/o scelte di tipo amministrativo ovvero ritardi negli interventi infrastrutturali previsti. È facoltà delle parti proporre integrazioni inerenti a coerenza e congruità dei contenuti e delle disposizioni del Contratto nel corso dei primi due anni di vigenza contrattuale.

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 188 km (inclusi svincoli e opere connesse), di cui 85 km in esercizio dal 2015 (Tratta A e B1, A59 e A60), in base ad una concessione di trenta anni a partire dall'entrata in funzione dell'intero collegamento autostradale.

I rapporti tra APL ed il Concedente (Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. o “CAL”) sono regolati dalla Convenzione Unica sottoscritta in data 1° agosto 2007 e dai relativi Atti Aggiuntivi (Atto Aggiuntivo n. 1 sottoscritto il 6 maggio 2010; Atto Aggiuntivo n. 2 sottoscritto il 29 settembre 2016 e divenuto efficace a febbraio 2020; Atto Aggiuntivo n. 3 sottoscritto il 23 giugno 2023 e divenuto efficace il 10 gennaio 2024).

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.

Rinnovo ed approvazione del Piano Economico Finanziario

Fra i principali eventi significativi intervenuti nel 2023 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 Atto Aggiuntivo n. 3, per il periodo regolatorio 2020-2024 (c.d. PEF 2020). In data 6 ottobre 2023, è stato emesso Decreto Interministeriale n.253 di approvazione del medesimo Atto Aggiuntivo. L'intervenuta registrazione da parte della Corte dei Conti n. 17 del 10 gennaio 2024 ha conferito piena efficacia all'Atto Aggiuntivo n.3.

Ai sensi dell'art. 12 della Convenzione Unica, nel corso del 2023 la Collegata ha inoltre 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, (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. La Collegata e l'Ente Concedente hanno definito una bozza dell'Atto Aggiuntivo n.4 che include tutti i *mitigant* per ripristinare l'equilibrio economico-finanziario comprendente, tra l'altro, un PEF di riequilibrio e di aggiornamento (c.d. PEF 2023). Tale documento è stato inviato al MIT in data 7 agosto 2023. In data 15 novembre, l'ART ha formulato alcune osservazioni riguardanti il PEF di cui sopra. In accordo con il Concedente sono state accolte alcune indicazioni, tra cui l'adozione di un tasso di inflazione applicato ai costi operativi con decorrenza 2024 in linea con il valore previsto dal NADEF (pari al 2,30%). Il PEF così elaborato è stato trasmesso al MIT in data 6 dicembre 2023.

Tratte B2, C e D

Ai fini della completa attuazione delle prestazioni oggetto della Convenzione, ad oggi residuano in capo ad APL le attività di progettazione esecutiva e costruzione della seconda parte dell'Opera, composta dalle tratte autostradali B2, C e D, e delle relative opere connesse.

Relativamente alle tratte B2 e C, 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. In data 2 ottobre 2023 il Contraente Generale ha consegnato il Progetto Esecutivo e sono tutt'ora in corso - di concerto con il Concedente - le attività di verifica e controllo degli elaborati tecnici ed economici finalizzati all'approvazione del progetto stesso, propedeutico all'esecuzione dei lavori e all'erogazione del Finanziamento Senior 1. Nel mentre, a cavallo tra il 2023 e il 2024, è stato dato avvio a specifiche attività di bonifica e di esproprio.

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 e con le richieste del Concedente di valutare alternative rispetto al progetto definitivo del 2010. In seguito all'approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica in data 13 luglio 2021, la progettazione definitiva della "tratta D breve" è stata avviata in data 12 ottobre 2021. 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, conclusasi con l'invio al MIT ed agli Enti interessati il successivo 8 agosto per l'avvio del procedimento di localizzazione e ai fini VIA. In data 10 ottobre 2023 è avvenuta l'apertura della Conferenza dei Servizi presso il MIT quale fase nevralgica dell'iter di approvazione del Progetto Definitivo. Il successivo passo procedurale è rappresentato dall'approvazione del progetto da parte del CIPESS.

Per quanto concerne la gestione della provvista finanziaria funzionale alla costruzione dell'Opera, si ricorda che a supporto della costruzione delle tratte B2 e C, APL ha sottoscritto in data 31 agosto 2021 un finanziamento di 1.741 milioni di Euro (c.d. *Finanziamento Senior 1*) con un *pool* di banche unitamente a Cassa Depositi e Prestiti e BEI, con il supporto di Regione Lombardia quale socio di riferimento. Nel corso dell'esercizio APL ha posticipato le erogazioni previste per il 2023 delle linee a tasso fisso del Finanziamento Senior 1 in coerenza con i nuovi tempi di costruzione delle Tratte B2 e C. In tale contesto, a inizio 2024, APL ha ottenuto il consenso richiesto all'allungamento della *Long Stop Date* al 31 luglio 2024.

APL inoltre fruisce della defiscalizzazione come da Atto Aggiuntivo n. 2, approvato dal CIPESS per complessivi nominali 800 milioni di Euro (concessa in sostituzione di un ulteriore contributo pubblico a fondo perduto dovuto ad APL per garantire l'equilibrio economico finanziario dell'Opera) e di un prestito in conto soci messo a disposizione da Regione Lombardia per complessivi 900 milioni di Euro, che verranno erogati e/o accantonati dal 2025 al 2044.

Per quanto concerne il maggiore fabbisogno finanziario contemplato nel PEF 2023 rispetto a quanto previsto nel PEF 2020, Regione Lombardia ha confermato l'integrale copertura finanziaria necessaria alla costruzione delle tratte B2 e C. Infatti, con la Legge Regionale n. 2/2023 del 7 agosto 2023, Regione Lombardia ha autorizzato una spesa complessiva massima di 606 milioni di Euro, di cui (i) fino a 175 milioni di Euro nella forma di un prestito subordinato in conto soci e (ii) fino a 431 milioni di Euro per la sottoscrizione di aumento del capitale sociale. Si ricorda che allo stato attuale, gli effetti legati all'aumento straordinario dei costi non trovano ancora sostanziale riverbero. L'impatto finanziario netto degli stessi dipenderà anche dall'incasso di possibili ristori derivanti dai fondi di cui all'articolo 26 del D.L. 50/2022 e successivi aggiornamenti.

Contratto di affidamento del servizio di O&M

La bancabilità del progetto di costruzione delle Tratte B2 e C, ha previsto la definizione di un contratto di affidamento del servizio di *Operation & Maintenance* (O&M). L'esternalizzazione di tutte le attività inerenti la gestione operativa (prassi consolidata nelle concessioni in *project financing*) consente la segregazione del rischio gestione dal rischio costruzione, permettendo (i) di avere meno rischi in capo ad APL e (ii) fissare nel lungo periodo il costo di gestione.

APL si è quindi impegnata nella finalizzazione con MISE di tale accordo. Tra i presupposti individuati affinché MISE svolga il servizio di O&M vi è che APL provveda al trasferimento temporaneo del ramo d'azienda di APL stessa, contenente tutto quanto necessario per lo svolgimento del servizio. E' allo stato previsto che la stipula avvenga entro la data della prima erogazione sostanziale del *Finanziamento Senior 1*, con esecuzione dall'entrata in esercizio della tratta B2 e/o C oggetto del finanziamento stesso. Tale variazione dell'assetto gestionale, considerando le attuali previsioni di completamento delle tratte, produrrà effetti significativi a partire dall'anno 2027.

TANGENZIALI ESTERNE DI MILANO (TEM)

Come anticipato al capitolo 6.4, MISE è proprietaria del 22,55% del capitale sociale di TEM, che 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 avvenuta a 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.

----- 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, NordCom, Omnibus Partecipazioni e delle collegate DB Cargo, Busforfun, SportIT, Mbility, APL e Tangenziali Esterne di Milano 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”.

7 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

7.1 LO SCENARIO MACROECONOMICO NEL 2023⁸

Nel corso del 2023 sono proseguite la debolezza dell'economia mondiale e quella del commercio internazionale, connesse con la bassa domanda di beni a causa dell'inflazione e la stretta monetaria a livello globale nonché la perdurante incertezza geopolitica.

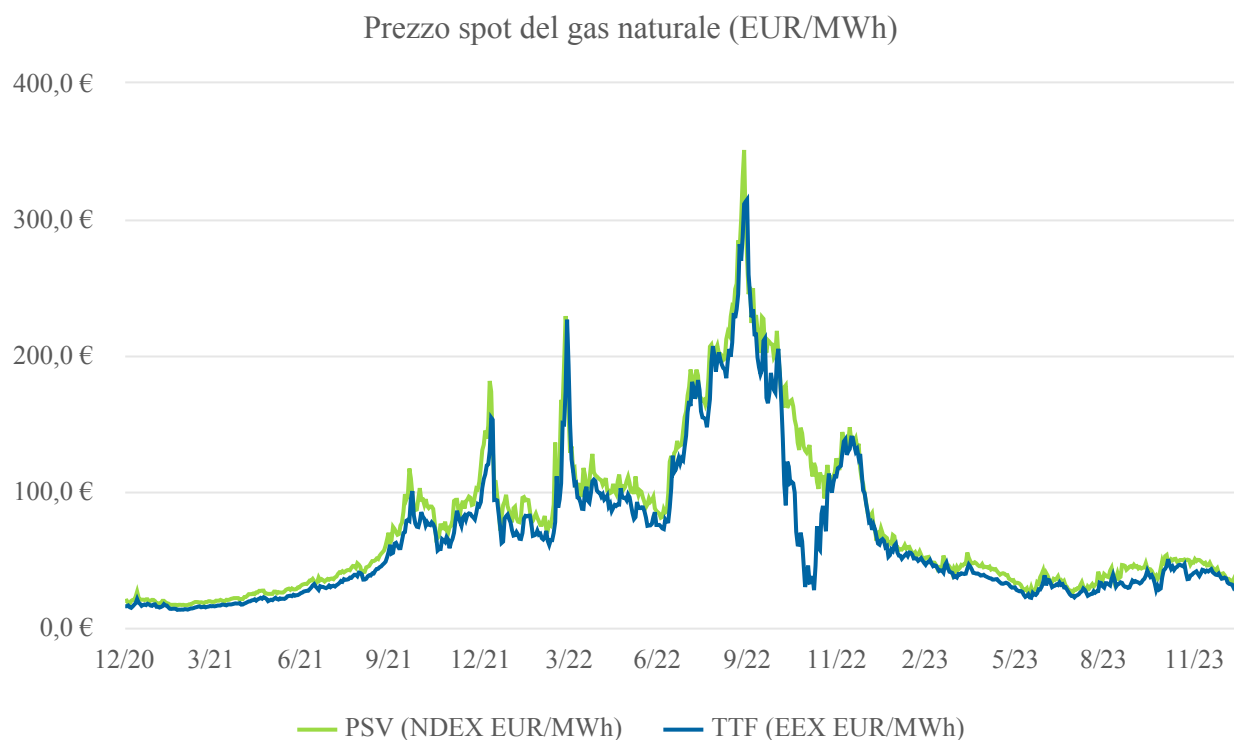
L'economia dell'Area Euro è rimasta debole: le informazioni più recenti indicano che la produzione manifatturiera ha continuato a diminuire rispetto al 2022, mentre la debolezza della domanda estera e le condizioni di finanziamento più rigide hanno pesato sugli investimenti e sulla spesa dei consumatori. Per quanto riguarda l'Italia, dopo le brillanti performance del biennio 2021-2022, l'Istat stima per il 2023 un aumento del PIL del +0,7% su base annua. Per quanto riguarda la dinamica dei prezzi, è continuata la sua discesa dell'inflazione rispetto ai massimi del 2022, che è prevista avvicinarsi ai valori obiettivo di circa il 2% annuo entro il 2025. A dicembre 2023 l'indice armonizzato dei prezzi al consumo (IPCA) ha registrato un aumento del +5,9% su base annua, in netto rallentamento rispetto al +8,7% registrato l'anno precedente. La decelerazione dell'IPCA su base annua è spiegata prevalentemente dall'andamento dei prezzi dei beni energetici che passano da +51,3% a +1,1%.

Tra le *commodity* non energetiche impiegate nel settore delle costruzioni, emerge la riduzione del prezzo del ferro tondo e, in misura molto meno marcata, il prezzo del bitume. Secondo dati ANCE, nelle registrazioni pubblicate a dicembre 2023, il prezzo del ferro tondo per cemento armato ha registrato una contrazione del -26,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, stabilizzandosi a circa 600 Euro/tonnellata (sostanzialmente dimezzato se confrontato ai picchi di oltre 1.200 Euro/tonnellata raggiunti nel 2022, ma superiore al valore medio di circa 500 Euro/tonnellata nel periodo pre-pandemia). Il prezzo del bitume si è attestato a circa 550 Euro/tonnellata,

⁸ Fonti: Bollettino Economico 2,3 e 4/2023, 1/2024, Istat, Ance, Factset, Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica

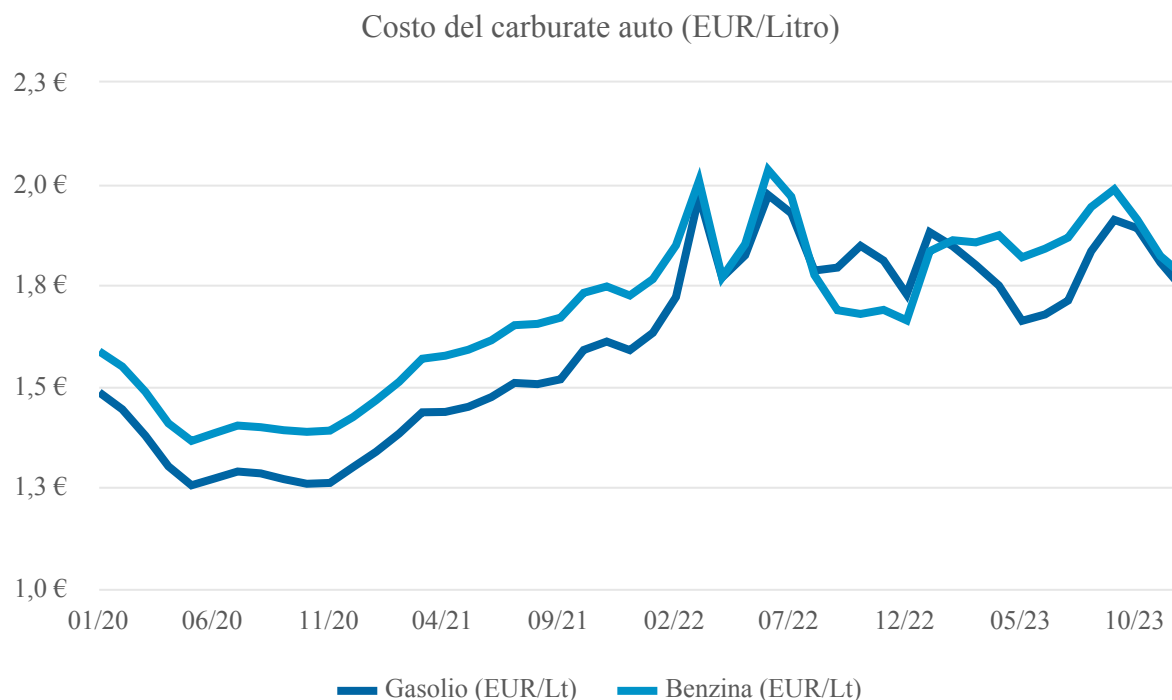
in calo del -8,1% rispetto alla media del 2022, ma in aumento rispetto ai 400 Euro/tonnellata di fine 2022 a fronte dei consistenti investimenti in infrastrutture stradali a livello globale.

Tra le materie prime con le più ampie contrazioni su base annua spiccano il gas naturale e l'energia elettrica, anche in virtù della temperatura autunnale particolarmente mite che ha permesso una riduzione dei consumi. Nel dettaglio, il prezzo del gas naturale di riferimento per i mercati europei (*Title Transfer Facility – TTF*) è salito temporaneamente a circa 50 Euro per megawattora dopo gli attacchi terroristici in Israele di ottobre e la concomitante interruzione di un gasdotto in Finlandia, per poi scendere intorno ai 30 Euro per megawattora. Per quanto riguarda specificatamente il mercato italiano, l'indice PSV – riferimento principale in Italia per definizione del prezzo del gas all'ingrosso – ha evidenziato un trend analogo: il prezzo medio del gas si è attestato a circa 0,39 Euro al metro cubo a dicembre 2023, in sensibile riduzione rispetto a dicembre 2022 (1,25 Euro al metro cubo).



Fonte: FactSet

Il prezzo del petrolio Brent, dopo avere toccato un picco di 94 \$/barile nella prima metà di ottobre a seguito dello scoppio del conflitto in Medio Oriente, è successivamente sceso portandosi a 77,7\$/barile a fine dicembre 2023. Il prezzo del gasolio auto si è attestato invece a circa 1,7 Euro per litro a dicembre 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 hanno impattato fortemente sui costi di costruzione, il Governo, con la 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").

Per quanto riguarda il mercato del lavoro, gli ultimi dati disponibili sul terzo trimestre 2023, indicano un aumento del numero di occupati (+481 mila unità in più rispetto al terzo trimestre 2022) così come le ore lavorate (+1,8% rispetto al terzo trimestre 2022): il tasso di occupazione a settembre si è attestato al 61,5% mentre la disoccupazione era pari al 7,6%. Il costo del lavoro ha evidenziato su base tendenziale una crescita della retribuzione oraria media pari al 3,1%, risultato dell'aumento sia delle retribuzioni sia degli oneri sociali. La decisa decelerazione dell'inflazione nel corso del 2023 ha ridotto la distanza tra la dinamica dei prezzi (IPCA) e le retribuzioni contrattuali a circa tre punti percentuali, meno della metà di quella osservata nel 2022.

L'indice mensile delle retribuzioni contrattuali orarie a dicembre 2023 registra un aumento del 7,9% rispetto a dicembre 2022; in particolare, l'aumento tendenziale ha raggiunto il 4,5% per i dipendenti dell'industria, il 2,4% per quelli dei servizi privati e il 22,2% per la pubblica amministrazione. La

più modesta dinamica retributiva osservata nel comparto industriale e dei servizi si associa alla limitata entità degli incrementi fissati dai rinnovi siglati tra il 2020 e 2021 (quando le aspettative inflazionistiche erano ancora molto contenute) ed al fatto che più della metà dei dipendenti è in attesa del rinnovo del CCNL. Complessivamente infatti, i contratti collettivi in attesa di rinnovo a fine dicembre 2023 sono 29 e coinvolgono circa il 52,4% dei dipendenti. Importante notare come il fattore lavoro rimanga un ostacolo alla crescita per molte imprese, particolarmente influenzata dalla mancanza di competenze adeguate come evidenziato dall'ultima indagine della Commissione Europea sul fenomeno dello *skills shortages*.

Un altro dei fattori da considerare come freno all'economia dell'Eurozona è la presenza di una politica monetaria restrittiva, posta in essere dalla Banca Centrale Europea per contrastare tassi di inflazione mai così alti dall'inizio dell'Unione Monetaria. Nell'incontro del 14 dicembre, la BCE ha deciso di mantenere stabile il livello dei tassi di interesse, che sono così ricompresi in un range tra il 4,0% (*deposit facility rate*) ed il 4,75% (*marginal lending facility rate*), con ripercussioni dirette sul costo di finanziamento delle imprese. Il mantenimento della politica monetaria restrittiva si basa sulla presenza di un tasso di inflazione giudicato ancora troppo elevato rispetto al target, e sulla conseguente volontà di mantenere alti i tassi di interesse fino a quando sarà necessario per riportare l'inflazione al 2% nel medio periodo.

Con riferimento al **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**, 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'elettificazione 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 6.1). 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.

Nel mese di maggio è stata presentata la terza relazione semestrale sul PNRR, nella quale viene anche inserito il capitolo *RePowerEU* che, in ragione delle difficoltà di approvvigionamento di energia sperimentate dall'Unione europea in seguito al conflitto in Ucraina, introduce nel PNRR un nuovo quadro regolatorio 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 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.

Infine, si segnala che alla fine di novembre 2023 la Commissione europea ha dato parere positivo al relativo pagamento della quarta rata di 16,5 miliardi di Euro, portando a circa 102 miliardi di Euro il totale delle risorse PNRR sinora ricevute dall'Italia. L'8 dicembre il Consiglio della UE ha approvato definitivamente la proposta di revisione complessiva del PNRR presentata dal Governo lo scorso agosto.

7.2 OUTLOOK 2024⁹

Le proiezioni degli esperti della BCE, diffuse a dicembre indicano un rallentamento del PIL dell'Area Euro nel 2024 al +0,6%, (vs +0,7% del 2023), cui seguirebbe un'accelerazione nel biennio 2024-25 (al +1,1% in ciascuno dei due anni). Rispetto alle proiezioni pubblicate in ottobre, la crescita del PIL è rivista al ribasso nel 2024, in linea con i segnali di una più prolungata debolezza congiunturale, e al rialzo nel 2025, principalmente per effetto delle ipotesi desunte dai mercati finanziari di tassi di interesse lievemente più contenuti lungo l'orizzonte di previsione.

Lo scenario presuppone che le ripercussioni economiche dell'incerto contesto geopolitico rimangano contenute e non comportino particolari tensioni sui mercati delle materie prime e su quelli finanziari internazionali, con prezzi delle materie prime energetiche in graduale riduzione. Il quadro macroeconomico risente dell'irrigidimento delle condizioni monetarie e creditizie per imprese e famiglie conseguente al forte rialzo dei tassi di interesse di politica monetaria.

Anche le ultime previsioni della manovra di bilancio per il 2024-26 sull'economia italiana confermano tale dinamica positiva, favorita dall'impulso agli investimenti privati fornito dal PNRR e dal rientro dell'inflazione verso l'obiettivo della BCE.




7.3 EVOLUZIONE DELLA DOMANDA DI MOBILITA'

Per quanto concerne più specificatamente il settore dei trasporti, continua la tendenza positiva di ripresa degli spostamenti registrata già nel 2022. In base a quanto emerge infatti dal report trimestrale pubblicato dall'Osservatorio sulle tendenze di mobilità predisposto dal MIT¹⁰, il settore dei trasporti evidenzia nel 2023 una forte crescita della domanda sostanzialmente per tutte le modalità di trasporto. Fanno eccezione i soli passeggeri sul trasporto pubblico locale, che mostrano ancora un disavanzo rispetto ai livelli pre-pandemici.


Di seguito una sintesi dell'andamento della domanda di mobilità nel corso del 2023 a confronto col corrispondente periodo del 2022:

⁹ BCE (dicembre 2023) - *Eurosystem staff macroeconomic projections for the euro area*, Banca d'Italia (gennaio 2024) - Bollettino economico 1/2024.


¹⁰ Report trimestrale dell'Osservatorio sulle tendenze di mobilità predisposto dalla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), Febbraio 2024.

			Var. % I trim. 2023 – I trim. 2022	Var. % II trim. 2023 – II trim. 2022	Var. % III trim. 2023 – III trim. 2022	Var. % IV trim. 2023 – IV trim. 2022	
TRASPORTO STRADALE 	VEICOLI LEGGERI	ANAS	+4%	-1%	-	+1%	
		AUTOSTRADALE	+11%	+4%	+2%	+7%	
	AUTOBUS	ANAS	+3%	+5%	+8%	+15%	
	VEICOLI PESANTI	ANAS	-1%	-3%	+3%	+3%	
		AUTOSTRADALE	+2%	-	+1%	+2%	
	TRASPORTO FERROVIARIO 	DOMANDA PASSEGGERI	AV	+70%	+23%	+10%	+5%
IC/ICN			+39%	+24%	+12%	+13%	
OFFERTA SERVIZI		AV	+18%	+3%	+5%	+1%	
		IC/ICN	+6%	+3%	-	-2%	
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 		DOMANDA PASSEGGERI	FERRO	+33%	+17%	+13%	+8%
			OFFERTA SERVIZI	FERRO	+1%	-	-


Per quanto riguarda il **trasporto stradale**, i volumi di traffico dei veicoli leggeri su rete ANAS e sulla rete autostradale in concessione mostrano una tendenza positiva nel confronto con il 2022, su cui incidono ancora gli effetti dell'ondata pandemica, specialmente nel primo trimestre 2022, e dell'incremento dei prezzi dei carburanti, dalla fine del mese di febbraio 2022, in conseguenza delle tensioni geopolitiche. Guardando al confronto con il periodo pre-pandemia, si nota come i livelli di traffico abbiano pressoché recuperato ed in parte superato i valori del 2019. I volumi di traffico dei veicoli pesanti si confermano invece in crescita rispettivamente del 1% sulla rete ANAS e del 4% sulla rete autostradale, ormai stabilmente superiori ai livelli del 2019.

			Var. % 2020 - 2019	Var. % 2021 - 2019	Var. % 2022 - 2019	Var. % 2023 - 2019
TRASPORTO STRADALE 	VEICOLI LEGGERI	ANAS	-22%	-10%	-6%	-5%
		AUTOSTRADALE	-32%	-15%	-4%	+2%
	AUTOBUS	ANAS	-28%	-8%	-3%	+5%
	VEICOLI PESANTI	ANAS	-9%	0%	0%	+1%
		AUTOSTRADALE	-14%	0%	+3%	+4%

Il **trasporto ferroviario** - Alta Velocità (AV), Intercity (IC) e Intercity Notte (ICN) - a fronte di una contrazione dell'offerta di servizi AV del 4% rispetto al 2019 ed un aumento del 2% dell'offerta di servizi IC/ICN (data la natura regolata del segmento), ha evidenziato un forte rimbalzo del traffico, entrambi superiori quindi al 2019.

			Var. % 2020 - 2019	Var. % 2021 - 2019	Var. % 2022 - 2019	Var. % 2023 - 2019
TRASPORTO FERROVIARIO 	DOMANDA PASSEGGERI	AV	-70%	-62%	-16%	+2%
		IC/ICN	-58%	-43%	-10%	+10%
	OFFERTA SERVIZI	AV	-45%	-36%	-10%	-4%
		IC/ICN	-23%	-1%	0%	+2%

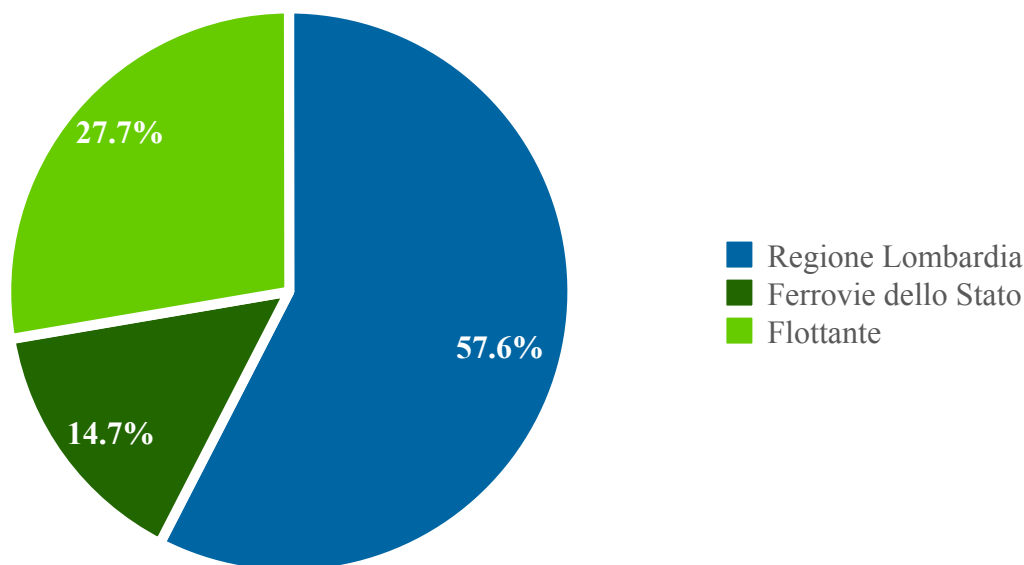
Relativamente all'andamento del trasporto pubblico locale, in particolare per quanto riguarda il **trasporto ferroviario regionale**, è proseguita nel corso del 2023 la ripresa degli spostamenti già evidente nel 2022-2021, stabilizzandosi comunque su livelli ancora inferiori del 10-20% rispetto al 2019. Tale andamento è influenzato da molteplici fattori tra cui la tipologia di tratte servite e passeggeri, anche in considerazione dell'evoluzione del contesto economico e dei cambiamenti nelle abitudini dei viaggiatori (a titolo di esempio l'introduzione e la regolarizzazione di politiche di smartworking).

			Var. % 2020 - 2019	Var. % 2021 - 2019	Var. % 2022 - 2019	Var. % 2023 - 2019
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 	DOMANDA	FERRO *	-57%	-47%	-26%	-13%
		GOMMA **	-57%	-48%	-37%	-20%
	OFFERTA SERVIZI	FERRO *	-22%	-11%	-10%	-10%
		GOMMA **	-	-	-	-18%

7.4 AZIONARIATO

Al 31 dicembre 2023, 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.

7.5 ANDAMENTO DEL TITOLO FNM

Il prezzo dell'azione FNM al 31 dicembre 2023 era pari a 0,45 Euro che corrisponde ad una capitalizzazione di mercato di 196,6 milioni di Euro, mostrando un aumento del +6,5% rispetto a fine 2022. Nel corso dell'esercizio, 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 0,40 Euro. Gli scambi medi giornalieri del titolo sono stati pari a circa 241,2 mila azioni intermedie giornalmente. Nel 2023 sono state scambiate un totale di 61,3 milioni di azioni, pari a circa al 14,1% del capitale sociale (49,9 milioni di azioni nel 2022, pari a circa l'11,5% del capitale sociale).

Di seguito si riporta l'andamento del titolo nel corso dell'esercizio 2023:



Principali dati azionari e borsistici del 2023

Prezzo di chiusura al 29/12/2023	0,45
Numero di azioni ordinarie (milioni)	434,9
Capitalizzazione di Borsa (EUR milioni)	196,60
Prezzo medio	0,44
Prezzo massimo	0,47
Prezzo minimo	0,40
Volumi scambiati medi (migliaia)	241,2
Volumi scambiati massimi (migliaia)	5.278,3
Volumi scambiati minimi (migliaia)	0,9

Fonte: FactSet Prices

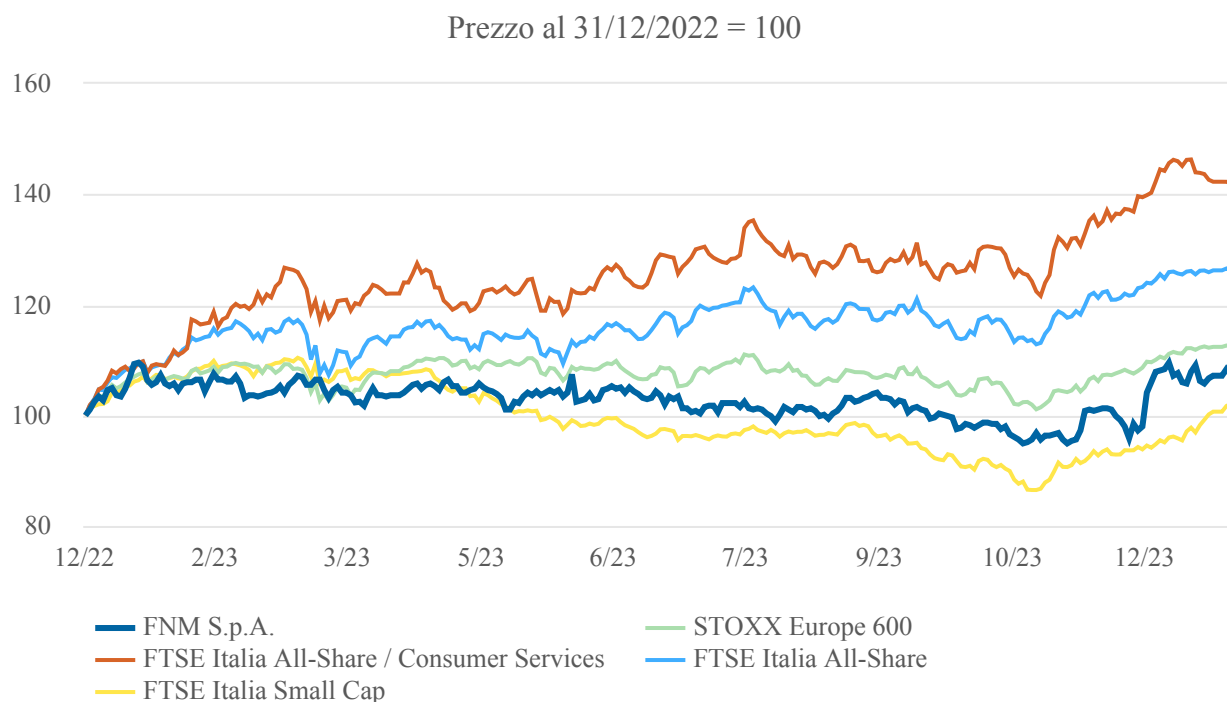
Nel corso del 2023, le condizioni sui mercati finanziari si erano inizialmente inasprite, riflettendo anche timori di un contagio internazionale legato ai fallimenti di alcune banche regionali negli Stati Uniti ed alla crisi di Credit Suisse, per poi normalizzarsi nel secondo trimestre. L'aumento dei corsi azionari si è interrotto nella seconda parte dell'anno in tutte le principali economie avanzate, per effetto dei più alti tassi di interesse e delle peggiori prospettive di crescita a livello globale.

Il rendimento dei titoli di Stato italiani a lungo termine nel corso del 2023 è rimasto in media stabilmente superiore al 4,0% mentre il differenziale di rendimento rispetto ai titoli pubblici tedeschi ha segnato massimi di 210 punti base, per poi ridursi a 120 punti base ad inizio gennaio 2024.

Per quanto riguarda il mercato azionario italiano, nel 2023 il *FTSE Italia All Share* ha segnato un aumento del 26,3% da inizio anno, superiore a quello rilevato per le altre maggiori economie

dell'Eurozona (indice *Stoxx Europe 600* +12,7%). Hanno sofferto maggiormente le *small cap*, con il *FTSE Italia Small Cap* che evidenzia un aumento del 2,1%. Nel medesimo periodo, il titolo FNM ha registrato un aumento del +6,5% passando da 0,42 Euro per azione al 31 dicembre 2022 a 0,45 Euro per azione al 31 dicembre 2023.

Di seguito si riporta l'andamento del titolo FNM rispetto ai principali indici di riferimento nel 2023:



Fonte: FactSet Prices

7.6 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, 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 650 milioni di Euro, 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.

8 ANDAMENTO ECONOMICO E FINANZIARIO CONSOLIDATO

8.1 SINTESI DATI ECONOMICI

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato dell'esercizio, raffrontato con quello del 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 nell'esercizio e i contributi ad essi corrispondenti, sono state nettate ed espone nella voce "Altri ricavi e proventi". I commenti relativi ai valori lordi degli investimenti sono riportati al paragrafo 8.3.

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".

Importi in milioni di Euro	2023	2022	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e prestazioni	579,6	567,2	12,4	2,2 %
Altri ricavi e proventi	38,5	38,2	0,3	0,8 %
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	618,1	605,4	12,7	2,1 %
Costi operativi	(242,7)	(250,2)	7,5	(3,0) %
Costi del personale	(164,0)	(162,1)	(1,9)	1,2 %
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO	211,4	193,1	18,3	9,5 %
Proventi e Costi non ordinari	(0,8)	—	(0,8)	— %
MARGINE OPERATIVO LORDO	210,6	193,1	17,5	9,1 %
Ammortamenti e svalutazioni	(105,9)	(92,0)	(13,9)	15,1 %
RISULTATO OPERATIVO	104,7	101,1	3,6	3,6 %
Proventi finanziari	14,3	8,7	5,6	64,4 %
Oneri finanziari	(19,9)	(12,8)	(7,1)	55,5 %
RISULTATO DELLA GESTIONE FINANZIARIA	(5,6)	(4,1)	(1,5)	36,6 %
RISULTATO ANTE IMPOSTE	99,1	97,0	2,1	2,2 %
Imposte sul reddito	(23,5)	(28,2)	4,7	(16,7) %
UTILE COMPLESSIVO RETTIFICATO	75,6	68,8	6,8	9,9 %
Risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio Netto	6,4	0,8	5,6	n.d.
UTILE COMPLESSIVO	82,0	69,6	12,4	17,8 %
UTILE ATTRIBUIBILE AGLI AZIONISTI DI MINORANZA	1,1	1,1	—	— %
UTILE COMPLESSIVO DI GRUPPO	80,9	68,5	12,4	18,1 %

I **ricavi delle vendite e delle prestazioni**, inclusivi dei contributi pubblici, presentano un incremento netto di 12,4 milioni di Euro, pari a circa il 2,2%, in ragione dei seguenti principali fattori:

- i ricavi da pedaggi autostradali, pari a 271,0 milioni di Euro (255,0 milioni di Euro nel 2022), risultano in crescita di 16,0 milioni di Euro, pari al 6,27% rispetto a quelli del 2022, principalmente in relazione all'andamento del traffico (+6%) 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 riqualificata S.P. 46 Rho-Monza. Si segnala che la variazione dei pedaggi risente anche della composizione del traffico tra veicoli leggeri e veicoli pesanti;

– i ricavi relativi alle attività di progettazione e direzione lavori per gli interventi sulla rete ferroviaria aumentano per 5,4 milioni di Euro;

– i ricavi da bigliettazione del trasporto pubblico su gomma aumentano per 5,6 milioni di Euro, senza considerare la variazione derivante dall'uscita dal perimetro di consolidamento della società La Linea e della sua controllata Martini Bus pari a -8,3 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 ricavi da locazione di materiale rotabile aumentano di 8,7 milioni di Euro principalmente per i maggiori ricavi sui convogli ROCK, POP, Caravaggio, Donizetti e Colleoni, per 6,0 milioni di Euro, sui convogli TILO noleggiati a Trenord, per 1,5 milioni di Euro e sui convogli TAF per 1,1 milioni di Euro;

– 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, comportando una crescita di 2,2 milioni di Euro, pari ad un aumento del 28,9% rispetto all'esercizio 2022;

– i servizi sostitutivi svolti da FNMA hanno registrato nel periodo un incremento di 2,0 milioni di Euro;

– i ricavi derivanti da attività di subaffido diminuiscono di 3,9 milioni di Euro per effetto della variazione derivante dall'uscita dal perimetro di consolidamento della società La Linea e della sua controllata Martini Bus;

– i ricavi derivanti da contratti e contributi pubblici relativi al servizio di trasporto pubblico su gomma, hanno evidenziato un decremento netto, pari a 10,7 milioni di Euro. La variazione è determinata dalla diminuzione (da 7,7 milioni di Euro nel 2022 a 0 milioni di Euro nel 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 esercizio comparativo 2022 erano stati rilevati i contributi ricevuti e i proventi da contratto di servizio di La Linea e della sua controllata MartiniBus per 1,4 milioni di Euro. Tale riduzione è parzialmente compensata dai maggiori contributi, pari a 0,3 milioni di Euro, riconosciuti per l'acquisto di nuovi autobus.

Gli **altri ricavi e proventi** presentano un incremento di 0,3 milioni di Euro rispetto al 2022.

Il **totale ricavi e altri proventi** presenta così complessivamente un incremento del 2,1% ed è così suddiviso nelle quattro aree di business:

Importi in milioni di Euro	2023	2022	Differenza	Diff. %
Rosco & Services	83,2	82,1	1,1	1,3 %
Infrastruttura ferroviaria	157,0	144,4	12,6	8,7 %
Mobilità passeggeri su gomma	107,5	133,5	(26,0)	-19,5 %
Autostrade	297,2	280,7	16,5	5,9 %
Elisioni intercompany	(26,8)	(35,3)	8,5	-24,1 %
Totale	618,1	605,4	12,7	2,1 %

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 l'esercizio 2022 e per i primi 15 giorni del 2023 di La Linea e Martini Bus, i ricavi sarebbero pari rispettivamente a 617,6 e 588,1 milioni di Euro, con un incremento del 5,0%.

I **costi operativi** presentano un decremento netto di 7,5 milioni di Euro (3,0%), a causa dei seguenti principali motivi:

- decremento, pari a 15,3 milioni di Euro, dei costi di manutenzione dell'infrastruttura autostradale, per effetto dei minori accantonamenti e dei maggiori utilizzi del fondo di rinnovo;
- decremento delle svalutazioni di attività finanziarie per 0,9 milioni di Euro;
- decremento netto, pari a 0,3 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 5,9 milioni di Euro);
- incremento degli accantonamenti al fondo manutenzione ciclica per l'entrata in esercizio dei convogli ROCK, POP, Caravaggio, Donizetti e Colleoni, per 6,0 milioni di Euro;
- incremento di 1,3 milioni dei costi connessi all'andamento del traffico autostradale (oneri di esazione e canone di concessione);
- incremento dei costi per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria per 1,2 milioni di Euro.

I **costi per il personale** che passano da 162,1 milioni di Euro a 164,0 milioni di Euro, sono sostanzialmente in linea con l'esercizio 2022. L'andamento è dovuto in prevalenza all'effetto combinato (i) dell'incremento del costo del lavoro, determinato sia dall'applicazione del rinnovo dei CCNL sia dalla diversa composizione dell'organico, (ii) del rilascio di una quota del fondo rischi relativi al rinnovo del CCNL Autoferro, pari a 2,8 milioni di Euro (iii) del riconoscimento *una tantum*, nell'esercizio 2022 e non presente nell'esercizio 2023, dei contributi previdenziali per gli oneri di malattia del CCNL Autoferro, pari a 2,6 milioni di Euro, (iv) dell'uscita dal perimetro di

consolidamento della partecipata La Linea e della sua controllata Martini Bus, pari a 8,4 milioni di Euro.

Il margine operativo lordo rettificato (che esclude elementi non ordinari) pari a 211,4 milioni di Euro è in aumento del 9,5% come di seguito illustrato nelle quattro aree di business:

<i>Importi in milioni di Euro</i>	2023	2022	<i>Differenza</i>	<i>Diff. %</i>
Rosco & Services	42,7	45,5	(2,8)	-6,2 %
Infrastruttura ferroviaria	6,3	7,7	(1,4)	-18,2 %
Mobilità passeggeri su gomma	8,8	11,9	(3,1)	-26,1 %
Autostrade	153,6	128,0	25,6	20,0 %
Totale EBITDA rettificato	211,4	193,1	18,3	9,5 %

Escludendo i valori di La Linea e Martini Bus e la quota parte del contributo annuale per lo sviluppo del *car sharing* per l'esercizio 2022 e per i primi 15 giorni del 2023 di La Linea e Martini Bus, il margine operativo lordo rettificato sarebbe pari a 211,1 milioni di Euro nell'esercizio 2023 e a 188,5 milioni di Euro nel 2022, registrando un incremento del 12,0%.

I **proventi / costi non ordinari** dell'esercizio, non presenti nell'esercizio comparativo 2022, ammontano a 0,8 milioni di Euro e sono attribuibili ad oneri non ordinari derivanti da progetti di sviluppo legati all'acquisizione di Viridis Energia S.p.A..

La voce **ammortamenti e svalutazioni** presenta un incremento netto di 13,9 milioni di Euro per effetto principalmente dell'ammortamento del corpo autostradale a seguito della messa in esercizio della tratta Rho-Monza, avvenuta a fine esercizio 2022.

Il **risultato operativo complessivo** è pari a 104,7 milioni di Euro, rispetto ai 101,1 milioni di Euro del 2022, con un incremento netto di 3,6 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Il **risultato complessivo della gestione finanziaria** del 2023 risulta pari a -5,6 milioni di Euro rispetto ai -4,1 milioni di Euro del 2022, in relazione ai maggiori oneri finanziari per l'incremento dei tassi di interesse e del tasso di attualizzazione, parzialmente compensati dal provento derivante dal riscadenziamento del finanziamento concesso ad APL da MISE e dai proventi derivanti dal maggior tasso di remunerazione della liquidità.

Il **risultato ante imposte**, che non include il risultato delle società valutate con il metodo del Patrimonio netto, risulta pari a 99,1 milioni di Euro, in aumento rispetto ai 97,0 milioni di Euro del 2022.

Le **imposte sul reddito**, pari a 23,5 milioni di Euro, diminuiscono di 4,7 milioni di Euro rispetto l'esercizio 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 negli anni precedenti, pari a 1,8 milioni di Euro.

Il **risultato delle società valutate a Patrimonio netto** evidenzia un utile di 6,4 milioni di Euro, rispetto all'utile di 0,8 milioni di Euro del 2022, per effetto principalmente dell'andamento del risultato delle partecipate Trenord e APL. La composizione della voce è di seguito illustrata:

Importi in migliaia di Euro	2023	2022	Differenza
Trenord S.r.l. *	8.335	(3.553)	11.888
Autostrada Pedemontana Lombarda	(2.895)	(402)	(2.493)
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	(2.127)	(1.383)	(744)
NORD ENERGIA S.p.A. in liquidazione	563	1.705	(1.142)
DB Cargo Italia S.r.l.	1.360	2.774	(1.414)
Omnibus Partecipazioni S.r.l. **	1.332	1.711	(379)
NordCom S.p.A.	580	231	349
Busforfun.Com S.r.l.	(447)	(4)	(443)
SportIT	(343)	(262)	(81)
Risultato società valutate a Patrimonio Netto	6.358	817	5.541

*include il risultato di TILO 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 9.5 "Principali Società Partecipate", rispettivamente ai capitoli dedicati a Trenord e APL.

Nell'esercizio 2023, come nell'esercizio comparativo 2022, non si sono rilevati utili da operazioni discontinue.

Il **Risultato Netto complessivo** consolidato dell'esercizio 2023 rileva un utile pari a 82 milioni di Euro, rispetto ad un utile di 69,6 milioni di Euro del 2022 per gli effetti sopra descritti derivanti sostanzialmente dalla continua ripresa della mobilità.

8.2 SITUAZIONE PATRIMONIALE RICLASSIFICATA

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

Si da nota del fatto che, al fine di migliorare la rappresentazione delle dinamiche patrimoniali, dal primo trimestre 2022 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 6.2. Parimenti, nel capitale circolante netto, sono state evidenziate separatamente le voci "Altri crediti - Materiale Rotabile 2017 – 2032", "Crediti per investimenti finanziati - Materiale Rotabile 2017 –

2032” e “Debiti commerciali - Materiale Rotabile 2017 – 2032”, sempre inerenti agli investimenti finanziati relativi al rinnovo del materiale rotabile.

Importi in milioni di Euro	31/12/2023	31/12/2022	Differenza
Rimanenze	13,4	12,1	1,3
Crediti commerciali	171,0	153,0	18,0
Altri crediti correnti	95,9	85,8	10,1
Attività finanziarie correnti	3,3	8,9	(5,6)
Crediti per investimenti finanziati	49,2	47,6	1,6
Attività contrattuali correnti	10,2	—	10,2
Debiti commerciali	(220,2)	(166,6)	(53,6)
Altri debiti correnti e fondi correnti	(152,1)	(147,4)	(4,7)
Capitale Circolante Netto Operativo	(29,3)	(6,6)	(22,7)
Altri crediti - Materiale Rotabile 2017 - 2032	41,2	64,0	(22,8)
Crediti per investimenti finanziati - Materiale Rotabile 2017 - 2032	161,6	201,7	(40,1)
Debiti commerciali - Materiale Rotabile 2017 – 2032	(293,5)	(304,1)	10,6
Capitale Circolante Netto Investimenti finanziati	(90,7)	(38,4)	(52,3)
Capitale Circolante Netto Totale	(120,0)	(45,0)	(75,0)
Immobilizzazioni	808,5	840,8	(32,3)
Partecipazioni	173,7	171,8	1,9
Attività e passività destinate alla vendita	—	14,9	(14,9)
Crediti non correnti e Attività contrattuali	189,3	175,1	14,2
Debiti non correnti	(36,7)	(31,1)	(5,6)
Fondi	(88,8)	(95,0)	6,2
CAPITALE INVESTITO NETTO	926,0	1.031,5	(105,5)
<i>Mezzi propri</i>	<i>376,2</i>	<i>306,9</i>	<i>69,3</i>
Posizione Finanziaria Netta Rettificata (Debito/ -Cassa)	642,8	766,9	(124,1)
Posizione Finanziaria Netta per investimenti finanziati (cassa)	(93,0)	(42,3)	(50,7)
<i>Posizione finanziaria netta complessiva (Debito/ -Cassa)</i>	<i>549,8</i>	<i>724,6</i>	<i>(174,8)</i>
TOTALE FONTI	926,0	1.031,5	(105,5)

Il **capitale circolante netto** operativo, al netto delle variazioni per gli investimenti finanziati aumenta di 22,7 milioni di Euro per effetto delle seguenti variazioni:

- i **crediti commerciali** aumentano di 18,0 milioni di Euro, principalmente per effetto dell’incremento dei crediti verso parti correlate lordi, pari a 16,2 milioni di Euro, per incremento delle prestazioni fatturate, e dei crediti vantati verso il Committente del Contratto di Servizio del TPL Veneto per le diverse tempistiche di incasso; tali effetti sono parzialmente compensati dalla lieve riduzione dei rapporti di interconnessione intrattenuti con le società autostradali, per 1,1 milioni di Euro;
- gli **altri crediti correnti** aumentano per 10,1 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 53,6 milioni di Euro in relazione all’incremento dei debiti per gli investimenti di ammodernamento dell’infrastruttura ferroviaria, per attività di esercizio e manutenzione al corpo autostradale e all’incremento degli investimenti di

ammodernamento dell'infrastruttura autostradale parzialmente compensati dal pagamento degli investimenti in manutenzione ciclica effettuata in esercizi precedenti e in materiale rotabile TILO.

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

- gli **altri crediti – Materiale Rotabile 2017 – 2032**, pari a 41,2 milioni di Euro, diminuiscono di 22,8 milioni di Euro in relazione agli utilizzi dell'esercizio a seguito dell'avanzamento delle commesse;
- **crediti per investimenti finanziati – Materiale Rotabile 2017 – 2032** diminuiscono di 40,1 milioni di Euro per effetto degli incassi di contributi del periodo pari a 326,1 milioni di Euro; maggiori rispetto all'iscrizione della quota di ricavi maturati, corrispondenti agli investimenti finanziati effettuati, misurati secondo la percentuale di completamento, pari a 287,3 milioni di Euro;
- i **debiti commerciali – Materiale Rotabile 2017 – 2032** diminuiscono per effetto dei minori avanzamenti cumulati sulle commesse alla data di chiusura dell'esercizio; i pagamenti effettuati nell'esercizio sono pari a 275,0 milioni di Euro (341,4 milioni di Euro nel 2022). Tali investimenti sono pagati con le disponibilità destinate da Regione Lombardia, esclusi dalla PFN Rettificata.

La voce **immobilizzazioni** comprende principalmente attività materiali per 484,5 milioni di Euro, di cui 343,9 milioni di Euro relativi a materiale rotabile, attività immateriali per 307,7 milioni di Euro, di cui 297,5 milioni di Euro relativi al corpo autostradale gratuitamente devolvibile all'Ente concedente (MIMS) e diritti d'uso per 16,3 milioni di Euro.

Il valore delle **partecipazioni** aumenta di 1,9 milioni di Euro per effetto del risultato positivo dell'esercizio apportato dalle società valutate con il metodo del patrimonio netto, pari a 6,4 milioni di Euro e degli investimenti effettuati, per 1,3 milioni di Euro. Tali effetti sono parzialmente compensati dai dividendi distribuiti dalle partecipate Nord Energia in liquidazione, DB Cargo ed Omnibus, pari a 4,6 milioni di Euro, oltre che per le altre variazioni di conto economico complessivo, per 1,2 milioni di Euro.

I **crediti non correnti** includono le attività contrattuali derivanti dagli investimenti effettuati sul corpo autostradale fino alla data del 31 dicembre 2023, pari a 77,9 milioni di Euro, ma non ancora riconosciuti; i finanziamenti verso partecipate per 66,2 milioni di Euro, in aumento di 9,9 milioni di Euro, oltre le imposte anticipate per 36,6 milioni di Euro.

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

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione della posizione finanziaria netta del Gruppo al 31 dicembre 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 inoltre una PFN rettificata che esclude gli effetti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12, per gli investimenti sul **Materiale Rotabile 2017 – 2032** della controllata FERROVIENORD:

Importi in milioni di Euro	31/12/2023	31/12/2022	Differenza
Liquidità	(302,3)	(194,6)	(107,7)
Indebitamento finanziario corrente	178,0	140,6	37,4
Posizione Finanziaria Corrente Netta (Debito / -Cassa)	(124,3)	(54,0)	(70,3)
Indebitamento finanziario non corrente	767,1	820,9	(53,8)
Posizione Finanziaria Netta Rettificata (Debito / -Cassa)	642,8	766,9	(124,1)
Posizione Finanziaria Netta per investimenti finanziati (Debito/ -Cassa)	(93,0)	(42,3)	(50,7)
Posizione Finanziaria Netta (Debito / -Cassa)	549,8	724,6	(174,8)

Al 31 dicembre 2023 la posizione finanziaria netta complessiva è pari a 549,8 milioni di Euro, rispetto ad un saldo di 724,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2022.

Isolando l'importo relativo agli investimenti finanziati (93,0 milioni di Euro), la Posizione Finanziaria Netta Rettificata è pari a 642,8 milioni di Euro rispetto ad un saldo di 766,9 milioni di Euro al 31 dicembre 2022.

Si ricorda peraltro che al 31 dicembre 2023 il Gruppo dispone di un *liquidity headroom* pari a circa 120 milioni di Euro di linee *uncommitted*.

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

Importi in milioni di Euro	31/12/2023	31/12/2022
Ebitda	211,4	193,1
CCN	6,4	(25,5)
Imposte pagate	(30,9)	(18,1)
Oneri/Proventi finanziari	(9,3)	(8,7)
Free cash flow from operations	177,6	140,8
Investimenti lordi pagati con fondi propri	(47,3)	(85,7)
Investimenti infrastruttura autostradale pagati con fondi propri	(23,9)	(58,9)
Variazione CCN investimenti fondi propri	(30,0)	3,4
Investimenti finanziati infrastruttura ferroviaria	(195,3)	(63,1)
Variazione CCN investimenti finanziati infrastruttura ferroviaria	48,2	(10,9)
Contributi pubblici incassati fondi propri	4,6	—
Incasso finanziamento investimento infrastruttura ferroviaria	221,3	58,8
Incasso finanziamento investimento infrastruttura autostradale	8,9	13,3
Cash flow generation	164,1	(2,3)
Dividendi incassati	4,6	0,9
Incasso fondi vincolati	6,8	—
Acquisto partecipazione	(1,3)	(30,3)
Erogazione prestiti a partecipate	(3,0)	(1,0)
Rimborso prestiti da partecipate	6,9	—
Cessione Partecipazioni	6,1	7,7
Free cash flow	184,2	(25,0)
Dividendi erogati	(10,0)	—
Cash flow	174,2	(25,0)
PFN Rettificata (Debito/-Cassa) INIZIALE 01.01	766,9	755,6
Cash flow generation	(174,2)	25,0
Altre variazioni nei debiti finanziari	47,3	(17,3)
Effetto IFRS 16	2,8	3,6
Variazione complessiva PFN	(124,1)	11,3
PFN Rettificata (Debito/-Cassa) FINALE 31.12	642,8	766,9

La **cash flow generation** dell'esercizio è positiva per 164,1 milioni di Euro e deriva dalla gestione operativa parzialmente compensata dagli investimenti pagati.

Il **cash flow operativo** derivante dalla gestione reddituale è positivo per 177,6 milioni di Euro, per effetto dell'Ebitda di 211,4 milioni di Euro, in parte negativamente influenzato dal pagamento delle imposte e degli interessi finanziari.

Nell'esercizio gli investimenti netti pagati, sia con fondi propri che sull'infrastruttura ferroviaria finanziati, sono pari a circa 13,6 milioni di Euro (a fronte di 143,1 milioni di Euro pagati nel 2022).

Il **cash flow** dell'esercizio, positivo di 174,2 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. L'importo comprende inoltre il conguaglio relativo alla cessione della partecipazione di maggioranza di DB Cargo, pari a 0,6 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 ferroviaria".

Finanziamenti esistenti alla data di approvazione del bilancio:

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

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

La prima *tranche* del finanziamento prevede un tasso fisso dello 0,377%, con durata sei anni e piano di rimborso previsto in rate annuali costanti con prima scadenza 1 febbraio 2021.

La seconda *tranche* del finanziamento prevede un tasso fisso dello 0,446%, con durata sei anni e piano di rimborso previsto in rate annuali costanti con prima scadenza 12 ottobre 2021.

I *covenants* finanziari calcolati sul bilancio consolidato del Gruppo (annuale e semestrale), modificati a decorrere dalla data di monitoraggio del 31 dicembre 2021 per tener conto dell'operazione di acquisizione di MISE sono i seguenti:

- 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 calcolo del 31 dicembre 2023 tutti i *covenants* finanziari risultano rispettati.

• **Finanziamenti MISE**

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

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

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

I *covenants* finanziari sono i seguenti:

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

Al 31 dicembre 2023 l'importo residuo da rimborsare è pari a 15 milioni di Euro.

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

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

I *covenants* finanziari sono i seguenti:

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

Al 31 dicembre 2023 l'importo residuo da rimborsare è pari a 25 milioni di Euro.

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

Al 31 dicembre 2023 l'importo residuo da rimborsare è pari a 4 milioni di Euro.

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

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

I *covenants* finanziari sono i seguenti:

- PFN/Patrimonio netto ≤ 2

– PFN/EBITDA \leq 4.

Al 31 dicembre 2023 l'importo residuo da rimborsare è pari a 75 milioni di Euro.

I finanziamenti di cui ai punti precedenti (da 1 a 4) hanno rispettato tutti i *covenants* alla data di calcolo del 31 dicembre 2023.

5) In data 2 dicembre 2022 è stato sottoscritto un finanziamento bilaterale con Intesa Sanpaolo pari a Euro 4,7 milioni, finalizzato a supportare il progetto di realizzazione di 5 stazioni di rifornimento ad idrogeno sulle tratte autostradali in concessione.

La sottoscrizione della nuova provvista finanziaria si è resa necessaria in quanto il progetto sottostante, prevede che per accedere al contributo a fondo perduto da parte della Commissione Europea, lo stesso sia co-finanziato da una concessione per almeno il 10% dell'ammontare complessivo dell'iniziativa, di un finanziamento da parte di un Intermediario Finanziario.

Il finanziamento sottoscritto prevede un periodo di ammortamento a quote capitali semestrali costanti a partire dal 30 giugno 2024 fino al 31 dicembre 2026, data di scadenza finale del rimborso del finanziamento. Il finanziamento è stato interamente utilizzato in data 20 novembre 2023 e prevede un tasso di interesse composto dall'Euribor a 6 mesi (senza *floor*) più un margine del 2,35%. Non sono presenti *covenants* finanziari.

Al 31 dicembre 2023 l'importo residuo da rimborsare è pari a Euro 4,7 milioni.

- **Prestito Obbligazionario**

In data 13 ottobre 2021 FNM ha concluso con successo il collocamento di un prestito obbligazionario non convertibile c.d. *senior unsecured* per 650 milioni di Euro, con durata 5 anni. Il prestito obbligazionario rappresenta l'emissione inaugurale nell'ambito del programma di emissione di prestiti obbligazionari non convertibili a medio termine (*Euro Medium Term Note Programme*, il "Programma EMTN") fino a 1 miliardo di Euro, la cui costituzione è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione di FNM in data 16 settembre 2021. Il prestito obbligazionario, offerto in sottoscrizione agli investitori istituzionali italiani ed esteri ai sensi della normativa vigente (salvo limitazioni relative ad alcuni Paesi, tra cui Stati Uniti d'America) è quotato presso il mercato regolamentato della Borsa Irlandese – *Euronext* Dublin. Il regolamento dell'emissione è avvenuto in data 20 ottobre 2021. I titoli sono stati collocati ad un prezzo di emissione pari a 99,824% e hanno un tasso fisso con una cedola annuale di 0,75% e un rendimento annuo pari allo 0,786%, corrispondente ad uno spread di 88 punti base rispetto al tasso di riferimento *mid-swap*. Ai titoli rappresentativi del prestito obbligazionario è stato attribuito un *rating* Baa3 da parte di Moody's e BBB-, con *upgrade* a BBB da fine 2021, da parte di Fitch, in linea con quelli dell'emittente.

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

In data 20 ottobre 2023 è stata regolata la seconda cedola pari a 4,875 milioni di Euro.

8.3 INVESTIMENTI

Gli investimenti dell'esercizio ammontano globalmente a 554,7 milioni di Euro contro i 634,0 milioni di Euro dell'esercizio precedente.

In particolare, gli **investimenti effettuati con mezzi propri** dal Gruppo FNM al lordo degli incassi del corrispettivo per i servizi di costruzione di competenza dell'esercizio ammontano globalmente a 72,1 milioni di Euro contro i 145,5 milioni di Euro dell'esercizio precedente, e sono dettagliati come di seguito riportato:

- investimenti afferenti al *segment* **Ro.S.Co. & Services**, per 18,3 milioni di Euro (51,9 milioni di Euro nel 2022), di cui in materiale rotabile concesso in leasing a Trenord e DB Cargo per 14,0 milioni di Euro, che si riferiscono principalmente all'immissione al *revamping* dei rotabili TAF, per 11,4 milioni di Euro;
- investimenti classificati nel *segment* **Infrastruttura ferroviaria** per 5,7 milioni di Euro (8,0 milioni di Euro nel 2022), afferenti il parcheggio della stazione di Affori e gli investimenti di espansione del Terminal di Sacconago;
- investimenti nel *segment* **Mobilità passeggeri su gomma** per 21,6 milioni di Euro (26,7 milioni di Euro nel 2022) principalmente attribuibili all'acquisto di 68 autobus, di cui 11 autobus elettrici;
- investimenti nel *segment* **Autostrade** per 26,5 milioni di Euro (58,9 milioni di Euro nel 2022), principalmente attribuibili ai lavori di riqualifica della S.P. 46 Rho-Monza, alla manutenzione straordinaria al viadotto ponte Po e all'avvio dei cantieri per l'adeguamento delle barriere di sicurezza e illuminazione in A51. Gli altri investimenti sono pari a 2,6 milioni di Euro.

Gli **investimenti finanziati**, senza considerare gli incassi dei contributi gestiti nell'esercizio 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 134,7 milioni di Euro (63,1 milioni di Euro nel 2022) relativi all'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria;
- **Investimenti in materiale rotabile aeroportuale** per 60,6 milioni di Euro (non presenti nel 2022);

- **Investimenti per il rinnovo del materiale rotabile 2017-2032** per 287,3 milioni di Euro (425,4 milioni di Euro nel 2022). Si ricorda che questi investimenti non concorrono alla determinazione della PFN *Adjusted*. Per quanto attiene al materiale rotabile nel corso dell'esercizio 2023 sono stati consegnati:
 - 24 convogli ad alta capacità (EMU), tipologia “Caravaggio”;
 - 7 convogli a media capacità (EMU), tipologia “Donizetti”;
 - 20 convogli diesel, tipologia "Colleoni";
 - 7 convogli a media capacità (EMU), tipologia “Donizetti” Piano Marshall.

9 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	2023						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	66,7	143,2	106,6	294,8	—	611,3	68,1	129,5	121,6	278,3	—	597,5
Ricavi <i>intercompany</i>	16,5	7,0	0,9	2,4	(26,8)	—	14,0	7,0	11,9	2,4	(35,3)	—
Ricavi per servizi di costruzione al netto dei costi per investimenti finanziati	—	6,8	—	—	—	6,8	—	7,9	—	—	—	7,9
Ricavi di settore	83,2	157,0	107,5	297,2	(26,8)	618,1	82,1	144,4	133,5	280,7	(35,3)	605,4
EBITDA rettificato	42,7	6,3	8,8	153,6	—	211,4	45,5	7,7	11,9	128,0	—	193,1
EBITDA rettificato%	20 %	3 %	4 %	73 %	— %		24 %	4 %	6 %	66 %		
EBITDA	41,9	6,3	8,8	153,6	—	210,6	45,5	7,7	11,9	128,0	—	193,1
EBITDA %	20 %	3 %	4 %	73 %	— %		24 %	4 %	6 %	66 %		
Risultato operativo	10,2	3,7	(0,9)	91,7	—	104,7	13,3	5,5	(1,3)	83,6	—	101,1

9.1 RO.S.CO & SERVICES

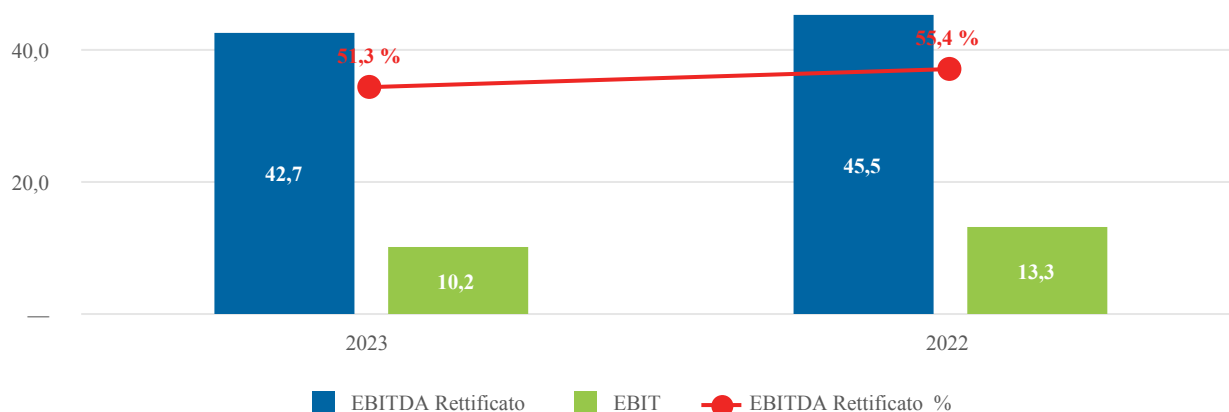
Dati operativi

Nel corso del 2023 non sono entrati in servizio nuovi convogli. Al 31 dicembre 2023, la flotta di proprietà di FNM è composta pertanto da 98 convogli suddivisi tra 71 treni e 27 locomotive di proprietà, a cui si aggiungono 4 locomotive in sublocazione da Railpool, date in locazione alle partecipate operanti nel settore del TPL e del trasporto merci (Trenord e DB Cargo Italia) come di seguito riportato:

Flotta	Numero rotabili	Tipologia	Utilizzatore
TSR	19	Passeggeri	Trenord
CORADIA	10	Passeggeri	Trenord
CSA	8	Passeggeri	Trenord
FLIRT TILO	9	Passeggeri	Trenord
TAF	25	Passeggeri	Trenord
E483	8	Merci	DB Cargo Italia
E494 TRAXX DC3 (in locazione da Railpool)	4	Merci	DB Cargo Italia
EFFISHUNTER EFF1000	4	Soccorso/Manovra	Trenord
ES64 F4	1	Merci	DB Cargo Italia
DE520	14	Soccorso/Manovra/Merci	Trenord (4), DB Cargo Italia (10)

Performance economica

Importi in milioni di Euro	2023	2022	Diff.	Diff. %
Noleggio materiale rotabile	55,2	52,5	2,7	5,1 %
Altri Ricavi	28,0	29,6	(1,6)	-5,4 %
Totale Ricavi	83,2	82,1	1,1	1,3 %
EBITDA Rett.	42,7	45,5	(2,8)	-6,2 %
EBITDA Rett. %	51,3 %	55,4 %		
EBIT	10,2	13,3	(3,1)	-23,3 %



I **ricavi** del segment sono pari a 83,2 milioni di Euro, in crescita di 1,1 milioni di Euro rispetto agli 82,1 milioni di Euro rilevati nel 2022. La voce di ricavo principale è rappresentata dai **canoni di locazione di materiale rotabile**, in primo luogo a Trenord, pari a 55,2 milioni di Euro, in aumento di 2,7 milioni di Euro rispetto a al 2022 grazie ai maggiori ricavi sui convogli TILO immessi in servizio nel corso del 2022 e sui convogli TAF a seguito dell'attività di *revamping*.

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 28,0 milioni di Euro, in diminuzione di 1,6 milioni di Euro rispetto al 2022. La variazione è principalmente ascrivibile all'azzeramento dei contributi ricevuti relativamente all'acquisto dei convogli TAF, ripartiti linearmente lungo la vita utile dei convogli, ai mancati contributi per rinnovo CCNL, nonché ai minori affitti e recupero costi legati alla gestione immobiliare.

L'**EBITDA Rettificato** è pari a 42,7 milioni di Euro, in diminuzione di 2,8 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente. L'evoluzione rispetto all'andamento dei ricavi è riconducibile ai maggiori

costi per il personale per 1,5 milioni di Euro connessi all'incremento dell'organico medio (+11 FTE) ed al rinnovo del CCNL Autoferro, e a maggiori costi operativi per 1,8 milioni di Euro (principalmente spese per informatica e svalutazione crediti). Sull'EBITDA Rettificato incidono inoltre i costi di *start-up* di FNMPAY, in aumento di 0,5 milioni di Euro rispetto al 2022, sui cui gravano i costi di intermediazione finanziaria (*service acquiring* e Banca depositaria) attivati e contabilizzati in quanto funzionali alla partenza del progetto pilota in produzione a partire dal mese di marzo 2023.

Per quanto riguarda lo sviluppo di FNMPAY, rispetto al piano iniziale che prevedeva l'avvio dell'erogazione dei servizi a partire dalla seconda metà del 2022, si rileva uno slittamento al 2024 a causa delle maggiori tempistiche rilevate nelle attività di predisposizione degli accordi con i partner e degli obblighi normativi previsti da Banca d'Italia. A tal riguardo, l'avvio del servizio si è concretizzato nel *roll-out* di 224 casse automatiche Trenord sul totale di 237 casse, con previsione di completare il rilascio entro gennaio 2024. Nel secondo semestre del 2023 sono state rafforzate le interlocuzioni con i *merchant captive*, al fine di ipotizzare un piano di rilascio che dovrebbe concludersi entro il 2024. Con il progressivo *roll-out* si sono registrati i primi volumi di transato, che al termine di dicembre ammontano a circa 980 mila Euro con oltre 110 mila transazioni.

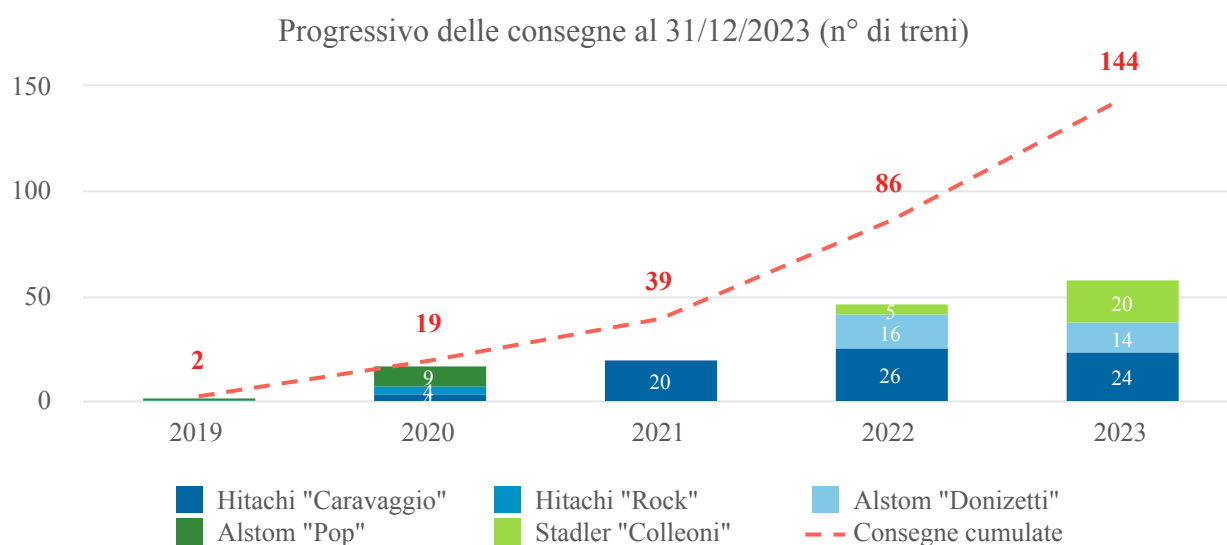
9.2 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Dati operativi:

Indicatori di mobilità		2023	2022	Diff. %	2019	Diff. %
Capacità di produzione	Mln Treni-km	10,0	9,5	5,3 %	10,0	— %
Utilizzo della rete						
- Numero di treni	Treni/giorno	800,0	780,0	2,6 %	813,0	-1,6 %
- Numero di passeggeri	Pax/giorno	230.000	230.000	— %	280.000	-17,9 %

Nel corso del 2023 le tracce prodotte ammontano a 10,0 milioni di treni-km (di cui 9,0 milioni di treni-km sul Ramo Milano e 1,0 milioni di treni-km sul Ramo Iseo) con un aumento del 5,3% rispetto al 2022, per effetto di un livello di servizio in ripresa dalle conseguenze del COVID-19 (reintegro servizio aeroportuale al Terminal 2 e reinserimento tracce precedentemente sopresse), della riduzione dei treni operativi soppressi rispetto all'anno precedente (circa 200 mila treni-km in meno), del ripristino della tratta Cedegolo-Edolo a seguito esondazione torrente Re e dell'interruzione servizio ferroviario nella tratta Marone-Pisogne a seguito caduta veicolo sulla sede ferroviaria). La produzione su rete FERROVIENORD per il 2023 è stata prevalentemente per i servizi per il TPL; il traffico merci, di entità marginale, è stato pari a 4,1 mila treni-km.

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 31 dicembre 2023:

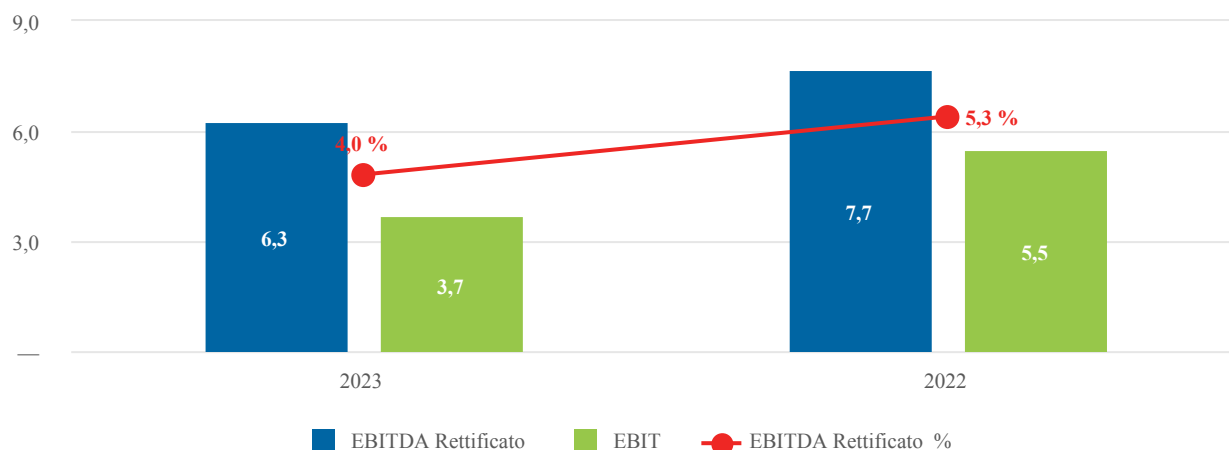


L'emergenza COVID-19 ha determinato un ritardo nelle consegne e nell'ottenimento dell'autorizzazione di immissione sul mercato dei treni. Per quanto riguarda le forniture Hitachi, al 31 dicembre 2023 risultano consegnati i 50 treni Caravaggio previsti nel primo/secondo contratto applicativo e 24 treni Caravaggio previsti nel terzo contratto applicativo, con ultimazione delle consegne prevista entro marzo 2025. In merito ad Alstom, risultano al 31 dicembre 2023 consegnati 30 treni Donizetti relativi al primo contratto applicativo. Alstom ha proposto un piano aggiornato e accelerato di messa a disposizione dei convogli in modo da recuperare il ritardo e completare le consegne nel mese di aprile 2024, in anticipo rispetto all'originario programma contrattuale. Sono invece 25 i treni Colleoni consegnati da parte di Stadler relativi al primo contratto applicativo.

Per quanto riguarda la fornitura dei 26 treni in allestimento aeroportuale, in data 7 luglio 2023 è stato sottoscritto il quarto contratto applicativo con Hitachi per 10 treni Caravaggio destinati all'aeroporto di Malpensa e 8 treni Caravaggio destinati all'aeroporto di Bergamo, con consegne previste rispettivamente da aprile e settembre 2025. In data 14 luglio 2023 è stata invece sottoscritta la variazione al terzo contratto applicativo con Hitachi per la fornitura di 8 treni Caravaggio destinati all'aeroporto di Bergamo, con consegne previste dal mese di dicembre 2024.

Performance economica

Importi in milioni di Euro	2023	2022	Diff.	Diff. %
Contratti e contributi pubblici	114,8	111,2	3,6	3,2 %
Noleggio materiale rotabile	21,4	15,4	6,0	39,0 %
Altri Ricavi	20,8	17,8	3,0	16,9 %
Totale Ricavi	157,0	144,4	12,6	8,7 %
EBITDA Rett.	6,3	7,7	(1,4)	-18,2 %
EBITDA Rett. %	4,0 %	5,3 %		
EBIT	3,7	5,5	(1,8)	-32,7 %



I **ricavi** del segmento si attestano a 156,9 milioni di Euro in aumento di 12,5 milioni di Euro rispetto al 2022. Senza considerare le voci con un impatto neutro a livello di EBITDA (noleggio materiale rotabile e contributo *car sharing* nel 2022) di seguito dettagliate, i ricavi del segmento sarebbero pari a 135,5 milioni di Euro, in aumento di 8,3 milioni di Euro rispetto al 2022.

In particolare, i **ricavi relativi ai contratti e contributi pubblici** (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) sono pari a 114,8 milioni di Euro, in aumento di 3,6 milioni di Euro rispetto a quelli del 2022. Tale dinamica è determinata principalmente dai maggiori ricavi per attività di progettazione e recuperi di costi relativi agli interventi sulla rete (collegamento ferroviario Malpensa Terminal 2 – linea RFI del Sempione Terminal 2 di Gallarate, nuovo deposito di Rovato per la manutenzione dei treni a Idrogeno, ACCM di Garbagnate e Polo Infrastrutturale Tecnologico di Saronno), oltre che dalla crescita dei ricavi di accesso alla rete in ragione dell'aumento della produzione km del Ramo Milano e dell'adeguamento delle tariffe di pedaggio. I maggiori introiti sono parzialmente compensati dal minor recupero di spese generali relative alle commesse del materiale rotabile finanziato, in coerenza con il minor avanzamento delle commesse

di nuovi treni. Nell'esercizio 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 1,8 milioni di Euro nel 2022), quest'ultimo con un impatto neutro a livello di EBITDA del segmento.

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 pari a 21,4 milioni di Euro, in aumento di 6,0 milioni di Euro per via dell'ampliamento della flotta di Regione Lombardia messa a disposizione di Trenord. Si ricorda che a fronte di tali ricavi vengono effettuati pari accantonamenti per la manutenzione ciclica, con un impatto neutro a livello di EBITDA.

Gli **altri ricavi** si attestano a 20,7 milioni di Euro, in aumento di 2,9 milioni di Euro per l'effetto combinato di maggiori contributi ricevuti in compensazione dei maggiori costi sostenuti per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e "*tax credit energia*", lavori interni capitalizzati e recuperi di costi infragruppo, che compensano i minori ricavi per vendita materiali di magazzino e i minori proventi immobiliari dovuti alla cessazione del contratto con Nord Energia.

L'**EBITDA Rettificato** del segment è pari a 6,3 milioni di Euro, in contrazione di 1,4 milioni di Euro rispetto al 2022. La variazione rispetto all'andamento dei ricavi (senza tenere conto dell'effetto delle voci con un impatto neutro a livello di EBITDA precedentemente commentate) è determinata principalmente dall'incremento dei **costi operativi** per 3,9 milioni di Euro legati a (i) maggiori accantonamenti netti per oneri futuri; (ii) maggiori costi per attività di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura (sostenuti sia sul ramo Milano che sul ramo Iseo, anche per far fronte ai danni conseguenti allo svio verificatosi a fine 2022), revisioni delle macchine operatrici e interventi sugli impianti di segnalamento; (iii) maggiori spese per utenze e servizi informatici. Il **costo del personale** risulta invece complessivamente in aumento di 5,8 milioni di Euro rispetto al 2022, principalmente per effetto nel 2022 del rilascio di una quota del fondo rischi relativo al rinnovo del CCNL e una sopravvenienza attiva legata al recupero degli oneri di malattia per il periodo 2015-2018 per complessivi 3,9 milioni di Euro, oltre che per l'entrata a regime del rinnovato CCNL Autoferro maggior numero medio di dipendenti dell'esercizio (+9 FTE).

Per quanto riguarda la **gestione terminalistica**, nel periodo i ricavi hanno registrato un aumento di 0,3 milioni di Euro grazie alla ripresa dei traffici dal mese di giugno 2023, arrivando a 1,4 milioni di Euro. Malpensa Intermodale ha infatti introdotto, da gennaio 2023, dei minimi contrattuali per tutelarsi dalle cancellazioni di traffici che sono avvenuti nello scorso anno e nel secondo semestre ha ripristinato i traffici con il Belgio, incrementando l'operatività del terminale grazie alla relazione

con il Terminal di Ferentino avviata da Malpensa Distripark in qualità di MTO (*Multimodal Transport Operator*). Il recupero della performance operativa ha determinato un miglioramento dell'EBITDA pari a 0,1 milioni di Euro, rispetto a un negativo di 0,1 milioni di Euro nel 2022.

9.3 MOBILITA' PASSEGGERI SU GOMMA

Dati operativi

Indicatori di mobilità		2023	2022	Diff. %	2019	Diff. %
Passeggeri	mln	69,9	58,8	+18,9 %	77,4	-9,7 %
- ATV	mln	66,2	55,4	+19,5 %	73,4	-9,8 %
- FNMA	mln	3,7	3,4	+8,8 %	4,0	-7,5 %
Produzione TPL	mln bus/km	23,5	25,5	-7,8 %	24,2	-2,9 %
- ATV	mln bus/km	19,0	21,0	-9,5 %	19,8	-4,0 %
- FNMA	mln bus/km	4,5	4,5	— %	4,4	+2,3 %
Car Sharing:						
Ore di noleggio - <i>Regional Electric</i>	ore/anno	247.505	286.427	-13,6 %	69.394	+256,7 %
Noleggi car sharing	unità	88.870	93.981	-5,4 %	29.367	+202,6 %
Stazioni (<i>E-Vai Points</i>)	unità	315	307	+2,6 %	112	+181,3 %

Al 31 dicembre 2023, la flotta è costituita da 723 autobus in servizio, di cui 163 in proprietà a FNMA e 560 ad ATV, con un valore di carico pari a 52,2 milioni di Euro ed un'età media di circa rispettivamente 9 e 13 anni.

Complessivamente, i viaggiatori trasportati nel 2023 sono stati pari a 69,9 milioni, in aumento del 18,9% rispetto ai 58,8 milioni del 2022, ancora inferiori del 9,7% rispetto al 2019. La produzione di servizi di trasporto pubblico locale si attesta a 23,5 milioni di bus-km, in calo del 7,8% rispetto al 2022 e del 2,9% rispetto al 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 0,9 milioni di bus-km rispetto al 2022.

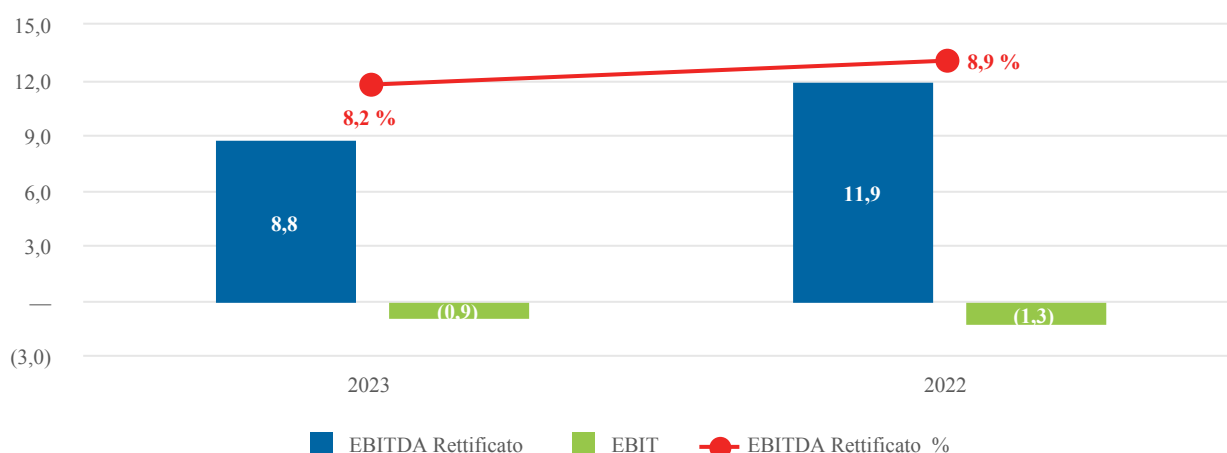
Relativamente all'evoluzione delle tariffe, si segnala che con deliberazione del presidente della Provincia di Verona n. 65 del 29 giugno 2023, l'Ente di Governo, ha autorizzato l'adeguamento tariffario per la parte relativa ai biglietti urbani di Verona e Legnago ed extraurbani veronesi con decorrenza 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, incrementando proporzionalmente le altre tipologie di biglietti urbani ed extraurbani, senza alcuna modifica per le tariffe degli abbonamenti. Al fine di mitigare l'effetto dei rincari, il Comune di Verona con deliberazione di Giunta n. 632 del 20 giugno 2023 ha introdotto in via sperimentale una serie di agevolazioni tariffarie valide fino al 31 dicembre

2023, a fronte dello stanziamento di 300 mila Euro. Un aumento è stato infine approvato anche per gli abbonamenti con Deliberazione del Presidente della Provincia di Verona n. 106 del 9 novembre 2023, in vigore dal 1° gennaio 2024. Inoltre, si evidenziano nel corso del 2023 i seguenti adeguamenti del corrispettivo chilometrico: il primo derivante da un provvedimento straordinario della Regione Veneto (DGR 1491/2023), il secondo in seguito all'adeguamento dei finanziamenti del Fondo Nazionale Trasporti (dal 2022 al 2025 sono previsti incrementi di circa 100 milioni di Euro all'anno per il settore), il terzo per l'adeguamento all'inflazione del corrispettivo per il TPL di Como (Deliberazione Agenzia del TPL n.30 del 13 dicembre 2023).

Per quanto concerne l'operatività del servizio di *car sharing*, al 31 dicembre 2023 la flotta auto di E-Vai è costituita da un totale di 381 veicoli (392 a dicembre 2022). Per quanto riguarda la presenza sul territorio, sono 292 gli *E-Vai Point* (370 nel 2022) e 66 i comuni coperti da servizio (106 nel 2022). Nel corso del 2023, è stato avviato un processo di ottimizzazione del numero di postazioni meno performanti, sia dal punto di vista dei ricavi generati che dei noleggi effettuati, localizzati nelle aree più difficili da servire della Lombardia.

Performance economica

Importi in milioni di Euro	2023	2022	Diff.	Diff. %
Contratti e contributi pubblici	51,6	62,3	(10,7)	-17,2 %
Servizi di trasporto	49,9	64,8	(14,9)	-23,0 %
Altri Ricavi	6,0	6,4	(0,4)	-6,3 %
Totale Ricavi	107,5	133,5	(26,0)	-19,5 %
EBITDA Rett.	8,8	11,9	(3,1)	-26,1 %
EBITDA Rett. %	8,2 %	8,9 %		
EBIT	(0,9)	(1,3)	0,4	-30,8 %



I ricavi dell'esercizio si attestano a 107,5 milioni di Euro, evidenziando una diminuzione di 26,0 milioni di Euro rispetto al 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 evidenzerebbe ricavi sostanzialmente stabili a 106,9 milioni di Euro.

In particolare i **ricavi derivanti da contratti e contributi pubblici** sono pari a 51,5 milioni di Euro, in diminuzione di 10,7 milioni di Euro rispetto al 2022 (i valori includono il contributo al lordo delle elisioni infragruppo di La Linea e Martini Bus rispettivamente pari a 0,1 milioni di Euro e 1,2 milioni di Euro). A parità di perimetro, essi tengono conto del venir meno nel 2023 delle misure di supporto al settore dei trasporti presenti nel 2022, principalmente riferibili (i) ai servizi aggiuntivi (assenti nel periodo di rendicontazione e pari a 3,7 milioni di Euro nel 2022 – a cui corrispondono minori costi per subaffidamenti per 3,2 milioni di Euro); (ii) alle compensazioni per mancati ricavi da bigliettazione relativi al periodo della pandemia (assenti nel periodo di rendicontazione e pari a 4,0 milioni di Euro nel 2022); (iii) all'agevolazione prevista nel 2022 dal "fondo carburanti" pari a 1,7 milioni di Euro.

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 49,9 milioni di Euro, in contrazione di 14,9 milioni di Euro rispetto al 2022. L'andamento dell'esercizio è da attribuire esclusivamente alla cessione di La Linea e Martini Bus e al mancato riconoscimento del contributo al *car sharing*, che complessivamente concorrevano ai ricavi del segmento per 24,0 milioni di Euro nel 2022, e per 0,5 milioni di Euro nel periodo di rendicontazione. Escludendo la suddetta variazione di perimetro, l'aggregato sarebbe in crescita di 8,6 milioni di Euro per effetto principalmente dei maggiori ricavi da trasporto passeggeri per 5,6 milioni di Euro e del maggior corrispettivo fatturato per l'effettuazione delle corse sostitutive treni per 2,0 milioni di Euro.

Gli **altri ricavi** sono in calo di 0,3 milioni di Euro, attestandosi a 6,1 milioni di Euro. Escludendo l'impatto legato al cambio di perimetro (pari a 1,4 milioni di Euro nel 2022 e 0,1 milioni di Euro nel periodo di rendicontazione), l'aggregato evidenzerebbe un incremento di 1,0 milioni di Euro principalmente afferenti ai crediti d'imposta su accisa gasolio e metano.

L'**EBITDA Rettificato** del periodo è pari a 8,8 milioni di Euro, in diminuzione di 3,1 milioni di Euro rispetto al 2022 a causa della variazione di perimetro e del venir meno del contributo al *car sharing*, che nel 2022 avevano contribuito con 4,6 milioni di Euro all'EBITDA Rettificato del segmento e nello stesso periodo del 2023 con 0,3 milioni di Euro. L'andamento a perimetro omogeneo evidenzia invece un trend positivo (+1,2 milioni di Euro) riconducibile ad un generalizzato miglioramento della marginalità, principalmente grazie alla ripresa dei ricavi da servizi di trasporto sopra menzionata ed ai minori costi operativi. In particolare, la riduzione di

questi ultimi è frutto della normalizzazione del costo dei carburanti e dei minori subaffidamenti verso terzi per effettuare corse aggiuntive, parzialmente compensata dai maggiori costi del personale.

9.4 AUTOSTRADE

Andamento del traffico e delle tariffe

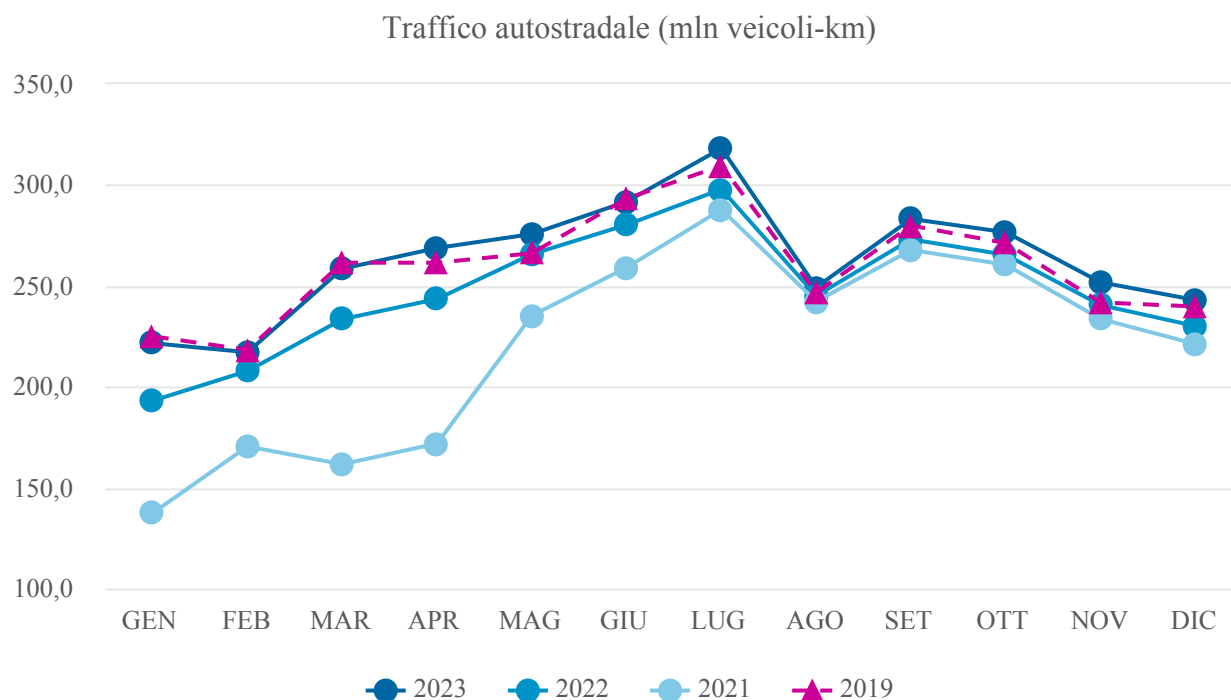
A seguito dell'apertura al traffico di entrambe le carreggiate del Lotto 1 e del Lotto 2 della riqualificata S.P. 46 Rho-Monza con caratteristiche autostradali, intervenuta il 14 novembre 2022, il successivo 6 dicembre MISE ha formulato richiesta, nel rispetto dei vigenti Atti convenzionali, di adeguamento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

Traffico pagante		2023	2022	Diff. %	2019	Diff. %
Veicoli leggeri	mln veic.-km	2.534,5	2.354,9	+7,6%	2.511,8	+0,9 %
Veicoli pesanti	mln veic.-km	621,2	621,2	—%	603,0	+3,0 %
Totale	mln veic.-km	3.155,7	2.976,1	+6,0%	3.114,8	+1,3 %

L'incremento del traffico registrato nel 2023 cristallizza il definitivo recupero rispetto al periodo ante pandemia, con volumi di traffico che risultano complessivamente superiori del 6,0% rispetto al 2022 e dell'1,3% rispetto al 2019. Di contro, se si analizza l'andamento del traffico "normalizzato", ovvero senza l'effetto dell'adeguamento della percorrenza convenzionale, i volumi superiori del 4,6% rispetto al 2022 e solo leggermente al di sotto di quelli pre-pandemia (-0,11%).

Con riferimento all'andamento relativo alle singole tratte, si evidenzia che mediamente aumentano in modo uniforme. L'unica eccezione è rappresentata dalla Tangenziale Nord (+18,0% rispetto al 2022) che recepisce l'effetto della variazione della percorrenza convenzionale di due chilometri dal mese di marzo 2023, conseguentemente all'apertura al traffico della riqualificata S.P. 46 Rho-Monza (+6,0% a livello "normalizzato").

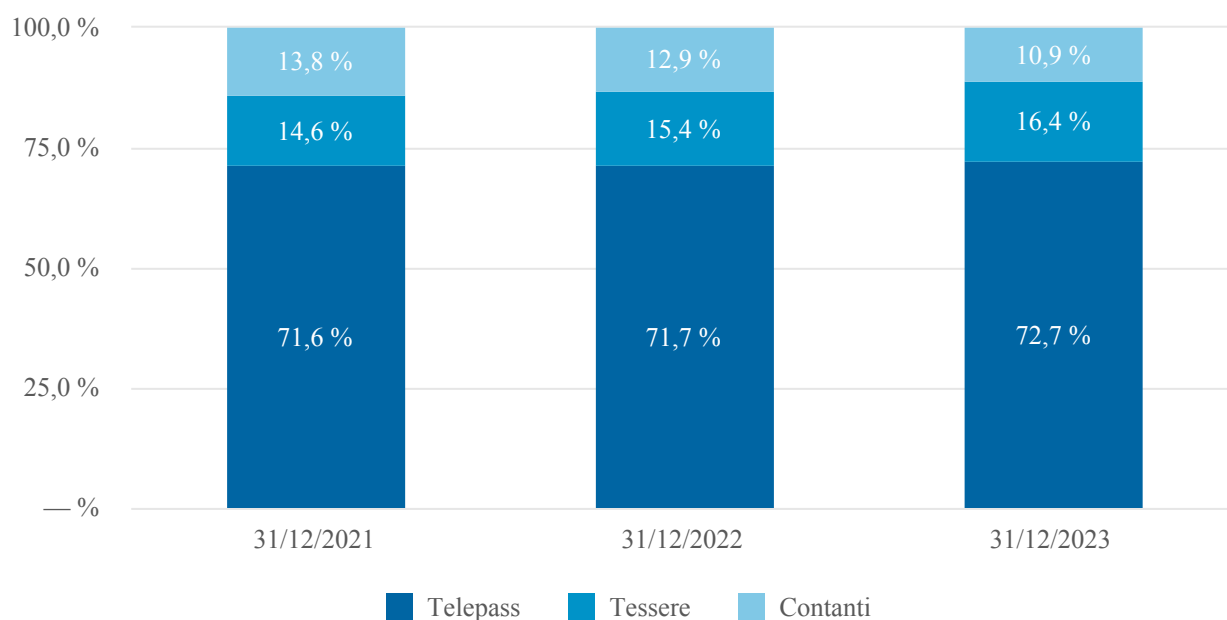
In ordine alla ripartizione fra veicoli leggeri e pesanti, per quanto riguarda i primi, il dato evidenzia un incremento del 7,6% rispetto al 2022, mentre per i secondi viene sostanzialmente confermato il dato dell'esercizio precedente (dato comunque superiore del 3,0% rispetto a quello ante pandemia del 2019). Analizzando l'andamento del traffico "normalizzato", la ripartizione fra veicoli leggeri e pesanti del 2023 rispetto al 2022, risulta essere rispettivamente di +6,1% per i veicoli leggeri e del -1,4% per i veicoli pesanti.



Osservando l'evoluzione mensile del traffico pagante, si rileva che la significativa ripresa registrata a partire dal 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 anche all'adeguamento della percorrenza convenzionale (come sopra esposto) e alla riapertura a piena sezione della A7 a partire da giugno, in seguito alla conclusione dei lavori di riqualifica strutturale e adeguamento sismico del ponte sul fiume Po.

Nel corso del 2023, gli incidenti complessivi registrati sulla rete in concessione sono aumentati del 14,7% rispetto al 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). Gli incidenti con esito mortale sono passati dai sette del 2022 a solo uno nel 2023. Il tasso di incidentalità (calcolato come numero di incidenti ogni 100 milioni di veicoli-km) al 31 dicembre 2023 si attesta a 57,6 - in aumento di 4,4 punti rispetto al 53,2 del 2022.

Si conferma la 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:

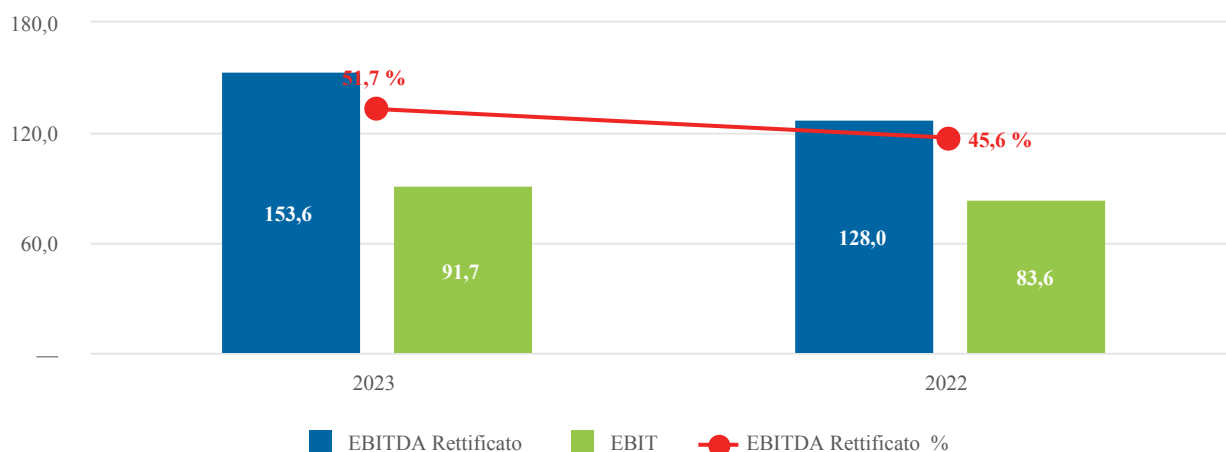


In relazione all'istruttoria relativa all'adeguamento tariffario per l'esercizio 2023, in data 4 gennaio 2023, l'Ente concedente ha riscontrato l'istanza formulata da MISE, segnalando che in base al D.L. n. 198/2022 il termine per l'adeguamento delle tariffe autostradali relative agli anni 2020 e 2021 e di quelle relative a tutte le annualità comprese nel nuovo periodo regolatorio risultava differito sino alla definizione del procedimento di aggiornamento dei PEF predisposti in conformità alle delibere adottate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART). Ne discende quindi che le tariffe autostradali non hanno subito alcuna variazione.

Con riguardo all'istruttoria relativa all'adeguamento tariffario 2024, MISE ha trasmesso all'Ente concedente in data 13 ottobre 2023 gli elementi informativi predisposti in base alla delibera dell'ART. A far fronte al congelamento degli adeguamenti tariffari per effetto delle lungaggini amministrative connesse al processo di aggiornamento dei PEF, è però intervenuto il Decreto Milleproroghe (art. 8 - punto 9) stabilendo un incremento delle tariffe autostradali in concessione pari al 2,3% a partire dal 1° gennaio 2024 (corrispondente all'indice di inflazione NADEF per l'anno 2024), valido anche per MISE. Ulteriori eventuali adeguamenti tariffari in eccesso (o in difetto) saranno definiti in sede di approvazione definitiva del PEF. In forza della previsione normativa sopra citata, le tariffe autostradali sono state pertanto adeguate del 2,3% a decorrere dal 1° gennaio 2024.

Performance economica

Importi in milioni di Euro	2023	2022	Diff.	Diff. %
Ricavi per pedaggi	271,0	255,0	16,0	+6,3 %
Altri ricavi	26,2	25,7	0,5	+1,9 %
Totale Ricavi	297,2	280,7	16,5	+5,9 %
EBITDA Rett.	153,6	128,0	25,6	+20,0 %
EBITDA Rett. %	51,7 %	45,6 %		
EBIT	91,7	83,6	8,1	+9,7 %



I **ricavi** del segmento Autostrade si attestano a 297,2 milioni di Euro in crescita di 16,5 milioni di Euro rispetto al 2022. Il miglioramento è determinato prevalentemente dall'incremento dei **ricavi per pedaggi** (+16,0 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.

Gli **altri ricavi** sono cresciuti di 0,5 milioni di Euro rispetto al 2022, principalmente per effetto dell'incremento dei proventi da concessioni di aree di servizio (+2,2 milioni di Euro) determinati dalle maggiori *royalties* derivanti dall'incremento delle vendite e dalla progressiva entrata a regime delle nuove convenzioni con i sub-concessionari, parzialmente compensati dai minori ricavi di progettazione su lavorazioni concluse da parte di MISE Engineering per effetto delle due commesse trasferite ad APL con la cessione del ramo di azienda.

L'**EBITDA Rettificato** del periodo è pari a 153,6 milioni di Euro, in aumento di 25,6 milioni di Euro rispetto al 2022 grazie all'effetto combinato di maggiori ricavi e minori costi (-9,1 milioni di Euro). Questi ultimi sono tuttavia frutto di un andamento eterogeneo tra le diverse voci di costo che sono anche influenzate dalla movimentazione netta dei fondi, di seguito descritte.

I **costi di manutenzione** al corpo autostradale e di ripristino aumentano di 4,7 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, nonché alla posa di segnaletica orizzontale rumorosa per la prevenzione di incidenti causati per veicoli fermi in corsia di emergenza, 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. Negli importi esposti sono ricompresi maggiori oneri legati al riconoscimento dell'aggiornamento dei prezzari ANAS per circa 3,9 milioni di Euro, richiesti dalle imprese appaltatrici in ragione dell'applicazione della Legge n.91 del 15 luglio 2022 che converte il D.L. 50/22 estendendone gli effetti anche alle lavorazioni eseguite fino al 31 dicembre 2023. Questi effetti sono stati più che compensati dalla movimentazione netta del fondo di rinnovo per 21,1 milioni di Euro conseguente agli interventi di ripristino eseguiti e programmati (maggiori utilizzi, per 9,7 milioni di Euro, e minori accantonamenti, per 11,4 milioni di Euro, dovuti alla revisione della programmazione futura prevista e dagli interventi effettuati), nonché dalla presenza nel 2022 di un rilascio del fondo ritardata manutenzione.

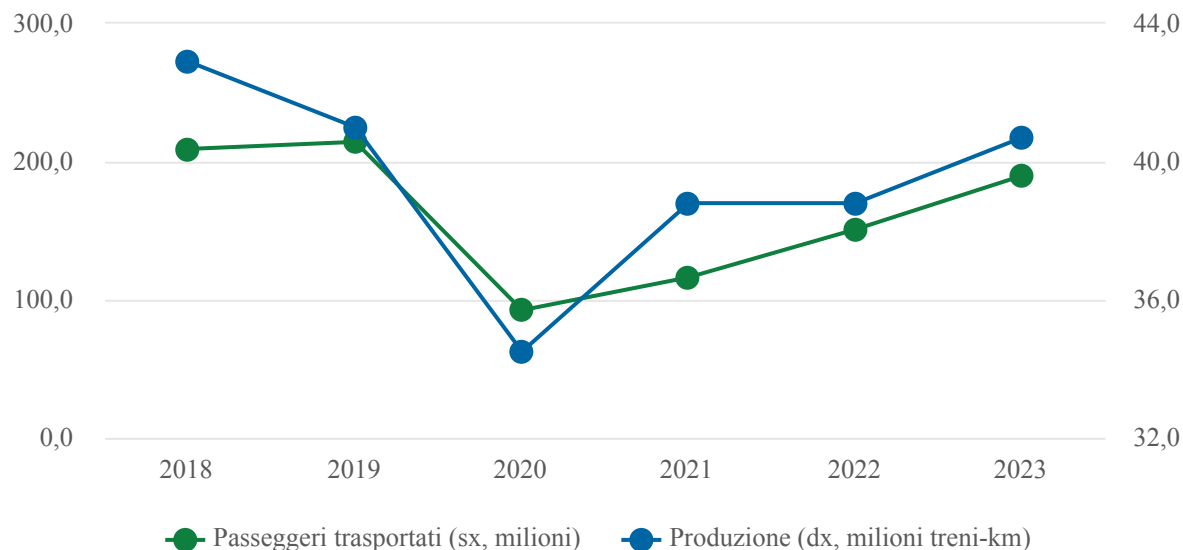
I **costi operativi** aumentano di 6,8 milioni di Euro per effetto di maggiori costi legati alla ripresa del traffico (tra cui oneri di esazione e canone di concessione), ai sistemi informativi a seguito dell'introduzione del nuovo ERP (*Enterprise Resource Planning*), all'adeguamento del fondo rischi 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. Di contro, si registra un sensibile risparmio sui costi di energia elettrica sia per il costo medio inferiore sia per gli importi a conguaglio su periodi pregressi contenuti nei primi mesi del 2022.

Il **costo del personale** aumenta di 0,6 milioni di Euro principalmente per effetto del rinnovo del CCNL e delle altre componenti variabili, che risultano non totalmente compensati dalla regressione degli incentivi all'esodo – nel 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 – e dal minore organico medio (-9 FTE).

9.5 PRINCIPALI SOCIETA' PARTECIPATE

TRENORD

Andamento del servizio



Nel corso del 2023 si è andata consolidando la crescita di mobilità che ha interessato tutte le modalità, compresa quella ferroviaria. In particolare, Trenord ha registrato un aumento di viaggiatori rispetto al 2022 pari al 25,8%, ma comunque inferiore dell'11,4% rispetto al 2019. Soprattutto a partire da settembre il numero di viaggiatori ha evidenziato una crescita costante per tutto il periodo autunnale, raggiungendo nei giorni feriali dei mesi di ottobre e novembre il valore di 750 mila passeggeri.

E' proseguito, anche in funzione del recente rinnovo del Contratto di Servizio, il lavoro di analisi sulla domanda di mobilità grazie al modello di simulazione multimodale ideato da Trenord in collaborazione con il Politecnico di Milano, denominato "*Progetto Darwin*". Grazie all'uso di dati telefonici, secondo una logica *data driven*, è stato infatti possibile aggiornare i dati di domanda che alimentano le analisi attraverso nuove forniture dati relative all'anno 2022, acquisite con lo scopo di mettere in luce i cambiamenti più significativi sulle abitudini di mobilità in seguito al periodo pandemico.

Nel corso del 2023 sono continuate le indagini conoscitive su tutte le 40 direttrici del territorio lombardo e nel vicino Canton Ticino, in cui Trenord assieme alle Ferrovie Federali Svizzere gestisce il servizio transfrontaliero. Nel loro complesso, le indagini svolte hanno permesso di definire ancora meglio il profilo dei clienti di Trenord e le variazioni di comportamento rispetto agli anni precedenti. In particolare, si riscontra un aumento dell'età media, si conferma un alto livello di scolarizzazione insieme alla propensione sempre più marcata dell'utilizzo di strumenti tecnologici

per acquistare i titoli di viaggio. Sono cambiate inoltre le abitudini della clientela, in particolare quelle relative alla frequenza degli spostamenti: se nei due anni successivi alla pandemia gli spostamenti in treno erano prevalentemente a bassa frequenza durante la settimana, durante il 2023 si è assistito al progressivo ritorno di spostamenti frequenti raggiungendo quasi il 60% della clientela.

La produzione TPL nel 2023 è stata pari a 40,7 milioni treni-km, in aumento del 4,9% rispetto al 2022, ma inferiore dello 0,7% rispetto al 2019. Il servizio nel 2023 segna la ripresa pressoché completa della produzione così come avveniva nel periodo antecedente alla pandemia. Infatti, il numero di treni programmati, a partire da giugno, si è attestato a oltre 2.200 corse nei giorni feriali e oltre 1.650 nei giorni festivi. La differenza riguarda essenzialmente alcuni treni non più necessari, a seguito della riduzione dei viaggiatori, per lo più circolanti nelle ore tardo serali.

Anche per quanto riguarda i prodotti turistici ed il Malpensa Express, il 2023 ha permesso di recuperare il terreno perso nel biennio 2020-2021. Complessivamente, la performance Malpensa Express beneficia della piena ripresa del traffico aeroportuale, registrando quasi 5 milioni di biglietti venduti, miglior risultato nella storia del servizio con volumi superiori ai livelli del 2019 ogni mese dell'anno. Per quanto riguarda il posizionamento di Trenord all'interno del mercato turistico (Gite in treno), il 2023 si è rivelato l'anno con il risultato migliore in termini di vendite dall'avvio della progettualità "tempo libero" con oltre 46.000 pacchetti turistici venduti a cui aggiungere oltre 35.000 biglietti speciali per gli eventi.

E' proseguita l'immissione in servizio dei nuovi treni derivanti dagli investimenti operati da Regione Lombardia, con la consegna, nel corso del 2023, di 59 nuovi treni di cui 24 Caravaggio, 14 Donizetti e 20 Colleoni. Di conseguenza è proseguito, secondo il piano definito nel 2020, l'accantonamento dei treni più vecchi che ha portato a fine 2023 all'uscita delle automotrici *Aln 668* (che costituivano i mezzi più vecchi della flotta Trenord con oltre 45 anni di età). I nuovi convogli portano maggiore comfort e migliore puntualità e affidabilità del servizio sulle linee in cui circolano, soprattutto sui collegamenti su cui effettuano una percentuale elevata delle corse programmate.

Per quanto riguarda le performance operative, la puntualità a 5 minuti percepita dal cliente (nessuna causa esclusa) si attesta all'82,3%, in leggera flessione di circa un punto percentuale rispetto al dato del 2022. L'indice di puntualità dell'impresa ferroviaria, che tiene conto dei soli treni in ritardo per causa riconducibile a Trenord, è risultato pari al 91,3%, evidenziando il ruolo rilevante che hanno, per la perdita di puntualità, sia le cause riconducibili ai gestori dell'infrastruttura, sia quelle derivanti da cause esterne. L'andamento, nel corso dell'anno, è stato caratterizzato da una puntualità

più elevata nel primo semestre, in cui si sono toccati valori superiori al 84% mentre, negli ultimi 4 mesi, ci si è attestati a valori più bassi, compresi tra il 76% ed il 78%. La ragione principale di questa riduzione di puntualità è dovuta all'avvio di un grande numero di cantieri sulle linee ferroviarie, connessi ai lavori riconducibili agli investimenti del PNRR.

In merito alle valutazioni dei clienti si evidenzia che l'96% ha dato un giudizio positivo sul servizio Trenord in generale con particolare rilevanza alla qualità dell'offerta (95% di giudizi positivi) mentre la clientela complessivamente critica sulla puntualità e sulla sicurezza con solo rispettivamente l'82% e il 75% di valutazioni positive.

Sintesi dei dati economici e patrimoniali

<i>Importi in milioni di Euro</i>	2023	2022	Differenza	Differenza %
Ricavi da bigliettazione	383,2	310,9	72,3	+23,3 %
Ricavi da Contratto di Servizio	438,4	438,7	(0,3)	-0,1 %
Altri ricavi e proventi	75,5	82,3	(6,8)	-8,3 %
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	897,1	831,9	65,2	+7,8 %
Costi operativi	(394,5)	(388,0)	(6,5)	+1,7 %
Costi del personale	(301,8)	(284,1)	(17,7)	+6,2 %
MARGINE OPERATIVO LORDO	200,8	159,8	41,0	+25,7 %
Ammortamenti e svalutazioni	(165,6)	(175,0)	9,4	-5,4 %
RISULTATO OPERATIVO	35,2	(15,2)	50,4	n.d.
Risultato gestione finanziaria	(7,9)	(2,9)	(5,0)	n.d.
RISULTATO ANTE IMPOSTE	27,3	(18,1)	45,4	n.d.
Imposte sul reddito	(8,3)	8,6	(16,9)	n.d.
RISULTATO NETTO COMPLESSIVO	19,0	(9,5)	28,5	n.d.

L'esercizio 2023 registra un risultato netto complessivo di 19,0 milioni di Euro, in aumento di 28,4 milioni di Euro rispetto al valore del 2022 (-9,4 milioni di Euro). Si evidenzia che nel 2023 sono state contabilizzate partite straordinarie positive relative ai danni derivanti dall'interruzione avvenuta nel 2013 e nei mesi estivi del 2022 su parte del Passante ferroviario, per un valore complessivo pari a circa 9 milioni di Euro. Si ricorda invece che il risultato del 2022 risentiva dell'effetto dei danni non recuperati derivanti dall'interruzione avvenuta nei mesi estivi sullo stesso Passante, con un pregiudizio stimato in circa 10 milioni di Euro.

Quanto ai mancati ricavi Covid, il Bilancio 2023 comprende circa 11 milioni di Euro di ristori per anni precedenti (38 milioni di Euro nel 2022), relativi ai conguagli calcolati sulla base delle risorse attualmente ripartite tra le regioni. La pandemia aveva provocato, rispetto al 2019, un impatto negativo sui ricavi da traffico per un importo complessivo di circa 400 milioni di Euro (dei quali circa 40 milioni di Euro nel 2022, 160 milioni di Euro nel 2021 e 200 milioni di Euro nel 2020). Tali minori ricavi sono stati quasi completamente compensati dalle risorse incrementali messe a disposizione dal Governo con decreti specifici, e si conta verranno totalmente compensati nel corso del 2024 con la definizione di ulteriori risorse.

Complessivamente, l'esercizio 2023 rappresenta il primo anno di ritrovata normalità, caratterizzato però da un andamento non ancora lineare della domanda, che si va man mano stabilizzando nelle sue componenti principali, seppur con valori complessivi di frequentazioni medie annue inferiori rispetto al 2019. I **ricavi** si attestano a 897,1 milioni di Euro, registrando un aumento di 65,2 milioni di Euro rispetto al 2022 (superiori ai livelli del 2019). In dettaglio:

- i **ricavi da bigliettazione** sono pari a 383,2 milioni di Euro con un incremento di 72,3 milioni di Euro rispetto al 2022. L'incremento è legato sostanzialmente alla ripresa della domanda, soprattutto per quanto riguarda il segmento aeroportuale e *leisure*, alla variazione nel mix dei titoli di viaggio con uno spostamento verso prodotti a maggior valore unitario, oltre all'entrata in vigore della validità giornaliera dei biglietti.
- i **ricavi da Contratto di Servizio** sono pari a 438,4 milioni di Euro, sostanzialmente stabili rispetto al 2022¹¹;
- gli **altri ricavi e proventi** sono pari a 75,5 milioni di Euro, in diminuzione di 6,8 milioni di Euro rispetto al 2022. La variazione è principalmente dovuta ai minori contributi per mancati ricavi Covid, nell'esercizio 2023 pari a 11,2 milioni di Euro (38,8 milioni di Euro nel 2022), parzialmente compensati dalle penali addebitate nel 2023 a RFI per 11,7 milioni di Euro (8,8 milioni di Euro relativi agli anomali consumi dei bordini dei TSR impiegati nel passante ferroviario di Milano negli anni 2013 e 2022 e 2,8 milioni di Euro relativi alle performance sull'utilizzo della rete ferroviaria), dal cosiddetto "bonus energia elettrica" (5,2 milioni di Euro nel 2023) e da maggiori penali attive per 3,5 milioni di Euro, di cui 3 milioni di Euro relativi a irregolarità di viaggio incassate dalla clientela.

Il **costo del personale** si attesta a 301,8 milioni di Euro, con un incremento complessivo di 17,7 milioni di Euro rispetto al 2022. Tale variazione è principalmente legata all'aumento nel numero di risorse impiegate (+108 FTE) in gran parte per il potenziamento dei processi operativi (macchinisti, capitreno e personale di biglietteria) e all'incremento delle voci accessorie.

I **costi operativi** sono pari a 394,5 milioni di Euro, in aumento di 6,5 milioni di Euro rispetto al 2022. Le variazioni principali in aumento dei costi riguardano il pedaggio, i costi per i materiali necessari per la manutenzione, i costi per prestazioni manutentive esterne, le provvigioni passive e le assicurazioni, parzialmente compensati da un sensibile risparmio sui costi di energia di trazione.

¹¹ Il corrispettivo da Contratto di Servizio per l'anno 2023 è definito da gennaio a novembre sulla base delle regole contrattuali del contratto di servizio scaduto al 30 novembre 2023 con un criterio di *pricing* a catalogo. Per il mese di dicembre 2023 trova applicazione il nuovo Contratto di Servizio 2023 – 2033 che prevede che il corrispettivo venga calcolato per il mese di dicembre sulla base del PEF preventivo e dei relativi conguagli legati alla consuntivazione delle componenti rispettivamente a carico di Regione Lombardia e di Trenord. I valori sono esposti al netto di possibili penali verso Regione Lombardia pari a 8,3 milioni di Euro nel 2023 e 8,6 milioni di Euro nel 2022.

Il **Margine Operativo Lordo (EBITDA)** è pari a 200,8 milioni di Euro, in aumento di 41,0 milioni di Euro rispetto al 2022, per effetto del significativo incremento dei ricavi parzialmente compensato dall'aumento del costo del lavoro e dei costi operativi.

Gli **ammortamenti** e le **svalutazioni** sono pari a 165,6 milioni di Euro, in diminuzione di 9,5 milioni di Euro rispetto al 2022 principalmente per effetto dei minori ammortamenti sulla manutenzione ciclica sui materiali conferiti e noleggiati. Le svalutazioni evidenziano una diminuzione di 1,7 milioni di Euro rispetto al 2022 e si riferiscono principalmente al rilascio di crediti per i quali erano venuti meno i presupposti della dubbia esigibilità del 2022.

Il **Risultato Operativo** si attesta a 35,2 milioni di Euro, in significativo miglioramento rispetto al valore dell'esercizio precedente (-15,2 milioni di Euro).

Il **risultato della gestione finanziaria** registra un valore di -7,9 milioni di Euro, in peggioramento di 5,0 milioni di Euro rispetto al 2022 principalmente per effetto di maggiori interessi passivi maturati sui debiti finanziari accesi per i beni in leasing in applicazione al principio contabile IFRS16.

Il **Risultato ante imposte** si attesta pertanto a 27,3 milioni di Euro, in miglioramento rispetto al valore del 2022 (-18,1 milioni di Euro).

Le **imposte sul reddito** ammontano a 8,3 milioni di Euro, a fronte del valore positivo per 8,7 milioni di Euro registrato nel 2022, ed è interamente riconducibile alla variazione positiva del risultato del periodo.

L'esercizio 2023 chiude pertanto con un **utile netto** di 19,0 milioni di Euro, in sostanziale miglioramento rispetto alla perdita di 9,5 milioni di Euro registrata nel 2022.

Nella tabella che segue viene riportato lo **Stato Patrimoniale** riclassificato al 31 dicembre 2023 raffrontato con il 31 dicembre 2022:

Importi in milioni di Euro	31/12/2023	31/12/2022	Differenza
Rimanenze	112,0	114,3	(2,3)
Crediti commerciali	200,4	154,1	46,3
Debiti commerciali	(254,2)	(237,3)	(16,9)
Altre attività nette correnti	(100,8)	(83,8)	(17,0)
Capitale Circolante Netto	(42,6)	(52,7)	10,1
Capitale Immobilizzato netto	856,1	383,2	472,9
Altre attività nette non correnti	81,3	83,8	(2,5)
Fondo rischi ed oneri	(43,5)	(41,3)	(2,2)
CAPITALE INVESTITO NETTO	851,3	373,0	478,3
<i>Mezzi propri</i>	(98,8)	(79,5)	(19,3)
<i>Posizione finanziaria netta complessiva (Debito/ -Cassa)</i>	(752,5)	(293,5)	(459,0)
TOTALE FONTI	(851,3)	(373,0)	(478,3)

Il **Capitale Circolante Netto** è negativo per 42,6 milioni di Euro, registrando un incremento di 10,1 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2022 così composto: (i) incremento dei crediti commerciali per 46,3 milioni di Euro che ha riguardato principalmente i rapporti verso Trenitalia (+41,4 milioni di Euro) e RFI (+10,9 milioni di Euro); (ii) maggiori debiti commerciali per 16,9 milioni di Euro che riguardano principalmente anticipi ottenuti da Regione Lombardia con riferimento al corrispettivo da Contratto di Servizio (+17,1 milioni di Euro); e (iii) minori altre attività nette correnti per 17,0 milioni di Euro essenzialmente dovuto all'incremento delle altre passività verso terzi per il riaccredito di ricavi del traffico incassati per conto delle stesse Società.

Il **Capitale Immobilizzato Netto** ammonta a 856,1 milioni di Euro, in aumento di 473,0 milioni di Euro sostanzialmente per l'incremento dei diritti d'uso su beni di terzi (+457,2 milioni di Euro) dovuta all'allineamento della scadenza della maggior parte dei contratti di leasing conseguenti alla scadenza del Contratto di Servizio. La voce comprende:

- il valore dei diritti d'uso su beni di terzi pari a 664,5 milioni di Euro, di cui 512,5 milioni di Euro riferiti al materiale rotabile e 149,0 milioni di Euro ai fabbricati;
- le immobilizzazioni materiali pari a 176,5 milioni di Euro che includono principalmente il valore residuo del materiale rotabile di proprietà in uso (109,1 milioni di Euro);
- le immobilizzazioni immateriali pari a 12,4 milioni di Euro;
- le partecipazioni ammontano a 2,8 milioni di Euro, che sono riferite principalmente alla controllata Tilo S.p.A., e – in minima parte – alle collegate Consorzio SBE e Consorzio Elio Scarl.

L'ammontare degli **investimenti netti** dell'esercizio è pari a 77,3 milioni di Euro e si riferisce per 63,7 milioni di Euro ad investimenti in immobilizzazioni materiali (principalmente interventi di manutenzione di secondo livello, di cui 36,1 milioni di Euro relativi a manutenzione ciclica e 14,9 milioni di Euro a manutenzione straordinaria.), per 3,5 milioni di Euro all'incremento di diritti d'uso su beni di terzi e per 10,1 milioni di Euro ad investimenti in immobilizzazioni immateriali.

Le **altre attività nette non correnti** ammontano a 81,3 milioni di Euro e diminuiscono di 2,5 milioni di Euro. In particolare, diminuiscono di 4 milioni di Euro le attività per imposte anticipate. Tale valore risulta parzialmente compensato dal decremento dei debiti per passività non correnti, pari a 1,5 milioni di Euro.

Il valore dei **fondi per rischi e oneri** ammonta a 43,5 milioni di Euro e si incrementa di 2,2 milioni di Euro rispetto al valore al 31 dicembre 2022.

Posizione Finanziaria Netta

Nel complesso l'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2023 ammonta - prima dell'applicazione del principio contabile IFRS16 - a 36,4 milioni di Euro, con una riduzione dell'indebitamento di 11,2 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2022, essenzialmente dovuto alla minore necessità di utilizzo delle linee di credito aperte con primari istituti di credito. Il valore residuo dei debiti finanziari IFRS 16 relativi a beni oggetto di leasing ammonta a 716,0 milioni di Euro, con un incremento di 470,2 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2022 per effetto della proroga al 30 novembre 2033 della maggior parte dei contratti di leasing la cui scadenza è stata, per la maggior parte, allineata a quella del Contratto di Servizio con Regione Lombardia, portando quindi il saldo complessivo dell'indebitamento finanziario a 752,5 milioni di Euro con un incremento rispetto al 2022 di 459,1 milioni di Euro, come evidenziato dalla seguente tabella:

Importi in milioni di Euro	31/12/2023	31/12/2022	Differenza
Liquidità	(35,6)	(52,6)	17,0
Indebitamento finanziario corrente	193,1	253,4	(60,3)
Posizione Finanziaria Corrente Netta (Debito / -Cassa)	157,5	200,8	(43,3)
Indebitamento finanziario non corrente	595,0	92,6	502,4
Posizione Finanziaria Netta (Debito / -Cassa)	752,5	293,4	459,1

AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA

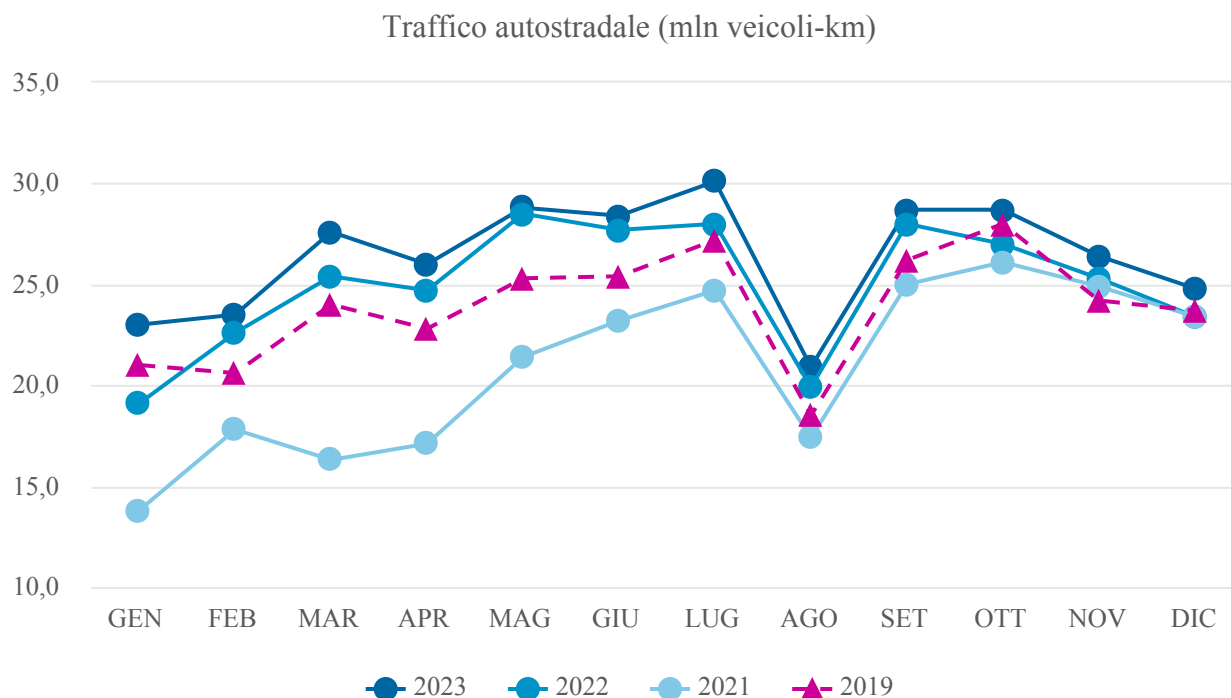
Andamento del traffico e delle tariffe

Traffico pagante		2023	2022	Diff. %	2019	Diff. %
Veicoli leggeri	mln veic.-km	256,6	239,3	+7,2 %	232,2	+10,5 %
Veicoli pesanti	mln veic.-km	60,0	60,2	-0,3 %	54,6	+9,9 %
Totale	mln veic.-km	316,6	299,5	+5,7 %	286,8	+10,4 %

Anche nell'esercizio 2023, a oltre 8 anni dall'entrata in esercizio delle tratte, si registra un continuo miglioramento del traffico (+5,7% rispetto all'esercizio 2022).

Si rammenta che una volta realizzate le tratte più importanti della A36 e cioè le Tratte B2, C e D, saranno raggiunti i bacini di domanda della Brianza e di Bergamo oltre che quello intercettato dall'interconnessione con le principali direttrici del territorio e cioè la SS35 Milano-Meda, che verrà sostituita dalla Tratta B2, la SS 36 dello Spluga, la A51 e l'autostrada A4.

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



In merito alle tariffe, non sono intervenuti aggiornamenti per l'anno 2023, restando pertanto invariate le tariffe da pedaggio in vigore nel 2022. 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. Per quanto concerne l'adeguamento per l'esercizio 2024, tenuto conto che anche per APL ricorrono le condizioni del Decreto Milleproroghe (si veda paragrafo 9.4), il MIT ha confermato, a decorrere dal 1° gennaio 2024, l'adeguamento della tariffa unitaria media in misura pari al 2,30%, richiamando che gli eventuali adeguamenti in eccesso o in difetto rispetto agli incrementi tariffari specifici saranno decisi in sede di aggiornamento dei PEF (l'incremento tariffario determinato da APL per l'esercizio 2024 nel PEF allegato all'Atto Aggiuntivo n.4 è pari al 3,52%).

Quanto alle modalità utilizzate per il pagamento dei pedaggi, il 2023 registra una percentuale di utilizzo del telepedaggio pari al 78,8%, in miglioramento rispetto al 2022 (77,9%). La percentuale di pedaggi non pagati entro il termine di 15 giorni è invece pari al 12,9%, in lieve diminuzione rispetto al 13,0% del 2022, evidenziando un trend migliorativo - soprattutto in considerazione dell'incremento del traffico registrato nel 2023 - che consentirà di portare tale indicatore al di sotto del target individuato dal PEF dopo le azioni di recupero. Si rileva infatti che grazie all'attività di recupero crediti la quota dei pedaggi non pagati per il 2023 è scesa dal 12,9% al 9,6% entro il mese

di dicembre 2023 ed è destinata a ridursi ulteriormente allorché sarà completato il processo di recupero crediti, similmente a quanto accaduto per il 2022 e 2021.

Sintesi dati economici e patrimoniali

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).

<i>Importi in milioni di Euro</i>	2023	2022	Differenza	Differenza %
Ricavi per pedaggi	44,4	42,3	2,1	+5,0 %
Altri ricavi e proventi	5,9	4,9	1,0	+20,4 %
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	50,3	47,2	3,1	+6,6 %
Costi operativi	(17,0)	(16,6)	(0,4)	+2,4 %
Costi del personale	(10,8)	(8,2)	(2,6)	+31,7 %
MARGINE OPERATIVO LORDO	22,5	22,4	0,1	+0,4 %
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(5,7)	(6,3)	0,6	-9,5 %
RISULTATO OPERATIVO	16,8	16,1	0,7	+4,3 %
Risultato gestione finanziaria	(28,0)	(21,3)	(6,7)	+31,5 %
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(11,2)	(5,2)	(6,0)	n.d.
Imposte sul reddito	(0,7)	(0,7)	—	— %
RISULTATO COMPLESSIVO	(11,9)	(5,9)	(6,0)	n.d.

Nel 2023 APL ha conseguito **ricavi** pari a 50,3 milioni di Euro, in aumento di 3,1 milioni di Euro rispetto al 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 compensato dall'aumento dei costi, principalmente attribuibile al maggior costo del personale (+2,6 milioni di Euro) legato all'ampliamento dell'organico che passa da 94 a 125 FTE. 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. I costi operativi aumentano invece di 0,4 milioni di Euro per effetto di importanti risparmi sull'energia elettrica e oneri per personale distaccato, bilanciati da maggiori attività di manutenzione del corpo autostradale, attività di comunicazione e altri costi legati ai processi riorganizzativi interni.

Nel periodo, infatti, il **Margine Operativo Lordo** (EBITDA) risulta sostanzialmente allineato a quello del 2022, attestandosi a 22,5 milioni di Euro.

Il **risultato operativo** è pari a 16,8 milioni di Euro, in aumento di 0,7 milioni di Euro rispetto al 2022 beneficiando di ammortamenti sul corpo autostradale leggermente inferiori.

Il risultato operativo delle tratte in esercizio non permette però, al momento, di coprire interamente l'importante carico di oneri finanziari netti che si attestano a 28,0 milioni di Euro, in aumento di 6,7 milioni di Euro rispetto al 2022 per effetto dei maggiori tassi di interesse sul Prestito Ponte Bis e sul

Finanziamento Soci a tasso variabile, oltre che per effetto dell'applicazione del costo ammortizzato agli oneri accessori al Finanziamento Senior 1 (principalmente commissioni di mancato utilizzo). In particolare questi ultimi, in assenza di erogazioni, vengono spesi a conto economico in modo lineare fino al 2025 (data di fine disponibilità) senza concorrere alla marginalità operativa, ma si prevede che saranno parzialmente capitalizzati in previsione dell'avvio dei lavori delle tratte B2 e C, con conseguente effetto sul risultato netto della Partecipata.

La Partecipata chiude pertanto l'esercizio 2023 con un **risultato netto** negativo pari a 11,9 milioni di Euro, in peggioramento rispetto al risultato registrato nel 2022 (la perdita era pari a 5,9 milioni di Euro) a causa dei maggiori oneri finanziari netti precedentemente menzionati.

Posizione Finanziaria Netta

Al 31 dicembre 2023 la posizione finanziaria netta è attiva con cassa per 19,4 milioni di Euro, in aumento di 11,9 milioni di Euro al 31 dicembre 2022.

La tabella di seguito espone un incremento delle disponibilità liquide pari a 12,4 milioni di Euro. Tale aumento è da ricondursi principalmente alla cassa generata dalla gestione operativa dell'esercizio e ai contributi pubblici che, unitamente alle misure di defiscalizzazione, hanno permesso di coprire le uscite dell'esercizio, compresi gli oneri finanziari relativi al Finanziamento Senior 1, il rimborso del Prestito Ponte Bis e dei relativi interessi.

L'indebitamento finanziario non corrente include il Finanziamento soci erogato da MISE nel corso degli anni precedenti che aumenta a 189,7 milioni di Euro nel 2023 (da 180,53 milioni di Euro nel 2022) per effetto degli interessi dell'esercizio, non pagati in quanto postergati ai debiti bancari.

I debiti verso banche sono diminuiti complessivamente di 8,6 milioni di Euro a 161,9 milioni di Euro al 31 dicembre 2023, principalmente per effetto del rimborso delle quote capitale del Finanziamento Ponte Bis. Quest'ultimo è stato sottoscritto nel febbraio 2016 con un pool di banche italiane e integrato con l'addendum sottoscritto nel novembre 2017, che ha riscadenzato i termini di restituzione prevedendone il rimborso in rate semestrali sino al 30 giugno 2034. E' previsto che tale finanziamento sia integralmente rimborsato con il primo tiraggio del Finanziamento Senior 1.

Importi in milioni di Euro	31/12/2023	31/12/2022	Differenza
Liquidità	(371,0)	(358,6)	(12,4)
Indebitamento finanziario corrente	10,3	8,9	1,4
<i>Posizione Finanziaria Corrente Netta (Debito / -Cassa)</i>	<i>(360,7)</i>	<i>(349,7)</i>	<i>(11,0)</i>
Indebitamento finanziario non corrente	341,3	342,2	(0,9)
<i>Posizione Finanziaria Netta (Debito / -Cassa)</i>	<i>(19,4)</i>	<i>(7,5)</i>	<i>(11,9)</i>

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

10.1 SINTESI DEI DATI ECONOMICI

Si riporta di seguito il conto economico riclassificato dell'esercizio, raffrontato con quello dell'esercizio 2022, con indicazione degli scostamenti in valore assoluto ed in percentuale.

Importi in milioni di Euro	2023	2022	Differenza	Differenza %
Ricavi delle vendite e prestazioni	81,5	79,3	2,2	2,8 %
Altri ricavi e proventi	4,3	4,9	(0,6)	-12,2 %
TOTALE RICAVI	85,8	84,2	1,6	1,9 %
EBITDA	45,3	47,3	(2,0)	-4,2 %
RISULTATO OPERATIVO	13,2	17,3	(4,1)	-23,7 %
Risultato gestione finanziaria	2,5	(7,4)	9,9	-133,8 %
UTILE COMPLESSIVO	14,2	8,0	6,2	77,5 %

I **ricavi delle vendite e delle prestazioni** aumentano rispetto al 2022 di 2,2 milioni di Euro principalmente per i maggiori ricavi da locazione di materiale rotabile sui convogli TILO noleggiati a Trenord, per 1,5 milioni di Euro e sui convogli TAF per 1,1 milioni di Euro.

Gli **altri ricavi e proventi** ammontano a 4,3 milioni di Euro rispetto ai 4,9 milioni di Euro del 2022.

I **costi esterni operativi** aumentano di 1,7 milioni di Euro, passando da 20,2 milioni di Euro a 21,9 milioni di Euro, principalmente per maggiori prestazioni di servizi per 1,6 milioni di Euro, maggiori costi per servizi informatici.

I **costi del personale** ammontano a 18,6 milioni di Euro, in aumento di 1,9 milioni di Euro rispetto ai 16,7 milioni di Euro del 2022 principalmente in relazione alla diversa composizione del numero medio oltre che per l'incremento dell'organico medio (+11 FTE), nonché per il riconoscimento, avvenuto nell'esercizio 2022 e non nell'esercizio 2023, dell'indennità degli oneri di malattia, per 0.5 migliaia di Euro.

L'**Ebitda**, che passa da 47,3 milioni di Euro a 45,3 milioni di Euro, presenta un decremento del 4,2% per il combinato effetto dell'aumento dei ricavi e dell'incremento dei costi operativi e del personale.

Gli **ammortamenti e accantonamenti** aumentano di 2,1 milioni di Euro rispetto al 2022 in relazione al completamento delle attività di *revamping* e *refurbishment* per 11 rotabili TAF.

Il **risultato operativo**, determinato dall'effetto combinato degli andamenti delle categorie di ricavo e costo precedentemente commentati, risulta pari a 13,2 milioni di Euro rispetto ai 17,3 milioni di Euro dell'esercizio 2022, in diminuzione di 4,1 milioni di Euro, pari al 23,7%.

Il **risultato della gestione finanziaria** è positivo per 2,5 milioni di Euro, in aumento di 9,9 milioni di Euro rispetto ai -7,4 milioni di Euro del 2022; per il combinato effetto:

- della positiva gestione della liquidità (+0,6 milioni di Euro), sia per la maggior disponibilità media che per i migliori tassi di rendimento;
- della plusvalenza derivante dalla cessione delle partecipazioni detenute in La Linea e in NTT (1,5 milioni di Euro), oltre al conguaglio relativo alla cessione della partecipazione di maggioranza di DB Cargo (+0,6 milioni di Euro);
- dei maggiori dividendi incassati dalle società controllate e partecipate (+27,0 milioni di Euro) parzialmente compensati dalle maggiori svalutazioni delle partecipazioni (+22,0 milioni di Euro).

Il **risultato ante imposte** risulta pari a 15,7 milioni di Euro rispetto ai 9,9 dell'esercizio 2022.

Le **imposte sul reddito**, pari a 1,5 milioni di Euro, diminuiscono di 0,4 milioni di Euro in relazione al beneficio, pari a 0,6 milioni di Euro, derivante dal rimborso delle deduzioni da cuneo fiscale non dedotte nel 2008.

L'**utile dell'esercizio** ammonta a 14,2 milioni di Euro, in aumento rispetto al risultato di 8,0 milioni di Euro conseguito nell'esercizio 2022.

10.2 SITUAZIONE PATRIMONIALE RICLASSIFICATA E INDICATORI SINTETICI DI RISULTATO

Si riporta di seguito la situazione patrimoniale – finanziaria riclassificata dell'esercizio e di quello precedente:

Importi in milioni di Euro	31/12/2023	31/12/2022	Differenza
Crediti correnti	68,0	54,6	13,4
Debiti correnti	(45,5)	(54,0)	8,5
<i>Capitale Circolante Netto</i>	22,5	0,6	21,9
Immobilizzazioni	398,8	411,5	(12,7)
Partecipazioni	693,2	710,0	(16,8)
Crediti non correnti	16,3	20,3	(4,0)
Fondi e debiti non correnti	(7,3)	(7,5)	0,2
CAPITALE INVESTITO NETTO	1.123,5	1.134,9	(11,4)
<i>Mezzi propri</i>	417,3	413,1	4,2
<i>Posizione finanziaria netta (Debito / -Cassa)</i>	706,2	721,8	(15,6)
TOTALE FONTI	1.123,5	1.134,9	(11,4)

La posizione finanziaria netta passa da 721,8 milioni di Euro a 706,2 milioni di Euro, principalmente per l'effetto dei minori investimenti pagati nell'esercizio e dell'incasso di maggiori dividendi.

La Società gestisce la liquidità delle altre società del Gruppo in *cash pooling*; pertanto, a fronte di disponibilità su depositi bancari pari a 269,6 milioni di Euro, FNM ha crediti in c/c di

corrispondenza per 1,2 milioni di Euro (0,4 milioni di Euro al 31 dicembre 2022) e debiti in c/c di corrispondenza per 298,3 milioni di Euro (152,8 milioni di Euro al 31 dicembre 2022).

Come evidenziato nel rendiconto finanziario, cui si rimanda, le attività operative hanno generato liquidità per 23,6 milioni di Euro, le attività d'investimento hanno generato risorse finanziarie per 7,8 milioni di Euro, la cessione delle partecipazioni destinate alla vendita ha generato cassa per 5,4 milioni di Euro, mentre l'attività di finanziamento ha generato liquidità in misura pari a 116,5 milioni di Euro per i flussi finanziari derivanti dai conti correnti di corrispondenza del *cash pooling* con le società partecipate.

11 QUADRO NORMATIVO

11.1 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2016 ha determinato - a decorrere dal 15/09/2016 - il passaggio della rete FERROVIENORD - Ramo Milano sotto l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) e la cessazione di ogni competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

FERROVIENORD ha sviluppato il proprio sistema di gestione della sicurezza secondo quanto disciplinato dalla normativa in vigore e dalle disposizioni emanate da ANSF attuando quanto previsto dal D.Lgs. n. 162/2007, ora sostituito dal D. Lgs. 14 maggio 2019, n. 50.

FERROVIENORD ha ottenuto da parte di ANSF in data 17 aprile 2018 il rilascio dell'Autorizzazione di Sicurezza n. IT2120180001, rinnovata nel giugno del 2019 fino al 2021 (riferimento n. IT2120190004 del 11/06/2019) e nel mese di giugno 2021 fino al mese di aprile 2023 (riferimento n. IT2120210002 del 28/06/2021). È in corso la procedura per il rinnovo.

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

FERROVIENORD ha ottenuto nel mese di giugno 2021 il rilascio del **Certificato di Idoneità all'esercizio** (riferimento n. GI2021001 del 28/06/2021), valido fino al mese di aprile 2023 e rinnovato nell'aprile 2023 fino al mese di aprile 2028 (riferimento n. GI2023001 del 14/04/2023).

11.2 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Si riportano di seguito gli aggiornamenti in merito all'evoluzione legislativa nazionale riguardante il settore TPL.

Nel corso del 2023, seppur in flessione rispetto al 2022, è proseguita la crescita dei prezzi al consumo innescata dal conflitto tra Russia e Ucraina, scoppiato a febbraio 2022 e ad oggi non ancora risolto.

Il contesto macroeconomico di riferimento è caratterizzato da una fortissima incertezza, considerati anche gli ultimi eventi geopolitici, da ultimo il conflitto israelo-palestinese, che hanno ulteriormente complicato la situazione internazionale e che potrebbe portare a conseguenze simili sui costi del carburante a quelle del conflitto russo-ucraino. La politica monetaria restrittiva della BCE, che si traduce in un elevato costo del debito per famiglie e imprese per scoraggiare gli investimenti nel tentativo di contenere l'inflazione, ha invece generato per la società una maggiore redditività della liquidità in eccesso.

Nel corso del 2022, per contrastare le pesanti ripercussioni sul costo del gasolio, delle sanzioni imposte nei confronti della Russia da Unione Europea e Stati Uniti, il decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21 recante "Misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina" aveva introdotto dal 22 marzo 2022 la riduzione delle accise sul gasolio impiegato come carburante per autotrazione da Euro 617,40 ad Euro 367,40 per mille litri, il decreto-legge 23 novembre 2022, n. 179 aveva portato le accise sul gasolio impiegato come carburante da Euro 367,40 a 467,40 per mille litri dal 1 dicembre fino al 31 dicembre 2022. Dal 1° gennaio 2023 sono terminati gli effetti delle misure temporanee ed è stato ripristinato il pieno recupero delle accise per i mezzi euro 5 e 6. Sempre in risposta alla crescita dei prezzi dei carburanti, con il decreto-legge 50 del 17 maggio 2022 era stato istituito il cosiddetto *bonus trasporti* che garantiva uno sconto mensile di importo non superiore a 60 Euro sul costo degli abbonamenti per il trasporto pubblico; lo sconto era applicabile alle persone fisiche che nell'anno 2021 avevano conseguito un reddito non superiore a 35 mila Euro. La misura è stata riproposta per il 2023 abbassando la soglia di reddito degli aventi diritto a 20 mila Euro.

In aggiunta l' articolo 1 commi 2-9 legge di bilancio 2023 ha previsto la proroga anche per il primo trimestre 2023 dei crediti d'imposta a favore delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale, i crediti d'imposta sono poi stati confermati anche per il secondo semestre 2023.

Infine, Regione Lombardia con delibera DGR N. XII/ 611 del 10 luglio 2023 sulla scorta del monitoraggio dei prezzi al consumo e sulla base dei risultati degli indicatori di qualità, ha definito la quota dell'adeguamento tariffario per l'anno 2023, con decorrenza 1° settembre 2023.

Successivamente, con delibera n. 19 del 25 luglio 2023 l'Agencia del TPL di Como, Lecco e Varese ha riconosciuto l'adeguamento tariffario nella misura del 4,81%.

Al fine di mitigare l'impatto dell'adeguamento tariffario, l'Agencia ha ritenuto di avvalersi della facoltà transitoria introdotta dall'art. 67 della l.r. n. 6/2012, per consentire l'introduzione di nuovi titoli di viaggio, è stato così avviata un'iniziativa per la promozione dell'acquisto dell'abbonamento annuale a favore degli under 26, ad una tariffa agevolata pari ad 8 volte il prezzo dell'abbonamento mensile ordinario.

Anche Regione Veneto, ha avuto due adeguamenti del corrispettivo chilometrico riconosciuto a fronte della produzione autorizzata: il primo, pari a circa Euro 2.114 (DGR 1491/2023), derivante da un provvedimento straordinario della Regione Veneto; il secondo, pari a circa Euro 2.053 (DGR 1493/2023) in seguito all'adeguamento dei finanziamenti del Fondo Nazionale Trasporti.

11.3 INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE

Nel mese di luglio 2023 è stata pubblicata la delibera ART n. 130/2023 concernente l'indizione di una consultazione pubblica in materia di contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle aree autostradali.

Il termine per la presentazione di eventuali osservazioni, stante la complessità dei temi trattati, tenuto anche conto delle specificità e caratteristiche peculiari del settore autostradale, è stato fissato al 3 novembre 2023. Con delibera n. 200 del 21 dicembre 2023 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fissato al 30 giugno 2024 il termine di conclusione del procedimento.

12 PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE

Nello svolgimento delle proprie attività, il Gruppo è esposto a rischi ed incertezze esterne, derivanti da fattori esogeni connessi al contesto macroeconomico generale oltre a quelli specifici dei settori operativi in cui vengono sviluppate le *operation*, a cui si aggiungono i rischi derivanti da scelte strategiche e quelli interni di gestione.

FNM S.p.A. ha predisposto e adottato, quale parte integrante del Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi un processo di *Risk Management* finalizzato all'individuazione e alla gestione delle diverse tipologie di rischio alle quali la Società e le sue controllate risultano essere esposte sia in relazione al contesto esterno di riferimento sia alle specifiche caratteristiche tecnico operative del settore in cui opera il Gruppo. Lo scopo principale del processo è quello di adottare un approccio sistematico all'individuazione dei rischi prioritari, a valutarne i potenziali effetti negativi e ad intraprendere le opportune azioni per mitigarli al fine di garantire il successo sostenibile del

Gruppo. A tal fine il Gruppo si è dotato di un modello di gestione del rischio, basato sulla norma UNI ISO 31000:2018, e di una metodologia di rilevazione che assegna un indice di rilevanza al rischio in funzione della valutazione di impatto complessivo, probabilità di accadimento e livello di controllo. Con il coordinamento del *Risk Manager* di FNM S.p.A., i *Risk Owner* identificati individuano e valutano i rischi di competenza attraverso un processo di *Risk Self Assessment* e forniscono una prima indicazione delle azioni di mitigazioni ad essi associate. I rischi così individuati vengono prioritizzati in funzione dello *scoring* risultante e aggregati per favorire il coordinamento dei piani di mitigazione in un'ottica di gestione integrata dei rischi stessi. Nel corso dell'esercizio e nell'ambito delle periodiche attività di *Risk Assessment* condotte da FNM S.p.A., in coordinamento con le società del Gruppo, ha definito valori-soglia di rischio, parametrati e proporzionati all'attività e alle dimensioni delle società, il cui superamento non è ritenuto compatibile con il *risk appetite* stabilito dal Consiglio di Amministrazione della Capogruppo. Gli scenari di rischio così identificati si qualificano come "prioritari" (definiti anche come "top" e "rilevanti"), a fronte dei quali il *management* del Gruppo dispone piani di mitigazione per ricondurre i valori di rischio entro limiti coerenti ai valori-soglia identificati.

Nel corso del 2023 è stata inoltre aggiornata l'attività di *Risk Assessment* annuale dei rischi aziendali ed approvato il piano di *Risk Assessment* 2023 in data 19 ottobre 2023 da parte di Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A.. L'attività è conclusa con presentazione al Consiglio di Amministrazione di FNM S.p.A. in data odierna.

Si forniscono di seguito i principali scenari di rischio, identificando separatamente quelli comuni ai vari settori operativi rispetto a quelli propri di ciascun settore.

Infine, con riferimento a specifici rischi finanziari ed a più dettagliate analisi sul rischio di credito e di liquidità, si rimanda alle Note al bilancio separato (Nota 35) e al bilancio consolidato (Nota 51).

12.1 PRINCIPALI RISCHI

Incertezza del quadro normativo e regolamentare

Il Gruppo FNM opera prevalentemente nel settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL) ferroviario e automobilistico. Tale settore è caratterizzato da una notevole complessità normativa e regolamentare e, da oltre dieci anni, è oggetto di un processo di profonda e radicale trasformazione non sempre privo di incertezze interpretative ed applicative e, comunque, lungi dal considerarsi stabilizzato, tuttavia nel corso dell'esercizio 2023 sono state regolarizzate diverse posizioni.

Specificatamente, con riferimento al trasporto ferroviario, Regione Lombardia e Trenord hanno sottoscritto in data 23 novembre 2023 il nuovo Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, per il periodo dal 1° dicembre 2023 - 30 novembre 2033.

In data 15 febbraio 2016 è intervenuto, invece, il rinnovo al 31 ottobre 2060 della concessione in capo a FERROVIENORD, in data 21 dicembre 2022 è stato sottoscritto il nuovo Contratto di Servizio, con durata dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2027, in capo alla medesima società, mentre in data 28 luglio 2016 è stato sottoscritto il nuovo Contratto di Programma, con durata dal 28 luglio 2016 al 31 dicembre 2022, poi estesa al 31 dicembre 2027 con DGR del 14 dicembre 2020, secondo quanto già descritto precedentemente al paragrafo 6.2 “Infrastruttura ferroviaria”.

Con riferimento al trasporto su gomma e, conseguentemente, alle attività di TPL del Gruppo tramite FNM Autoservizi S.p.A. e ASF Autolinee S.r.l., pur nell’incertezza derivante dalla gestione in proroga delle concessioni per le province di Brescia e Varese, rispettivamente al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2025, ovvero alla data di presa in carico del servizio da parte del nuovo gestore (per la sola FNM Autoservizi S.p.A.) e del Contratto di Servizio per la provincia di Como al 31 dicembre 2025 ovvero alla data di presa in carico del servizio da parte del nuovo gestore (per entrambe le società partecipate), il rischio della mancata assegnazione/rinnovo è condiviso dalla totalità dei concorrenti in quanto, in tale ipotesi, i costi del Gruppo si ridurrebbero per effetto delle previsioni normative di subentro del nuovo operatore nella fruizione dei mezzi e del personale.

Medesime considerazioni valgono con riferimento all’attività di TPL su gomma svolta da ATV S.r.l. a Verona e provincia, che nel mese di dicembre 2023 ha però ottenuto una proroga di tre anni fino al 31 dicembre 2026.

Mancato rispetto degli impegni con il Concedente

L’incapacità di rispettare gli impegni assunti contrattualmente o la compromissione dell’immagine del Gruppo per la riduzione della qualità del servizio prestato, rappresentano un rischio significativo per il mantenimento dell’economicità dei Contratti di Servizio, di Programma e di Concessione a causa del rischio di addebito di penali contrattuali.

A fronte di tale rischio, il Gruppo opera continuamente nel monitoraggio della qualità del servizio prestato al Concedente (con riferimento ai parametri quantitativi e qualitativi definiti nei Contratti) ed al Cliente (con riferimento al suo livello di soddisfazione percepita sulla qualità e sicurezza del servizio), sia tramite controlli continuativi sulle procedure e processi, effettuati dalle funzioni interne preposte e da enti esterni, che con attività di *training* al personale per garantire alti standard di servizio, nonché tramite revisioni sistematiche delle procedure e processi operativi volti al mantenimento dell’efficienza ed efficacia del servizio prestato e della sicurezza del personale del Gruppo.

Rischi connessi ai dipendenti

Il costo del lavoro rappresenta un fattore rilevante e non sostituibile della produzione per i quattro principali settori operativi. La necessità di mantenere i livelli di servizio coerenti con le aspettative del Concedente e del Cliente e la complessità della regolamentazione giuslavoristica determinano una limitata flessibilità nella gestione della risorsa lavoro; incrementi significativi del costo unitario della risorsa, potrebbero quindi incidere significativamente sulla redditività del Gruppo essendo limitata la possibilità di ridurre l'impiego della forza lavoro, a parità di qualità ed efficienza delle *operation*.

Da questo punto di vista, come descritto al successivo paragrafo 15 “Personale dipendente: numeri, costi e formazione”, il Gruppo ritiene prioritario il mantenimento di un dialogo costruttivo con il personale e le organizzazioni sindacali per garantire il soddisfacimento degli obiettivi di efficienza ed efficacia dei processi produttivi con piena assunzione della responsabilità sociale, della sicurezza del lavoro e della garanzia dell'occupazione pur in periodi recessivi.

Inoltre, si rileva una difficoltà nel reperire personale specializzato, fenomeno influenzato da diversi fattori tra cui: l'aumento dei costi per ottenere le qualifiche e le abilitazioni all'esercizio della professione, mercato del lavoro estremamente dinamico e concorrenziale. In tal senso, le società del settore gomma e del comparto autostradale offrono a specifiche categorie di lavoratori percorsi formativi *ad hoc* e piani di sviluppo specifici.

Rischio Cyber security

Rispetto al rischio di *cyber attack*, anche in considerazione di un contesto che vede il numero di attacchi hacker in continuo aumento sia in termini di frequenza che di impatto, il Gruppo ha adottato rilevanti misure di protezione sia software che di infrastrutture hardware (ad es. esempio con l'attivazione di un servizio di *Security Operation Center* c.d. “SOC”) oltre a dotarsi di sistemi di *Disaster Recovery* e *Business Continuity* informatica.

Rischio dei cambiamenti climatici

A oggi la valutazione dell'impatto dei business della Società e del Gruppo sui cambiamenti climatici è di importanza prioritaria, come emerge anche dalla lista di materialità 2023 riportata nella Dichiarazione non Finanziaria, confermata in seguito allo svolgimento delle attività di *shareholder engagement* nel 2022. FNM attribuisce forte rilevanza a questo tema e ha messo in atto azioni per presidiare i rischi e le opportunità che ne derivano.

Consapevole dell'importanza della salvaguardia dell'ambiente, il Gruppo FNM vuole svolgere un ruolo proattivo nella transizione energetica, che ritiene essere un obiettivo fondamentale da perseguire e un'opportunità per lo sviluppo futuro. In quest'ottica, il 16 settembre 2021 il Consiglio

di Amministrazione di FNM ha approvato il Piano Strategico 2021-2025, che configura il Gruppo come un operatore integrato della mobilità sostenibile, guidato da principi di sostenibilità ambientale, sociale e di *governance* (ESG). Il piano per la prima volta integra e quantifica gli obiettivi ESG nella definizione della strategia industriale del Gruppo al fine di sviluppare nuove forme di mobilità multimodale, integrata e sostenibile, facendo leva sulla gestione sinergica e lo sviluppo del portafoglio di infrastrutture del Gruppo, tra loro complementari e proponendosi come partner di mobilità per le comunità servite. In tal senso, lo sviluppo di nuovi servizi di mobilità, implementati grazie all'utilizzo di tecnologie digitali e adattati per soddisfare i bisogni degli utenti, è accompagnato dal mantenimento e miglioramento delle condizioni di sicurezza e di resilienza agli eventi naturali estremi. Parte integrante del piano, che contribuisce al raggiungimento di 10 dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 ONU (SDGs) sui quali ha un impatto, è dunque anche il supporto concreto allo sviluppo del territorio, attraverso progetti di riqualificazione ambientale e urbana, lungo l'asse ferroviario.

Per consentire il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità e di partecipazione attiva al processo di transizione energetica, per la prima volta il Piano individua degli indicatori chiave con precisi obiettivi al 2025, tra cui lo sviluppo e la decarbonizzazione delle flotte.

Tutto questo si traduce in un piano di investimenti pari a circa 850 milioni di Euro nel periodo 2021-2025.

Di seguito si riportano i principali obiettivi che il Gruppo ha fissato per dimostrare il proprio impegno nel favorire e promuovere il processo di transizione energetica e che possono essere ricondotti principalmente al politiche di ammodernamento delle flotte con l'introduzione di mezzi ad alimentazione alternativa (es. treni a idrogeno, autobus elettrici ecc.):

	2025	2023	2022
Emissioni di CO2 Scope 1 e Scope 2 / ricavi	48 ton/Co2 eq/M€ (-35% vs 2020)	55,1 ton CO2eq/M€ (-25,5% vs 2020)	69,6 ton/Co2 eq/M€ (-5,9% vs 2020)*
Utilizzo di energia elettrica a fonti rinnovabili per consumi corporate e servizi lungo l'infrastruttura gestita dal Gruppo	100,0 %	69,0%	64,0%**

*L'indicatore è stato riesposto a seguito di un affinamento nella metodologia di calcolo delle emissioni di CO2

** Il dato è stato aggiornato a seguito di una più puntuale valorizzazione dell'energia da fonti rinnovabili

Si segnala che nel 2023 il Gruppo ha ridotto ulteriormente le proprie emissioni di CO2 Scope 1 e Scope 2 rispetto ai ricavi, raggiungendo una contrazione di oltre il 25% rispetto ai livelli del 2020 (pari a 74,0 ton CO2 eq/M€). L'utilizzo di energie rinnovabili per consumi *corporate* e i servizi lungo l'infrastruttura del Gruppo ha registrato invece un graduale miglioramento in linea con i target.

Rischi connessi alla pandemia da COVID-19

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

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

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

Rischio inflazione

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

Anche il Gruppo rimane esposto a questi rischi.

Con riferimento al rischio di incremento dei costi dell'energia, in particolare per i carburanti (gasolio e metano) utilizzati per il trasporto pubblico locale su gomma e per le utenze (che includono la sede centrale e l'illuminazione dell'infrastruttura ferroviaria), nonché per i costi sostenuti da Trenord per la trazione ferroviaria, sono in essere contratti di acquisto assegnati sulla base di asta con durata massima di un anno a prezzo misto (componente fissa e variabile). I contratti per l'acquisto di energia elettrica di MISE sono invece a prezzo variabile.

In merito ai costi delle manutenzioni, esposti al rincaro dei prezzi delle materie prime, così come di altre voci dei costi di produzione, si rileva che, in linea con i trend di mercato, in tutti *segment*, i fornitori stanno richiedendo una revisione dei prezzi contrattuali.

Si segnala che per fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi di alcuni materiali da costruzione nonché dei carburanti e dei prodotti energetici da impiegare nella realizzazione di lavori pubblici, è stato introdotto nell'ordinamento l'art. 26 del Decreto Legge 17 maggio 2022 n. 50, recante "Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli

investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina” (c.d. Decreto Aiuti, convertito con Legge 15 luglio 2022, n. 91) che ha previsto, per consentire l’esecuzione degli affidamenti aggiudicati sulla base di offerte a copertura degli esercizi 2021 e 2022.

Con la Legge 29 dicembre 2022, n. 197 (“Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025.”), il meccanismo del Decreto Aiuti è stato sostanzialmente esteso anche con riferimento all’anno 2023, successivamente prorogato al 2024. Per il 2025 il Governo ha stanziato 100 milioni di Euro aggiuntivi sul fondo ma non ha ancora formalmente prorogato la misura.

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

Da ultimo, come già rilevato negli esercizi precedenti, oltre all’incremento dei prezzi, le catene di produzione continuano a risentire negativamente di ritardi negli approvvigionamenti di materie prime e semilavorati. Il Gruppo potrebbe dunque risentire di questa situazione che potrebbe determinare ritardi nella consegna di materiali, materiale rotabile e automezzi.

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

Rischio aumento dei tassi d’interesse

La rapida crescita dell’inflazione verso livelli straordinariamente elevati dal 2022, ed una ripresa post pandemia più veloce del previsto hanno indotto le banche centrali ad avviare il ritiro dello stimolo monetario, per perseguire la stabilità dei prezzi e salvaguardare la stabilità finanziaria. In particolare, la BCE ha posto gradualmente fine agli acquisti netti di attività finanziarie ed ha annunciato a partire dal mese di luglio una fase di rialzo dei tassi ufficiali che ha portato a stabilire tassi di interesse sulle operazioni di rifinanziamento principali, sulle operazioni di rifinanziamento marginale e sui depositi presso la banca centrale al 3,00%, al 3,25% e al 2,50%, con effetto dall’8 febbraio 2023.

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, il debito lordo del Gruppo al 31 dicembre 2023 è rappresentato per l’88% da finanziamenti a tasso fisso. Il restante 12% dell’indebitamento è rappresentato dai finanziamenti in capo a MISE contratti a tasso variabile, come evidenziato nel capitolo 51, una variazione in aumento o diminuzione di 125 bps dei tassi di interesse, rappresenta una variazione netta in

aumento o diminuzione dell'incidenza degli oneri finanziari sul risultato netto di 1,1 milioni di Euro, al netto dell'effetto fiscale.

Il costo medio del debito per il Gruppo per il 2023 è pari al 1,89%.

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

12.2 RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

La gestione della manutenzione della rete ferroviaria, gestita da FERROVIENORD sulla base di un Contratto di Servizio, come già descritto nell'ambito del commento alla attività de *segment*, non presenta particolari aree di rischio, in quanto risulta un servizio regolato da norme estremamente stringenti relative alla sicurezza delle stazioni e della rete e da una programmazione puntuale degli interventi finanziati concertata con il Concedente.

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

Sicurezza del servizio e della rete

Il rischio della sicurezza deve essere declinato nella specifica problematica legata alla sicurezza della circolazione (*safety*) e delle persone e beni (*security*).

Per entrambi gli ambiti, i settori operativi del Gruppo sono soggetti ad alta regolamentazione da un punto di vista della gestione delle *operation*, nonché soggetti a numerosi controlli effettuati dai competenti organi di vigilanza.

Il mancato adempimento delle regolamentazioni in essere, oltre ad esporre il Gruppo al rischio di contenziosi, può determinare la perdita di reputazione nei confronti dei Concedenti e dei Clienti, con rischio di compromissione dell'economicità dei Contratti di Servizio.

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

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

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

FERROVIENORD, nell'ambito dei propri programmi di evoluzione tecnologica dei sistemi di *Security, Safety* e di assistenza ai viaggiatori, nel 2032 ha proseguito:

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

Rischio di riduzione delle risorse erogate da Regione Lombardia per l'attuazione degli investimenti previsti da Contratto di Programma

Nel 2023 è stata sostanzialmente completata la fase di progettazione delle numerose e rilevanti iniziative finanziate negli anni 2020 e 2021. Il mutato scenario macroeconomico e le regole delle misure statali (cd. «Decreto Aiuti») hanno comportato:

- un incremento dei costi di realizzazione delle opere, in alcuni casi anche del 70%;
- la difficoltà nella gestione degli appalti attualmente in essere, visto che il «Decreto Aiuti» va ad erodere – in prima battuta – le somme a disposizione per eventuali imprevisti in fase di lavori;
- una conseguente incertezza sulle modalità di compensazione dell'incremento prezzi dal 2025 in poi (la misura «Decreto Aiuti» è, al momento, confermata solo fino al 2024, per il 2025 il Governo ha stanziato 100 milioni di Euro aggiuntivi sul fondo ma non ha ancora formalmente prorogato la misura).

Nelle fitte interlocuzioni con Regione Lombardia, avviate ad aprile 2023 e tuttora in corso, sono state prospettate difficoltà di accesso ai finanziamenti relativi al settore dell'infrastruttura ferroviaria, sia a livello regionale, sia a livello nazionale, per il biennio 2024-2025.

Il combinato disposto di incremento dei fabbisogni necessari e di contrazione delle risorse disponibili ha reso quindi necessaria la definizione con Regione Lombardia di un piano operativo per l'attuazione del Contratto di Programma che sarà recepito in sede di aggiornamento del Contratto di Programma.

12.3 RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO MOBILITA' PASSEGGERI SU GOMMA

Rischi legati alle politiche tariffarie e all'evoluzione del traffico

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

La contrazione nella domanda di mobilità, anche in considerazione dell'evoluzione del contesto economico e dei cambiamenti nelle abitudini dei viaggiatori conseguenti alla crisi pandemica, il costo dei principali fattori produttivi in crescita ed un mancato adeguamento tariffario potrebbero costituire un rischio per il mantenimento della redditività dei contratti di servizio in essere.

I processi di gestione della programmazione del servizio e un'attenta gestione della dinamica dei costi consentono il mantenimento degli equilibri reddituali. Le società partecipate sono inoltre impegnate in contrattazioni con gli Enti concedenti per la revisione delle dinamiche tariffarie coerenti con le dinamiche dei costi.

Rischio di incremento del costo del carburante

La variabile "prezzo del gasolio e metano per autotrazione" condiziona significativamente la redditività del trasporto automobilistico, come dimostrato dall'andamento delle partecipate FNMA, ATV, La Linea e ASF Autolinee, in quanto il carburante rappresenta un fattore produttivo fondamentale; nel contesto di incertezza presentato nel precedente paragrafo "Principali rischi – Incertezza del quadro normativo e regolamentare", l'impossibilità di governare questa variabile esogena può essere contrastata esclusivamente con proposte di revisione del servizio coerenti con le dinamiche dei costi del gasolio e del metano.

12.4 RISCHI TIPICI DEL SETTORE OPERATIVO AUTOSTRADE

Rischi di natura operativa

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

Rischio di carattere normativo

La controllata, offrendo un servizio di pubblica utilità, opera in regime di concessione ed è sottoposta a specifiche norme emanate dall'Ente regolatore, pertanto è esposta a provvedimenti

normativi che possono incidere sulla determinazione del pedaggio autostradale e sul fatturato in genere con conseguenze sull'equilibrio economico finanziario nonché sull'attuazione del programma degli investimenti, fermo restando le disposizioni convenzionali relative all'aggiornamento del Piano Economico Finanziario in presenza di eventi straordinari ovvero al termine della scadenza del periodo regolatorio.

12.5 RISCHI TIPICI DEL TRASPORTO PASSEGGERI SU FERRO

Rischi legati alle politiche tariffarie

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

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

Una quota significativa dei ricavi del segmento operativo del Trasporto Passeggeri su ferro è rappresentata da biglietti e abbonamenti, pur nel panorama di un settore fortemente influenzato da esigenze di carattere sociale e dunque sostenuto da contributi pubblici. I ricavi che derivano dalle tariffe, infatti, coprono solo una parte dei costi di gestione del servizio. Il legislatore nazionale ha definito come livello adeguato una copertura dei costi di gestione del trasporto con ricavi del traffico pari ad almeno il 35%.

Trenord ha garantito, per il 2019, con ricavi da biglietti e abbonamenti, una copertura dei costi operativi pari a oltre il 46% dei costi. Le limitazioni imposte alla circolazione delle persone hanno ridotto tale percentuale a circa il 23% nel 2020, al 26% nel 2021 e a oltre il 39% nel 2022. La forte ripresa dei ricavi nel 2023 ha consentito alla Società di riportarsi a valori consistenti assestandosi ad un valore vicino al 47%, e recuperando quindi tutto lo svantaggio legato alla Pandemia con valori già superiori al 2019.

L'Azienda, comunque, prosegue nel percorso di continuo efficientamento dei propri processi produttivi, così come tra l'altro previsto nei meccanismi operativi del nuovo Contratto di Servizio.

Rischio di evasione tariffaria

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

Nel 2023 Trenord ha perseguito i propri obiettivi di lotta all'evasione tariffaria tramite la messa in atto di azioni che prevedono l'adozione di maggiori presidi e controlli nelle stazioni ritenute più critiche attraverso l'assunzione di personale dedicato anche al controllo a terra e a bordo treno (progetto "Assistenza e Controllo"), l'adozione di modalità di emissione dei biglietti in grado di contrastare tale fenomeno (es. implementazione STIBM e SBME, introduzione di nuove emettitrici automatiche) e introducendo la validità giornaliera del biglietto.

Rischio di evoluzione del traffico

I ricavi da mercato sono influenzati dalla variazione della domanda del servizio ferroviario, in termini di volumi, su alcune o tutte le tratte servite e dalla tipologia di passeggeri, anche in considerazione dell'evoluzione del contesto economico e dei cambiamenti nelle abitudini dei viaggiatori connessi, in particolare, agli effetti della pandemia da Covid-19 quale a titolo di esempio l'introduzione e la regolarizzazione di politiche di smartworking.

Trenord ha proseguito nel corso del 2023 il proprio processo di monitoraggio continuo in termini di affluenza e andamento del traffico, e sono previsti ulteriori investimenti utili ad analizzare la domanda di mercato e la conseguente definizione di un'offerta di mobilità adeguata.

Nello specifico, rientrano in tale ambito iniziative quali l'*Automatic People Counting* – che permette di conoscere in tempo reale la presenza a bordo treno, fornendo informazioni utili sia alla società che ai suoi passeggeri – nonché strumenti di analisi e valutazione basate sui *big data* volte allo studio della domanda di mobilità al fine di assicurare la flessibilità dell'offerta e l'efficacia del servizio.

Rischio di ritardato adeguamento flotta

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

La società monitora il piano di rinnovo dei rotabili, la rispondenza dei nuovi rotabili in consegna alle specifiche funzionali contrattuali ed eventuali ritardi di consegna. Nel corso del 2023 non si sono riscontrati alcuni ritardi nel piano di consegna dei nuovi rotabili.

Ad oggi, la pianificazione della produzione è tale da utilizzare il materiale rotabile disponibile e mantenuto con conseguente mitigazione del rischio in esame.

12.6 RISCHI TIPICI DEL TRASPORTO MERCI SU FERRO

Riduzione del flusso di traffico

Qualsiasi variabile esogena o endogena che determina una riduzione dei flussi di traffico merci ha un impatto sul settore operativo in esame. Fattori esogeni non controllabili che possono incidere sul flusso di traffico sono rappresentati dalla recessione, dall'andamento del prezzo del petrolio ed in generale del costo del trasporto che incidono sulla propensione al movimento delle merci. L'impatto del rischio in esame è prevalentemente economico, con riduzione delle vendite e della redditività.

12.7 RISCHI TIPICI DEGLI ALTRI AMBITI DI OPERATIVITA' DEL GRUPPO

Rischio di peggioramento della congiuntura macroeconomica e di tagli alla spesa pubblica

Con riferimento alle attività di consulenza IT sviluppate dal Gruppo tramite NordCom, in relazione ai rischi operativi, è da rilevare come lo sviluppo dell'attività IT con clienti terzi e Pubblica Amministrazione sia condizionato da variabili esogene non controllabili quali la congiuntura macroeconomica e il potere di spesa della Pubblica Amministrazione stessa: a fronte della impossibilità di governare questa variabile, NordCom mantiene una struttura di costi flessibile in modo da potere ridurre eventuali impatti sulla redditività connessi al calo dei ricavi sviluppati con tali controparti.

13 CONTENZIOSI PIU' RILEVANTI E ALTRE INFORMAZIONI

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

13.1 FERROVIENORD

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

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

Il giudizio con Cogel si è concluso in primo grado con la pronuncia della sentenza con la quale il Tribunale di Milano ha riconosciuto la legittimità di tutte e tre le risoluzioni dei contratti stipulati con Cogel (condannando inoltre l'appaltatore al pagamento della penale nel contratto di Affori pari a Euro 887.239 e al pagamento dell'assicurazione nel contratto di Busto pari a Euro 63.194). Nel contempo, però ha respinto le domande di risarcimento dei danni di FERROVIENORD e ha anche condannato la società ferroviaria (in relazione al contratto di Affori) a restituire comunque a Cogel – a titolo di *restitutio in integrum* – il valore delle opere già eseguite dell'appalto pari a Euro 7.468.694,96. La sentenza è stata appellata da FERROVIENORD e in data 1° febbraio 2018 è stata pubblicata la decisione n. 534/2018 della Corte d'Appello: a Cogel è stato confermato il diritto al valore delle opere, così come già disposto in primo grado, ma diversamente dal Tribunale, la Corte d'Appello ha quantificato la somma spettante in quella risultante dal verbale di consistenza dei lavori per un valore di Euro 8.398.737,40 (e non in Euro 7.468.694,96, misura richiesta da Cogel). La Corte d'Appello ha riformato la sentenza del Tribunale nella parte in cui non aveva tenuto conto del fatto che gran parte del valore delle opere eseguite al momento della risoluzione erano state già pagate da FERROVIENORD per l'importo di Euro 7.087.783,68. La Corte ha quindi condannato FERROVIENORD a versare a Cogel il residuo del valore delle opere, ammontante ad Euro 1.310.953,72 e non ad Euro 7.468.694,96 come invece disposto dal Tribunale. La Corte ha inoltre confermato la sentenza di primo grado nella parte in cui ha condannato Cogel al pagamento della penale di Affori e l'assicurazione di Busto Arsizio. Infine FERROVIENORD, in solido con Cogel, dovrà pagare le spese legali in favore di Generali Italia S.p.A., nella misura complessiva di Euro 25.560,00 oltre accessori di legge e rimborso forfettario.

La sentenza della Corte d'Appello è stata impugnata da Generali Italia S.p.A. che ha chiesto la condanna di FERROVIENORD in solido con Cogel o in via esclusiva alla restituzione dell'importo di Euro 680.406,91 oltre interessi e rivalutazione (pari all'importo già pagato a titolo di garanzia fideiussoria). Successivamente, anche Cogel ha impugnato la stessa sentenza chiedendo il riconoscimento degli interessi moratori ai sensi del D.Lgs. 231/2002 per un importo di Euro 963.369 (in aggiunta agli interessi legali già riconosciuti in secondo grado a suo favore). FERROVIENORD ha resistito in giudizio e a sua volta ha impugnato la sentenza di secondo grado, tra l'altro, nella parte in cui ha respinto la domanda di risarcimento del danno quantificato in Euro 3.332.154,54. In data 17 giugno 2021 è stata emessa la sentenza n.17453/2021 con la quale la Corte di Cassazione: i) ha respinto la domanda di Generali Italia S.p.A. volta ad ottenere la condanna di FERROVIENORD al pagamento di Euro 680.406,91; ii) ha respinto il ricorso incidentale di Cogel volto ad ottenere la condanna di FERROVIENORD al pagamento di Euro 963.638,99; iii) ha accolto il secondo motivo del ricorso incidentale di FERROVIENORD (relativo al danno subito per il maggiore importo corrisposto al nuovo appaltatore per i lavori della Saronno-Seregno; iv) ha rinviato alla Corte di Appello di Milano per la prosecuzione del giudizio tra FERROVIENORD e Cogel per il danno di cui al precedente punto e per le spese legali; v) ha condannato Generali Italia S.p.A. al pagamento delle spese di lite in favore di FERROVIENORD quantificate in Euro 11.200,00 oltre accessori di legge. Per la quantificazione del danno subito da FERROVIENORD per il maggiore importo corrisposto al nuovo appaltatore per i lavori della Saronno-Seregno (precedente iii), la causa è stata riassunta da FERROVIENORD avanti la Corte d'Appello di Milano. All'udienza del 28 settembre 2023 le parti hanno precisato le conclusioni e la Corte ha trattenuto la causa in decisione, assegnando i termini per il deposito di comparse conclusionali e memorie di replica. In data 10 gennaio 2024 è stata emessa la sentenza n. 463/2024 con la quale la Corte d'Appello di Milano ha condannato Cogel a pagare in favore di FERROVIENORD la somma di Euro 3.332.154,54, oltre rivalutazione ed interessi, a titolo di danno, nonché a pagare le spese legali quantificate in Euro 44.000,00 oltre accessori di legge per onorari ed Euro 2.529,00 per anticipazione.

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

Avendo dichiarato la propria incompetenza territoriale in ragione della residenza dei ricorrenti, le cause sono state riassunte innanzi ai vari tribunali di residenza dei lavoratori. Attualmente sono

aperti tre giudizi in primo grado, mentre dodici giudizi sono stati decisi con condanna di FERROVIENORD in solido con Lucentissima, fermo il beneficio di preventiva escussione nei confronti della Lucentissima. FERROVIENORD ha presentato ricorso in appello per la riforma di dieci sentenze di primo grado. I giudizi di appello si sono già conclusi con sentenze che, ferma l'obbligazione in solido tra FERROVIENORD e La Lucentissima, hanno ridotto in parte gli importi riconosciuti ai lavoratori. La Lucentissima è stata dichiarata fallita con sentenza del 28 aprile 2021 e, di conseguenza, man mano che la dichiarazione di fallimento è portata a conoscenza del Giudice secondo le forme di rito, i procedimenti ancora pendenti saranno interrotti. Gli stessi dovranno pertanto essere riassunti dai ricorrenti nei confronti del fallimento.

FERROVIENORD non si è insinuata nel fallimento de La Lucentissima in quanto la massa fallimentare non è capiente. I due procedimenti ancora in corso si sono conclusi in modo analogo agli altri con le sentenze n. 286/2023 e 287/2023 rese dal Tribunale di Milano in data 17.10.2023, dichiarando l'obbligo contributivo di FERROVIENORD e condannando la stessa a versare all'INPS a titolo di contributi e a pagare in favore dei ricorrenti le spese di lite, oltre spese generali e accessori di legge.

Sebbene i procedimenti si siano conclusi, si ritiene opportuno continuare a vincolare la somma già indicata nel bilancio precedente (con riferimento a tutti i procedimenti instaurati compresi quelli conclusi) almeno fino a quando risulti che l'INPS abbia recuperato il proprio credito dal Fallimento La Lucentissima, in quanto, essendo FERROVIENORD obbligata in solido, se l'INPS non recupererà l'intero credito dal Fallimento potrà rivalersi su FERROVIENORD .

Accessi e verifiche fiscali

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

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

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

dell'Iva relativa alle *royalties* sui beni importati", si è concordato di verificare l'integrale ed effettivo versamento, da parte di FERROVIENORD, dell'Iva mediante *reverse charge*, dunque, l'integrale assolvimento del debito tributario.

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

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

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

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

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

Infine, nel corso dell'esercizio 2023 sono continuate le interlocuzioni con l'Avvocato dello Stato incaricato della pratica volte a giungere ad una definizione stragiudiziale della vertenza. Al momento l'Agenzia non ha manifestato interesse alla proposta ricevuta e di conseguenza la Società intende proseguire nel contenzioso già avviato. L'avvocato difensore sta sollecitando la Corte di Cassazione per la fissazione della data dell'udienza.

14 ATTIVITA' IMMOBILIARE

Il Gruppo FNM detiene al 31 dicembre 2023 la proprietà di alcune aree in prossimità di stazioni ferroviarie e dei diritti edificatori correlati, tra cui le principali si riferiscono all'area di Milano Cadorna, Milano Bovisa, Saronno, Milano Affori e Terminal di Sacconago, Garbagnate Milanese e Novara. Si fornisce di seguito un'informativa delle principali iniziative perseguite dal Gruppo volte alla valorizzazione di tali aree.

PROGETTO FILI

FNM, FERROVIENORD e Trenord, unitamente a Regione Lombardia, si sono impegnate in "FILI", un progetto innovativo di riqualificazione dei principali centri di connessione di FERROVIENORD. Sull'asse Milano-Malpensa è previsto il più grande progetto di rigenerazione urbana ed extraurbana in Europa: un corridoio per le Olimpiadi di Milano Cortina 2026, con nuovi scenari urbani verdi, moderni ed alta visibilità, che collega con un inedito viaggio tecnologico e ambientale le stazioni di Milano Cadorna, Milano Bovisa, Saronno, Busto Arsizio e Malpensa.

Per la parte urbana sarà di fondamentale importanza la realizzazione di una "foresta sintetica pensile" di circa 72.000 m² che si svilupperà da Milano Cadorna fino alla stazione Domodossola e produrrà ossigeno per Milano grazie all'utilizzo di avanzate biotecnologie. Nel 2022, a favore di tale iniziativa è giunta una proposta di partenariato pubblico privato da un gruppo finanziario internazionale che è stata valutata positivamente in termini di rilevanza e coerenza rispetto agli obiettivi strategici di rigenerazione urbana e di sostenibilità, così come inseriti nel Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM. La proposta è stata dunque trasmessa per competenza a Regione Lombardia con l'obiettivo di completare il processo valutativo.

Un programma di riqualificazione urbanistica e ambientale a Busto Arsizio prevederà la ricollocazione di parcheggi in un edificio multipiano consentendo di destinare ampie superfici a verde attrezzato per attività collettive permettendo la connessione tra il nord e il sud della città. Nel 2022 sono stati avviati i confronti tecnici con l'amministrazione comunale.

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

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

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

Malpensa senza interruzioni. Nel 2022 la ciclovia ha visto ultimato il progetto di fattibilità sia tecnico sia di *governance*.

Infine, come descritto più avanti in dettaglio, il progetto include interventi di FERROVIENORD per la riqualificazione del Nodo Bovisa con criteri innovativi e improntati alla sostenibilità nell'ambito del bando *Reinventing Cities* e per la riorganizzazione del Polo infrastrutturale tecnologico-manutentivo di Saronno Centro, con l'obiettivo di raggiungere alti standard di funzionalità e di sicurezza, nonché di migliorare l'accessibilità e la viabilità.

Nel corso del 2023 sono stati avviati i tavoli di lavoro congiunti tra Regione Lombardia, il Comune di Milano, FNM e FERROVIENORD.

MILANO BOVISA

Nel mese di marzo 2018 FERROVIENORD, dando attuazione alla previsione dell'aggiornamento del Contratto di Programma, ha presentato lo studio di fattibilità delle opere di ammodernamento e potenziamento del nodo di Bovisa, che prevede la posa di quattro nuovi binari e una serie di interventi da operare sull'impianto al fine di migliorarne la potenzialità e la flessibilità e di consentire l'estensione di alcuni servizi ferroviari esistenti e l'attestamento di due nuove linee suburbane.

Il Piano di Governo del Territorio (PGT), approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 34 del 14 ottobre 2019, inserisce una quota di aree di FERROVIENORD all'interno del perimetro di uno dei cosiddetti "*Nodi di Interscambio*", per i quali il Piano individua una disciplina specifica in ragione del ruolo strategico attribuito alla funzione di interscambio e della necessità di promuovere interventi di riqualificazione del sistema degli spazi pubblici e – nel caso specifico del Nodo di Bovisa – delle aree di trasformazione presenti nei pressi della stazione e del rilevato ferroviario. Le aree di competenza di FERROVIENORD hanno ottenuto nel PGT il riconoscimento di un indice di edificabilità di 0,35/mq.

Sono stati formalizzati in data 2 dicembre 2019 gli accordi regolativi della partnership tra FERROVIENORD e Comune di Milano per la partecipazione al bando "*Reinventing Cities*", iniziativa di valorizzazione infrastrutturale e rigenerazione urbana promossa da C40. Con determinazione del 18 maggio 2021, il Comune di Milano ha nominato vincitore e aggiudicato in via definitiva il Sito "Nodo d'Interscambio Bovisa" al Team Mo.Le.Co.La. – rappresentato dalla mandataria Hines Italy RE S.r.l. – la cui proposta prevedeva anche la realizzazione della sede centrale del Gruppo FNM.

FERROVIENORD ha comunicato l'esito positivo della verifica della congruità dell'offerta economica di Mo.Le.Co.La., con particolare riferimento all'equilibrio economico tra l'offerta per la

concessione del diritto di superficie e i costi di realizzazione della sede centrale. Con nota del 27 luglio 2022, FERROVIENORD ha tuttavia comunicato al Comune di Milano e HINES Italy RE il venir meno dell'interesse alla realizzazione della sede del Gruppo FNM, la quale sarà localizzata nella zona limitrofa Bovisa-Goccia, interessata dal progetto di ampliamento del Campus del Politecnico di Milano sviluppato studio RPBW con Renzo Piano. Facendo seguito alla richiesta di HINES Italy RE del 29 novembre 2022, il Comune di Milano, in data 30 novembre 2022, ha confermato la proroga dal 30 novembre 2022 al 30 marzo 2023 dei termini previsti dal bando per la sottoscrizione del contratto preliminare di costituzione del diritto di superficie, mantenendo invariata l'offerta di gara. Nel corso dell'esercizio 2023, sono seguite ulteriori richieste di proroghe fino al 28 febbraio 2024. Il 27 febbraio 2024 HINES ha aderito all'ulteriore proroga dei contratti preliminari aventi ad oggetto le aree del "Nodo d'interscambio Bovisa" e comunque entro il 28 maggio 2024. Nel corso del 2022 è stato ultimato il progetto definitivo delle opere ferroviarie per il potenziamento del Nodo di Bovisa ed è stata indetta la conferenza di servizi per l'approvazione del progetto.

In considerazione del fatto che gli interventi inerenti il piano del ferro, fondamentali per lo sviluppo del servizio ferroviario, costituiscono scelte sostanzialmente indipendenti, mentre i restanti interventi sono correlati anche all'evoluzione di altre importanti progettualità in corso/in evoluzione nell'area (progetto Mo.le.co.la., progetto Goccia/*Master Plan* "Renzo Piano", metrotranvia), la determinazione di conclusione della Conferenza di Servizi ha previsto la possibilità che il progetto possa essere attuato anche per lotti funzionali.

In data 12 gennaio 2024, è stata aggiudicata la gara per l'affidamento di Accordo Quadro per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori.

SARONNO

Il progetto prevede la riorganizzazione e lo spostamento delle officine e degli impianti FERROVIENORD dalle aree adiacenti la stazione di Saronno Centro alle aree FNM di Saronno Sud, che rappresenta la condizione necessaria per poter identificare in maniera definitiva le aree a disposizione per la presentazione di un'eventuale proposta di riqualificazione urbanistica.

Il Comune di Saronno con Delibera n. 3 del 18 febbraio 2021 del Consiglio Comunale ha approvato l'Atto di indirizzo per gli interventi di riqualificazione della stazione ferroviaria Saronno Centro e di riorganizzazione del polo infrastrutturale tecnologico-manutentivo, esprimendo il nulla osta alla richiesta di attivare presso Regione Lombardia l'avvio e la convocazione della Conferenza dei Servizi ai sensi dell'art. 19 LR n. 9 del 4 maggio 2001.

Con la Delibera di Giunta Comunale n. 34 del 11 marzo 2021 è stata deliberata l'*Approvazione schema del Protocollo d'Intesa per la riqualificazione della stazione ferroviaria Saronno Centro e*

riorganizzazione del polo infrastrutturale tecnologico-manutentivo”, in attuazione degli indirizzi espressi dal Consiglio Comunale con la Delibera n. 3 del 18 febbraio 2021.

FERROVIENORD ha trasmesso con nota del 5 marzo 2021 a Regione Lombardia gli elaborati costituenti il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento in oggetto, chiedendo contestualmente la convocazione della Conferenza dei Servizi ai sensi in particolare della LR 9/2001. Regione Lombardia, in data 29 ottobre 2021 ha avviato il procedimento per l'approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica con indizione di Conferenza di Servizi, ai sensi degli artt.14 c. 3 e 14 bis della L. 241/1990, dell'art. 3 della LR 20/2020 e dell'art 19 della LR 9/2001.

In data 26 gennaio 2022 Regione Lombardia ha trasmesso il verbale conclusivo della Conferenza dei Servizi e con D.G.R. n. XI/6340 del 2 maggio 2022 ha deliberato di approvare il progetto di fattibilità tecnica ed economica.

Nel 2022 è stata avviata la progettazione definitiva prevedendo una ottimizzazione del *layout* planivolumetrico e funzionale dell'intervento.

In parallelo è proseguito il dialogo con la proprietà dell'area limitrofa Isotta Fraschini e con l'Amministrazione comunale al fine di coordinare i due progetti di riqualificazione e prevedere un sito per il trasferimento del museo ferroviario.

Nel mese di marzo 2023, FERROVIENORD e Saronno - Città dei Beni Comuni S.r.l. hanno presentato al comune di Saronno una proposta iniziale di programma integrato di intervento in variante al PGT per gli Ambiti di Trasformazione ATUa1, ATUa3 e ATR1 ("Proposta PII").

Il progetto definitivo è stato approvato da Regione Lombardia con Decreto n. 17612 del 9 novembre 2023 a seguito di conferenza di servizi. E' in corso di sviluppo il progetto esecutivo.

MILANO AFFORI

Le aree interessate dal progetto sono di circa 54.000 mq di cui il 53% di proprietà FNM e il 47% di proprietà FERROVIENORD. Il *Programma Integrato di Intervento* (PII) approvato prevedeva di realizzare una superficie lorda di pavimento complessiva di 27.700 mq di cui 24.700 mq ricettivo e terziario, 3.000 mq commerciale e altre funzioni compatibili.

La procedura di selezione di un operatore interessato alla realizzazione del PII si è concretizzata con la sottoscrizione del contratto di compravendita immobiliare per complessivi 14 milioni di Euro con la società GDF SYSTEM S.r.l. (società del Gruppo Della Frera S.p.A) con pagamento dilazionato fino al 2018.

Ottenuto da parte del Comune di Milano in data 25 maggio 2017 il permesso di costruire, FERROVIENORD ha proceduto con l'indizione della gara di appalto per l'affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori di realizzazione del parcheggio interrato così come previsto nell'art. 6 dell'Atto ricognitivo e specificativo del 26 giugno 2014. La procedura

di gara per l'affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell'esecuzione lavori si è conclusa con l'aggiudicazione alla società Paolo Beltrami Costruzioni S.p.A. ed il relativo contratto di appalto è stato sottoscritto in data 18 luglio 2018. Nel corso del 2019 l'Appaltatore ha sviluppato la progettazione esecutiva e, in data 15 aprile 2019 hanno avuto inizio i lavori del parcheggio. I lavori in carico alla società Paolo Beltrami Costruzioni S.p.A. sono stati completati a dicembre 2022. Il costo finale dei lavori – tenuto conto di n. 2 Atti di Sottomissione e di n. 1 Accordo Bonario sottoscritti nonché delle revisioni prezzi – ammonta a 7,5 milioni di Euro con un incremento di 2,9 milioni di Euro rispetto all'importo contrattuale.

In assenza del progetto della piazza, sovrastante il parcheggio e destinata ad accogliere il mercato ("Piazza del Mercato"), di competenza dell'operatore GDF SYSTEM e del Comune di Milano, non è stato però possibile completare in forma definitiva le uscite di emergenza del parcheggio sulla piazza ed ottenere le necessarie autorizzazioni, con inevitabile compromissione della piena fruibilità dello stesso.

Considerato il tempo trascorso dalla stipula dell'Atto Ricognitivo del 2014, il Comune, FNM e GDF System hanno convenuto la necessità di attivare un tavolo di coordinamento finalizzato alla predisposizione di tutti i documenti finalizzati alla stipula di un nuovo atto di Aggiornamento recante la modifica e/o la riformulazione di taluni obblighi convenzionali. Inoltre, preso atto che il quadro economico preso a riferimento alla stipula della Convenzione è profondamente mutato, FERROVIENORD ha commissionato al Politecnico di Milano uno studio volto a valutare la sostenibilità economica dell'investimento alla luce di tutti gli elementi in merito rilevanti. Lo studio del Politecnico ha dimostrato che il tasso di occupazione del parcheggio è una variabile determinante e considerato altamente volatile ed incerto. Nell'ipotesi di parcheggio con posti auto a rotazione a tariffa comunale, non risulta possibile il raggiungimento di un equilibrio economico, così come sancito dall'Atto ricognitivo del PII di Affori, e in caso di applicazione esclusiva di tariffe comunali, la gestione è destinata ad essere in perdita.

Si è provveduto a trasmettere al medesimo Comune lo studio del Politecnico chiedendo di modificare l'art. 6 dell'Atto Ricognitivo in modo da riconoscere a FERROVIENORD la massima flessibilità nella gestione del parcheggio. Il Comune non ha dato alcun riscontro.

Di contro, il 21 settembre 2021, il Comune ha provveduto a sottoscrivere con GDF SYSTEM, un atto di aggiornamento della Convenzione e dell'Atto Ricognitivo, senza coinvolgere FERROVIENORD e FNM, in forza del quale è stata riconosciuta a GDF SYSTEM una modifica del mix funzionale ovvero la trasformazione, da recettivo a residenziale, di 5.000 mq di superficie lorda di pavimento. Tale atto incide negativamente sulla posizione di FERROVIENORD in quanto (i) la rende solidalmente responsabile degli obblighi assunti da GDF SYSTEM e (ii) riduce

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

In considerazione di ciò, FERROVIENORD, unitamente a FNM, ha notificato in data 26 novembre 2021 al Comune ed a GDF SYSTEM un ricorso innanzi al TAR Milano per l'annullamento della determina dirigenziale che ha approvato il predetto atto, con l'obiettivo di indurre il Comune a prendere in considerazione le richieste di FERROVIENORD, avviando una revisione dell'art. 6 dell'Atto Ricognitivo che disciplina per l'appunto il parcheggio di interscambio.

Nel corso del 2022 si sono svolti ulteriori incontri con la Direzione Mobilità del Comune di Milano per proporre e condividere un meccanismo per garantire l'equilibrio economico-finanziario. FERROVIENORD con nota n. 10029 del 2 novembre 2022 ha scritto al Comune di Milano evidenziando la prossima ultimazione dei lavori di realizzazione del Parcheggio e il possibile pregiudizio derivante a FERROVIENORD dal ritardo nell'apertura dello stesso e chiedendo di: (i) approvare in tempi brevi il progetto della Piazza del Mercato; (ii) procedere con la formalizzazione del meccanismo già concordato di compensazione dei costi e dei ricavi del parcheggio necessario a garantirne l'equilibrio economico-finanziario, come desumibile dal PEF del 23 settembre 2022.

In data 11 settembre 2023, i lavori in carico alla società Paolo Beltrami Costruzioni S.p.A. sono stati completati e collaudati. Il costo finale dei lavori ammonta a Euro 7.594.317 con un incremento di Euro 2.940.926,98 rispetto all'importo contrattuale dato da n. 2 Atti di Sottomissione e di n. 1 Accordo Bonario, oltre alla revisione prezzi.

Nel corso del 2023 sono stati inoltre realizzati: (i) percorsi di esodo provvisori che potranno consentire l'utilizzo del parcheggio anche prima della realizzazione dei lavori sulla piazza sovrastante e destinata ad accogliere il mercato ("Piazza del Mercato"); (ii) gli impianti di accesso e pagamento del parcheggio; (iii) gli impianti di videosorveglianza.

La Direzione Generale di FERROVIENORD, con nota n. 63-2022, ha istituito un gruppo di lavoro con l'obiettivo di programmare e gestire le attività necessarie all'apertura del parcheggio al pubblico, prevista per il primo semestre 2024.

Il Comune di Milano, FNM e GDF hanno attivato un tavolo congiunto per la definizione di tutte le pendenze relative all'attuazione del PII. L'obiettivo del tavolo di lavoro è quello di sottoscrivere un ulteriore atto ricognitivo e specificativo della convenzione urbanistica.

TERMINAL DI SACCONAGO

La realizzazione e gestione del terminale ferroviario di Sacconago (in comune di Busto Arsizio) è stata disciplinata dall'“Accordo di Programma” del 15/05/2006 tra Provincia di Varese e FERROVIENORD e dalla “Convenzione attuativa dell'accordo di programma stipulato tra FERROVIENORD S.p.A. e la Provincia di Varese per la gestione del terminal ferroviario di Busto

Saconago” del 25 giugno 2009, che prevedevano - alla scadenza del ventennio successivo al termine dei lavori di realizzazione (2009) - il passaggio della proprietà dalla Provincia di Varese a FERROVIENORD, già tenuta alla gestione del Terminal stesso durante il ventennio a fronte del versamento di un canone semestrale.

FERROVIENORD – facendo seguito all’atto di indirizzo e coordinamento di FNM S.p.A. del 15 maggio 2018 in merito all’acquisizione della proprietà del terminal in via anticipata rispetto al termine previsto dagli accordi (2029) - con atto del 28 dicembre 2018 ha acquistato dalla Provincia di Varese la proprietà del Terminal a fronte del versamento dell’importo di Euro 4.352.907,50, risultante dalla differenza tra il prezzo complessivo pari ad Euro 5.291.269,39 e le somme corrisposte da FERROVIENORD a titolo di acconto ai sensi degli accordi.

Contestualmente FERROVIENORD ha sottoscritto con la società Malpensa Intermodale S.r.l., controllata da FNM S.p.A., il contratto di locazione del Terminal ed il contratto di raccordo per l’utilizzo del tratto di infrastruttura di allacciamento dei binari a servizio del Terminal con l’infrastruttura ferroviaria regionale.

La società Malpensa Intermodale S.r.l. sta gestendo il progetto di potenziamento del terminal intermodale di Sacconago che prevede un intervento di ampliamento su un’area di 40.000 mq, accanto all’attuale terminal in servizio. Con il progetto di ampliamento verranno realizzati: (i) una nuova area buffer (per il deposito delle merci e per l’organizzazione delle operazioni di carico e scarico e di interscambio su gomma) di circa 20.000 mq per migliorare la movimentazione merci; (ii) il secondo modulo del terminal che sarà costituito da un unico binario operativo; (iii) un fascio di tre binari per la sosta e scartamento carri; (iv) interventi di ampliamento delle banchine dei due binari esistenti per agevolare le operazioni di carico e scarico dei treni. A compensazione dell’intervento di ampliamento, verrà realizzata un’area verde di circa 11.000 mq nelle immediate vicinanze del Terminal.

Dal punto di vista dell’impatto del terminal, l’ampliamento non inciderà sulla capacità massima dello stesso, che attualmente è di 3 treni al giorno per 70 ingressi giornalieri di camion. L’obiettivo è infatti l’efficientamento dello scalo merci, oggi sottoutilizzato. Le opere da realizzare, in particolare il terzo binario, consentiranno di accogliere in modo più agevole i treni più lunghi con semirimorchi e di evitare accodamenti fuori dal terminal rispetto alla situazione attuale.

Il *Masterplan* del progetto – suddiviso in tre fasi (0, 1 e 2) – è stato presentato al Comune in data 20 dicembre 2019 e prevede l’ampliamento del Terminal esistente per circa 45.000 mq tramite la posa di un terzo binario operativo nonché la realizzazione di un’area “buffer” funzionale alla gestione delle merci in arrivo/partenza. Nel corso del 2020, la Società si è concentrata sull’*iter* di approvazione per l’ottenimento dei titoli edilizi che ha portato ad una nuova versione del

Masterplan, rispetto alla quale la Giunta Comunale ha deliberato positivamente in data 11 novembre 2020. In forza di tale delibera in data 23 dicembre 2020 è stata depositata istanza di permesso di costruire convenzionato per la Fase 0.

Il permesso di costruire è stato predisposto nel corso del 2021 per procedere alla fase di trattativa con il Comune stesso per la definizione dei contenuti della Convenzione all'interno della quale è previsto vengano regolamentati anche i successivi sviluppi del *Masterplan* con particolare riferimento alle opere compensative a scomputo delle Fasi 1 e 2.

Nel corso del 2022 la Malpensa Distripark ha completato l'iter di definizione della Convenzione comprensiva delle opere compensative, da sottoscrivere con il Comune di Busto Arsizio al fine di poter avviare i lavori della Fase 0. A fronte di tale percorso il Comune ha approvato il testo definitivo della Convenzione. Con tale Convenzione si è altresì regolato il valore dei terreni di proprietà del Comune, che dovranno essere acquisiti da Malpensa Distripark, ed il Comune ha accettato di impegnarsi a rivalutare, in aree contermini allo sviluppo in progetto, i diritti edificatori residui.

Al 31 dicembre 2022, Malpensa Distripark ha proceduto alla acquisizione di oltre l'80% delle aree di sviluppo destinate alla logistica, oltre che di tutte le aree già in proprietà di FERROVIENORD al fine di poter procedere nel corso del 2023 alla realizzazione della Fase 0 ed all'avvio dell'iter per il piano attuativo e delle necessarie verifiche di impatto ambientale per gli interventi della Fase 1 e della Fase 2, oltre alla realizzazione del cosiddetto "percorso vita" a parziale scomputo delle opere compensative ambientali.

Relativamente alla cosiddetta Fase 0 nel mese di maggio 2023 è stato sottoscritto il contratto per la rimozione dei cumuli, opera propedeutica all'avvio dei lavori di ampliamento del Terminal per i quali è stato rilasciato il permesso di costruire. Lo spostamento dei cumuli è stato ultimato in data 9 agosto 2023.

In data 4 luglio 2023 è stato aperto il bando di gara d'appalto dei lavori di ampliamento del Terminal, conclusosi il 28 luglio con la presentazione di due offerte a seguito della quale è stata fatta aggiudicazione ed i lavori sono stati avviati in data 13 dicembre a fronte del completamento degli adempimenti amministrativi: la durata prevista del cantiere è di 165 giorni.

Per quanto attiene alle Fasi 1 e 2, in data 12 ottobre 2023 è avvenuta la consegna del mandato alla progettazione per il piano attuativo, ossia procedura SUAP.

15 PERSONALE DIPENDENTE: NUMERI, COSTI E FORMAZIONE

15.1 NUMERI E COSTI

Il numero medio degli FTE dei dipendenti del Gruppo FNM è passato dalle 2.585 (al netto del numero di FTE delle controllate cedute nell'esercizio, pari a 224 FTE) dell'anno 2022 alle 2.565 dell'anno 2023, registrando un decremento dello 0,8%.

In particolare, la Capogruppo FNM evidenzia un numero medio di FTE pari a 203 rispetto alle 192 dell'esercizio precedente (+5,6%).

15.2 RELAZIONI INDUSTRIALI

Nel corso del 2023 è stato applicato quanto disciplinato dalla contrattazione nazionale autoferrotranvieri, con l'accordo del 10 maggio 2022. Nel mese di gennaio è stato erogato il secondo e conclusivo contributo *una tantum* (250 Euro al parametro di riferimento della contrattazione, par. 175) previsto a copertura del periodo di vacanza contrattuale (il precedente contratto era scaduto nel 2017). Nei mesi di giugno e settembre sono state invece riconosciute le ultime 2 *tranche* di aumento retributivo (ogni *tranche* del valore di 30 Euro al par. 175). Nel 2023 ha preso inoltre avvio il Fondo Salute TPL, previsto dalla contrattazione nazionale, con adesione obbligatoria di tutti i dipendenti cui si applica il CCNL Autoferrotranvieri ed un contributo annuale interamente carico azienda di 144 Euro per ogni dipendente a tempo indeterminato non in prova.

Per le società FNM, Ferrovienord e Nord_Ing ha trovato applicazione l'accordo di secondo livello sottoscritto in data 29 settembre 2022, che ha ridefinito alcuni istituti contrattuali quali: indennità quadri, premio di produttività, premio di risultato, buoni pasto, contributo al fondo pensione.

Nella società FNM Autoservizi si è proceduto a sottoscrivere nel mese di marzo 2023 un accordo che ha disposto l'erogazione di un contributo *una tantum* destinato al *welfare* aziendale, a copertura di quanto di competenza del 2022.

In data 18 luglio 2023 è stato rinnovato il CCNL Società e Consorzi Autostrade e Trafori con il quale sono stati introdotti molteplici miglioramenti in tema di sostenibilità ambientale, formazione continua, sicurezza sul lavoro e salute dei lavoratori, politiche di genere e inclusione. Si è voluto rafforzare il sistema di *welfare*, dei congedi per la maternità e la paternità, delle tutele per i lavoratori che soffrono di gravi patologie ed infine, un grande impulso è stato dato anche alle politiche di miglioramento dell'equilibrio dei tempi vita – lavoro. Per quanto concerne l'ambito di applicazione del contratto, che scadrà il 30 giugno 2025, lo stesso prevede, per la prima volta, sezioni speciali destinate ai lavoratori di società che operano in attività complementari, connesse ed accessorie alle concessioni autostradali.

Per quanto riguarda, in estrema sintesi, le parte economica, l'intesa prevede un aumento dei minimi tabellari in misura pari a 210 Euro mensili con riferimento al livello C, suddiviso in 4 rate a partire da agosto 2023 e successive rate a gennaio 2024 – agosto 2024 – gennaio 2025. Inoltre, a copertura del periodo di vacanza contrattuale, da luglio 2022 a giugno 2023, è stata prevista la corresponsione di un importo *una tantum* di 700 Euro con riferimento al livello C, ed una somma di 300 Euro non riparametrati, da corrispondere sotto forma di *welfare* aziendale.

Inoltre, è stato aumentato di 10 Euro mensili, con riferimento al livello C, l'IDR 2021, il quale sarà interamente computato anche ai fini del TFR.

Infine, a partire da gennaio 2024 saranno corrisposti 30 Euro mensili non riparametrati sotto forma di *welfare* aziendale.

In totale quindi l'aumento economico strutturale corrisponde, a regime, a 250 Euro mensili con riferimento al livello C.

Sempre con riferimento al CCNL Società e Consorzi Autostrade e Trafori il 24 ottobre 2023 è stato inoltre definito l'accordo integrativo di secondo livello per il triennio 2023-2025.

Le Parti si sono confrontate su varie tematiche organizzative afferenti ai comparti operativi e, in particolar modo, sulla riqualificazione e la 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, si è valutato anche l'impatto che l'incremento dell'automazione ha comportato per il comparto degli impianti di esazione, in particolar modo con la definizione di una nuova organizzazione del lavoro sui caselli della tratta A7 durante i turni notturni, improntando una migliore integrazione fra i vari soggetti operanti su barriere e caselli. Per quanto riguarda il personale di sede, l'accordo ha definito gli obiettivi che contribuiscono alla determinazione di parte del premio di risultato ed ha introdotto nuove iniziative volte a supportare la genitorialità e a favorire la conciliazione dei tempi vita-lavoro. Infine, con una previsione trasversale, è stato aumentato il valore facciale dei buoni pasto corrisposti ai lavoratori.

15.3 FORMAZIONE

Nel corso del 2023 si sono realizzate iniziative formative volte a potenziare le competenze di ruolo per alcune figure aziendali oltre che aggiornamenti su importanti tematiche a carattere trasversale. In generale, tutte le attività sono state sempre pianificate a supporto delle modifiche organizzative intercorse oltre che in base alle indicazioni ricevute dal management.

Sono stati organizzati corsi in modalità *e-learning* su tematiche afferenti il Codice Etico, i rapporti con la Pubblica Amministrazione e quanto declinato nel D.Lgs. 231/2001. Sempre con questa

modalità sono stati svolti dei corsi d'approfondimento sul tema dell'ESG e in materia di anticorruzione.

Sono stati infine garantiti tutti i corsi di formazione e aggiornamento in materia di sicurezza così come stabilito del D.Lgs. 81/08 e successive modifiche ed integrazioni.

Nel complesso le attività formative hanno impegnato i dipendenti delle aziende del Gruppo per un totale di circa cinquanta mila ore di formazione, rispettando a pieno quanto programmato nel piano formativo.

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

16 ATTIVITA' DI RICERCA E DI SVILUPPO

Nel corso del 2023 è proseguita l'operatività della Convenzione Quadro di collaborazione scientifica tra FERROVIENORD ed il POLITECNICO DI MILANO con l'obiettivo di sviluppare iniziative congiunte di formazione e ricerca in ambiti quali: messa in sicurezza delle gallerie della linea Brescia - Iseo - Edolo, studio della picchettazione, prove molle dei convogli nell'interazione treno-infrastruttura, sistemi di monitoraggio dei manufatti.

A giugno 2022, FNM è risultata aggiudicataria, in qualità di *partner* industriale, del progetto "Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile" finanziato dal PNRR, che avrà la durata di 36 mesi. Nello specifico, il progetto si compone di 14 macro-attività, chiamate "*Spoke*", all'interno delle quali le società controllate da FNM dovranno realizzare determinati *task*, volti allo sviluppo della mobilità sostenibile e alla decarbonizzazione nazionale sviluppando soluzioni digitali con tecnologie d'avanguardia e una forte interconnessione con il tessuto industriale. E-Vai è stata inserita all'interno dello *spoke* 9 "*Urban mobility*", che prevederà la realizzazione di *living lab* fisici all'interno dei quali dovranno essere offerti servizi di mobilità condivisa e 100% sostenibile.

MISE è stata invece coinvolta nelle attività relative allo Spoke 7 (*CCAM, Connected Networks and Smart Infrastructure*). La durata del progetto dello *Spoke* 7 è di 3 anni (2023÷2025).

Per quanto riguarda lo *Spoke* 9 a marzo 2023, l'Università Sapienza di Roma ha dato il via alle attività operative e, più specificatamente del WP2, in cui Euro è coinvolta come partner industriale insieme ad altre società italiane, all'interno del progetto "Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile", finanziato dal PNRR, che avrà la durata di 36 mesi e in cui sono coinvolte altre sei società del Gruppo FNM.

Nello specifico, il WP2 mira a identificare le barriere e le opportunità tecnologiche per sviluppare nuovi concetti di *hub* multimodali, multiservizi e orientati all'utente, che consentano trasferimenti confortevoli e senza soluzione di continuità da diverse alternative di mobilità, incoraggiando l'uso della modalità di trasporto più adatta e sostenibile per lo scopo e le caratteristiche del luogo e del viaggio:

- creazione di un modello di micro-simulazione della mobilità *indoor* per consentire la gestione dinamica delle operazioni presso l'hub (Università di Roma);
- sviluppo di un hub multimodale/multiservizio che consenta trasferimenti senza soluzione di continuità tra diverse modalità (trasporto pubblico, auto, biciclette) e servizi (*bike-sharing*, *car-sharing*) su un territorio multimodale (Politecnico di Milano);
- *living lab* di un sistema di *Smart parking* con monitoraggio dell'occupazione in tempo reale, prenotazione e controllo a distanza, dotato di sistemi di ricarica elettronica, per la fornitura di informazioni in tempo reale sulla disponibilità di posti auto e di strutture di ricarica (Università di Roma e Politecnico di Milano).

Infine, a giugno 2023 la filiera creata da E-Vai S.r.l., in qualità di capo-partner assieme ad altre 10 imprese lombarde, è risultata ammessa e finanziata da Unioncamere per il progetto “Eco-hub fuori dal comune” all’interno del bando di Regione Lombardia “Innovazione dei processi e dell'organizzazione delle filiere produttive e di servizi e degli ecosistemi industriali produttivi ed economici in Lombardia”. Il progetto è stato avviato a giugno 2023 e terminerà il 29 febbraio 2024. Tale progetto porterà alla prima installazione in Italia dell’eco-stazione di mobilità multimodale all’interno del comune di Bollate.

Per quanto riguarda la società MISE, nell'esercizio 2023, l'attività afferente alla Ricerca e Sviluppo è stata rivolta principalmente a collaborazioni con le Università. La società ha intrapreso una serie di progetti, riconducibili a studi di base, nell'ambito della ricerca e innovazione in collaborazione con le principali università. Si è impegnata nell'implementazione di soluzioni innovative per una mobilità più sostenibile, efficiente ed integrata, in grado di migliorare la qualità della vita delle persone e l'ambiente, portando alla predisposizione del "Piano di Sostenibilità 2023-2025 di Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.", in allineamento con il Gruppo FNM.

In particolare nel 2023:

- è proseguita l'attività, insieme alla Capogruppo, nel contesto dello Spoke 7 "CCAM, *Connected Networks and Smart Infrastructures*", del Centro di Ricerca di Mobilità

Sostenibile, di sviluppo di soluzioni per la mobilità sostenibile, attraverso strumenti digitali orientati ad una mobilità connessa, automatizzata, sicura e sostenibile per i cittadini;

- proseguono le attività con il Politecnico di Milano mirato ad esplorare le potenzialità delle tecniche di intelligenza artificiale nell'elaborazione di algoritmi predittivi, finalizzati al monitoraggio dello stato degli elementi dell'infrastruttura autostradale e alla gestione della manutenzione, sia predittiva che ordinaria. Sono stati acquistati gli strumenti tecnologici che verranno installati sul furgone diagnostico per effettuare i rilievi sul campo;
- è stata conclusa la prima fase di studio dello stato delle tecnologie attualmente utilizzate per la pavimentazione stradale in ottica di sostenibilità ambientale, con particolare attenzione sul tappetino d'usura del manto stradale e la possibilità dell'utilizzo di nuove tecnologie innovative e con materiali riciclati e riciclabili.

17 DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA, I RISCHI ESG E LA LORO INTEGRAZIONE NEL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO

Il Consiglio di Amministrazione, in data 12 marzo 2024 ha approvato il Bilancio di Sostenibilità - Dichiarazione Consolidata di carattere Non Finanziario (“DNF”) redatto ai sensi del D. Lgs. n. 254/2016. La DNF, contenuta in una relazione distinta dalla Relazione sulla Gestione, illustra le attività del Gruppo, il suo andamento, i risultati e l’impatto prodotto con riferimento ai temi ambientali, sociali, attinenti al personale, al rispetto dei diritti umani e alla lotta contro la corruzione attiva e passiva.

Nella DNF del Gruppo FNM rendiconta le proprie performance di sostenibilità in accordo ai “*GRI Sustainability Reporting Standards*” nel suo ultimo aggiornamento 2021. Anche per il 2023 la DNF è stata strutturata ispirandosi ai principi del Report Integrato e descrive le risorse business come capitali (Capitale Economico-Finanziario, Capitale Produttivo e Intellettuale, Capitale Umano, Capitale Naturale, Capitale Sociale e Relazionale), ovvero risorse materiali e immateriali che sono incrementate, ridotte o trasformate dall’attività e dagli output dell’organizzazione, e che determinano la creazione di valore nel lungo periodo. I capitali hanno contribuito al percorso di raggiungimento di 10 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) previsti dall’Agenda 2030.

A partire dall'anno 2024, con l'obbligo di rendicontazione in vigore dal 2025, il Gruppo FNM procederà alla redazione del Bilancio Integrato, in applicazione della *Corporate Sustainability Directive* (CSRD) pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale il 16 dicembre 2022. Le informazioni sulla sostenibilità saranno pertanto incluse all’interno della Relazione sulla Gestione, al fine di incentivare la correlazione tra le informazioni finanziarie e quelle di sostenibilità.

Gestione integrata dei rischi non finanziari nel sistema di controllo interno

Per essere sostenibile, la creazione di valore nel lungo periodo deve tenere conto degli impatti che l'attività aziendale ha sulla società e sull'ambiente in cui essa opera. E' dunque importante che l'analisi dei rischi compatibili con gli obiettivi strategici non prescinda dalla valutazione delle tematiche di sostenibilità. Per questo motivo, in coerenza con il codice di *Corporate Governance* e con le principali tendenze internazionali, il *Risk Manager* in collaborazione con la Funzione CSR-Sostenibilità, svolge annualmente la mappatura e la valutazione dei principali rischi connessi agli ambiti identificati dal D.Lgs. 254/2016 al fine di adottare in accordo con i *Risk Owner* idonee azioni di mitigazione degli stessi (*Enterprise Risk Management* - ERM). L'attività di *Risk Assessment* ERM, che ha riguardato tutte le società cardine del Piano Strategico 2021-2025 consolidate integralmente, ha l'obiettivo di effettuare una valutazione specifica dei rischi ESG di transizione e fisici per tutti i segmenti di business, con un approfondimento sui rischi legati al contesto geopolitico, con particolare riferimento agli impatti sulla resilienza della catena di fornitura, sull'aumento del costo delle materie prime a seguito dei conflitti in atto, all'inasprirsi degli effetti derivanti dal *climate change*, all'accessibilità di servizi offerti e ad aspetti di inclusione e diversità. Detti rischi sono classificati in una categoria ad hoc denominata "CSR Sostenibilità (D.lgs 254/16)" e ricompresi in 4 ambiti (Ambientale, Sociale, Temi attinenti al personale, Lotta alla corruzione attiva e passiva).

Per il 2023, la lista delle 18 tematiche materiali e peculiari del modello di business di FNM individuate e priorizzate nel 2022, sulla base della valorizzazione della significatività degli impatti correlati conferita dagli stakeholder, è stata confermata dal Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica del 29 novembre 2023.

Si ricorda che tra i temi *top material* si annoverano: Gestione sostenibile delle infrastrutture, Consumi energetici, Emissioni in atmosfera e *climate change*, Qualità del servizio e sicurezza dei clienti in stazione e in movimento, Attrazione di talenti e sviluppo del capitale umano, Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, Gestione del rumore e delle vibrazioni, *welfare* per i dipendenti e Accessibilità dei servizi e delle infrastrutture.

Rischi e temi materiali

L'attività di mappatura dei principali rischi ESG ha permesso di aggiornare la correlazione tra le tematiche maggiormente rilevanti identificate con la lista di materialità alle altre tematiche materiali richieste dal D.lgs 254/2016 attinenti al personale, agli aspetti ambientali e sociali e i principali rischi e le relative modalità di gestione. Nel 2023 l'attività di *Enterprise Risk Assessment* ha

potenziato l'integrazione del processo con aspetti ESG attraverso la revisione degli ambiti di applicazione del D. Lgs. 254/2016 e l'introduzione di specifici temi materiali ESG per il Gruppo. Di seguito si riportano i principali fattori di rischio ESG emersi per il Gruppo FNM, come meglio spiegati nel Bilancio di Sostenibilità 2023 al capitolo 3:

Ambito ambientale: consumi energetici, emissioni in atmosfera e *climate change*; tutela della biodiversità, gestione del rumore e delle vibrazioni, gestione dei rifiuti e gestione delle risorse idriche;

Ambito sociale: qualità del servizio e sicurezza dei clienti in stazione e in movimento (*Security and Safety*), accessibilità dei servizi e delle infrastrutture, intermodalità e integrazione dei servizi, innovazione tecnologica e digitale, gestione sostenibile delle infrastrutture, dialogo con gli *stakeholder* e sviluppo del territorio, approvvigionamento sostenibile;

Ambito lotta alla corruzione attiva e passiva: etica e integrità del business; gestione dei rischi sistemici e resilienza del business;

Ambito temi attinenti al personale: attrazione di talenti e sviluppo del capitale umano, *welfare* dei dipendenti, rispetto delle diversità e inclusione; salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

Innanzitutto, quanto alle principali modalità di mitigazione e gestione dei rischi, il Gruppo ha stabilito una chiara *governance* della sostenibilità, attraverso la Funzione CSR-Sostenibilità e il Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica. Il Gruppo monitora costantemente l'evoluzione della normativa applicabile nei diversi ambiti, organizza gruppi di lavoro interni e con le associazioni di categoria per assicurare la compliance, adotta regolamenti e procedure per la gestione di specifici rischi (tra cui si rileva la Politica per la Sostenibilità del Gruppo FNM approvata il 23 febbraio 2023) e promuove diverse iniziative per stimolare il dialogo con i diversi *stakeholder* interessati. Anche nel 2023 il Gruppo FNM ha richiesto volontariamente l'attribuzione del *rating* ESG a *Morningstar Sustainalytics*, che ha valutato come trascurabile (“*negligible*”) il profilo di rischio ESG a cui il Gruppo FNM è esposto attribuendo un *ESG Risk Rating* con un punteggio pari a 6,6. L'*ESG rating* attribuito da CDP, area indagine clima, evidenzia, rispetto all'anno precedente, un miglioramento nelle aree di indagine relative alle iniziative di riduzione delle emissioni e servizi a basso impatto in termini emissivi, alla rendicontazione delle categorie di emissioni Scope 3 ed alla *disclosure* in materia di rischi climatici..

In generale, la mitigazione dei rischi è attuata attraverso l'adozione da parte delle società più esposte di specifici sistemi di gestione certificati tra cui quello ambientale, della salute e sicurezza dei lavoratori, quello della qualità del servizio, dell'energia, della prevenzione della corruzione, nonché quello della sicurezza dell'infrastruttura e del traffico (entrambi in ambito ferroviario e stradale) e

delle informazioni. Altro strumento fondamentale è la formazione e sensibilizzazione del personale, erogata su temi sensibili quali la gestione delle emergenze, la gestione dei rifiuti, i rischi informatici, la sicurezza sul lavoro, i reati di corruzione attiva e passiva e le tematiche di sostenibilità in generale. Tutte le infrastrutture (ferroviarie ed autostradali), le opere civili e le flotte sono costantemente monitorate, verificate e mantenute al fine di minimizzare l'impatto ambientale, in termini sia di consumi energetici e di risorse idriche sia di produzione di emissioni in atmosfera, di rifiuti, vibrazioni e di inquinamento acustico. Queste attività mirano inoltre a garantire elevati standard di sicurezza e adattabilità rispetto a eventi naturali estremi. Nell'ambito della progettazione delle opere, inoltre occorre ricordare l'adeguamento alle esigenze di abbattimento delle barriere architettoniche, la realizzazione di attraversamenti faunistici protetti al fine di tutelare la biodiversità e la predisposizione di presidi antincendio opportunamente dimensionati e mantenuti. Con particolare riferimento ai rischi ambientali, il Gruppo ha avviato un processo di investimento volto ad ammodernare la flotta con mezzi ad alimentazione a basso impatto ambientale (elettrici e ad idrogeno), che contribuiranno inoltre a introdurre più elevati standard di *comfort*, sicurezza e affidabilità per l'utenza. Le tematiche ambientali, sociali e di anticorruzione hanno acquisito crescente importanza nell'ambito del processo di qualifica e gestione dei fornitori, regolato dall'adozione delle Linee Guida per Acquisti Sostenibili e dalle attività di *due diligence* atte a mitigare il rischio di corruzione. Da non dimenticare, l'attenzione al personale, sia in termini di offerta di corsi di formazione tecnico professionali, di *welfare*, di introduzione di piani di valutazione per obiettivi, che includono anche target ESG, (*Management by Objectives e Long Term Incentives*) sia in termini di sviluppo di piani di successione professionale e monitoraggio e prevenzione di eventuali focolai pandemici in azienda. E' inoltre importante l'attrazione di risorse dotate di conoscenze specifiche per assicurare lo sviluppo di opportunità di business con applicazione delle tecnologie innovative e digitali, capaci di combinare l'evoluzione dei bisogni del mercato di riferimento con l'evoluzione della normativa applicabile. Il Gruppo ritiene inoltre prioritaria la salvaguardia della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, difatti le società del Gruppo più esposte si sono dotate di sistemi di gestione conformi allo standard UNI EN ISO 450001 pianificando pertanto adeguati interventi per gestire i fattori di rischio correlati a tale ambito.

Da ultimo, occorre rilevare che il Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate e Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica e la Funzione *Compliance* assicurano il presidio per la gestione del rischio legato alla corruzione, grazie all'applicazione del Codice Etico e di Comportamento, all'adozione di un Modello ex. D.lgs. 231/2001, all'implementazione di un canale di *whistleblowing* e allo svolgimento di regolari attività di *audit*.

18 CORPORATE GOVERNANCE DI FNM S.p.A.

Il governo societario di FNM S.p.A. è fondato sul sistema tradizionale: gli organi societari sono l'Assemblea degli Azionisti, il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale e, quale organo esterno, la Società di Revisione.

FNM S.p.A. adotta un sistema di governo societario conforme a quanto previsto dalla Legge e dalla normativa CONSOB in vigore, allineato ai contenuti del Codice di Autodisciplina delle Società Quotate di Borsa Italiana S.p.A. e alle *best practice* nazionali ed internazionali.

FNM S.p.A. esercita in particolare attività di direzione e coordinamento nei confronti di alcune delle società controllate, ai sensi di quanto previsto dalle disposizioni normative attualmente vigenti e dagli accordi societari con i *partners*.

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

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

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

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

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

Il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, contestualmente all'approvazione del presente bilancio, ha approvato la Relazione annuale sul governo societario, alla quale si fa in questa sede integrale rinvio per una dettagliata illustrazione del sistema di *governance* di FNM S.p.A..

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

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

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

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

- sull'osservanza del Modello da parte degli organi sociali, dei dipendenti e dei consulenti della Società;
- sull'effettiva efficacia del Modello nel prevenire la commissione dei reati di cui al Decreto;
- sull'attuazione delle prescrizioni del Modello nell'ambito dello svolgimento delle attività della Società;

- sull'aggiornamento del Modello, nel caso in cui si riscontri la necessità di adeguare lo stesso in seguito a cambiamenti intervenuti nella struttura e/o nell'organizzazione aziendale o in relazione all'evoluzione del quadro normativo di riferimento.

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

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

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

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

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

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

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

20 STRUMENTI FINANZIARI

Si precisa che nel corso dell'esercizio e alla data del 31 dicembre 2023 la Società non ha utilizzato strumenti finanziari derivati.

Tra le società controllate e partecipate alla data del 31 dicembre 2023 MISE ha in essere derivati di copertura *Interest Rate Swap* perfezionati al fine di prevenire il rischio delle variazioni dei tassi d'interesse, il cui *fair value* è negativo.

21 PARTECIPAZIONI DETENUTE DA AMMINISTRATORI, SINDACI E DIRETTORI GENERALI; ARTICOLO 2428, COMMA 3, NUMERI 3-4 DEL CODICE CIVILE

Ai sensi e per gli effetti di quanto disposto dall'art. n. 79 della delibera CONSOB 14 maggio 1999 n. 11971 e successive modifiche si precisa che, dalle informazioni risultanti dal libro soci e dalle comunicazioni acquisite, gli Amministratori e i Sindaci, nonché i loro coniugi non legalmente separati ed i loro figli minori, non posseggono partecipazioni nella Società e nelle società da questa controllate, né direttamente, né per tramite di società fiduciarie e nemmeno per interposta persona.

Inoltre, così come previsto dal Codice di Comportamento sull'*Internal Dealing* approvato in data 13 maggio 2019, non risultano essere state effettuate operazioni sugli strumenti finanziari di FNM S.p.A. da alcuna delle persone rilevanti destinatarie degli obblighi informativi.

Si precisa, infine, che la società non risulta trovarsi in alcuna delle fattispecie indicate dall'art. 2428, comma 3, numeri 3 e 4 del Codice civile.

22 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NELL'ESERCIZIO

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

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

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 è stato 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.

FNM entra nel Fondo Corporate Partners I di CDP Venture Capital Sgr

31 agosto 2023: FNM S.p.A. e CDP Venture Capital Sgr hanno siglato un'intesa per lo sviluppo di startup e PMI innovative mediante l'ingresso nel Fondo Corporate Partners I (fondo multi-comparto che coinvolge i principali attori industriali e finanziari al fine di stimolare la crescita dell'ecosistema dell'innovazione in Italia nei settori strategici dell'energia, della manifattura, dei servizi e delle infrastrutture).

La partecipazione al fondo è coerente con gli obiettivi del Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM, che prevede investimenti cumulati nel periodo pari a 11 milioni di Euro in progetti riguardanti l'innovazione tecnologica e il data management. Il fabbisogno di investimento nel comparto InfraTech, attualmente previsto in tranche nel periodo 2023-2027, sarà coperto nell'arco di piano in parte con le risorse già previste per l'innovazione ed in parte con risorse aggiuntive.

Ottenimento di un ESG rating di 6,6: FNM si conferma tra le prime entità top rated valutate da Morningstar Sustainalytics nel mondo

27 novembre 2023 – Anche nel 2023 Morningstar Sustainalytics ha valutato come trascurabile (“*negligible*”) il profilo di rischio ESG a cui è esposto il Gruppo FNM, assegnando un punteggio di 6,6 (su una scala compresa tra 0 e > 40, dove 0 indica il miglior *rating* e >40 il peggiore), in miglioramento rispetto al 2022 (7,4).

FNM si conferma pertanto tra le prime 40 società top *rated* delle circa 15.600 entità valutate nel mondo da Morningstar Sustainalytics ed al 5° posto tra le 183 aziende attive nel settore delle infrastrutture di trasporto. L'agenzia di *rating* ha valutato la gestione del rischio riguardo la sostenibilità dei servizi, le relazioni con la comunità, la salute e la sicurezza sul lavoro e l'anticorruzione ed ha ritenuto che il rischio residuo non gestito sia trascurabile. L'assegnazione del rating è stata richiesta volontariamente da parte di FNM.

Firmato il nuovo Contratto di Servizio per il trasporto ferroviario regionale lombardo tra Trenord e Regione Lombardia

29 novembre 2023 – Trenord ha firmato con Regione Lombardia il nuovo contratto di servizio per il trasporto ferroviario regionale lombardo efficace nel periodo 1° dicembre 2023 - 30 novembre 2033. Ulteriori dettagli sono riportati al paragrafo 6.5, nell'apposita sezione dedicata a Trenord.

Firmato il secondo contratto applicativo per l'acquisto dei treni a idrogeno nell'ambito del Progetto H2IseO

22 dicembre 2023 – FNM e Alstom Ferroviaria S.p.A. (“Alstom”) hanno sottoscritto, nell'ambito dell'Accordo Quadro stipulato in data 29 dicembre 2020, un secondo Contratto Applicativo per la fornitura di due treni a idrogeno - in aggiunta ai primi sei già contrattualizzati e ordinati - per un importo di 27,5 milioni di Euro. Ulteriori dettagli sono riportati nell'ambito della descrizione del progetto H2IseO al paragrafo 6.1.

Entrata nel capitale di Mbility, start up innovativa nella mobilità delle persone fragili o con disabilità

22 dicembre 2023 – Mediante la sottoscrizione e il versamento di un aumento di capitale sociale riservato pari a 1 milione di Euro, FNM acquisisce una quota del 30,77% in Mbility, società che facilita la reperibilità e incrementa l'offerta di servizi di trasporto, anche accompagnato, per persone fragili o con disabilità attraverso la piattaforma digitale di proprietà.

Fondata nel 2020 a Milano, Mbility ha avviato la propria operatività nel 2023 a Milano e in Lombardia, con l'obiettivo di estendere l'attività in ambito nazionale, con focus sulle principali città. In ragione della frammentazione degli operatori, della scarsa digitalizzazione e delle importanti previsioni di crescita del mercato di riferimento per via del costante invecchiamento della popolazione, la società presenta interessanti prospettive di sviluppo operando come aggregatore di sistema attraverso una piattaforma digitale abilitante per tutti i gestori di trasporto attrezzato e sanitario.

L'investimento in Mbility è coerente con il Piano Strategico 2021-2025 di FNM in quanto permette da subito di disporre di un servizio basato su una piattaforma già lanciata e accordi siglati con

operatori del settore, in grado di servire, a tendere, una comunità ampia ed in costante crescita in logica *MaaS (Mobility as a Community)*. Ulteriori sinergie potrebbero derivare dall'opportunità di integrazione e complementarità con altre società del Gruppo tra cui BusForFun.com, E-Vai e FNMPAY.

Aggiornamento del Contratto di Servizio tra Ferrovienord e Regione Lombardia

28 dicembre 2023 – La Giunta Regionale ha approvato il testo contrattuale relativo all'aggiornamento del Contratto di Servizio tra Ferrovienord e Regione Lombardia in vigore per il periodo 1° gennaio 2023 - 31 dicembre 2027. Maggiori dettagli inerenti l'aggiornamento del contratto sono forniti al paragrafo 6.2.

Considerata la correlazione tra Regione Lombardia, azionista di controllo di FNM, e FERROVIENORD, società interamente controllata dalla stessa FNM, la proposta di aggiornamento del Contratto di Servizio rientra nell'ambito di applicazione della procedura per le operazioni con parti correlate di FNM (la "Procedura OPC"), configurandosi quale operazione con parte correlata di "minore rilevanza". Pertanto, in conformità alle previsioni della Procedura OPC, il Comitato OPC di FNM ha valutato l'operazione e ha rilasciato preventivo parere motivato sull'interesse di Ferrovienord (e di FNM) al compimento della stessa nonché sulla convenienza e sulla correttezza sostanziale delle relative condizioni. Inoltre, anche il Consiglio di Amministrazione di FNM ha valutato positivamente l'aggiornamento del Contratto di Servizio.

23 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Per quanto attiene ai fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rimanda alla Nota 55 al Bilancio consolidato e alla Nota 39 al Bilancio separato.

24 PREVEDIBILE EVOLUZIONE DELLA GESTIONE

Nel 2024 si prevede che i risultati del segmento autostradale saranno sostenuti dal consolidamento della domanda di traffico, che nel 2023 aveva ormai raggiunto i livelli pre-pandemia, e dall'incremento tariffario in vigore a partire dal 1 gennaio 2024. In linea con il trend di assestamento seguito nel 2023, nel 2024 continuerà anche il recupero del volume di passeggeri TPL, che comunque è atteso rimanere ancora inferiore rispetto al 2019.

I risultati del gruppo beneficeranno dell'effetto dell'acquisizione di Viridis, operatore nel campo della generazione di energia da fonti rinnovabili, consolidata a partire dal 23 febbraio 2024.


Alla luce di tali riflessioni, le previsioni per il Gruppo FNM, includendo i risultati di Viridis, evidenziano per il 2024:

- ricavi in crescita dell'1-5% rispetto al 2023 (sostanzialmente in linea a parità di perimetro)
- EBITDA rettificato in aumento del 5-10% rispetto al 2023 (sostanzialmente in linea a parità di perimetro),
- un rapporto EBITDA rettificato/Ricavi in lieve crescita rispetto al 2023.

L'indebitamento finanziario netto a fine anno è previsto collocarsi in un intervallo compreso tra gli 850 e i 900 milioni di Euro. Esso tiene conto degli effetti dell'acquisizione di Viridis e di investimenti nell'anno attualmente stimati pari a 150-200 milioni di Euro, spinti prevalentemente dai capex autostradali e per lo sviluppo delle attività di produzione di energia rinnovabile. Il rapporto PFN Rettificata/EBITDA è atteso pertanto attestarsi nell'intervallo 3,5x - 4,0x.

Anche per Trenord - valutata secondo il metodo del patrimonio netto – la domanda di trasporto è attesa in ulteriore recupero rispetto al 2023, con il raggiungimento 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, 12 marzo 2024

 Il Consiglio di Amministrazione
Andrea Scellì

GLOSSARIO DEI TERMINI E DEGLI INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE UTILIZZATI

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

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

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

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

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

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

Con riferimento al margine operativo lordo rettificato del 2023 sono stati esclusi, rispetto al margine operativo lordo, gli oneri non ordinari derivanti da progetti di sviluppo pari a 0,8 milioni di Euro.

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

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

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

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

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

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

Bilancio Consolidato
dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023

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

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA AL 31.12.2023

Importi in migliaia di Euro	Note	31/12/2023	31/12/2022
ATTIVO			
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Immobili, impianti e macchinari	6	484.503	480.501
Attività immateriali	7	307.704	340.038
Diritto d'uso	8	16.283	20.233
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	9	162.289	160.690
Partecipazioni valutate al <i>fair value</i> a conto economico	9	11.450	11.141
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	10	67.172	57.316
di cui: verso Parti Correlate	10	66.172	56.316
Attività finanziarie valutate al <i>Fair Value</i> a conto economico	11	4.454	4.324
Attività contrattuali	13	77.904	77.208
Attività per imposte anticipate	14	36.646	32.658
Crediti per imposte	18	153	17
Altre attività	17	2.955	3.542
di cui: verso Parti Correlate	17	7	7
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		1.171.513	1.187.668
ATTIVITA' CORRENTI			
Rimanenze	15	13.404	12.109
Crediti commerciali	16	171.031	152.964
di cui: verso Parti Correlate	16	86.771	70.529
Altre attività	17	136.619	149.490
di cui: verso Parti Correlate	17	17.462	25.566
Crediti per imposte correnti	18	384	212
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	10	2.743	1.174
di cui: verso Parti Correlate	10	1.948	481
Attività finanziarie valutate al <i>Fair Value</i> a conto economico	11	562	7.709
Attività contrattuali	13	10.249	—
di cui: verso Parti Correlate	13	10.249	—
Crediti per investimenti su servizi in concessione	12	210.717	249.333
di cui: verso Parti Correlate	12	208.720	247.336
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	19	395.245	236.928
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		940.954	809.919
Attività destinate alla vendita	20	—	21.966
TOTALE ATTIVO		2.112.467	2.019.553

Importi in migliaia di Euro	Note	31/12/2023	31/12/2022
<u>PASSIVO</u>			
Capitale sociale		230.000	230.000
Altre riserve		12.052	13.335
Riserva di utili indivisi		37.796	(22.721)
Riserva di utili/(perdite) attuariali		(5.647)	(5.357)
Riserva di traduzione		278	200
Utile/(perdita) dell'esercizio		80.855	68.476
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO		355.334	283.933
PATRIMONIO NETTO DI TERZI		20.826	22.980
PATRIMONIO NETTO TOTALE	21	376.160	306.913
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Debiti verso banche	22	91.758	143.681
Prestito obbligazionario	23	645.848	644.398
Debiti finanziari	24	89	2.197
Passività per <i>leasing</i>	24	12.968	18.029
di cui: verso Parti Correlate	24	15	20
Debiti per investimenti finanziati	25	16.413	12.587
di cui: verso Parti Correlate	25	10.565	6.763
Altre passività	27	36.657	31.095
di cui: verso Parti Correlate	27	10.824	10.075
Fondi rischi e oneri	28	69.827	74.540
Trattamento di fine rapporto	29	18.941	20.410
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		892.501	946.937
PASSIVITA' CORRENTI			
Debiti verso banche	22	56.785	55.070
Prestito obbligazionario	23	961	961
Debiti finanziari	24	30.071	35.679
di cui: verso Parti Correlate	24	27.035	30.586
Passività per <i>leasing</i>	24	7.963	7.746
di cui: verso Parti Correlate	24	79	115
Debiti per investimenti finanziati	25	82.200	41.112
di cui: verso Parti Correlate	25	75.327	41.112
Debiti verso fornitori	30	513.693	470.689
di cui: verso Parti Correlate	30	13.790	13.405
Debiti per imposte correnti	31	4.504	9.382
Debiti tributari	31	4.427	6.676
Altre passività	32	73.938	63.722
di cui: verso Parti Correlate	32	21.414	17.696
Fondi rischi e oneri	28	69.264	67.641
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		843.806	758.678
Passività connesse ad attività destinate alla vendita	20	—	7.025
TOT. PASSIVITA' e PATRIMONIO NETTO		2.112.467	2.019.553

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO DELL'ESERCIZIO 2023

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	2023	2022
Ricavi delle vendite e prestazioni	33	564.560	543.434
	di cui: verso Parti Correlate	33	199.039
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12	35	164.760	110.432
	di cui: verso Parti Correlate	35	141.569
TOTALE RICAVI		729.320	653.866
Contributi	34	15.030	23.760
	di cui: verso Parti Correlate	34	7.688
Altri proventi	36	31.656	30.328
	di cui: verso Parti Correlate	36	7.906
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI		776.006	707.954
Mat.prima, materiali di consumo e merci utilizzate	37	(31.370)	(36.519)
Costi per servizi	38	(154.551)	(161.906)
	di cui: verso Parti Correlate	38	(11.641)
	di cui: non ricorrenti	38	(761)
Costi per il personale	39	(163.959)	(162.108)
Ammortamenti e svalutazioni	40	(105.899)	(92.055)
Svalutazione di attività finanziarie e attività contrattuali	41	(890)	(1.741)
Altri costi operativi	42	(56.725)	(50.047)
	di cui: verso Parti Correlate	42	(51)
Costi per servizi di costruzione - IFRIC 12	35	(157.930)	(102.518)
TOTALE COSTI		(671.324)	(606.894)
RISULTATO OPERATIVO		104.682	101.060
Proventi finanziari	43	14.344	8.708
	di cui: verso Parti Correlate	43	8.350
	di cui: non ricorrenti	43	4.493
Oneri finanziari	44	(19.869)	(12.764)
	di cui: verso Parti Correlate	44	(840)
	di cui: non ricorrenti	44	—
RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA		(5.525)	(4.056)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	45	6.358	817
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		105.515	97.821
Imposte sul reddito	46	(23.517)	(28.270)
UTILE / (PERDITA) NETTO DELL'ESERCIZIO DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'		81.998	69.551
UTILE NETTO DA OPERAZIONI DISCONTINUE	47	—	—
UTILE / (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		81.998	69.551
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti di MINORANZA		1.143	1.075
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti della Controllante		80.855	68.476
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti di MINORANZA per operazioni discontinue		—	—
Utile/(perdita) attribuibile agli Azionisti della Controllante per operazioni discontinue		—	—
Utile per azione attribuibile agli azionisti del gruppo			
Utile per azione base (unità di euro)	48	0,19	0,16
Utile per azione diluito (unità di euro)	48	0,19	0,16
Utile per azione attribuibile agli azionisti del gruppo per operazioni discontinue			
Utile per azione base (unità di euro)	48	—	—
Utile per azione diluito (unità di euro)	48	—	—

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO DELL'ESERCIZIO 2023

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	2023	2022
UTILE / (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		81.998	69.551
Altre componenti delle società consolidate con il metodo integrale			
Utile/(Perdita) attuariale TFR	29	(601)	2.611
Effetto fiscale	14	168	(728)
Totale componenti che non saranno successivamente riclassificati nel risultato dell'esercizio		(433)	1.883
Valutazione <i>Fair value</i> strumenti derivati	24	71	3.190
Effetto fiscale	14	(17)	(765)
Totale componenti che saranno successivamente riclassificati nel risultato dell'esercizio		54	2.425
Totale società consolidate con il metodo integrale		(379)	4.308
Altre componenti delle società valutate con il metodo del patrimonio netto			
Utile/(Perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto		81	631
Totale componenti che non saranno successivamente riclassificati nel risultato dell'esercizio	9	81	631
Valutazione <i>Fair value</i> strumenti derivati		(1.337)	4.037
Utili/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere		78	53
Totale componenti che saranno successivamente riclassificati nel risultato dell'esercizio	9	(1.259)	4.090
Totale società valutate con il metodo del patrimonio netto		(1.178)	4.721
Totale altre componenti di conto economico complessivo	50	(1.557)	9.029
TOTALE UTILE / (PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO		80.441	78.580
Utile/ (Perdita) complessivo attribuibile agli Azionisti di minoranza		1.081	1.468
Utile/ (Perdita) complessivo attribuibile agli Azionisti della Controllante		79.360	77.112

PROSPETTO DEI MOVIMENTI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

Importi in migliaia di euro	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
Utile dell'esercizio						68.476	68.476	1.075	69.551
Altre variazioni di Conto economico		6.462		2.121	53		8.636	393	9.029
Totale Utile Complessivo	—	6.462	—	2.121	53	68.476	77.112	1.468	78.580
Destinazione utile 2021	—	—	40.875	—	—	(40.875)	—	—	—
Variazione perimetro di consolidamento	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Saldo 31.12.2022	230.000	13.335	(22.721)	(5.357)	200	68.476	283.933	22.980	306.913
Utile dell'esercizio						80.855	80.855	1.143	81.998
Altre variazioni di Conto economico		(1.283)		(290)	78		(1.495)	(62)	(1.557)
Totale Utile Complessivo	—	(1.283)	—	(290)	78	80.855	79.360	1.081	80.441
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 31.12.2023	230.000	12.052	37.796	(5.647)	278	80.855	355.334	20.826	376.160
Note	21	21	21	50	50	21	21	21	21

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	31/12/2023	31/12/2022
Flusso di cassa derivante da attività operative		Totale	Totale
Risultato dell'esercizio		81.998	69.551
Imposte sul reddito	46	23.517	28.270
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	45	(6.358)	(817)
Ammortamenti dell'esercizio delle attività immateriali	7	60.211	42.586
Ammortamenti dell'esercizio degli immobili, impianti e macchinari	6	37.695	35.866
Ammortamento dell'esercizio dei diritti d'uso	8	6.725	7.651
<i>Impairment</i> attività non finanziarie non correnti	7	1.268	5.952
Accantonamenti fondo rischi ed oneri	28	36.870	38.538
Rilasci fondo rischi ed oneri	28	(8.428)	(11.416)
Accantonamenti fondo svalutazione crediti	16	890	506
Accantonamento fondo obsolescenza magazzino	15	—	342
(Plusvalenze)/ Minusvalenze da cessione di attività non finanziarie non correnti	36	42	(595)
Svalutazione attività contrattuali	13	—	1.155
Rilasci fondo svalutazione crediti	16	(62)	(202)
Plusvalenze da cessione di attività destinate alla vendita	43	(443)	(874)
Contributi in conto capitale di competenza dell'esercizio	34	(4.131)	(3.470)
Proventi finanziari	43	(13.712)	(8.708)
Oneri finanziari	44	19.680	12.764
Flusso di cassa da attività reddituale		235.762	217.099
Variazione netta del fondo T.F.R.	29	(2.701)	(3.551)
Variazione netta del fondo rischi ed oneri	28	(25.457)	(16.006)
Incremento dei crediti commerciali	16	(18.758)	(24.422)
Incremento delle rimanenze	15	(1.295)	(4.341)
(Incremento)/Decremento degli altri crediti	17	15.441	(12.671)
Incremento dei debiti commerciali	30	11.592	9.268
Decremento delle altre passività	32	(972)	(2.031)
Pagamento imposte		(30.919)	(18.122)
Totale flusso di cassa da attività operative		182.693	145.223
Flusso di cassa da/(per) per attività di investimento			
Investimenti in attività immateriali con fondi propri	7	(5.233)	(3.028)
Investimenti in immobili, impianti e macchinari con fondi propri	6	(42.938)	(84.480)
Decremento dei debiti verso fornitori per investimenti con fondi propri	13	(16.304)	(4.782)
Incasso contributi su investimenti con fondi propri		4.579	—
Investimenti in beni devolvibili per infrastruttura autostradale lordo	13	(37.291)	(48.255)
Pagamento oneri finanziari capitalizzati su infrastruttura autostradale		(300)	(1.577)
Incasso corrispettivo per investimento infrastruttura autostradale	12	8.873	13.265
Investimenti in materiale rotabile finanziato lordo "Materiale Rotabile 2017 - 2032"		(274.196)	(342.649)
Incasso corrispettivo per investimento "Materiale Rotabile 2017 - 2032"	12	326.122	323.955
Investimenti in infrastruttura ferroviaria finanziati lordo ¹		(147.089)	(74.003)
Incasso corrispettivo per investimento infrastruttura ferroviaria ¹		221.293	58.849
Valore di cessione di immobili, impianti e macchinari	9	871	925
Altri investimenti in partecipazioni	9	(1.309)	(8.400)
Incasso da cessione altre partecipazioni	9	600	—
Dividendi distribuiti dalle partecipate valutate con il metodo del patrimonio netto	9	4.581	900
Altre variazioni nei crediti finanziari	10	148	108
Incasso interessi attivi		5.345	1.013
Incasso depositi vincolati	10	6.767	—
Erogazione prestito a società partecipate	10	(3.000)	(950)
Rimborso prestiti da partecipate	19	6.938	—
Cessione Ramo d'azienda		—	1.341

Altre variazioni da attività di investimento		—	4.259
Incasso da cessione delle attività destinate alla vendita	20	5.500	6.313
Totale flusso di cassa da attività di investimento		63.957	(157.196)
Flusso di cassa da/(per) attività di finanziamento			
Rimborso dei debiti per leasing	24	(7.619)	(6.991)
Accensione finanziamenti	22	4.740	—
Rimborso finanziamenti	22	(55.315)	(55.569)
Altri interessi passivi pagati		(9.804)	(4.865)
Decremento altre passività finanziarie	24	(5.533)	(8.431)
Dividendi erogati ad azionisti FNM	21	(10.003)	—
Interessi su prestito obbligazionario pagati	23	(4.875)	(4.875)
Recesso azionista di minoranza		—	(21.858)
Totale flusso di cassa per attività di finanziamento		(88.409)	(102.589)
Liquidità generata (+) / assorbita (-)		158.241	(114.562)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	19	236.928	351.832
Effetti IFRS 9 sulle disponibilità liquide	19	76	—
Effetti IFRS 5 sulle disponibilità liquide	20	—	(342)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	19	395.245	236.928
Liquidità generata (+) / assorbita (-)		158.241	(114.562)

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 AL BILANCIO CONSOLIDATO
dell'esercizio chiuso il 31.12.2023

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) e la gestione delle attività di Ro.S.Co e attività centrali svolte dalla società FNM (di seguito anche la "Capogruppo" o "FNM"); in particolare, nella Relazione sulla Gestione, al paragrafo 7 "Andamento economico segmenti di *business*" sono analizzate, le attività svolte dal Gruppo. Si rimanda alla Nota 5 "Informativa di settore" per una più dettagliata analisi dell'effetto sulla informativa per *segment* della valutazione attraverso il "metodo del patrimonio netto" di partecipazioni in società 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, dell'*information & communication technology* e del trasporto autostradale.

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

FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO CONSOLIDATO

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

Il presente Bilancio Consolidato è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli Amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o di altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità del Gruppo di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro. I rischi e le incertezze relative al *business* sono descritti nelle sezioni dedicate della Relazione sulla Gestione. La descrizione di come il Gruppo gestisce i rischi finanziari, tra i quali quello di liquidità e di capitale, è contenuta nella Nota 51 "Gestione dei rischi".

Il presente progetto di bilancio è stato autorizzato alla pubblicazione dal Consiglio di Amministrazione in occasione della riunione del 12 marzo 2024.

SCHEMI DI BILANCIO

Gli schemi di bilancio adottati hanno le seguenti caratteristiche:

- a) nella Situazione Patrimoniale – Finanziaria Consolidata le attività e passività sono esposte suddividendole tra le poste correnti e non correnti; un'attività/passività è classificata come corrente quando soddisfa uno dei seguenti criteri:
 - ci si aspetta che sia realizzata/estinta o si prevede che sia venduta o utilizzata nel normale ciclo operativo o
 - sia posseduta principalmente per essere negoziata oppure
 - si prevede che si realizzi/estingua entro 12 mesi dalla data di chiusura del bilancio dell'esercizio
 - si tratta di disponibilità liquide o mezzi equivalenti (come definito nello IAS 7) a meno che non sia preclusa dall'essere scambiata o utilizzata per estinguere una passività per almeno 12 mesi dalla data di riferimento del bilancio.

In mancanza di tutte e quattro le condizioni, le attività/passività sono classificate come non correnti.

- b) nel Conto Economico Consolidato i componenti positivi e negativi del reddito sono esposti per natura;
- c) nel Conto Economico Complessivo Consolidato sono evidenziate tutte le variazioni delle Altre componenti di conto economico complessivo, intervenute nell'esercizio, generate da transazioni diverse da quelle poste in essere con gli Azionisti e sulla base di specifici principi contabili IAS/IFRS. Tali variazioni sono rappresentate in un prospetto separato rispetto al Conto Economico Consolidato. Le variazioni delle Altre componenti di conto economico complessivo consolidato sono esposte al netto degli effetti fiscali correlati identificando separatamente, ai sensi dello IAS 1R in vigore dall'1° gennaio 2013, le componenti che sono destinate a riversarsi nel conto economico in esercizi successivi e quelle per le quali non è previsto alcun riversamento al conto economico. Inoltre, come previsto dall'emendamento allo IAS 1 – *Disclosure Initiative*, applicabile a partire dagli esercizi che avranno inizio il 1° gennaio 2016 (Nota 2 “Principi contabili e criteri di valutazione”), la quota di *Other Comprehensive Income* (“OCI”) di società collegate e *joint venture* valutate con il metodo del patrimonio netto è presentata in aggregato in una singola voce, a sua volta suddivisa tra componenti suscettibili di future riclassifiche a conto economico o meno;
- d) il Prospetto dei Movimenti del Patrimonio Netto Consolidato, così come richiesto dai principi contabili internazionali, fornisce evidenza separata del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto Economico Consolidato, ma imputata direttamente alle Altre componenti di conto economico complessivo consolidato sulla base di specifici principi contabili IAS/IFRS, nonché delle operazioni con Azionisti nella loro qualità di Azionisti;
- e) il Rendiconto Finanziario Consolidato è redatto applicando il metodo indiretto.

Con riferimento alla delibera CONSOB n. 15519 del 27 luglio 2006, nello schema di situazione patrimoniale – finanziaria consolidata e del conto economico consolidato, considerata la loro significatività, sono stati indicati separatamente i rapporti con parti correlate. Sempre con riferimento alla menzionata delibera, nello schema del conto economico consolidato sono stati indicati separatamente quei proventi ed oneri derivanti da operazioni non ricorrenti o da fatti che non si ripetono frequentemente nel consueto svolgimento dell'attività; l'identificazione delle operazioni non ricorrenti è effettuata nella Nota 53 “Eventi ed operazioni significative non

ricorrenti”, con criteri gestionali interni in assenza di norme di riferimento e potrebbe quindi differire da quella adottata da altri Emittenti o operatori del settore.

In riferimento, infine, all’informativa richiesta dall’IFRS 8, si segnala che lo schema primario è costituito dai segmenti operativi “Ro.S.Co. & Services”, “Infrastruttura ferroviaria”, “Mobilità passeggeri su gomma” (inclusivo della Mobilità Sostenibile) e “Autostrade” (Nota 5 “Informativa di settore”).

NOTA 2 PRINCIPI CONTABILI E CRITERI DI VALUTAZIONE

Nella redazione del presente Bilancio Consolidato sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di valutazione adottati nella redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2023, integrati da quanto descritto al paragrafo “Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicati dal 1° gennaio 2023”.

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

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

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS APPLICATI DAL 1° GENNAIO 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*.
Il principio è stato applicato a partire dal 1° gennaio 2023.
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.
Inoltre, 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 tali emendamenti 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 a partire dal 1° gennaio 2023. L'adozione di tali emendamenti 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 a partire dal 1° gennaio 2023. L’adozione di tale emendamento non ha comportato effetti significativi sul bilancio consolidato del Gruppo.
- 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* (la cui norma risulta in vigore in Italia al 31 dicembre 2023, ma applicabile dal 1° gennaio 2024) 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 sono 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. Nel corso dell’esercizio 2023 il Gruppo ha superato per il primo anno la soglia di 750 milioni di Euro del totale ricavi e proventi, pertanto, se nell’esercizio 2024 dovesse superare tale soglia per il secondo anno consecutivo, ricadrebbe nell’ambito dell’applicazione della normativa a partire dall’esercizio 2025. In ogni caso, tenuto conto del *tax rate* consuntivato nel 2023 superiore alla soglia del 15% e di quello previsto per il 2024, non si attendono impatti significativi sul bilancio consolidato del Gruppo.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS e IFRIC OMOLOGATI DALL’UNIONE EUROPEA, NON OBBLIGATORIAMENTE APPLICABILI E NON ADOTTATI IN VIA ANTICIPATA DAL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2023

- 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*”. Tali modifiche hanno l’obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività a breve o lungo termine. Inoltre, le modifiche migliorano altresì le informazioni che un’entità deve fornire quando il suo diritto di differire l’estinzione di una passività per almeno dodici mesi è soggetto al rispetto di determinati parametri (i.e. *covenants*). 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.

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

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

- In data 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. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tale emendamento.
- In data 15 agosto 2023 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability*”. Il documento richiede ad un'entità di applicare una metodologia da applicare in maniera coerente al fine di verificare se una valuta può essere convertita in un'altra e, quando ciò non è possibile, come determinare il tasso di cambio da utilizzare e l'informativa da fornire in nota integrativa. La modifica si applicherà dal 1° gennaio 2025, ma è consentita un'applicazione anticipata. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio consolidato del Gruppo dall'adozione di tale emendamento.

NOTA 3 AREA E PRINCIPI DI CONSOLIDAMENTO

Principi di consolidamento

L'area di consolidamento include il bilancio al 31 dicembre 2023 di FNM S.p.A. e delle sue controllate.

Come riportato al paragrafo 6 della Relazione sulla Gestione, il perimetro del Gruppo è variato rispetto al 31 dicembre 2022 per quanto di seguito descritto:

- 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;
- in data 22 dicembre 2023 FNM ha acquisito, mediante la sottoscrizione e il versamento di un aumento di capitale sociale riservato pari a 1 milione di Euro, una quota del 30,77% in Mbility, società che facilita la reperibilità e incrementa l'offerta di servizi di trasporto, anche accompagnato, per persone fragili o con disabilità attraverso la piattaforma digitale di proprietà. Fondata nel 2020 a Milano, Mbility ha avviato la propria operatività nel 2023 a Milano e in

Lombardia, con l'obiettivo di estendere l'attività in ambito nazionale, con focus sulle principali città. Tale partecipazione risulta valutata con il metodo del patrimonio netto nel bilancio consolidato del Gruppo.

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 possiede contemporaneamente i seguenti tre elementi: (a) potere sull'impresa; (b) esposizione, o diritti, a rendimenti variabili derivanti dal coinvolgimento con la stessa; (c) capacità di utilizzare il potere per influenzare l'ammontare di tali rendimenti variabili.

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

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

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

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

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

Per quanto concerne la modalità di valutazione delle società a controllo congiunto si ricorda che FNM S.p.A., nella redazione dell'informativa finanziaria consolidata, valuta le partecipate a controllo congiunto Trenord S.r.l. (e la partecipata TILO S.A.), NordCom S.p.A., NORD ENERGIA S.p.A. in liquidazione, Omnibus Partecipazioni S.r.l. (e la sua partecipata ASF Autolinee S.r.l.) e Mbility 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., 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. Nelle società a controllo congiunto le attività sono sviluppate con un *partner* specializzato con il quale ne sono condivise le decisioni finanziarie sulle attività rilevanti, anche con il supporto di patti parasociali e dello statuto che rendono paritetico il controllo delle partecipate, anche nel caso in cui FNM detenga la maggioranza dei diritti di voto, come nel caso delle partecipate NordCom S.p.A. e NORD ENERGIA S.p.A..

I risultati economici delle società a controllo congiunto o collegate sono pertanto recepiti nel conto economico consolidato alla voce "Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto". Un'analisi sintetica della natura dei costi e ricavi che concorrono alla formazione del risultato delle partecipate a controllo congiunto, oltre che le ulteriori informazioni richieste dall'IFRS 12, è esposta nella Nota 45.

Si rimanda all'Allegato 1 per informazioni circa l'elenco delle società incluse nell'area di consolidamento (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.

Aggregazioni aziendali

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

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

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

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

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

Nel caso di acquisizione per fasi di una società controllata, l'IFRS 3 (2008) stabilisce che si realizza un'aggregazione aziendale solo nel momento in cui è acquisito il controllo e che, in questo momento, tutte le attività nette identificabili della società acquisita devono essere valutate al *fair value*.

In un'acquisizione per fasi del controllo di una partecipata, la partecipazione precedentemente detenuta, sino a quel momento contabilizzata secondo quanto indicato dal principio IFRS 9 – *Strumenti finanziari*, oppure secondo lo IAS 28 – *Partecipazioni in imprese collegate* o secondo lo IFRS 11 – *Accordi di controllo congiunto*, deve essere trattata come se fosse stata venduta e riacquisita alla data in cui si acquisisce il controllo. Tale partecipazione deve pertanto essere valutata al suo *fair value* alla data di "cessione" e gli utili e le perdite conseguenti a tale valutazione devono essere rilevati nel conto economico.

IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI

Le attività incluse nella voce "Immobili, impianti e macchinari" sono principalmente composte da:

- a) terreni;

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

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

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

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

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

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

Le vite utili utilizzate sono le seguenti:

Fabbricati: 50 anni

Impianti e Macchinario: 4 -16 anni

Materiale rotabile (Treni): 15 - 25 anni

Materiale rotabile (Autobus): 4 - 15 anni

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

ATTIVITÀ IMMOBILIARI

Le attività immobiliari sono rappresentate da attività detenute al fine di conseguire canoni di locazione o per l'apprezzamento del loro valore.

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

LEASING IFRS 16

Il principio contabile IFRS 16 ha introdotto una nuova definizione di *leasing* basata sul controllo del bene sottostante, ovvero il diritto di utilizzare un bene identificato e di ottenerne sostanzialmente tutti i benefici economici mediante la direzione dell'uso del bene stesso, per un periodo di tempo in cambio di un corrispettivo.

L'IFRS 16 prevede un unico modello di contabilizzazione dei contratti di *leasing* in base al quale il locatario è tenuto a rilevare, come attività, il diritto di utilizzo del bene in *leasing* ("Diritto d'uso") in contropartita ad una passività rappresentativa dell'obbligazione finanziaria ("Passività finanziarie per beni in *leasing*") determinata mediante l'attualizzazione dei pagamenti per canoni minimi garantiti futuri in essere, eliminando quindi da parte del locatario (*leasing* passivi) la distinzione contabile tra *leasing* operativi e finanziari, come invece precedentemente richiesto dallo IAS 17.

Modello contabile per il locatario

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

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

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

Il Gruppo valuta la passività finanziaria per beni in *leasing* al valore attuale dei pagamenti dovuti per i *leasing* non versati alla data di decorrenza, attualizzandoli utilizzando il tasso di interesse implicito del *leasing*. Laddove non è possibile determinare tale tasso con facilità, il Gruppo utilizza il tasso di finanziamento marginale. Generalmente, il Gruppo utilizza il tasso di finanziamento marginale quale tasso di sconto. La passività finanziaria per beni in *leasing* viene successivamente incrementata degli interessi che maturano su detta passività e diminuita dei pagamenti dovuti per il *leasing* effettuati ed è rivalutata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il *leasing* derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che il Gruppo prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando il Gruppo modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, di proroga o risoluzione. Nella determinazione del *lease term* sono state considerate eventuali opzioni di proroga se sotto il controllo del Gruppo e se il Gruppo ha la ragionevole certezza di esercitarle. Parimenti, nei casi in cui invece l'opzione di proroga fosse sotto il controllo del locatore, il periodo del *leasing* non annullabile include il periodo coperto dall'opzione di risoluzione del *leasing*.

Modello contabile per il locatore

Il Gruppo espone le attività sottostanti oggetto di *leasing* operativo nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria secondo la natura dell'attività sottostante.

Il Gruppo rileva i pagamenti dovuti per la concessione delle proprie attività attraverso contratto di *leasing* operativi come proventi con un criterio che riflette l'utilizzo dell'attività sottostante classificandoli alla voce “Ricavi delle vendite e prestazioni”.

Il Gruppo rileva i costi, compreso l'ammortamento, sostenuti per realizzare i proventi del *leasing* nel conto economico.

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

ATTIVITÀ IMMATERIALI

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

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

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

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

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

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

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

evidenziano variazioni di traffico sostanzialmente contenute in un orizzonte di lungo periodo, gli ammortamenti sono calcolati a quote costanti.

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

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

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

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

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

PARTECIPAZIONI

Si considerano partecipazioni a controllo congiunto (*joint venture*) gli investimenti nelle società per le quali il Gruppo esercita il controllo congiuntamente con un altro investitore. Nelle società a controllo congiunto (individuato nell'Allegato 1 alle presenti note) le attività sono sviluppate con un *partner* specializzato con il quale ne sono condivise le decisioni finanziarie sulle attività rilevanti, anche con il supporto di patti parasociali o previsioni statutarie che rendono paritetico il controllo delle partecipate, anche nel caso in cui FNM detenga la maggioranza dei diritti di voto. Si rimanda alla Relazione sulla Gestione paragrafo 6, "Struttura e settori di attività del Gruppo", per l'analisi specifica delle attività svolte dalle società "a controllo congiunto".

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

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

I risultati economici delle società a controllo congiunto e collegate sono pertanto recepiti nel conto economico consolidato alla voce "Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto". Un'analisi sintetica della natura dei costi e ricavi che concorrono alla formazione del risultato delle partecipate a controllo congiunto, oltre che le ulteriori informazioni richieste dall'IFRS 12, è esposta nella Nota 45.

Le partecipazioni in altre imprese sono classificate, ai fini della loro valutazione, come attività finanziarie al "*fair value*" con contropartita a conto economico.

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

ATTIVITA' FINANZIARIE

Fatta eccezione per i crediti commerciali, di cui si dirà successivamente, al momento della rilevazione iniziale il Gruppo valuta l'attività finanziaria al suo *fair value* (valore equo) più o meno, nel caso di un'attività non valutata al *fair value* (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio, i costi dell'operazione direttamente attribuibili all'acquisizione.

Dopo la rilevazione iniziale il Gruppo valuta l'attività finanziaria al:

- a) costo ammortizzato;
- b) *fair value* (valore equo) rilevato nelle altre componenti di conto economico complessivo; o
- c) *fair value* (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio.

Il Gruppo classifica le attività finanziarie come successivamente valutate al costo ammortizzato, al *fair value* (valore equo) rilevato nelle altre componenti di conto economico complessivo o al *fair value* (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio sulla base di entrambi i seguenti elementi:

- a) il modello di *business* dell'entità per la gestione delle attività finanziarie e
- b) le caratteristiche relative ai flussi finanziari contrattuali dell'attività finanziaria.

Un'attività finanziaria è valutata al costo ammortizzato se sono soddisfatte entrambe le seguenti condizioni:

- a) l'attività finanziaria è posseduta nel quadro di un modello di *business* il cui obiettivo è il possesso di attività finanziarie finalizzato alla raccolta dei flussi finanziari contrattuali e
- b) i termini contrattuali dell'attività finanziaria prevedono a determinate date flussi finanziari rappresentati unicamente da pagamenti del capitale e dell'interesse sull'importo del capitale da restituire.

Un'attività finanziaria è valutata al *fair value* (valore equo) rilevato nelle altre componenti di conto economico complessivo se sono soddisfatte entrambe le seguenti condizioni:

- a) l'attività finanziaria è posseduta nel quadro di un modello di *business* il cui obiettivo è conseguito sia mediante la raccolta dei flussi finanziari contrattuali che mediante la vendita di attività finanziarie e
- b) i termini contrattuali dell'attività finanziaria prevedono a determinate date flussi finanziari rappresentati unicamente da pagamenti del capitale e dell'interesse sull'importo del capitale da restituire.

Ai fini delle valutazioni di cui sopra:

- a) il capitale è il *fair value* (valore equo) dell'attività finanziaria al momento della rilevazione iniziale;
- b) l'interesse costituisce il corrispettivo per il valore temporale del denaro, per il rischio di credito associato all'importo del capitale da restituire durante un dato periodo di tempo e per gli altri rischi e costi di base legati al prestito, nonché per il margine di profitto.

Se non è valutata al costo ammortizzato o al *fair value* (valore equo) rilevato nelle altre componenti di conto economico complessivo, un'attività finanziaria è valutata al *fair value* (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio.

La valutazione al costo ammortizzato è effettuata sulla base del tasso effettivo di rendimento originario dell'attività finanziaria.

Le attività finanziarie sono cancellate dalla situazione patrimoniale – finanziaria quando è stato trasferito il diritto contrattuale a ricevere flussi di cassa e l'entità non detiene più il controllo su tali attività finanziarie.

Ad ogni chiusura di bilancio il Gruppo valuta la recuperabilità di tali crediti tenendo conto dei flussi di cassa futuri attesi così come meglio rappresentato nel successivo paragrafo delle svalutazioni delle attività finanziarie.

SVALUTAZIONE DELLE ATTIVITA' FINANZIARIE

La valutazione della recuperabilità delle attività finanziarie misurate al costo ammortizzato è effettuata attraverso la stima delle “*expected credit losses*” (ECL), sulla base del valore dei flussi di cassa attesi. Tali flussi, tenuto conto della stima della probabilità che la controparte non ottemperi alla propria obbligazione di pagamento, sono determinati in relazione ai tempi di recupero previsti, al presumibile valore di realizzo, alle eventuali garanzie ricevute, nonché ai costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti. Per i crediti relativi a controparti che non presentano un incremento significativo del rischio, le ECL sono determinate sulla base delle perdite attese nei 12 mesi successivi alla data di bilancio; negli altri casi si provvede alla stima delle perdite attese fino al termine della vita dello strumento finanziario. Con riferimento ai crediti commerciali e agli altri crediti, per la determinazione della probabilità di non ottemperanza della controparte sono adottati *rating* interni della clientela, oggetto di verifica periodica anche tramite analisi di serie storiche.

IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE

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

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

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

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

Le imposte anticipate e differite vengono determinate in base alle aliquote fiscali che ci si attende verranno applicate nel periodo in cui tali differimenti si realizzeranno, applicando le aliquote fiscali (e la normativa fiscale) vigenti o sostanzialmente in vigore alla data di riferimento del bilancio.

Le attività e le passività fiscali differite vengono compensate se, e solo se:

- a) il Gruppo ha un diritto legalmente esercitabile di compensare le attività fiscali correnti con le passività fiscali correnti; e
- b) le attività e le passività fiscali differite sono relative a imposte sul reddito applicate dalla medesima giurisdizione fiscale.

CREDITI COMMERCIALI

Come si è detto, nella determinazione della classificazione delle attività finanziarie si è tenuto conto del modello di business del Gruppo e delle caratteristiche dei flussi di cassa.

In particolare, i crediti commerciali sono stati classificati nella categoria dei crediti detenuti per l'incasso (cd. *Held-to-collect*); corrisponde alla volontà di detenere gli strumenti fino a scadenza.

I crediti commerciali valutati quindi al costo ammortizzato sono inizialmente iscritti al *fair value* dell'attività sottostante, al netto degli eventuali proventi di transazione direttamente attribuibili; la valutazione al costo ammortizzato è effettuata usando il metodo del tasso di interesse effettivo, al netto delle relative perdite di valore con riferimento alle somme ritenute inesigibili. La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base della metodologia riportata nel paragrafo “svalutazione delle attività finanziarie”. Il valore originario dei crediti è ripristinato negli esercizi

successivi nella misura in cui vengano meno i motivi che ne hanno determinato la rettifica. In tal caso, il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

I crediti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, non sono attualizzati.

RIMANENZE

Le rimanenze, costituite principalmente da ricambi, sono valutate al minore tra il costo di acquisto/produzione e valore netto di presumibile realizzo desumibile dall'andamento del mercato. Il costo è determinato applicando il metodo del costo medio ponderato.

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

DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

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

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

ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA

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

PASSIVITÀ FINANZIARIE

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali il Gruppo abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando il Gruppo abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

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

STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI

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

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

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

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

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

Non sono state rilevate nell'esercizio 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.

BENEFICI AI DIPENDENTI

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

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

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

- a) Quote TFR maturande dal 1° gennaio 2007: si tratta di un piano a contribuzione definita sia nel caso di opzione per la previdenza complementare, sia nel caso di destinazione al Fondo di Tesoreria presso l'INPS. Il trattamento contabile sarà quindi assimilato a quello in essere per i versamenti contributivi di altra natura.
- b) Fondo TFR maturato al 31 dicembre 2006: rimane un piano a benefici definiti con la conseguente necessità di effettuare conteggi attuariali, effettuati da attuari indipendenti, che dovranno escludere la componente relativa agli incrementi salariali futuri. La differenza risultante dal nuovo calcolo rispetto al precedente è stata trattata come un "*curtailment*" secondo quanto definito dal paragrafo 109 dello IAS 19 e di conseguenza contabilizzata a

conto economico nel primo semestre 2007. La passività è iscritta in bilancio al valore attuale dell'obbligazione del Gruppo sulla base di ipotesi attuariali attraverso l'utilizzo del cosiddetto "projected unit credit method". Gli utili e le perdite attuariali derivanti dai cambiamenti delle ipotesi e delle variazioni tra i dati consuntivati e quelli ipotizzati sono riconosciuti al conto economico complessivo in una specifica riserva di patrimonio netto denominata "Riserva utili/perdite attuariali". Il valore attuale dell'obbligazione è determinato attraverso l'attualizzazione dei flussi di cassa futuri ad un tasso d'interesse che ha come riferimento il tasso *Euroswap* (rating AA sia con riferimento all'esercizio 2014 che a quello comparativo) con durata media finanziaria pari alla durata media finanziaria per le prestazioni della collettività in esame.

FONDI RISCHI ED ONERI

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

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

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

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

- è stimata la durata del ciclo dell'intervento di ripristino o sostituzione;
- è valutato lo stato di conservazione delle opere, raggruppando gli interventi in classi omogenee in relazione al grado di usura dell'infrastruttura e al numero di anni residui fino all'intervento previsto;
- sono determinati i costi per ciascuna classe omogenea, sulla base degli elementi documentati verificabili alla data e degli interventi comparabili;

- è determinato il valore complessivo degli interventi con riferimento al relativo ciclo;
- è calcolato il fondo alla data di riferimento del bilancio, ripartendo gli oneri nel Conto Economico in relazione agli anni residui fino alla data prevista di intervento, coerentemente con la classe omogenea di usura dell'infrastruttura, attualizzando il valore così ottenuto alla data di valutazione sulla base di un tasso di interesse con “*duration*” coerente con quella dei flussi finanziari previsti.

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

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

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

RICAVI

I ricavi per prestazioni di servizi sono riconosciuti al momento dell'effettuazione della prestazione.

Le principali fonti di ricavo sono le seguenti:

- a. pedaggi autostradali: si riferiscono ai ricavi derivanti dai pedaggi autostradali e dai proventi derivanti dalle concessioni delle aree di servizio;
- b. contratti di servizio per il settore automobilistico: i corrispettivi riguardanti i contratti sono riconosciuti al Conto Economico Consolidato per competenza;
- c. prodotti del traffico automobilistico: si riferiscono ai ricavi derivanti dalla bigliettazione e abbonamenti per il trasporto passeggeri su gomma. Essi sono riconosciuti al Conto Economico Consolidato in base al periodo di validità del titolo di viaggio;
- d. contratto di Servizio Gestione Infrastruttura ferroviaria: i corrispettivi riguardanti il “Contratto di Gestione Infrastruttura”, erogati dalla Regione Lombardia per il mantenimento in esercizio delle linee in concessione, sono riconosciuti al Conto Economico Consolidato per competenza;
- e. ricavi accesso rete: sono riconosciuti al Conto Economico Consolidato per competenza;
- f. locazione materiale rotabile: canoni per locazione operativa di materiale rotabile;
- g. corrispettivi per i servizi amministrativi erogati centralmente a società del Gruppo non consolidate integralmente “prestazioni fatturate”: gestione contabilità e redazione bilanci, elaborazione paghe, gestione della tesoreria centralizzata e dei servizi informatici connessi a SAP e coordinamento dell'attività di comunicazione;
- h. proventi immobiliari: si riferiscono alla locazione di immobili civili commerciali di proprietà del Gruppo;
- i. progettazione e direzione lavori: si riferiscono alle attività di progettazione e direzione lavori per le commesse di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria ed autostradale;
- j. sostitutive treno: corse sostitutive treno effettuate con bus.

Il Gruppo rileva i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi risulti espresso in un importo che riflette il corrispettivo a cui il Gruppo ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi stessi. La rilevazione dei ricavi si snoda attraverso il c.d. *five step model*, il quale prevede: i) l'identificazione del contratto, ii) l'identificazione delle *performance obligation*, iii) l'identificazione del corrispettivo, iv) l'allocazione del corrispettivo alle

performance obligation, v) la rilevazione del ricavo. I ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il corrispettivo totale dei contratti per la prestazione di servizi viene ripartito tra tutti i servizi sulla base dei prezzi di vendita dei relativi servizi come se fossero stati venduti singolarmente. Nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (*performance obligation*). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, il Gruppo rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per le obbligazioni di fare adempite nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (*over the time*), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione.

Corrispettivi variabili

Se il corrispettivo contrattuale include un importo variabile (ad esempio a seguito di riduzioni, sconti, rimborsi, crediti, concessioni sul prezzo, incentivi, premi di rendimento, penalità oppure perché il corrispettivo stesso dipende dal verificarsi o meno di un evento futuro incerto), l'importo del corrispettivo cui si ritiene di avere diritto deve essere stimato. Le società del Gruppo stimano i corrispettivi variabili in maniera coerente per fattispecie simili, usando il metodo del valore atteso o del valore dell'importo maggiormente probabile; in seguito, includono l'importo stimato del corrispettivo variabile nel prezzo di transazione solo nella misura in cui tale importo risulta altamente probabile.

Presenza di una componente finanziaria significativa

I ricavi vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se le società risultano finanziate dal proprio cliente (incasso anticipato), sia se lo finanziano (incassi differiti). La presenza di una componente finanziaria significativa viene identificata alla stipula del contratto, comparando i ricavi attesi con i pagamenti da ricevere. Essa non viene rilevata se tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorre un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi.

Costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto

Le società capitalizzano i costi sostenuti per l'ottenimento del contratto e che non avrebbero sostenuto se non lo avessero ottenuto (es. commissioni di vendita), quando prevedono di recuperarli. Mentre nel caso di mancato contratto, li capitalizzano solo se esplicitamente addebitabili al cliente. Le società capitalizzano i costi sostenuti per l'adempimento del contratto solo quando questi sono direttamente correlati al contratto, consentono di disporre di nuove e maggiori risorse per gli adempimenti futuri e si prevede che tali costi saranno recuperati.

Per quanto riguarda i Ricavi per servizi di costruzione si rimanda al paragrafo relativo.

CONTRIBUTI PUBBLICI

I contributi pubblici sono registrati in applicazione del principio contabile IAS 20 quando vi è la ragionevole certezza che gli stessi possano essere ricevuti e quando vi è la ragionevole certezza che il Gruppo abbia rispettato le condizioni per riceverli.

I contributi pubblici sono rilevati secondo il metodo “reddituale” per il quale un contributo è rilevato nel prospetto di conto economico consolidato in uno o più esercizi in cui il Gruppo rileva come costi le relative spese che i contributi intendono compensare.

I contributi pubblici che siano riscuotibili come compensazioni per costi o perdite già sostenute è rilevato nel prospetto di conto economico consolidato dell'esercizio in cui diventa esigibile.

I contributi relativi all'acquisto di attività materiali, erogati dalla Regione Lombardia o da terzi (altri enti pubblici), sono presentati secondo il “metodo indiretto”, iscrivendo alla voce “Altre passività”, tra le partite non correnti e correnti, la componente di ricavo differita e accreditando a conto economico linearmente la quota di competenza determinata sulla base della vita utile attesa delle attività cui si riferiscono.

Con riferimento ai contributi pubblici previsti a livello nazionale a mitigazione dei mancati ricavi e dell'incremento dei costi, derivanti dalla diffusione del virus Covid 19, gli stessi sono stati rilevati in funzione delle risorse specificatamente stanziare.

I contributi pubblici in conto esercizio e la quota di competenza dell'esercizio dei contributi in conto capitale sono esposti separatamente nel prospetto di Conto Economico alla voce “Contributi” senza effettuare alcuna compensazione tra il contributo e il costo cui afferisce.

RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE

Il contratto di gestione dell'infrastruttura ferroviaria in capo alla controllata FERROVIENORD S.p.A., in applicazione dell'IFRIC 12, a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010 è rilevato nel Bilancio Consolidato secondo il modello dell'attività finanziaria.

In particolare, secondo quanto previsto dall'IFRIC 12, il modello dell'attività finanziaria è applicabile alla fattispecie in quanto l'operatore FERROVIENORD S.p.A. ha il diritto incondizionato a ricevere flussi di cassa garantiti contrattualmente dal soggetto garante dell'investimento - ovvero Regione Lombardia - a prescindere dall'effettivo utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Tali flussi di cassa corrispondono ai costi sostenuti per la gestione del contratto. Conseguentemente, l'operatore non deve iscrivere tra le proprie attività l'infrastruttura o, più in generale, il bene finanziato, ma deve iscrivere nel conto economico dell'esercizio i costi relativi all'investimento effettuato secondo quanto previsto dallo IFRS 15 e, tra i ricavi, l'importo corrispondente agli investimenti effettuati secondo la percentuale di completamento degli stessi. La quota di tali ricavi non ancora incassata alla data di bilancio è iscritta tra i crediti finanziari a breve termine.

Di conseguenza, sono state rilevate le voci “Ricavi per servizi di costruzione – IFRIC 12” e “Costi per servizi di costruzione – IFRIC 12” per ammontari determinati secondo quanto previsto dallo IFRS 15.

Con specifico riferimento alla gestione del programma di acquisto del Materiale Rotabile svolta dal Gruppo tramite FERROVIENORD S.p.A. per conto di Regione Lombardia nell'ambito del Contratto di Programma sottoscritto tra le parti, si evidenzia come la rappresentazione a conto economico dei ricavi per tale prestazione è esposta al netto dei relativi i costi in quanto, in applicazione dei paragrafi B34 e seguenti dell'IFRS 15, gli Amministratori hanno concluso come il Gruppo agisca in qualità di “agent” nell'ambito di tale contratto.

Dal 26 febbraio 2021, in relazione alla variazione del perimetro del Gruppo, l'IFRIC 12 è applicato anche nel modello dell'attività immateriale per la controllata MISE.

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

dallo sfruttamento del diritto di addebitare gli utenti per l'uso dell'infrastruttura non siano sufficienti a garantire l'ottenimento di un congruo margine di remunerazione per gli investimenti effettuati.

I "beni gratuitamente devolvibili" rappresentano il diritto del Concessionario ad utilizzare il bene in concessione in considerazione dei costi sostenuti per la progettazione e costruzione del bene. Il valore corrisponde al "*fair value*" dell'attività di progettazione e costruzione ed è rilevato a conto economico in contropartita della voce "Ricavi per servizi di costruzione – IFRIC 12", mentre i costi relativi all'investimento effettuato sono rilevati nella voce "Costi per servizi di costruzione – IFRIC 12" e sono misurati secondo la percentuale di completamento degli stessi.

Per l'informativa in merito agli aspetti dell'accordo dei servizi dati in concessione si rinvia a quanto illustrato al paragrafo 9.2 "Infrastruttura ferroviaria" e 9.4 "Autostrade" della Relazione sulla Gestione.

PERDITE DI VALORE DI ATTIVITÀ MATERIALI, IMMATERIALI E PARTECIPAZIONI

Le attività non correnti includono – tra le altre - gli immobili, il materiale rotabile, le attività immateriali e le partecipazioni. La Direzione rivede periodicamente il valore contabile delle attività non correnti detenute ed utilizzate e delle attività che devono essere dismesse, quando fatti e circostanze richiedono tale revisione.

Nel valutare se esiste un'indicazione che un'attività possa aver subito una riduzione di valore, il Gruppo considera le fonti informative interne ed esterne disponibili.

La verifica della tenuta del valore contabile delle attività non correnti è svolta per il tramite del confronto tra il valore di carico dell'attività ed il maggior valore tra il *fair value*, al netto dei costi di vendita, ed il valore d'uso della stessa. In assenza di valori di mercato ritenuti rappresentativi del reale valore dell'investimento, vengono utilizzati metodi di stima e modelli valutativi basati su dati ed assunzioni ragionevoli e sostenibili, basate sull'esperienza storica e sulle aspettative future di mercato e sulle variazioni prevedibili del contesto normativo specifico. Il valore d'uso è determinato utilizzando le stime dei flussi di cassa attesi dall'utilizzo o dalla vendita del bene, approvati dagli organi competenti e basate su proiezioni che non superano l'arco temporale quinquennale e tassi di sconto per il calcolo del valore attuale, riferiti a condizioni di mercato.

Quando il valore contabile di un'attività non corrente ha subito una perdita di valore, il Gruppo rileva una svalutazione per il valore dell'eccedenza tra il valore contabile del bene ed il suo valore recuperabile attraverso l'uso o la vendita dello stesso, determinata con riferimento ai più recenti piani del Gruppo, ed iscritta alla voce "Ammortamenti e svalutazioni".

Per attività non soggette ad ammortamento, e per le attività immateriali non ancora disponibili per l'utilizzo, l'*impairment test* è effettuato con frequenza annuale, indipendentemente dalla presenza di specifici indicatori.

Qualora una svalutazione effettuata precedentemente non avesse più ragione di essere mantenuta, il valore contabile, fatta eccezione per il *goodwill*, viene ripristinato a quello nuovo derivante dalla stima, con il limite che tale valore non ecceda il valore netto di carico che l'attività avrebbe avuto se non fosse stata effettuata alcuna svalutazione. Anche il ripristino di valore viene registrato a Conto Economico.

PROVENTI ED ONERI DA CESSIONE DI PARTECIPAZIONI

Le operazioni di cessione di partecipazioni di controllo che non determinino la perdita del controllo della partecipata ceduta determinano la rilevazione della differenza tra il valore di iscrizione delle attività consolidate nette afferenti la partecipata ceduta e il corrispettivo della cessione direttamente rilevato nel patrimonio netto consolidato; per contro, le operazioni di cessione di partecipazioni di controllo che determinino la perdita del controllo della partecipata ceduta

determinano la rilevazione della differenza tra il valore di iscrizione delle attività consolidate nette afferenti la partecipazione ceduta e il corrispettivo della cessione nel conto economico dell'esercizio.

DIVIDENDI

I ricavi per dividendi sono registrati quando sorge il diritto all'incasso che normalmente corrisponde alla delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

I dividendi deliberati sono riconosciuti come debito verso gli Azionisti al momento della delibera di distribuzione.

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

I proventi finanziari e gli oneri finanziari sono rilevati a Conto Economico Consolidato nel corso dell'esercizio in cui sono maturati o sostenuti, secondo il principio della competenza.

Sono stati capitalizzati gli oneri finanziari che sono direttamente imputabili all'acquisizione, alla costruzione o alla produzione di un bene che giustifica una capitalizzazione.

IMPOSTE CORRENTI

Le imposte correnti vengono iscritte e determinate sulla base di una realistica stima del reddito imponibile in conformità alle vigenti normative fiscali di paese, applicando le aliquote fiscali vigenti o sostanzialmente in vigore alla data di riferimento del bilancio e tenendo conto delle esenzioni applicabili e dei crediti di imposta eventualmente spettanti.

CONSOLIDATO FISCALE

La Capogruppo ha rinnovato l'opzione per il Consolidato Fiscale Nazionale per il triennio 2022 - 2024 (art. 117, c.1 TUIR) al quale aderiscono parimenti le società controllate da FNM ai sensi dell'art. 2359 c.c. Tale disciplina consente di concentrare in capo a FNM S.p.A. tutti gli obblighi relativi ai versamenti periodici e far sì che eventuali posizioni creditorie possano compensare quelle debitorie di altre società del Gruppo. Le società controllate procedono alla determinazione dell'imposta e i versamenti all'Erario sono effettuati esclusivamente da FNM S.p.A. Al momento della liquidazione le società trasferiscono il proprio credito/debito IRES registrando il credito/debito verso la Capogruppo, che a sua volta registra il credito/debito IRES trasferito dalle controllate e il debito/credito verso le stesse, procedendo al versamento o all'incasso.

IVA DI GRUPPO

La Capogruppo ha aderito all'opzione prevista dall'art. 73 c. 3 D.P.R. 633/72 relativa all'IVA di Gruppo. Tale disciplina consente di concentrare in capo a FNM S.p.A., in quanto controllante ai sensi del citato art. 73 c. 3, tutti gli obblighi relativi ai versamenti periodici all'Erario e far sì che eventuali posizioni creditorie possano compensare quelle debitorie di altre società del Gruppo. Le società controllate procedono alla liquidazione periodica dell'IVA e i versamenti sono effettuati esclusivamente da FNM S.p.A. Al momento della liquidazione le società trasferiscono il proprio credito/debito IVA registrando il credito/debito verso la Capogruppo, che a sua volta registra il credito/debito IVA trasferito dalle controllate e il debito/credito verso le stesse, procedendo al versamento o all'incasso.

RISULTATO PER AZIONE

Il risultato base per azione viene calcolato dividendo il risultato netto dell'esercizio attribuibile agli Azionisti possessori di azioni ordinarie della Capogruppo per il numero medio ponderato di azioni ordinarie in circolazione nel periodo, escludendo le azioni proprie.

RISULTATO PER AZIONE DILUITO

Il risultato per azione diluito viene determinato attraverso la rettifica della media ponderata delle azioni in circolazione per tener conto di tutte le azioni ordinarie potenziali aventi effetto diluitivo.

CONVERSIONE DELLE POSTE IN VALUTA ESTERA

Moneta funzionale

Le società del Gruppo predispongono il loro bilancio in accordo alla moneta di conto utilizzata nei singoli paesi. La valuta funzionale della Capogruppo è l'Euro che rappresenta la valuta di presentazione del Bilancio Consolidato.

Transazioni e rilevazioni contabili

Le transazioni effettuate in valuta estera vengono inizialmente rilevate al tasso di cambio della data della transazione.

Alla data di chiusura del bilancio le attività e passività monetarie denominate in valuta estera vengono riconvertite in base al tasso di cambio vigente a tale data.

Le poste non monetarie valutate al costo storico in valuta estera sono convertite utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data dell'operazione.

Le poste non monetarie iscritte al *fair value* sono convertite utilizzando il tasso di cambio alla data di determinazione del valore.

NOTA 4 POSTE SOGGETTE A SIGNIFICATIVE ASSUNZIONI E STIME

La redazione del Bilancio Consolidato e delle relative note richiede da parte della Direzione l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori delle attività e delle passività di bilancio e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data di bilancio. Le stime e le assunzioni utilizzate sono basate sull'esperienza e su altri fattori considerati rilevanti. I risultati che si consuntiveranno potrebbero pertanto differire da tali stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione ad esse apportate sono riflesse a Conto Economico Consolidato nell'esercizio, in cui avviene la revisione di stima se la revisione stessa ha effetti solo su tale esercizio, o anche negli esercizi successivi, se la revisione ha effetti sia sull'esercizio corrente, sia su quelli futuri.

Nel corso dell'esercizio corrente non si sono verificati cambiamenti di stime.

Di seguito sono riepilogati i processi critici di valutazione e le assunzioni chiave utilizzate dalla Direzione nel processo di applicazione dei principi contabili riguardo al futuro e che possono avere effetti significativi sui valori rilevati nel Bilancio Consolidato o per i quali esiste il rischio che possano emergere rettifiche al valore contabile delle attività e passività nell'esercizio successivo a quello di riferimento del Bilancio Consolidato.

Recuperabilità crediti

La stima della recuperabilità dei crediti si riflette nella determinazione del fondo svalutazione crediti.

La stima del fondo svalutazione crediti è basata sulle perdite attese da parte del Gruppo, determinate in funzione dell'esperienza passata per crediti simili, degli scaduti correnti e storici, delle perdite e degli incassi, dell'attento monitoraggio della qualità del credito e delle proiezioni circa le condizioni economiche e di mercato, in questo supportati da pareri dei consulenti legali che rappresentano il Gruppo nelle fasi precontenziose e contenziose.

Svalutazione del magazzino

La svalutazione del magazzino è un processo estimativo soggetto all'incertezza della determinazione del valore di sostituzione delle componenti di materiale rotabile e di materiale consumabile che varia nel tempo e secondo le condizioni di mercato.

Determinazione delle vite utili

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo delle attività materiali ed immateriali a vita utile definita è ammortizzato lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti. La determinazione dell'ammortamento di tali attività rappresenta una stima contabile complessa e per sua natura soggettiva, in quanto influenzata da molteplici fattori tra cui:

- l'identificazione di ciascuna componente con un costo rilevante in rapporto al costo totale dell'elemento da ammortizzare distintamente (cd. *component approach*) nonché la stima della relativa vita utile;
- la stima del valore residuo. Secondo le disposizioni degli IAS 16 e 38 il costo ammortizzabile delle attività materiali è determinato detraendo il loro valore residuo. Il valore residuo è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere al momento dalla sua dismissione, al netto dei costi stimati della stessa dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione o dell'utilizzo dell'immobilizzazione. Le società rivedono periodicamente il valore residuo e ne valutano la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri;
- impatti derivanti da eventuali modifiche nell'assetto regolatorio.

La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo stesso è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata. Essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. L'eventuale aggiornamento periodico della vita utile potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

Valore recuperabile delle attività materiali, immateriali e delle partecipazioni

Le attività non correnti includono i terreni, gli immobili, impianti e macchinari ed altri beni e le attività immateriali, nonché le partecipazioni. La Direzione, come anticipato nel principio contabile "Perdita di valore di attività immateriali, materiali e partecipazioni in altre imprese", rivede periodicamente il valore contabile delle attività non correnti detenute e utilizzate e delle attività che devono essere dismesse, quando fatti e circostanze richiedono tale revisione.

Nel valutare se esiste un'indicazione che un'attività possa aver subito una riduzione di valore (cd. indicatore di *impairment*), il Gruppo considera le fonti informative interne ed esterne disponibili.

Con riferimento al processo di identificazione degli indicatori di *impairment* ai fini del bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2023 sono stati inoltre tenuti in considerazione i documenti emessi da ESMA e di seguito riepilogati:

- dall'ESMA nel *Public Statement* del 25 ottobre 2023 intitolato "European common enforcement priorities for 2023 annual financial reports";
- dall'ESMA, nel *Public Statement* del 28 ottobre 2022 intitolato "European common enforcement priorities for 2022 annual financial reports";
- dall'ESMA, nel *Public Statement* del 13 maggio 2022 intitolato "Implications of Russia's Invasion of Ukraine on half-yearly financial reports";

- da Consob, nel Richiamo di attenzione n. 3/22 del 19 maggio 2022, relativo a “Conflitto in Ucraina – Richiamo di attenzione degli emittenti vigilati sull’informativa finanziaria e sugli adempimenti connessi al rispetto delle misure restrittive adottate dall’Unione europea nei confronti della Russia”;
- da Consob, nel Richiamo di attenzione n. 1/21 del 16 febbraio 2021, relativo a “COVID 19 - misure di sostegno all’economia - Richiamo di attenzione sull’informativa da fornire da parte degli emittenti vigilati (...) in relazione al bilancio 2020 redatto in conformità con i principi contabili internazionali (...)”;
- dall’ESMA, nel *Public Statement* dell’ESMA del 28 ottobre 2020 intitolato “*European common enforcement priorities for 2020 annual financial reports*”;
- da OIV, nel *Discussion paper* n. 1/2022 intitolato: “*Impairment Test dei non financial assets (IAS 36) a seguito della guerra in Ucraina*” del 29 giugno 2022 e nel *Discussion Paper* intitolato: “*Linee guida per l’impairment test dopo gli effetti della pandemia da Covid 19*” del 10 luglio 2020.

In particolare il *Public Statement* dell’ESMA del 25 ottobre 2023, pone l’attenzione sui rischi sia fisici sia di transizione connessi ai cambiamenti climatici nella preparazione dell’*impairment test*, con particolare riguardo agli effetti: sui *cash flows* oltre il periodo di piano, sul tasso di sconto e sul tasso di crescita a lungo termine.

Sono state quindi analizzate le *assumption* alla base dei *budget* e dei piani industriali per verificare la presenza di eventuali *trigger event*. A riguardo, non sono stati identificati fattori esogeni strutturali relativi a cambiamenti delle condizioni di mercato o dei profili concorrenziali nei mercati in cui operano le società partecipate tali da far emergere indicatori di *impairment*.

L’analisi dei piani industriali e l’analisi degli scostamenti (in termini di ricavi, EBITDA, EBIT e risultato netto) tra risultati *actual* 2023 e Budget 2023, nonché la valutazione degli eventi rilevanti occorsi nell’esercizio hanno evidenziato la necessità di procedere all’*impairment test* delle società partecipate Busforfun e SportIT come meglio rappresentato alla Nota 9 Partecipazioni della presente nota integrativa.

L’*impairment test* è stato svolto utilizzando le stime dei flussi di cassa attesi e adeguati tassi di sconto per il calcolo del valore attuale ed è quindi basata su un insieme di assunzioni ipotetiche relative ad eventi futuri ed azioni degli organi amministrativi del Gruppo che non necessariamente potrebbero verificarsi nei termini e nei tempi previsti.

Le *Cash Generating Unit* (CGU) identificate dal Gruppo, corrispondenti con le singole *legal entities*, costituiscono il più piccolo gruppo di attività che genera flussi finanziari in entrata ampiamente indipendenti dai flussi finanziari in entrata derivanti dalle altre attività o gruppi di attività.

Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

Il Gruppo rileva le imposte correnti e differite/anticipate in funzione della normativa vigente. La rilevazione delle imposte richiede l’uso di stime e di assunzioni in ordine alle modalità con le quali interpretare, in relazione alle operazioni condotte nel corso dell’esercizio, le norme applicabili ed il loro effetto sulla fiscalità dell’impresa. Inoltre, la rilevazione di imposte anticipate/differite richiede l’uso di stime in ordine alla stima dei redditi imponibili prospettici e alla loro evoluzione oltre che alle aliquote di imposta effettivamente applicabili. Tali attività vengono svolte mediante analisi delle transazioni intercorse e dei loro profili fiscali, anche mediante il supporto, ove necessario, di consulenti esterni per le varie tematiche affrontate e tramite simulazioni circa i redditi prospettici ed analisi di sensitività degli stessi.

Piani a benefici definiti

Il Trattamento di Fine Rapporto (TFR) è classificabile come un piano a benefici definiti per la parte maturata fino al 31 dicembre 2006. La Direzione utilizza diverse assunzioni statistiche e fattori

valutativi con l'obiettivo di anticipare gli eventi futuri per il calcolo degli oneri, delle passività e delle attività relative a tali piani. Le assunzioni riguardano il tasso di sconto e i tassi dei futuri incrementi retributivi. Inoltre, anche gli attuari consulenti del Gruppo utilizzano fattori soggettivi, come per esempio i tassi relativi alla mortalità e alle dimissioni.

Passività potenziali e fondi rischi

Il Gruppo è soggetto a cause legali e fiscali che possono derivare da problematiche complesse e difficili, che sono soggette a un diverso grado di incertezza, inclusi i fatti e le circostanze inerenti a ciascuna causa, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili.

Stante le incertezze inerenti tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che potrebbe derivare da tali controversie.

Conseguentemente, la Direzione, sentito il parere dei propri consulenti ed esperti in materia legale e fiscale, accerta una passività a fronte di tali contenziosi quando ritiene probabile che si verificherà un esborso finanziario e quando l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle note di bilancio.

NOTA 5 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 77 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.

2023	Ro.S.Co & Services	Infrastruttura ferroviaria	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Elisioni	Totale da operazioni in continuità
Ricavi verso terzi	66.714	143.052	106.638	294.843	—	611.247
Vendite intersegmento	16.484	7.041	924	2.369	(26.818)	—
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12	—	141.569	—	23.190	—	164.759
Ricavi di settore	83.198	291.662	107.562	320.402	(26.818)	776.006
Costi verso terzi	(71.924)	(136.755)	(105.874)	(198.842)	—	(513.395)
Acquisti intersegmento	(1.089)	(16.548)	(2.535)	(6.646)	26.818	—
Costi per servizi di costruzione - IFRIC 12	—	(134.739)	—	(23.190)	—	(157.929)
Costi di settore	(73.013)	(288.042)	(108.409)	(228.678)	26.818	(671.324)
Risultato operativo	10.185	3.620	(847)	91.724		104.682
Risultato gestione finanziaria	(7.750)	2.502	57	(334)	—	(5.525)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	11.380			(5.022)		6.358
Risultato prima delle imposte	13.815	6.122	(790)	86.368		105.515
Imposte	—	—	—	—	—	(23.517)
Risultato dell'esercizio da operazioni in continuità	—	—	—	—	—	81.998
Risultato da operazioni discontinue	—	—	—	—	—	
Risultato netto dell'esercizio	—	—	—	—	—	81.998

31/12/2023	Ro.S.Co & Services	Infrastruttura ferroviaria	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Altri	Totale
Attività di settore	714.239	509.763	125.472	563.521	—	1.912.995
Partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	92.414	—	266	69.609	—	162.289
Attività destinate alla vendita	—	—	—	—	—	—
Attività per imposte sul reddito	—	—	—	—	37.183	37.183
Totale attività di gruppo non allocate	—	—	—	—	37.183	37.183
Totale attività	806.653	509.763	125.738	633.130	37.183	2.112.467
Passività di settore	751.981	634.098	69.333	276.391	—	1.731.803
Passività destinate alla vendita	—	—	—	—	—	—
Passività per imposte sul reddito	—	—	—	—	4.504	4.504
Altre passività non allocate	—	—	—	—	376.160	376.160
Totale passività di gruppo non allocate	—	—	—	—	380.664	380.664
Totale passività	751.981	634.098	69.333	276.391	380.664	2.112.467

2022	Ro.S.Co & Services	Infrastruttura ferroviaria	Mobilità passeggeri su gomma	Autostrade	Elisioni	Totale da operazioni in continuità
Ricavi verso terzi	68.039	129.512	121.582	278.389	—	597.522
Vendite intersemento	14.015	6.966	11.936	2.411	(35.328)	—
Ricavi per servizi di costruzione - IFRIC 12	—	70.738	—	39.694	—	110.432
Ricavi di settore	82.054	207.216	133.518	320.494	(35.328)	707.954
Costi verso terzi	(67.737)	(120.400)	(123.002)	(193.237)	—	(504.376)
Acquisti intersemento	(1.019)	(18.497)	(11.848)	(3.964)	35.328	—
Costi per servizi di costruzione - IFRIC 12	—	(62.824)	—	(39.694)	—	(102.518)
Costi di settore	(68.756)	(201.721)	(134.850)	(236.895)	35.328	(606.894)
Risultato operativo	13.298	5.495	(1.332)	83.599		101.060
Risultato gestione finanziaria	(6.424)	2.727	(579)	220	—	(4.056)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	2.602	—	—	(1.785)	—	817
Risultato prima delle imposte	9.476	8.222	(1.911)	82.034		97.821
Imposte						(28.270)
Risultato dell'esercizio da operazioni in continuità						69.551
Risultato da operazioni discontinue						
Risultato netto dell'esercizio						69.551

31/12/2022	Ro.S.Co & Services	Infrastruttura 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 29% e 14%, sono quindi superiori al 10% dei ricavi consolidati di Gruppo.

In particolare i ricavi verso Regione Lombardia, pari a 221.342 migliaia di Euro, sono così distribuiti nei diversi settori:

- Infrastruttura ferroviaria per 213.645 migliaia di Euro;
- Ro.S.Co. & Services per 436 migliaia di Euro;
- Mobilità passeggeri su gomma per 7.261 migliaia di Euro.

I ricavi verso Trenord, pari a 110.521 migliaia di Euro, sono così distribuiti nei diversi settori:

- Infrastruttura ferroviaria per 52.105 migliaia di Euro;
- Ro.S.Co. & Services per 58.013 migliaia di Euro;
- Mobilità passeggeri su gomma per 403 migliaia di Euro.

L'analisi per natura dei ricavi e costi, proventi ed oneri, afferenti ai settori il cui contributo al risultato consolidato è rilevato alla voce "Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto", è esposta nella Nota 45 a cui si rimanda.

Si rinvia al paragrafo 9. "Andamento economico segmenti di Business" della Relazione sulla Gestione per l'analisi di dettaglio sull'andamento dei ricavi e costi dei segmenti del Gruppo.

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

SITUAZIONE PATRIMONIALE**NOTA 6 IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI**

Al 1° gennaio 2022 gli immobili, impianti e macchinari, al netto dei relativi fondi di ammortamento e dei fondi di finanziamento, risultavano costituiti come segue:

Descrizione	01/01/2022		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Terreni e fabbricati	52.651	(19.222)	33.429
Impianti e macchinari	194.591	(158.969)	35.622
Attrezzature industriali e commerciali	13.617	(11.816)	1.801
Altri beni	648.205	(312.870)	335.335
Immobilizzazioni in corso e acconti	41.356	—	41.356
Totale Immobili, impianti e macchinari	950.420	(502.877)	447.543

La movimentazione avutasi nel corso del 2022 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 01.01.2022	33.429	35.622	1.801	335.335	41.356	447.543
Investimenti finanziati con mezzi propri	1.794	22.695	957	41.278	17.756	84.480
Trasferimenti valore lordo	84	1.256	—	5.995	(7.335)	—
Dismissioni: Alienazione Lorde	(181)	(16.997)	(791)	(791)	(21)	(18.781)
Dismissioni: Utilizzi Fondo Ammortamento	—	16.960	784	706	—	18.450
Quote di Ammortamento	(992)	(7.427)	(446)	(27.001)	—	(35.866)
Riclassifica in IFRS5: costo storico	(6.248)	(15.984)	(48)	(394)	(35)	(22.709)
Riclassifica in IFRS5: fondo	1.866	5.385	41	325	—	7.617
Svalutazione delle attività materiali	—	—	—	(233)	—	(233)
Valore netto al 31.12.2022	29.752	41.510	2.298	355.220	51.721	480.501

Al 31 dicembre 2022 gli immobili, impianti e macchinari, al netto dei relativi fondi di ammortamento e dei fondi di finanziamento, risultavano costituiti come segue:

Descrizione	31/12/2022		
	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 avutasi nel corso del 2023 è di seguito illustrata:

Descrizione	Terreni e fabbricati	Impianti e Macchinari	Attrezzatur e 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	202	18.319	1.206	15.314	7.897	42.938
Trasferimenti valore lordo	113	2.717	34	6.045	(8.736)	173
Dismissioni: Alienazione Lorde	(34)	(12.765)	(14)	(174)	(16)	(13.003)
Dismissioni: Utilizzi Fondo Ammortamento	—	12.628	14	162	—	12.804
Quote di Ammortamento	(857)	(8.126)	(520)	(28.192)	—	(37.695)
Variazione perimetro di consolidamento	6	46	—	1	—	53
Svalutazione delle attività materiali	—	—	—	(826)	(442)	(1.268)
Valore netto al 31.12.2023	29.182	54.329	3.018	347.550	50.424	484.503

Al 31 dicembre 2023 gli immobili, impianti e macchinari, al netto dei relativi fondi di ammortamento e dei fondi di finanziamento, risultano costituiti come segue:

Descrizione	31/12/2023		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
Terreni e fabbricati	48.387	(19.205)	29.182
Impianti e macchinari	193.878	(139.549)	54.329
Attrezzature industriali e commerciali	14.961	(11.943)	3.018
Altri beni	713.140	(365.590)	347.550
Immobilizzazioni in corso e acconti	50.424	—	50.424
Totale Immobili, impianti e macchinari	1.020.790	(536.287)	484.503

Terreni e fabbricati

La voce “Terreni e fabbricati” include principalmente il valore netto residuo dei seguenti immobili:

- 7.880 migliaia di Euro per immobile relativo alla stazione di Milano Cadorna;
- 6.642 migliaia di Euro per terreni siti nel Comune di Saronno;
- 4.197 migliaia di Euro per Terminal Sacconago;
- 2.802 migliaia di Euro per immobili siti nel Comune di Saronno;
- 1.437 migliaia di Euro per terreni e immobili siti nel Comune di Tradate;
- 1.587 migliaia di Euro per terreni siti nel Comune di Garbagnate Milanese;
- 654 migliaia di Euro per box auto siti nel Comune di Milano;
- 625 migliaia di Euro per immobili siti nel Comune d’Iseo.

Gli incrementi dell'esercizio sono attribuibili agli investimenti effettuati per l’acquisizione di terreni da privati per lo sviluppo del progetto di espansione del Terminal di Sacconago, per 183 migliaia di Euro, alle manutenzioni straordinarie capitalizzate nell’esercizio precedente e in quello in corso fatte al deposito di Saronno e di Tradate e ai lavori di ristrutturazione della facciata dell’immobile di Piazzale Cadorna (MI).

Impianti e macchinari

La voce “Impianti e macchinari” include principalmente il valore netto residuo dei seguenti beni:

- 52.170 migliaia di Euro per autobus;

- 1.923 migliaia di Euro per impianti e macchinari utilizzati per le attività di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e autostradale.

I principali incrementi della voce “Impianti e macchinari” (18.319 migliaia di Euro) riguardano principalmente l'acquisto di:

- 11 autobus MAN autosnodato gasolio, per 3.982 migliaia di Euro;
- 15 autobus extraurbani Iveco Crossway *Low Entry* 12mt a metano, per 2.907 migliaia di Euro;
- 7 autobus MAN autosnodato metano urbano, per 2.650 migliaia di Euro;
- 6 autobus BYD elettrici urbani mt 12, per 2.578 migliaia di Euro;
- 11 autobus Otokar Kent C12 usati, per 2.016 migliaia di Euro;
- 5 bus Karsan elettrici urbani, per 1.509 migliaia di Euro;
- 6 autobus Mercedes Benz EVOBUS modello Citaro usati, per 481 migliaia di Euro;
- 1 autobus Iveco CBLE4, per 195 migliaia di Euro; a seguito dell'immatricolazione sono stati trasferiti dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" gli anticipi pagati negli esercizi per 5 autobus Iveco CBLE4, per 975 migliaia di Euro;
- manutenzioni straordinarie di motori e cambi, per 392 migliaia di Euro;
- 7 macchine spargisale, per 220 migliaia di Euro;
- 15 lame sgombraneve, per 203 migliaia di Euro;
- 1 autobus Karsan gasolio urbano, per 186 migliaia di Euro.

A seguito dell'immatricolazione sono stati inoltre trasferiti dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" gli anticipi pagati negli esercizi precedenti per:

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

Le dismissioni dell'esercizio sono principalmente attribuibili ad autobus, per 11.568 migliaia di Euro, e a mezzi invernali da cedere utilizzati per la manutenzione dell'infrastruttura autostradale, per 1.187 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 968 migliaia di Euro.

Altri beni

Gli Altri beni si riferiscono principalmente a materiale rotabile (per 343.886 migliaia di Euro), automezzi, arredi e beni concessi in locazione operativa.

L'investimento dell'esercizio, pari a 15.314 migliaia di Euro riguarda principalmente:

- per 11.401 migliaia di Euro, le attività di *revamping* e *refurbishment* di 10 rotabili TAF noleggiati a Trenord; a seguito del completamento delle attività di ammodernamento, sono stati trasferiti alla categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell'esercizio precedente, pari a 5.411 migliaia di Euro;
- per 1.135 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica effettuata su 2 rotabili CSA;
- per 422 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica effettuata su 1 rotabile TSR a 5 casse;
- per 354 migliaia di Euro, l'ammodernamento di 2 locomotive DE520 noleggiate a DB Cargo Italia e a Trenord; a seguito del completamento delle attività di ammodernamento, sono stati

trasferiti alla categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell’esercizio precedente, pari a 501 migliaia di Euro.

Le svalutazioni dell’esercizio sono relative all’adeguamento al valore di perizia della locomotiva ES64 F4.

Gli altri incrementi sono principalmente attribuibili a mobili e arredi per gli uffici delle società del Gruppo e per le stazioni dell’intera rete aziendale. In particolare 767 migliaia di Euro sono attribuibili all’ammodernamento e rifacimento di nuove sale (area ristoro, sale riunioni, auditorium) ed il rinnovo degli arredi della sede sociale situata ad Assago, in *leasing* immobiliare.

Per l’informativa richiesta dal paragrafo 97 del principio contabile IFRS16, relativamente ai canoni di locazione attivi, si rimanda alla Nota 33.

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli investimenti nella voce immobilizzazioni in corso e acconti, pari a 7.897 migliaia di Euro, sono principalmente attribuibili ai seguenti investimenti:

- costi per la realizzazione di nuovi mezzi d’opera di manutenzione ferroviaria (2.030 migliaia di Euro);
- acconti pagati per le attività di progettazione della sede aziendale sita del comune di Milano in area Bovisa (1.435 migliaia di Euro);
- anticipi pagati per l’acquisizione di 4 autobus Mercedes Benz EVOBUS modello Citaro) e 2 autobus extraurbani autosnodato MAN, non ancora entrati in esercizio (656 migliaia di Euro) alla data del 31 dicembre 2023;
- costi sostenuti per la realizzazione del parcheggio interrato di Affori (894 migliaia di Euro);
- acconti pagati per le attività di *revamping* dei rotabili TAF (681 migliaia di Euro);
- costi di progettazione esecutiva sostenuti per l’ampliamento e l’adeguamento del Terminal di Sacconago nonché gli atti preliminari sottoscritti e le spese legali sostenute per l’acquisizione di nuove aree (600 migliaia di Euro).

I trasferimenti si riferiscono a quanto commentato alle voci precedenti.

Qualora le attività materiali fossero state contabilizzate al netto dei relativi contributi in conto capitale, rispettivamente rilevati alle voci “Altre passività non correnti” (Nota 27) e “Altre passività correnti” (Nota 32) l’effetto sul bilancio al 31 dicembre 2023 sarebbe stato il seguente:

31/12/2023	Valore di bilancio	Contributo	Valore al netto del contributo
Terreni e fabbricati	29.182	(4.986)	24.196
Impianti e macchinario	54.329	(29.484)	24.845
Attrezzature industriali e commerciali	3.018		3.018
Altri beni	347.550	—	347.550
Immobilizzazioni in corso e acconti	50.424		50.424
Totale immobili, impianti e macchinari	484.503	(34.470)	450.033

La Direzione non ha identificato indicatori che determinino la necessità di attivare il test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione delle attività materiali trattandosi di beni principalmente destinati all’espletamento del trasporto pubblico locale svolto da

Trenord S.r.l. attraverso contratti di *leasing* in vigore (materiale rotabile) o direttamente utilizzati dal Gruppo nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma (autobus).

Alla data della redazione del presente bilancio non vi sono restrizioni sulla titolarità e proprietà di immobili, impianti e macchinari impegnati a garanzia di passività.

Costi per servizi di costruzione

L'adozione dell'IFRIC 12 ha comportato che gli investimenti operati sull'infrastruttura 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 35.

Si evidenzia che la voce "Immobili, impianti e macchinari" comprende gli investimenti immobiliari per 2.269 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 7 ATTIVITÀ IMMATERIALI

Al 1° gennaio 2022 le attività immateriali risultavano così costituite:

Descrizione	01/01/2022		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.876	—	1.876
Altre	34.299	(30.060)	4.239
Beni devolvibili - Infr. Ferroviaria	46.140	(46.030)	110
Beni devolvibili - Corpo Autostradale	297.313	(33.965)	263.348
Totale attività immateriali	379.628	(110.055)	269.573

La movimentazione dell'esercizio 2022 è stata la seguente:

Descrizione	Immobiliz. in corso e acconti	Altre	Beni devolvibili - Infr. Ferroviaria	Beni devolvibili - Corpo Autostradale	Totale
Valore netto al 01.01.2022	1.876	4.239	110	263.348	269.573
Acquisizioni	2.212	816	—	2.273	5.301
Trasferimenti	(781)	781	—	—	—
Trasferimenti da Attività contrattuali	—	—	—	134.491	134.491
Trasferimenti da Attività contrattuali - corrispettivi dall'Ente Concedente	—	—	—	(24.143)	(24.143)
Quote di Ammortamento	—	(1.804)	(2)	(40.780)	(42.586)
Corrispettivo per i servizi di costruzione	—	—	—	(2.000)	(2.000)
Variazione perimetro IFRS 5	—	(20)	—	—	(20)
Dismissioni	(45)	—	—	(533)	(578)
Valore netto al 31.12.2022	3.262	4.012	108	332.656	340.038

Al 31 dicembre 2022 le attività immateriali risultavano pertanto costituite come segue:

Descrizione	31/12/2022		
	Costo storico	Fondo Ammortamento	Valore a bilancio
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 dell'esercizio 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	1.934	3.299	—	12.391	17.624
Trasferimenti	(1.987)	1.814	—	—	(173)
Trasferimenti da Attività contrattuali	—	—	—	11.140	11.140
Quote di Ammortamento	—	(2.167)	(2)	(58.042)	(60.211)
Dismissioni	—	(83)	—	(631)	(714)
Valore netto al 31.12.2023	3.209	6.875	106	297.514	307.704

Al 31 dicembre 2023 le attività immateriali risultano pertanto costituite come segue:

Descrizione	31/12/2023		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	3.209	—	3.209
Altre	40.906	(34.031)	6.875
Beni devolvibili - Infr. Ferroviaria	46.140	(46.034)	106
Beni devolvibili - Corpo Autostradale	432.301	(134.787)	297.514
Totale attività immateriali	522.556	(214.852)	307.704

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli incrementi della voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", pari a 1.934 migliaia di Euro, si riferiscono all'*upgrade* della piattaforma SAP HR a SAP 4/HANA, per 530 migliaia di Euro, all'*upgrade* dei moduli SAP PM, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 505 migliaia di Euro, all'implementazione di moduli aggiuntivi SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo per 224 migliaia di Euro, allo sviluppo dell'applicativo utilizzato dal Fondo Pensione FNM, per 60 migliaia di Euro, all'attività di *upgrade* del *software* gestionale SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 55 migliaia di Euro, all'*upgrade* di moduli SAP gestito da FNM ed utilizzato da MISE, per 34 migliaia di Euro. Inoltre per 111 migliaia di Euro si riferisce alla realizzazione del cosiddetto "percorso reale" nell'ambito del Sistema Centrale AISCAT, ancora da implementare e realizzare.

Si evidenzia che nel corso dell'esercizio, essendosi completate le attività di progetto, con l'avvenuta messa a disposizione dei moduli implementati, sono stati trasferiti dalla categoria in esame alla voce "Altre" i costi sostenuti nell'esercizio 2022 in relazione 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 modulo SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 169 migliaia di Euro, all'implementazione di moduli aggiuntivi SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo, per 141 migliaia di Euro, all'implementazione di un software per il monitoraggio del *whistleblowing* ex L.231/2001, per 19 migliaia di Euro.

Nell'esercizio inoltre sono state trasferite nelle immobilizzazioni in corso e acconti delle attività materiali i costi sostenuti per le attività di sviluppo dell'impianto di produzione dell'idrogeno, pari a 303 migliaia di Euro.

Nel complesso, le immobilizzazioni in corso e acconti al 31 dicembre 2023 si riferiscono all' *upgrade* dei moduli SAP PM, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 785 migliaia di Euro, all' *upgrade* della piattaforma SAP HR a SAP 4/HANA, per 535 migliaia di Euro, all'implementazione di moduli aggiuntivi SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo per 320 migliaia di Euro, allo sviluppo dell'applicativo utilizzato dal Fondo Pensione FNM, per 60 migliaia di Euro, all'attività di *upgrade* del *software* gestionale SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 58 migliaia di Euro, all' *upgrade* di moduli SAP gestito da FNM ed utilizzato da MISE, per 34 migliaia di Euro.

Altre

Gli incrementi dell'esercizio (3.299 migliaia di Euro) sono principalmente attribuibili all' *upgrade* della piattaforma SAP HR a SAP 4/HANA, per 547 migliaia di Euro, ai moduli aggiuntivi del software gestionale SAP, gestito da FNM e utilizzato da Trenord S.r.l., per 184 migliaia di Euro, a moduli aggiuntivi di SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo, per 180 migliaia di Euro, all' *upgrade* del software gestionale SAP, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 104 migliaia di Euro, all'estensione del sistema applicativo SAP a società del Gruppo per 41 migliaia di Euro.

La voce altre comprende inoltre i costi sostenuti per le personalizzazioni riguardanti il progetto "Salesforce" a supporto della viabilità (Euro 436 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, implichi che i beni gratuitamente devolvibili (rappresentati dalle linee ferroviarie devolvibili al termine della concessione su cui viene esercitato il servizio di trasporto) sono classificati nella voce "Attività immateriali".

La quota di ammortamento, pari a 2 migliaia di Euro, viene calcolata in funzione della durata della concessione, rinnovata nell'esercizio 2016 fino al 31 ottobre 2060.

Beni devolvibili - Corpo Autostradale

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

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 più significativi della voce sono attribuibili al completamento dei lavori di riqualifica della SP 46 Rho-Monza per 10.429 milioni di Euro, comprensivo degli effetti a deduzione dell'investimento della penale applicata all'appaltatore per i lavori di costruzione, come da atti sottoscritti nel corso dell'esercizio.

I trasferimenti più significativi dalla voce "Attività contrattuali" alle "Attività immateriali" per il corpo autostradale "in esercizio", pari a 11.140 migliaia di Euro, si riferiscono principalmente:

- al completamento dei lavori di manutenzione straordinaria e riqualifica strutturale del viadotto Po;
- ai lavori di installazione della barriera integrata di via Corelli sulla Tangenziale Est di Milano.

La quota di ammortamento, pari a 58.042 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.

Al 31 dicembre 2023 non risultano attività immateriali a vita utile indefinita.

La Direzione non ha identificato indicatori che determinino la necessità di attivare il test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione delle attività immateriali.

NOTA 8 DIRITTO D'USO

Al 1° gennaio 2022 la voce "Diritto d'uso" rilevata a seguito dell'adozione del principio contabile IFRS 16 risultava così costituita:

Descrizione	01/01/2022		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	285	(91)	194
Diritto d'uso fabbricati	25.122	(8.397)	16.725
Diritto d'uso impianti e macchinari	5.467	(2.237)	3.230
Diritto d'uso altri beni	11.625	(3.964)	7.661
Totale diritto d'uso	42.499	(14.689)	27.810

La movimentazione dell'esercizio 2022 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 01.01.2022	194	16.725	3.230	7.661	27.810
Acquisizioni	60	1.135	2.081	362	3.638
Quote di Ammortamento	(99)	(3.808)	(1.589)	(2.155)	(7.651)
Chiusura contratti Costo Storico	(112)	(39)	(345)	(361)	(857)
Chiusura contratti Fondo	91	39	160	350	640
Svalutazione diritti d'uso	—	(98)	(2.815)	(44)	(2.957)
Riclassifica in IFRS 5: costo storico	—	(484)	—	(89)	(573)
Riclassifica in IFRS 5: fondo ammortamento	—	142	—	41	183
Valore netto al 31.12.2022	134	13.612	722	5.765	20.233

Al 31 dicembre 2022 la voce “Diritto d’uso” risultava pertanto costituita come segue:

Descrizione	31/12/2022		
	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 dell'esercizio 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	41	805	174	1.788	2.808
Chiusura contratti Costo Storico	(22)	(129)	—	(439)	(590)
Chiusura contratti Fondo	22	127	—	408	557
Quote di Ammortamento	(92)	(3.766)	(328)	(2.539)	(6.725)
Valore netto al 31.12.2023	83	10.649	568	4.983	16.283

Al 31 dicembre 2023 la voce “Diritto d’uso” risulta pertanto costituita come segue:

Descrizione	31/12/2023		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	252	(169)	83
Diritto d'uso fabbricati	26.410	(15.761)	10.649
Diritto d'uso impianti e macchinari	7.377	(6.809)	568
Diritto d'uso altri beni	12.886	(7.903)	4.983
Totale diritto d'uso	46.925	(30.642)	16.283

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

L’incremento dell’esercizio è attribuibile ai rinnovi contrattuali, per i quali alla data di iscrizione del diritto d'uso non vi era la ragionevole certezza di esercitarli, di alcune sedi operative della società ATV, per 631 migliaia di Euro.

L’incremento della voce “Diritto d’uso impianti e macchinari” è principalmente attribuibile alle autovetture noleggiate per lo svolgimento delle attività di manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria.

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

L’incremento dell’esercizio è attribuibile, per 1.227 migliaia di Euro, alla modifica del canone contrattuale delle 4 locomotive Bombardier oltre ai nuovi contratti sottoscritti per le autovetture utilizzate dal Gruppo come auto operative o in *fringe benefit*.

NOTA 9 PARTECIPAZIONI

Si riporta di seguito la movimentazione delle partecipazioni intervenuta negli esercizi 2023 e 2022:

Descrizione	01.01.2023 Valore a Bilancio	Variazioni				31.12.2023 Valore a Bilancio
		Incrementi Decrementi	Risultato dell'esercizio	Riserva di traduzione	Altre variazioni di conto economico complessivo	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto:						
Trenord Srl	36.738	—	8.336	78	91	45.243
NordCom SpA	8.490	—	580	—	(5)	9.065
Nord Energia SpA in liquidazione	12.927	(2.761)	563	—	—	10.729
Omnibus Partecipazioni Srl	8.143	(900)	1.332	—	—	8.575
Mbility S.r.l.	—	1.000	—	—	—	1.000
Totale partecipazioni in imprese a controllo congiunto	66.298	(2.661)	10.811	78	86	74.612
Partecipazioni in imprese collegate:						
Autostrada Pedemontana Lombarda	38.923	—	(2.895)	—	—	36.028
Tangenziali Esterne Milano	37.045	—	(2.127)	—	(1.337)	33.581
DB Cargo Italia S.r.l.	15.481	(920)	1.360	—	(5)	15.916
Sportit S.r.l.	2.229	—	(343)	—	—	1.886
Busforfun.com S.r.l.	448	—	(448)	—	—	—
Autotrasporti Pasqualini S.r.l.	181	—	—	—	—	181
Servizi Trasporti Interregionali S.p.A.	85	—	—	—	—	85
Totale partecipazioni in imprese collegate	94.392	(920)	(4.453)	—	(1.342)	87.677
Totale partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	160.690	(3.581)	6.358	78	(1.256)	162.289
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
CDP INFRA TECH	—	309	—	—	—	309
Fondazione ATV	99	—	—	—	—	99
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca	50	—	—	—	—	50
Fap SpA	39	—	—	—	—	39
Confed.Autostrade Ital.Energia	—	—	—	—	—	—
Cosmo Scarl	—	—	—	—	—	—
Consorzio ELIO	4	—	—	—	—	4
Trasporti Brescia Nord	3	—	—	—	—	3
Cons.Autostr.Italiane Energia	2	—	—	—	—	2
Consorzio Tangenziale Engineering	2	—	—	—	—	2
ATAP	—	—	—	—	—	—
STECAV	2	—	—	—	—	2
Sviluppo Artigiano	—	—	—	—	—	—
Imprese Artigiane Soc. Coop.	—	—	—	—	—	—
Totale partecipazioni in altre imprese	11.141	309	—	—	—	11.450
Totale partecipazioni	171.831	(3.272)	6.358	78	(1.256)	173.739

Descrizione	01.01.2022 Valore a Bilancio	Variazioni				31.12.2022 Valore a Bilancio
		Incrementi Decrementi	Risultato dell'esercizio	Riserva di traduzione	Altre variazioni di conto economico complessivo	
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto:						
Trenord Srl	39.604	—	(3.553)	53	634	36.738
NordCom SpA	8.243	—	231	—	16	8.490
Nord Energia SpA	11.222	—	1.705	—	—	12.927
Omnibus Partecipazioni Srl	7.332	(900)	1.711	—	—	8.143
Totale partecipazioni in imprese a controllo congiunto	66.401	(900)	94	53	650	66.298
Partecipazioni in imprese collegate:						
Autostrada Pedemontana Lombarda	39.325	—	(402)	—	—	38.923
Tangenziali Esterne Milano	25.982	8.400	(1.383)	—	4.046	37.045
DB Cargo Italia S.r.l.	12.660	—	2.774	—	47	15.481
Sportit S.r.l.	2.491	—	(262)	—	—	2.229
Busforfun.com S.r.l.	452	—	(4)	—	—	448
Autotrasporti Pasqualini S.r.l.	181	—	—	—	—	181
Servizi Trasporti Interregionali S.p.A.	85	—	—	—	—	85
Totale partecipazioni in imprese collegate	81.176	8.400	723	—	4.093	94.392
Totale partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	147.577	7.500	817	53	4.743	160.690
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.	1.706	161	—	—	(70)	1.797
CIV S.p.A.	673	—	—	—	—	673
Fondazione ATV	99	—	—	—	—	99
Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca	50	—	—	—	—	50
Fap SpA	39	—	—	—	—	39
Confed.Autostrade Ital.Energia	13	(13)	—	—	—	—
Cosmo Scarl	7	(7)	—	—	—	—
Consorzio ELIO	4	—	—	—	—	4
Trasporti Brescia Nord	3	—	—	—	—	3
Cons.Autostr.Italiane Energia	2	—	—	—	—	2
Consorzio Tangenziale Engineering	2	—	—	—	—	2
ATAP	2	(2)	—	—	—	—
STECAV	2	—	—	—	—	2
Sviluppo Artigiano	—	—	—	—	—	—
Imprese Artigiane Soc. Coop.	2	(2)	—	—	—	—
Totale partecipazioni in altre imprese	11.074	137	—	—	(70)	11.141
Totale partecipazioni	158.651	7.637	817	53	4.673	171.831

Con riferimento alla componente di variazioni dell'esercizio denominata "Altre variazioni di conto economico complessivo", si tratta dell'effetto sulla valutazione con il "metodo del patrimonio netto" della variazione degli utili e perdite attuariali rilevati, nei bilanci delle partecipate, direttamente nel Conto Economico Complessivo in applicazione dello IAS 19 e IFRS 9 (Nota 50).

La voce "incrementi / decrementi" accoglie gli importi relativi ad incrementi per acquisto di quote partecipative e/o eventuali versamenti per ricapitalizzazione ed i decrementi per dividendi distribuiti nell'esercizio.

Di seguito vengono commentate le principali valutazioni effettuate sulla recuperabilità dei valori e le principali variazioni intervenute nell'esercizio, esposte alla voce "incrementi / decrementi" e "riserva di traduzione", diverse dalla rilevazione del contributo al Bilancio Consolidato determinato dalla realizzazione del risultato dell'esercizio e delle "Altre variazioni di Conto economico Complessivo":

Trenord S.r.l.

La voce "Riserva di traduzione", positiva per 78 migliaia di Euro, deriva dalla conversione in Euro del bilancio della partecipata TILO SA, che redige il proprio bilancio utilizzando quale moneta di conto il franco svizzero.

La conversione è stata effettuata applicando per le voci del conto economico il cambio medio dell'esercizio 2023 (pari a 0,9718) e per le attività e passività il cambio a pronti alla data del 31 dicembre 2023 (0,9260).

In data 23 novembre 2023 Trenord ha firmato con Regione Lombardia il nuovo Contratto di Servizio per il trasporto ferroviario regionale lombardo per il periodo 1° dicembre 2023 - 30 novembre 2033.

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 della partecipazione detenuta in Trenord S.r.l., sia in considerazione del positivo andamento osservato nel corso dell'esercizio 2023 sia in relazione dell'avvenuta sottoscrizione del Contratto di servizio per il trasporto ferroviario regionale. Per maggiori dettagli in merito all'andamento della partecipata si rimanda al paragrafo 9.5 della Relazione sulla Gestione.

NORD ENERGIA S.p.A. in liquidazione

In data 10 gennaio 2023 è avvenuta l'iscrizione presso il registro delle imprese della nomina dei liquidatori ed è quindi iniziato il primo periodo di liquidazione. In data 11 settembre 2023 è definitivamente cessata l'attività della partecipata CMC Mesta SA, con l'avvenuta cancellazione dal Registro di Commercio Svizzero. A seguito della radiazione è stato effettuato il versamento del capitale di liquidazione per un importo complessivo di Euro 8.215.570, rilevati per Euro 3.566.560 come dividendi e per Euro 4.649.010 a totale rimborso del valore della partecipazione.

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.

Il bilancio redatto al 31 dicembre 2023 rappresenta il primo bilancio intermedio di liquidazione della partecipata.

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.

Mbility

In data 22 dicembre 2023 FNM ha acquisito una quota del 30,77% in Mbility S.r.l. ("Mbility"), società che facilita la reperibilità e incrementa l'offerta di servizi di trasporto, anche accompagnato, per persone fragili o con disabilità attraverso la piattaforma digitale di proprietà.

L'investimento in *equity* di Mbility è realizzato mediante la sottoscrizione e versamento di un aumento di capitale sociale riservato a FNM pari a 1 milione di Euro.

Fondata nel 2020 a Milano, Mbility ha avviato la propria operatività nel 2023 a Milano e in Lombardia, con l'obiettivo di estendere l'attività in ambito nazionale, con focus sulle principali città. In ragione della frammentazione degli operatori, della scarsa digitalizzazione e delle importanti previsioni di crescita del mercato di riferimento per via del costante invecchiamento della popolazione, la Società presenta interessanti prospettive di sviluppo operando come aggregatore di sistema attraverso una piattaforma digitale abilitante per tutti i gestori di trasporto attrezzato e sanitario.

DB Cargo Italia S.r.l.

In data 21 dicembre 2023 tramite Proposta di Decisione dei Soci mediante consenso espresso per iscritto i Soci di DB Cargo Italia S.r.l. hanno deliberato la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 2.300.000; la quota di spettanza della Società ammonta ad Euro 920.000.

Sportit S.r.l.

FNM detiene una partecipazione del 33% in Sportit S.r.l. (Sportit), società attiva con il *brand* Snowit, il principale *marketplace* per la vendita integrata di *skipass* online, servizi correlati allo sci ed esperienze legate al mondo della montagna nelle principali località sciistiche europee. In relazione ai risultati consuntivati dalla partecipata gli Amministratori hanno ritenuto opportuno effettuare l'*impairment test*, come di seguito rappresentato.

Il valore recuperabile della partecipazione, considerato come valore d'uso, è stato determinato utilizzando i flussi di cassa futuri attesi desunti dal piano pluriennale, approvato dal CdA della partecipata in data 27 febbraio 2024, per il periodo 23/24 - 28/29 nella sua versione inerziale che non considera quindi le iniziative di sviluppo, bensì tiene conto solamente dei progetti e dei servizi offerti in essere.

In considerazione della fase di *startup* della società è stato scelto un orizzonte temporale di 5 anni al fine di consentirne l'operatività a pieno regime con riferimento alle attività/offerta commerciale in essere.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 12,41% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di società quotate del settore. Non è stato considerato nessun *execution premium*, in quanto l'*impairment test* si fonda su un piano inerziale che esprime una capacità di reddito in atto ed esclude qualsiasi potenzialità data dalle iniziative di sviluppo.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata non ha evidenziato perdite di valore e pertanto il valore contabile della partecipazione è stato ritenuto recuperabile.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value* di tale partecipazione non si discosti significativamente dal valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC e di un tasso di crescita *g-rate* nel calcolo del valore terminale. Di seguito riportiamo le svalutazioni in milioni di Euro che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di SportIT						
		WACC				
		11,41%	11,91%	12,41 %	12,91 %	13,41 %
g rate	-1,0 %	0,09	0,03	-0,02	-0,07	-0,12
	-0,5 %	0,13	0,07	0,01	-0,05	-0,10
	0,0 %	0,17	0,10	0,04	-0,01	-0,07
	0,5 %	0,21	0,14	0,08	0,02	-0,04
	1,0 %	0,26	0,19	0,12	0,05	-0,01

Il WACC di *break even* che conduce ad un valore di *cover* pari a zero risulta pari al 12,81% ed un *g-rate* inferiore al 30,11%.

APL

A seguito dell'approvazione del nuovo Piano Economico Finanziario ("PEF"), approvato dal CdA del 25 luglio 2023, della collegata Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., che ha modificato le proiezioni elaborate, gli Amministratori hanno provveduto ad effettuare l'*impairment test* sulla partecipazione.

Tale PEF allegato all'Atto Aggiuntivo IV, è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 6 dicembre 2023 e recepisce le osservazioni formulate dall'Autorità di regolazione dei trasporti formulate con il parere rilasciato da quest'ultima il 15 novembre 2023.

Il valore recuperabile della partecipazione, considerato come *fair value income approach*, è stato determinato attualizzando i flussi di cassa determinati come sopra descritto al tasso del 6,37% (netto imposta) e riflette un beta *unlevered* pari al valore riportato nella Delibera ART 139/2023, al fine di mantenere il medesimo rischio sistemico operativo stimato dall'*Autority* per le concessioni autostradali.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata non ha evidenziato perdite di valore e pertanto il valore contabile della partecipazione è stato ritenuto recuperabile.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC. Di seguito riportiamo le svalutazioni in milioni di Euro che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di APL				
WACC				
5,37 %	5,87 %	6,37 %	6,87 %	7,37 %
179,78	100,12	30,60	-30,12	-83,22

NOTA 10 ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE VALUTATE AL COSTO AMMORTIZZATO CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione di tale posta può rappresentarsi come segue:

Descrizione	31/12/2023		
	Non correnti	Correnti	Totale
Obbligazioni	1.000	—	1.000
Incassi pedaggi in transito	—	561	561
Altri	—	234	234
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	1.000	795	1.795
Finanziamento Fruttifero APL	59.118	—	59.118
Finanziamento Fruttifero Sabrom	2.835	—	2.835
Finanziamento Fruttifero TE	894	—	894
Finanziamento Fruttifero Busforfun	2.400	1.849	4.249
Finanziamento fruttifero SportIT	925	98	1.023
Crediti finanziari per interessi verso parti correlate	—	47	47
(MENO) Fondo <i>Impairment</i> IFRS 9	—	(46)	(46)
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato verso parti correlate (Nota 49)	66.172	1.948	68.120
Totale	67.172	2.743	69.915

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 <i>Impairment</i> IFRS 9	—	(46)	(46)
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato verso parti correlate (Nota 49)	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 "Altri" è interamente attribuibile al credito di FNMPAY verso il *principal acquirer* in relazione alle somme transate in attesa di essere bonificate sul conto corrente vincolato della partecipata.

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).

Nell'esercizio 2023, a seguito dell'approvazione di un nuovo Piano Economico Finanziario della Collegata, la data prevista per la restituzione del finanziamento soci è stata anticipata al 31 dicembre 2050, rispetto alla precedente previsione. Pertanto si è provveduto a ricalcolare il valore contabile dell'attività finanziaria sulla base di quanto previsto dall'IFRS 9, rilevando un provento finanziario derivante dalla rimisurazione pari a 4.494 migliaia di Euro, in aggiunta agli interessi attivi di competenza dell'esercizio pari a 3.515 migliaia di Euro.

Il Finanziamento fruttifero verso S.A.Bro.M. S.p.A. è riferito a due finanziamenti fruttiferi: un primo di 2.336 migliaia di Euro avente scadenza 31 ottobre 2019 con opzione di proroga a favore di S.A.Bro.M. S.p.A. per un massimo di quattro rinnovi annuali, attualmente rinnovato fino al 31 ottobre 2024; un secondo di 156 migliaia di Euro, avente scadenza 31 dicembre 2021 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 2025. L'importo complessivo di 2.835 migliaia di Euro comprende anche gli interessi maturati al 31 dicembre 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 894 migliaia di Euro comprende anche gli interessi maturati dalla data del richiamo delle quote al 31 dicembre 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, con una durata di 6 anni dalla data di sottoscrizione, era fruttifero di interessi ad un tasso variabile Euribor 6 mesi + 100 bps annui

(rimodulato dal precedente Euribor 6 mesi + 165 bps con delibera del CdA di FNM del 2 agosto 2023) e 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% (rimodulato ad Euribor 6 mesi + 100 bps con delibera del CdA di FNM del 2 agosto 2023), 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 e totalmente erogato per 2.000 migliaia di Euro.

La voce "Finanziamento fruttifero Busforfun" include gli interessi maturati e non ancora incassati pari a 249 migliaia di Euro.

Da ultimo, in data 30 gennaio 2024, il CdA di FNM, preso atto del Piano Industriale 2023-2026 approvato dal CdA di Busforfun in data 29 gennaio 2024, ha deliberato di estinguere anticipatamente i due finanziamenti sopra descritti e di approvare un nuovo finanziamento di 6.000 migliaia di Euro, con un residuo erogabile di 2.000 migliaia di Euro in considerazione delle erogazioni già avvenute con i due finanziamenti estinti pari a 4.000 migliaia di Euro.

Il finanziamento, potenzialmente convertibile, con scadenza al 31 dicembre 2033, prevede un tasso di interesse pari a Euribor 6 mesi rilevato alla data del 31 gennaio 2024 pari a 3,835% più un margine pari all' 1,5%, un preammortamento di 4 anni con prima rata di rimborso al 31 dicembre 2028 e scadenze successive al 31.12 di ogni anno. Gli interessi passivi maturati sui due finanziamenti estinti, dovranno essere regolati entro il 31 dicembre 2026.

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 fruttifero SportIT" include gli interessi maturati e non ancora incassati pari a 23 migliaia di Euro.

NOTA 11 ATTIVITA' FINANZIARIE VALUTATE AL FAIR VALUE A CONTO ECONOMICO CORRENTI E NON CORRENTI

Descrizione	31/12/2023		
	Non correnti	Correnti	Totale
Polizze accantonamento TFR	4.454	562	5.016
Attività finanziarie valutate al fair value a conto economico	4.454	562	5.016

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 fair value 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 31 dicembre 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 di ATV conseguenti agli investimenti previsti, 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 12 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 sull'infrastruttura ferroviaria misurati secondo la percentuale di completamento, non ancora incassata alla data di bilancio.

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

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Credito per costi sostenuti nell'esercizio e non incassati Investimenti finanziati	49.081	47.665
Credito per costi sostenuti nell'esercizio e non incassati Materiale Rotabile "Programma 2017 - 2032"	161.636	201.668
Crediti per investimenti su servizi in concessione	210.717	249.333

La voce “Credito per costi sostenuti nell' esercizio 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 nell'esercizio 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 nell'esercizio 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 nell'esercizio	(169.818)	(326.122)	(495.940)
Utilizzo anticipi	(12.797)	(720)	(13.517)
Svalutazioni effettuate	(265)	—	(265)
Credito per costi sostenuti nell'esercizio e non incassati (Nota 35)	195.313	287.248	482.561
Riclassifiche Attività contrattuali	(10.249)	—	(10.249)
Credito per spese generali	(768)	(438)	(1.206)
Crediti per investimenti su servizi in concessione 31.12.2023	49.081	161.636	210.717

La voce "Utilizzo anticipi" si riferisce, agli utilizzi effettuati nell'esercizio, a seguito dell'avanzamento dei SAL, delle disponibilità incassate in precedenti esercizi.

La voce "Riclassifiche Attività contrattuali" è attribuibile ai costi non ancora rendicontati a Regione Lombardia per i quali non è stata raggiunta la relativa *milestone* e non vi è quindi il diritto incondizionato ad incassare. La riclassifica è stata effettuata a seguito della modifica apportata dall'aggiornamento del Contratto di Programma (Delibera RL 1098 del 09 ottobre 2023) in merito al metodologia di rimborso dei costi sostenuti, da rendicontazione a SAL a rendicontazione a *milestones*.

NOTA 13 ATTIVITA' CONTRATTUALI CORRENTI E NON CORRENTI

La voce "Attività contrattuali non correnti", pari a 77.904 migliaia di Euro, accoglie il saldo degli investimenti effettuati fino alla data del 31 dicembre 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 dell'esercizio 2023 e 2022:

Descrizione	01/01/2023	Variazioni 2023			31/12/2023
		Incrementi	Riclassifiche	Decrementi	
Costo storico	79.196	11.539	(10.655)	(3)	80.077
Oneri finanziari	2.543	300	(485)	—	2.358
Corrispettivi Ente concedente	(4.531)	—	—	—	(4.531)
Totale Attività contrattuali	77.208	11.839	(11.140)	(3)	77.904

Descrizione	01/01/2022	Variazioni 2022			31/12/2022
		Incrementi	Riclassifiche	Decrementi	
Costo storico	155.392	55.660	(130.352)	(1.504)	79.196
Oneri finanziari	5.105	1.577	(4.139)	—	2.543
Corrispettivi Ente concedente	(15.409)	(13.265)	24.143		(4.531)
Totale Attività contrattuali	145.088	43.972	(110.348)	(1.504)	77.208

L'incremento dell'esercizio per investimenti effettuati è stato pari a 11.839 migliaia di Euro.

Le movimentazioni più significative si riferiscono:

- al monitoraggio dinamico dei manufatti, per 4.401 migliaia di Euro;
- alla manutenzione straordinaria al viadotto ponte Po, per a 3.180 migliaia di Euro, successivamente riclassificati nel corpo autostradale in esercizio comprensivi dei costi sostenuti nei precedenti esercizi;
- ai lavori di installazione della barriera integrata di via Corelli sulla Tangenziale Est di Milano, per 2.257 migliaia di Euro, successivamente riclassificati nel corpo autostradale in esercizio;
- all'intervento relativo alla realizzazione degli impianti di distribuzione idrogeno, per 910 migliaia di Euro;
- ai lavori di modifica del ramo di svincolo A4-A52-SS36 "Olimpiadi 2026", per 417 migliaia di Euro, su tale commessa sono stati trasferiti al corpo autostradale non remunerato 925 migliaia di Euro;
- al completamento della viabilità di accesso al centro intermodale di Segrate, pari a 224 migliaia di Euro;
- l'avvio dei cantieri per l'adeguamento delle barriere di sicurezza e illuminazione in A52, pari a 201 migliaia di Euro.

Gli oneri finanziari, pari a 300 migliaia di Euro, si riferiscono agli interessi passivi maturati sui finanziamenti destinati alle opere del corpo autostradale.

La voce "Attività Contrattuali correnti" è interamente attribuibile agli investimenti finanziati effettuati sull'infrastruttura ferroviaria. Nell'esercizio, a seguito della modifica apportata dall'aggiornamento del Contratto di Programma (Delibera RL 1098 del 09 ottobre 2023) in merito al metodologia di rimborso dei costi sostenuti, da rendicontazione a SAL a rendicontazione a *milestones*, sono stati riclassificati in questa voce i costi non ancora rendicontati a Regione Lombardia per i quali non è stata raggiunta la relativa *milestone* e non vi è quindi il diritto incondizionato ad incassare.

NOTA 14 IMPOSTE ANTICIPATE ED IMPOSTE DIFFERITE

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Imposte anticipate	46.673	44.774	1.899
Imposte differite	(10.027)	(12.116)	2.089
Saldo di bilancio	36.646	32.658	3.988

Il movimento delle imposte anticipate nette è di seguito dettagliato:

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Saldo inizio anno	32.658	35.773	(3.115)
Imputate a conto economico	3.837	(1.612)	5.449
Imputate a patrimonio	151	(1.493)	1.644
Riclassifica in IFRS 5		(10)	10
Saldo fine anno	36.646	32.658	3.988

Le imposte anticipate e differite sono generate principalmente da differenze temporanee su elementi di reddito di futura deducibilità o imponibilità fiscale e su altre rettifiche per l'applicazione dei principi contabili internazionali ai bilanci delle partecipate.

La natura delle differenze temporanee che hanno generato imposte anticipate e differite è riassunta di seguito:

Imposte anticipate 2022	Saldo 01.01.2022	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Riclassifica in IFRS 5	Saldo 31.12.2022
Plusvalenze patrimoniali	320	55	—	—	375
Ammortamenti ed accantonamenti indeducibili temporanei	32.521	(1.982)	—	(53)	30.486
Immobilizzazioni Immateriali	(53)	447	—	—	394
TFR	855	(356)	(728)	(2)	(231)
Svalutazioni Crediti	827	23	—	(14)	836
Immobilizzazioni - Materiali - Svalutazione e Ammortamenti	7.005	2.008	—	—	9.013
Leasing	512	1.054	—	(3)	1.563
Perdite fiscali	2.290	(2)	—	—	2.288
Strumenti finanziari derivati	815	—	(765)	—	50
Totale	45.092	1.247	(1.493)	(72)	44.774

Imposte anticipate 2023	Saldo 01.01.2023	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Riclassifica in IFRS 5	Saldo 31.12.2023
Plusvalenze patrimoniali	375	—	—	—	375
Ammortamenti ed accantonamenti indeducibili temporanei	30.486	(14)	—	—	30.472
Immobilizzazioni Immateriali	394	563	—	—	957

TFR	(231)	67	168	—	4
Svalutazioni Crediti	836	42	—	—	878
Immobilizzazioni - Materiali - Svalutazione e Ammortamenti	9.013	1.274	—	—	10.287
<i>Leasing</i>	1.563	(184)	—	—	1.379
Perdite fiscali	2.288	—	—	—	2.288
Strumenti finanziari derivati	50	—	(17)	—	33
Totale	44.774	1.748	151	—	46.673

Imposte differite 2022	Saldo 01.01.2022	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Riclassifica in IFRS 5	Saldo 31.12.2022
Plusvalenze patrimoniali	2	—	—	—	2
Immobilizzazioni	1.299	(41)	—	(62)	1.196
Beni in concessione infrastruttura autostradale	8.018	2.900	—	—	10.918
Totale	9.319	2.859	—	(62)	12.116

Imposte differite 2023	Saldo 01.01.2023	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Riclassifica in IFRS 5	Saldo 31.12.2023
Plusvalenze patrimoniali	2	—	—	—	2
Immobilizzazioni	1.196	(33)	—	—	1.163
Beni in concessione infrastruttura autostradale	10.918	(2.056)	—	—	8.862
Totale	12.116	(2.089)	—	—	10.027

L'iscrizione delle imposte anticipate al patrimonio netto è connessa alla rilevazione degli utili e perdite attuariali in apposita riserva di patrimonio netto sia con riferimento al trattamento di fine rapporto delle società consolidate integralmente che di quelle valutate con il metodo del patrimonio netto (Nota 9) per le quali la variazione dell'utile/perdita attuariale costituisce una variazione del valore di carico della partecipazione differente dal contributo al Conto Economico Consolidato.

Non risultano perdite fiscali non utilizzate alla data di bilancio sulle quali non risultano stanziate imposte differite.

Si rimanda alla Nota 4 "Poste soggette a significative assunzioni e stime" per le considerazioni sui processi estimativi da cui dipende il riconoscimento delle imposte anticipate. Nel contesto di specie, sulla base dei risultati storici e delle aspettative di imponibilità, si ritiene che ragionevolmente il Gruppo possa realizzare le attività per imposte anticipate iscritte al 31 dicembre 2023.

NOTA 15 RIMANENZE

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame:

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Materiale d'armamento	7.350	7.064
Ricambi Autobus	3.165	3.133
Materiale manutenzione infrastruttura autostradale	2.199	2.573
Ricambi per linee di contatto, apparati, centrali e telefoni	2.359	1.747
Gasolio e lubrificanti	527	486
Altri materiali ausiliari	604	557
(MENO) Fondo svalutazione magazzino	(2.800)	(3.451)
Totale	13.404	12.109

La voce in esame aumenta di 1.295 migliaia di Euro rispetto al precedente esercizio principalmente per effetto dell'incremento dei materiali utilizzati per effettuare gli interventi manutentivi sull'infrastruttura ferroviaria, per 898 migliaia di Euro, parzialmente compensato dalle minori giacenze di materiali per gli interventi manutentivi sull'infrastruttura autostradale, per 374 migliaia di Euro.

Nell'esercizio in esame sono state effettuate rottamazioni per le quali è stato utilizzato il fondo svalutazione magazzino relativo al materiale obsoleto per 411 migliaia di Euro.

A seguito di un'analisi puntuale degli indici di rotazione dei materiali, è stato rilasciato il medesimo fondo per 240 migliaia di Euro.

NOTA 16 CREDITI COMMERCIALI

Descrizione	Correnti	
	31/12/2023	31/12/2022
Crediti verso clienti - lordi (MENO) Fondo svalutazione crediti	88.435 (4.175)	86.559 (4.124)
Crediti commerciali verso terzi	84.260	82.435
Crediti verso parti correlate - lordi (MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	86.950 (179)	70.598 (69)
Crediti commerciali verso parti correlate (Nota 49)	86.771	70.529
Totale	171.031	152.964

Crediti commerciali verso terzi

La variazione della voce crediti commerciali, pari a 1.825 migliaia di Euro, è principalmente attribuibile:

- ai crediti verso la Provincia di Verona per il contratto di servizio in essere per la città e la provincia di Verona, pari a 8.083 migliaia di Euro (4.916 migliaia di Euro al 31 dicembre

- 2022), inclusivo, oltre che delle fatture da emettere dell'esercizio corrente, anche dei saldi di conguaglio degli esercizi 2021 e 2022, saldati dall'Ente di Governo a febbraio 2024;
- ai crediti per rapporti di interconnessione intrattenuti con le società autostradali interconnesse, pari a 58.394 migliaia di Euro (59.491 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), tra cui la principale è Autostrade per l'Italia S.p.A. Tale importo rappresenta il credito verso l'utenza per pedaggi a pagamento differito. Il decremento rispetto all'esercizio precedente è giustificato dai minori acconti riconosciuti da Autostrade per l'Italia S.p.A. nel corso del 2022;
 - ai crediti per recupero costi di gestione relativi alle barriere di Agrate e Terrazzano, che diminuiscono nell'esercizio per 1.021 migliaia di Euro, in relazione ai minori costi di lavori straordinari intervenuti nell'esercizio 2023.

Il *fair value* dei crediti approssima il valore di iscrizione degli stessi al 31 dicembre 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.

Crediti commerciali verso parti correlate

La voce include principalmente i crediti verso Regione Lombardia per il Contratto di Servizio ed il Contratto di Programma sull'infrastruttura ferroviaria per la parte relativa alla fatturazione delle spese di progettazione, direzione lavori e sicurezza cantieri, oltre che verso la partecipata Trenord.

L'incremento dei crediti commerciali verso parti correlate lordi, pari a 16.242 migliaia di Euro rispetto al 31 dicembre 2022, è determinato principalmente dai maggiori crediti per canoni fatturati a Trenord per i ricavi da accesso rete e noleggio locomotori (per a 18.931 migliaia di Euro), e maggiori crediti vantati verso Consorzio Elio per le corse sostitutive bus (per 2.060 migliaia di Euro) parzialmente compensati dai minori crediti relativi a prestazioni di servizi di progettazione, per 5.224 migliaia di Euro rispetto all'esercizio 2022, per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria da riaddebitare a Regione Lombardia.

NOTA 17 ALTRE ATTIVITA' CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione di tale posta può rappresentarsi come segue:

Descrizione	31/12/2023		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti per acconti a fornitori su SAL Treni finanziati	—	41.195	41.195
Crediti per acconti a fornitori su SAL Investimenti finanziati	—	42.216	42.216
Crediti per contributi verso altri enti pubblici	—	12.198	12.198
Crediti per acconti a fornitori su SAL Altro Materiale Rotabile	—	6.531	6.531
Crediti tributari	—	6.185	6.185
Crediti per acconti a fornitori su SAL Infrastruttura autostradale	—	3.752	3.752
Crediti verso Inps oneri malattia	—	230	230
Crediti verso lo Stato per contributi	—	893	893
Attività diverse	2.948	6.180	9.128
(MENO) Fondo svalutazione crediti	—	(223)	(223)
Altre attività verso terzi	2.948	119.157	122.105
Crediti verso parti correlate	7	17.499	17.506
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	—	(37)	(37)
Altre attività verso parti correlate (Nota 49)	7	17.462	17.469
Totale	2.955	136.619	139.574

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 verso altri enti pubblici	—	11.630	11.630
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	6.811	10.346
(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 49)	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 41.195 migliaia di Euro, è interamente attribuibile alla quota di anticipo sui SAL delle commesse relative al “Programma di acquisto di materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032”.

Il decremento dell'esercizio, pari a 22.772 migliaia di Euro, è relativo agli utilizzi dell'esercizio a seguito dell'avanzamento delle commesse.

La quota di avanzamento delle commesse maturata in relazione alla percentuale di completamento dell'esercizio è pari a 287.248 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 42.216 migliaia di Euro, è interamente attribuibile alla quota di anticipo sui SAL delle commesse relative alla manutenzione dell'Infrastruttura ferroviaria in Concessione. L'incremento dell'esercizio è principalmente relativo al riconoscimento dell'anticipo sulla commessa "T2 - Sempione", pari ad 28.392 migliaia di Euro, e sulle commesse relative al potenziamento del nodo di Seveso, pari a 8.653 migliaia di Euro. Tali effetti sono compensati dagli utilizzi per i SAL effettuati nell'esercizio.

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, diverso da quello incluso nel "Programma di acquisto 2017-2032". La voce è in diminuzione di 5.969 migliaia di Euro, in relazione agli utilizzi dell'esercizio a seguito dell'avanzamento delle commesse. La quota di avanzamento delle commesse maturata in relazione alla percentuale di completamento dell'esercizio è pari a 60.574 migliaia di Euro.

I Crediti per contributi verso altri enti pubblici diversi dallo Stato e da Regione Lombardia, in aumento di 568 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 175 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 9.723 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 4.630 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 770 migliaia di Euro (972 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), ai crediti vantati verso l'amministrazione finanziaria per i crediti d'imposta, derivanti dal "tax credit energia" per 62 migliaia di Euro, e dal "bonus facciate", per 206 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.

I crediti verso lo Stato per contributi riguardano:

- per 791 migliaia di Euro, il credito verso lo Stato per la quota di contributi relative "all'incremento delle materie prime", stabilite dal Decreto Aiuti, riconosciute dal MIT ma non ancora incassate a valere sul terzo trimestre 2023;
- per 102 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” e con i successivi rifinanziamenti attraverso i decreti legge 5/2023, 131/2023 e 145/2023 (“Decreto Anticipi”) 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.

Attività diverse

La voce “Attività diverse correnti” include principalmente 2.070 migliaia di Euro (2.076 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) quali anticipi a fornitori e 2.263 migliaia di Euro (2.520 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) quali risconti per premi assicurativi.

In particolare i risconti includono:

- risconti per polizze assicurative *Warranty & Indemnity (W&I)* sottoscritte a copertura delle *Representations & Warranties* contenute nel contratto di compravendita stipulato con Regione Lombardia per l'acquisizione di MISE, per 511 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* e collegate, che diminuiscono, per 3.897 migliaia di Euro, in relazione ai maggiori importi incassati, oltre che ai crediti di natura tributaria, in particolare accolgono le poste derivanti dall’IVA di Gruppo per 168 migliaia di Euro (1.167 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022). Nel precedente esercizio la voce comprendeva inoltre i crediti derivanti dal consolidato fiscale per 507 migliaia di Euro.

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

NOTA 18 CREDITI PER IMPOSTE CORRENTI E NON CORRENTI

Descrizione	31/12/2023		
	Non correnti	Correnti	Totale
IRES	153	37	190
IRAP	—	347	347
Crediti per imposte	153	384	537

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, in aumento rispetto al precedente esercizio in relazione ai maggiori acconti IRAP versati, pari a 1.204 migliaia di Euro, rispetto all'onere di competenza dell'esercizio, pari a 856 migliaia di Euro.

NOTA 19 DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame.

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Depositi bancari e postali	394.271	235.885
(MENO) Impairment IFRS 9	(617)	(693)
Denaro e valori in cassa	1.591	1.736
Totale	395.245	236.928

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

Depositi bancari e postali	31/12/2023	31/12/2022	Variazioni
Depositi bancari e postali in <i>cash pooling</i>	270.392	116.469	153.923
ATV (e la sua controllata La Linea 80)	13.630	10.474	3.156
MISE (e la sua controllata Milano Serravalle Engineering)	17.259	26.544	(9.285)
Ferrovienord (conti dedicati ad investimenti RL)	92.990	82.398	10.592
Totale	394.271	235.885	158.386

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 2023 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 i soli conti correnti accesi presso Unicredit e BPER, non interessati da fondi dedicati al pagamento degli investimenti previsti nella concessione.

Per quanto sopra, a fronte di disponibilità su depositi bancari pari a 394.271 migliaia di Euro, di debiti verso banche correnti per a 56.785 migliaia di Euro e non correnti per 91.758 migliaia di Euro (Nota 22), il Gruppo ha debiti in c/c di corrispondenza – comprensivi di interessi – per 30.024 migliaia di Euro (35.555 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), come di seguito rappresentati:

Debiti in conto corrente di corrispondenza	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Nord Energia	19.378	20.381	(1.003)
NordCom	7.155	8.258	(1.103)
Enti aziendali	3.491	6.916	(3.425)
Totale (Nota 24)	30.024	35.555	(5.531)

Su tali conti correnti di corrispondenza vengono riconosciuti interessi attivi e passivi a tassi di mercato (Nota 24).

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 31 dicembre 2023 ammonta a 92.990 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 nell'esercizio è stato rilasciato il fondo per 76 migliaia di Euro.

NOTA 20 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 adempite le obbligazioni di cui al contratto preliminare sottoscritto in data 7 dicembre 2022. Quanto agli effetti finanziari, la cessione della partecipazione determina l'uscita delle due controllate dal perimetro di consolidamento di FNM a decorrere dal 16 gennaio 2023.

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 21 PATRIMONIO NETTO

Descrizione	Patrimonio Netto attribuibile agli Azionisti di Maggioranza							Totale Patrimonio netto di Gruppo	Patrimonio Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto
	Capitale sociale	Altre riserve	Riserva var. Fair value Strumenti derivati	Utili/ Perdite Indivisi	Riserva utili/ perdite attuariali	Riserva di traduzione	Utili/ Perdite dell'esercizio			
Saldo 01.01.2022	230.000	6.873	—	(63.596)	(7.478)	147	40.875	206.821	21.512	228.333
Totale Utile Complessivo			6.462		2.121	53	68.476	77.112	1.468	78.580
Destinazione utile 2021				40.875			(40.875)	—	—	—
Distribuzione dividendi				—			—	—	—	—
Variazione perimetro di consolidamento			—	—	—		—	—	—	—
Saldo 31.12.2022	230.000	6.873	6.462	(22.721)	(5.357)	200	68.476	283.933	22.980	306.913
Totale Utile Complessivo			(1.283)		(290)	78	80.855	79.360	1.081	80.441
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 31.12.2023	230.000	6.873	5.179	37.796	(5.647)	278	80.855	355.334	20.826	376.160

Il capitale sociale al 31 dicembre 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" dell'esercizio 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 %	35,00 %	
Saldo al 01.01.2023	4.695	18.286	8	22.989
Risultato dell'esercizio	130	1.020	(18)	1.132
Variazione perimetro di consolidamento	(4.825)	—	1.591	(3.234)
Riserva Utili/(Perdite) Attuariali	—	(61)	—	(61)
Saldo al 31.12.2023	—	19.245	1.581	20.826

A completamento dell'informativa relativa agli interessi di minoranze si riportano di seguito l'interessenza che le partecipazioni di minoranza hanno nelle attività e nei flussi finanziari del Gruppo, relativi alla partecipazione rilevante in ATV:

Interessenze Minoritarie ATV	31/12/2023
Totale Attività non Correnti	24.889
Totale Attività Correnti	19.667
di cui Disponibilità liquide	6.832
Totale Passività non Correnti	12.306
Totale Passività Correnti	13.005
Ricavi	38.671
Risultato dell'esercizio	1.020

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

Importi in migliaia di euro	Patrimonio netto 01.01.23	Risultato 2023	Altre componenti di risultato transitate direttamente a PN	Altre variazioni	Patrimonio netto 31.12.23
Bilancio della Capogruppo FNM S.p.A.	413.127	14.237	(16)	(10.003)	417.345
Eliminazione partecipazioni	(655.039)	—	—	(386)	(655.425)
Patrimonio netto apportato dalle società consolidate	528.275	66.618	(1.479)	—	593.414
Rilevazione <i>put option</i>	(2.430)	—	—	2.430	—
Patrimonio netto del Gruppo FNM	283.933	80.855	(1.495)	(7.959)	355.334

Le ragioni sottostanti il differenziale esistente tra capitalizzazione di mercato (pari a 196,6 milioni di Euro al 31 dicembre 2023) e il patrimonio netto di Gruppo (pari a 355,4 milioni di Euro al 31 dicembre 2023) sono da ricercarsi in un concorso di fattori di seguito sintetizzabili:

- il Gruppo è quotato nel segmento Standard di MTA di Borsa Italiana, segmento che penalizza il titolo in termini di volumi di scambi giornaliero;
- il flottante libero sul mercato (*free float*), è limitato essendo il suo azionariato rappresentato da azionisti stabili per il 72,3%: la Regione Lombardia detiene il 57,6% del capitale e Ferrovie dello Stato possiede il restante 14,74%. Il *free float* è pertanto inferiore al 30% e le transazioni sul mercato sono relative a pacchetti di minoranza, che riflettono asimmetrie informative rispetto agli azionisti di controllo;

- c. gli azionisti di minoranza potrebbero applicare uno sconto notevole al valore delle partecipazioni non consolidate iscritte nel bilancio di Gruppo in quanto non distribuiscono dividendi e quindi rappresentano *surplus assets* che non offrono remunerazione agli azionisti di minoranza.

Alla luce degli approfondimenti effettuati, 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 22 DEBITI VERSO BANCHE CORRENTI E NON CORRENTI

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

Descrizione	31/12/2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Intesa-BancoBPM-BNL-Ubibanca-Unicredit 2019	49.855	24.878	74.733
Banca Nazionale del Lavoro/Monte Paschi di Siena 2010	12.480	12.466	24.946
Finanziamento BEI	16.793	8.388	25.181
Intesa-Banco BPM 2010	7.493	7.490	14.983
Banca BPER (Intermediazione BEI) 2012	1.983	1.961	3.944
Intesa 2023 - Finanziamento Idrogeno	3.154	1.573	4.727
Altri debiti verso banche per finanziamenti	—	29	29
Debiti verso banche	91.758	56.785	148.543

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, già presente al 31 dicembre 2022, iscritto al costo ammortizzato. Tutte le rate in scadenza nell’esercizio sono state regolarmente rimborsate, per un ammontare complessivo di 47.000 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 (Bilancio separato MISE)
MPS - BNL	37.500	31/12/2025	Euribor 6 mesi (senza floor) + margine 2,25%	PFN/EBITDA < 5 PFN/PN < 2 (Bilancio separato MISE)
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 (Bilancio separato MISE)

Alla data di chiusura del 31 dicembre 2023, sulla base dei dati disponibili, tali *covenants* risultano rispettati.

In data 2 dicembre 2022 è stato sottoscritto un finanziamento bilaterale con Intesa Sanpaolo pari a 4.740 migliaia di Euro, finalizzato a supportare il progetto di realizzazione di 5 stazioni di rifornimento ad idrogeno sulle tratte autostradali in concessione.

La sottoscrizione di nuova provvista finanziaria si è resa necessaria in quanto il progetto sottostante, prevede che, per accedere al contributo a fondo perduto da parte della Commissione Europea, lo stesso sia cofinanziato da una concessione per almeno il 10% dell'ammontare complessivo dell'iniziativa, di un finanziamento da parte di un Intermediario Finanziario.

Il finanziamento sottoscritto prevede un periodo di ammortamento a quote capitali semestrali costanti a partire dal 30 giugno 2024 fino al 31 dicembre 2026, data di scadenza finale del rimborso del finanziamento. Il finanziamento è stato interamente utilizzato in data 20 novembre 2023 e prevede un tasso d'interesse composto dall'Euribor 6 mesi (senza *floor*) più un margine del 2,35%.

Non sono previsti *covenants* finanziari.

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

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

Entrambe le rate in scadenza nell'esercizio, pari a 8.315 migliaia di Euro, sono state rimborsate.

Il contratto prevede dei *covenants* finanziari, calcolati sul bilancio consolidato del Gruppo (annuale e semestrale):

- PFN/Patrimonio netto $\leq 3,0$ 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 31 dicembre 2023, sulla base dei dati disponibili, tali *covenants* risultano rispettati.

Per quanto riguarda i nuovi finanziamenti sottoscritti successivamente alla chiusura dell'esercizio nell'ambito dell'operazione di acquisizione di Viridis, si rimanda a quanto riportato nel successivo paragrafo degli eventi successivi.

Si rimanda al paragrafo 8.2. della relazione sulla gestione per un'informativa dettagliata della struttura finanziaria della Società.

Si ricorda peraltro che, oltre alla sopracitata operazione di rifinanziamento, la Capogruppo dispone di un *liquidity headroom* pari a circa 120 milioni di Euro di linee *uncommitted*, che assicurano un adeguato margine di flessibilità finanziaria.

NOTA 23 PRESTITO OBBLIGAZIONARIO

Descrizione	31/12/2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Debiti verso obbligazionisti	645.848	961	646.809
Prestito Obbligazionario	645.848	961	646.809

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 600 milioni di Euro al 31 dicembre 2023.

NOTA 24 DEBITI FINANZIARI E PASSIVITA' PER LEASING CORRENTI E NON CORRENTI

Le Passività finanziarie sono di seguito dettagliate:

Descrizione	31/12/2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Conto corrente di corrispondenza	—	2.989	2.989
Strumenti derivati passivi	89	47	136
Debiti finanziari	89	3.036	3.125
Conto corrente di corrispondenza	—	27.035	27.035
Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 49)	—	27.035	27.035
Totale	89	30.071	30.160

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 49)	—	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 2.900 migliaia di Euro (4.811 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) ed il Circolo Ricreativo Aziendale FNM per 89 migliaia di Euro (158 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022).

La voce "Strumenti derivati passivi" rappresenta i derivati in essere al 31 dicembre 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* è negativo. Il valore nozionale complessivo ammonta a 120.000 migliaia di Euro. L'analisi qualitativa ha evidenziato un'esatta corrispondenza tra gli elementi portanti del finanziamento e quelli dell'IRS ed

inoltre non si ravvisano particolari problematiche inerenti al merito creditizio della controparte dello strumento di copertura 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 e le partecipate in *joint venture*; in particolare verso NORD ENERGIA, per 19.377 migliaia di Euro (20.381 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), verso NordCom, per 7.155 migliaia di Euro (8.258 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022); nonché verso il fondo pensione FNM per 503 migliaia di Euro (1.946 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022).

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

Descrizione	31/12/2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Passività per <i>leasing</i>	12.953	7.884	20.837
Passività per <i>leasing</i>	12.953	7.884	20.837
Passività per <i>leasing</i>	15	79	94
Passività per <i>leasing</i> verso parti correlate (Nota 49)	15	79	94
Totale	12.968	7.963	20.931

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 49)	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 rispettivamente pari a 1.741 migliaia di Euro e 531 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>	31.12.2023	31.12.2022
Meno di 1 anno	8.637	8.246
2 - 5 anni	13.653	17.864
Più di 5 anni	162	107
Totale	22.452	26.217
Interessi passivi futuri	(1.521)	(442)
Valore attuale dei debiti relativi ai <i>leasing</i> finanziari	20.931	25.775

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

Valore attuale dei debiti relativi ai <i>leasing</i> finanziari	31/12/2023	31.12.2022
Meno di 1 anno	7.963	7.734
2 - 5 anni	12.835	17.941
Più di 5 anni	133	100
Totale	20.931	25.775

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

Descrizione	31/12/2023	31.12.2022
Tra 1 e 2 anni	7.963	7.746
Tra 2 e 5 anni	650.842	656.778
Più di 5 anni	100	100
Totale	658.905	664.624

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

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Debito verso Obbligazionisti	0,982 %	0,982 %
Debiti per <i>leasing</i> IFRS 16	0,982% - 5,23%	0,982% - 2,18%
Debiti per <i>cash pooling</i>	1,391 %	0,090 %

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 dell'esercizio 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 2.808 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 3.638 migliaia di Euro.

Si riporta ai fini dell'informativa richiesta dallo IAS 7 (44A-44E) la variazione delle passività esposte nel rendiconto finanziario nell'attività di finanziamento, siano esse derivanti da variazioni di flussi monetari, che di altra natura:

	2023
Variazioni derivanti dai flussi finanziari da attività di finanziamento	(88.409)
Variazioni di <i>fair value</i>	(71)
Altre variazioni	2.808
Totale	(85.672)

NOTA 25 DEBITI PER INVESTIMENTI FINANZIATI CORRENTI E NON CORRENTI

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

Debiti per investimenti finanziati	31/12/2023	31/12/2022
Debiti verso il Ministero dei Trasporti	6.873	—
Debiti per investimenti finanziati	6.873	—
Debiti verso Regione Lombardia - Contratto di Programma	72.161	41.112
Debiti verso Regione Lombardia - Altro materiale rotabile	3.166	—
Debiti per investimenti finanziati verso parti correlate (Nota 49)	75.327	41.112
Totale Debiti per investimenti finanziati	82.200	41.112

La voce si riferisce principalmente all'eccedenza degli incassi ottenuti da Regione Lombardia e altri enti finanziatori, a fronte degli investimenti effettuati dal Gruppo, 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 dell'esercizio rispetto agli utilizzi effettuati per l'avanzamento delle commesse relative al Contratto di Programma, al materiale rotabile, 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	31/12/2023	31/12/2022
Debiti verso il Ministero dei Trasporti	5.848	5.824
Debiti per investimenti finanziati	5.848	5.824
Debiti verso Regione Lombardia	10.565	6.763
Debiti per investimenti finanziati verso parti correlate (Nota 49)	10.565	6.763
Totale Debiti per investimenti finanziati	16.413	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.

Nell'esercizio aumenta il debito nei confronti di Regione Lombardia in considerazione delle somme recuperate dal Gruppo e quindi messe a disposizione dell'ente finanziatore, relative a rimborsi assicurativi su due sinistri occorsi su materiale rotabile finanziato (pari a 1.456 migliaia di Euro) e al ricavato della vendita di due locomotori PESA finanziati (pari a 2.286 migliaia di Euro).

NOTA 26 POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

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

Descrizione	31/12/2023	di cui parti correlate	31/12/2022	di cui parti correlate	Note
A. Disponibilità Liquide	395.245	—	236.928	—	19
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	—	—	—	—	
C. Altre attività finanziarie correnti	—	—	—	—	
D. Liquidità (A+B+C)	395.245	—	236.928	—	
E. Debito finanziario corrente	(112.332)	(102.362)	(76.667)	(71.698)	22 - 23 - 24
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	(65.648)	(79)	(63.901)	(115)	22 - 23 - 24
G. Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(177.980)	(102.441)	(140.568)	(71.813)	
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G -D)	217.265	(102.441)	96.360	(71.813)	
I. Debiti finanziari non corrente	(121.228)	(10.580)	(176.494)	(6.783)	22 - 23 - 24
J. Strumenti di debito	(645.848)	—	(644.398)	—	20 - 21 - 22
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	—	—	—	—	
L. Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	(767.076)	(10.580)	(820.892)	(6.783)	
M. Totale Indebitamento finanziario (H+L)	(549.811)	(113.021)	(724.532)	(78.596)	

Poiché la Posizione Finanziaria Netta non è una misura la cui determinazione è regolamentata dai principi contabili di riferimento del Gruppo, il criterio di determinazione della stessa applicato dal Gruppo potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altri gruppi, ed è pertanto non comparabile.

Il debito finanziario corrente include i debiti verso banche, per 56.785 migliaia di Euro (55.070 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) (Nota 22), e verso altri finanziatori correnti. Più in dettaglio: i debiti derivanti dalle anticipazioni corrisposti da Regione Lombardia per gli investimenti finanziati relativi all'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, pari a 82.200 migliaia di Euro (41.112 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) (Nota 24), il saldo dei conti di corrispondenza in *cash pooling* verso le società in *joint ventures* e verso gli Enti aziendali per un totale di 30.024 migliaia di Euro (35.555 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), nonché le passività per *leasing* per 7.963 migliaia di Euro (7.746 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) (Nota 24), nonché la quota di interessi passivi maturata sul prestito obbligazionario da liquidare entro i 12 mesi dalla data del presente bilancio (Nota 23).

Il debito finanziario non corrente include principalmente il debito per il prestito obbligazionario emesso in data 20 ottobre 2021, pari a 645.848 migliaia di Euro (644.398 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) (Nota 23), i debiti verso banche non correnti, pari a 91.758 migliaia di Euro (143.681 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) (Nota 22), e le passività per *leasing* per 12.968 migliaia di Euro (18.029 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) (Nota 24).

Per meglio rappresentare la PFN di Gruppo, è stata calcolata una PFN rettificata che esclude una porzione degli effetti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12, relativa unicamente al "Programma

di acquisto materiale rotabile per il servizio ferroviario regionale per gli anni 2017 – 2032”, come di seguito rappresentato:

Descrizione	31/12/2023	di cui parti correlate	31/12/2022	di cui parti correlate	Note
A. Disponibilità Liquide	302.255		194.649		19
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	—		—		
C. Altre attività finanziarie correnti	—		—		
D. Liquidità (A+B+C)	302.255	—	194.649	—	
E. Debito finanziario corrente	(112.332)	(102.362)	(76.667)	(71.698)	22 - 23 - 24
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	(65.648)	(79)	(63.901)	(115)	22 - 23 - 24
G. Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(177.980)	(102.441)	(140.568)	(71.813)	
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G - D)	124.275	(102.441)	54.081	(71.813)	
I. Debiti finanziario non corrente	(121.228)	(10.580)	(176.494)	(6.783)	22 - 23 - 24
J. Strumenti di debito	(645.848)	—	(644.398)	—	20 - 21 - 22
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	—	—	—	—	
L. Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	(767.076)	(10.580)	(820.892)	(6.783)	
M. Totale Indebitamento finanziario (H+L) rettificato	(642.801)	(113.021)	(766.811)	(78.596)	

Impatti IFRIC 12					
di cui - D. Liquidità	92.990		42.279		19
N. Totale Indebitamento finanziario IFRIC 12	92.990	—	42.279	—	
Indebitamento finanziario netto (M + N)	(549.811)	(113.021)	(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 corrispettivi ricevuti di Regione Lombardia unicamente per il programma regionale di acquisto treni (Nota 19).

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 28 per gli accantonamenti rilevati in bilancio e si riportano di seguito gli impegni definitivi al 31 dicembre 2023 che obbligano il Gruppo ad acquisire o a costruire un'attività nei prossimi 12 mesi:

Descrizione	Importo
Investimenti in materiale rotabile finanziato da Regione Lombardia	262.493
Investimenti infrastruttura ferroviaria finanziata da Regione Lombardia	176.096
Investimenti infrastruttura autostradale	47.303
Investimenti in materiale rotabile con fondi propri	96.874
Investimenti in autobus	16.969
Altri investimenti	20.622
Totale	620.357

NOTA 27 ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI

Le altre passività non correnti sono così composte:

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Contributi in conto capitale	19.778	13.237
Altre passività	6.055	7.783
Passività non correnti	25.833	21.020
Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia	10.824	10.075
Passività non correnti verso parti correlate (Nota 49)	10.824	10.075
Totale	36.657	31.095

La voce “Contributi in conto capitale” concerne la quota non corrente dei contributi pubblici ricevuti dalla controllata ATV dalla Regione Veneto e dalla controllata FNMA dal Ministero dell'Ambiente, per l'acquisto di nuovi autobus urbani ed extraurbani, pari rispettivamente a 18.471 migliaia di Euro e a 119 migliaia di Euro, dei finanziamenti ricevuti nell'anno 2001 ai sensi della Legge 270/97 dal Ministero dei Lavori Pubblici per la ristrutturazione della Stazione di Milano Cadorna per 981 migliaia di Euro e dei contributi pubblici ricevuti per acquisto dei TILO per 207 migliaia di Euro. La variazione dell'esercizio 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 nell'esercizio per i contributi in conto capitale, classificati nel rendiconto finanziario alla voce "Incasso contributi su investimenti con fondi propri", sono pari a 4.579 migliaia di Euro.

La voce “Altre passività” include principalmente la quota non corrente, pari a 3.806 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 1088 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 3.699 migliaia di Euro e per l’acquisto di autobus per 7.085 migliaia di Euro. L’aumento dell’esercizio è connesso ai maggiori contributi erogati a sostegno degli investimenti in autobus, al netto del riconoscimento al Conto Economico Consolidato del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile.

NOTA 28 FONDI RISCHI E ONERI CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione della voce è dettagliata come segue:

Descrizione	Manutenzione ciclica	Fondo 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	21.399	8.363	303	183	—	6.621	36.869
Utilizzi	(8.461)	(23.775)	(77)	(228)	—	(1.375)	(33.916)
Rilasci	—	—	(300)	—	—	(8.129)	(8.429)
Altre variazioni	131	1.952	303	—	—	—	2.386
Saldo 31.12.2023	66.708	44.435	9.141	484	1.313	17.010	139.091

I fondi per rischi e oneri sono così scadenzati:

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Corrente	69.264	67.641
Non corrente	69.827	74.540
Totale	139.091	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 21.399 migliaia di Euro, a fronte di utilizzi dell’esercizio per 8.461 migliaia di Euro. Il fondo al 31 dicembre 2022 era stato attualizzato sulla base delle future previsioni di utilizzo per a 2.492 migliaia di Euro; la variazione dell’esercizio, incluso nella voce “altre variazioni” è pari a 131 migliaia di Euro.

A seguito dell’aggiornamento del Contratto di Servizio, in vigore per il periodo 1° gennaio 2023 - 31 dicembre 2027, tra FERROVIENORD e Regione Lombardia avvenuto in data 28 dicembre

2023, dal 1° gennaio 2024 la manutenzione ciclica dei rotabili verrà finanziata direttamente da Regione Lombardia che erogherà a FERROVIENORD l'importo annualmente previsto sulla base della pianificazione pluriennale dei costi di manutenzione definita da Trenord.

Pertanto, dal 2024 FERROVIENORD utilizzerà le disponibilità accantonate con il fondo di manutenzione ciclica, che verrà quindi progressivamente utilizzato "per flotta" fino ad esaurimento. Ad integrazione per il finanziamento degli interventi di manutenzione ciclica programmati, tenendo conto delle risorse già del fondo manutenzione ciclica, sono stati stanziati, con la Legge Regionale n. 34/2022, gli importi pari rispettivamente a 15 milioni di Euro annui nel 2024 e 2025, 47 milioni di Euro annui dal 2026 al 2032 e 20 milioni di Euro nel 2033, che saranno erogati in dodicesimi, contestualmente con le rate mensili del corrispettivo.

Fondo di rinnovo infrastruttura autostradale

Il valore del fondo di rinnovo, pari a 44.435 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 9.141 migliaia di Euro, è stato stimato sulla base delle informazioni rivenienti dal Piano Economico Finanziario di MISE disponibile alla data della redazione del presente bilancio consolidato. Il fondo rischi ed oneri sarà 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 228 migliaia di Euro.

Oneri Piano Intervento Integrato (PII) Affori

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

Altri rischi

Il fondo Altri rischi al 31 dicembre 2023 comprende:

- 6.315 migliaia di Euro relativi al differenziale tra le spese per manutenzioni eseguite rispetto alle corrispondenti previsioni del vigente Piano Economico Finanziario di MISE;
- 939 migliaia di Euro, quale stima del rischio derivante da contenziosi in materia espropriativa;
- 142 migliaia di Euro, quale stima del rischio derivante dal contenzioso con l’Agenzia delle Dogane descritto nella Relazione sulla Gestione, paragrafo 13 “Contenziosi più rilevanti e altre informazioni”;
- 9.614 migliaia di Euro, di cui 6.621 migliaia accantonati nell’esercizio, quale stima del rischio di soccombenza in contenziosi instaurati da terzi; tale fondo è stato utilizzato nell’esercizio per 1.375 migliaia di Euro e rilasciato a fronte di contenziosi conclusi per 2.526 migliaia di Euro.

Si rimanda alla Nota 4 “Poste soggette a significative assunzioni e stime” per le considerazioni sui processi stimativi sottostanti alla valutazione dei contenziosi e delle passività potenziali.

NOTA 29 TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Valore attuale della passività TFR, calcolato sulla base di ipotesi demografiche e finanziarie	18.941	20.410
Totale	18.941	20.410

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

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Costi per servizio	11	273
Interessi (Nota 44)	638	259
Totale	649	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 45).

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

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Debito di inizio anno	20.410	28.011
Costo per servizi	11	273
Perdita/(Utile) attuariale	601	(2.611)
Costo per interessi	638	259
Utilizzi	(2.739)	(3.870)
Trasferimenti	20	(18)
Riclassifica IFRS 5	—	(1.634)
Debito di fine anno	18.941	20.410

Le principali assunzioni attuariali sono state:

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Tasso di sconto	3,10	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	1,25 %	-1,25 %
Trattamento di fine rapporto	17.379	20.335

NOTA 30 DEBITI VERSO FORNITORI

I debiti verso fornitori sono così composti:

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Debiti per fatture ricevute	199.222	132.074
Debiti per fatture da ricevere	300.681	325.210
Debiti verso fornitori	499.903	457.284
Debiti verso fornitori parti correlate	13.790	13.405
Debiti verso fornitori parti correlate (Nota 49)	13.790	13.405
Totale	513.693	470.689

I debiti verso fornitori aumentano per 43.004 migliaia di Euro principalmente per il combinato effetto di quanto di seguito riportato:

- il debito verso fornitori per investimenti di rinnovo del materiale rotabile e di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria finanziata aumenta per 69.216 migliaia di Euro;
- il debito verso fornitori per commesse di rinnovo del materiale rotabile finanziato diminuisce per 10.158 migliaia di Euro;
- il debito verso fornitori per investimenti con fondi propri, comprensivo degli investimenti in manutenzione ciclica, diminuisce per 7.917 migliaia di Euro;
- il debito verso fornitori per gli investimenti sul corpo autostradale diminuisce per 13.294 migliaia di Euro.

In particolare, in merito al rinnovo del materiale rotabile finanziato, il saldo include debiti per fatture ricevute per 112.905 migliaia di Euro (77.949 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) e debiti per fatture da ricevere per Euro 181.332 migliaia di Euro (226.447 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022). Per quanto riguarda le commesse di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria e di materiale rotabile, diverso dal "Programma 2017-2032", il saldo include debiti per fatture ricevute per 41.038 migliaia di Euro (14.445 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) e debiti per fatture da ricevere per Euro 54.454 migliaia di Euro (20.705 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 31 DEBITI PER IMPOSTE E TRIBUTARI

I debiti sono così dettagliati:

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
IRES	3.539	8.126
IRAP	965	1.256
Debiti per imposte	4.504	9.382
IRPEF e ritenute	4.376	4.913
IVA	51	1.751
Altre	0	12
Debiti tributari	4.427	6.676

Il decremento della voce "IRES", attribuibile al saldo del debito verso l'Erario per il Consolidato fiscale di Gruppo, è relativo ai maggiori acconti pagati dal Gruppo rispetto al precedente esercizio.

NOTA 32 ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

Le altre passività correnti sono così composte:

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Debiti verso il personale	18.376	17.788
Risconti passivi	6.302	6.288
Debiti verso istituti di previdenza	9.888	8.994
Debito per canone di concessione	5.950	5.593
Contributi in conto capitale	2.861	1.967
Acconti da clienti	285	242
Enti	129	96
Debiti verso Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture	—	85
Altre passività	8.733	4.973
Passività correnti	52.524	46.026
Debiti verso <i>joint ventures</i> /Collegate	8.532	13.905
Contributi in conto capitale verso Regione Lombardia	1.021	1.202
Debito verso il Fondo Pensione	965	1.011
Altre passività Giroconto IVA di Gruppo	21	—
Debiti verso Regione Lombardia	10.875	1.578
Passività correnti verso parti correlate (Nota 49)	21.414	17.696
Totale	73.938	63.722

La voce “Debiti verso il personale” si riferisce alle competenze di dicembre 2023 liquidate in gennaio 2024, ai premi e alle ferie maturate e non godute.

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 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 (266 migliaia di Euro), nonché per l'acquisto di autobus (755 migliaia di Euro).

La voce "Debiti verso Regione Lombardia" si riferisce principalmente agli importi anticipati da Regione Lombardia per le attività di direzione lavori, sicurezza cantiere, progettazione e spese generali, inerenti le commesse di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, rispetto all'esecuzione delle relative attività.

CONTO ECONOMICO**NOTA 33 RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI**

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

Descrizione	2023	2022
Proventi pedaggi autostradali	270.971	254.989
Ricavi da contratto di servizio per settore automobilistico	41.572	42.457
Prodotti del traffico automobilistico	36.206	38.951
Proventi da concessioni Aree di Servizio	9.957	7.723
Ricavi Movimentazione Terminal	1.164	1.084
Ricavi <i>Car sharing</i>	2.149	1.920
Proventi immobiliari	395	574
Prestazioni fatturate manutenzione Autostrade	2.328	2.547
Prestazioni fatturate	779	4.356
Ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi	365.521	354.601
Locazione materiale rotabile	76.567	67.917
Contratto di servizio gestione infrastruttura ferroviaria	62.538	63.691
Ricavi accesso rete	25.777	23.633
Prestazioni fatturate	9.016	10.747
Sostitutive treno	9.848	7.761
Prestazioni progettazione e direzione lavori infrastruttura ferroviaria	14.167	8.799
Contributo <i>Car Sharing</i>	—	1.800
Prestazioni fatturate manutenzione Autostrade	531	489
Proventi immobiliari	216	3.615
Ricavi <i>Car sharing</i>	379	381
Ricavi delle vendite e delle prestazioni verso parti correlate (Nota 49)	199.039	188.833
Totale	564.560	543.434

Ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi – terzi

I ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi verso terzi aumentano di 10.920 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 6,27% dovuto all'andamento del traffico (+6% rispetto al 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.

Gli sconti applicati all'utenza sono stati pari a 869 migliaia di Euro (639 migliaia di Euro nel 2022) corrispondenti a:

- 776 migliaia di Euro, per sconti commerciali;
- 93 migliaia di Euro per sconti moto su iniziativa dell'Ente concedente.

Ricavi da contratto di servizio per settore automobilistico

I ricavi hanno evidenziato un decremento netto di 885 migliaia di Euro (-2,08%) in relazione:

- per 697 migliaia di Euro, all'uscita dal perimetro di consolidamento di La Linea;
- per 425 migliaia di Euro, alla riduzione delle percorrenze del servizio urbano nella città di Verona, parzialmente compensato dai maggiori ricavi per effetto dello stanziamento di risorse aggiuntive dello Stato al Fondo Nazionale Trasporti (circa 100 milioni di Euro/anno per il settore TPL dal 2022 al 2025), pari a circa 2.100 migliaia di Euro;
- tali effetti sono stati parzialmente compensati dall'incremento del corrispettivo del contratto di servizio in provincia di Como, per 237 migliaia di Euro.

Prodotti del traffico automobilistico

I ricavi dei servizi di trasporto pubblico su gomma aumentano di 5.572 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 -8.317 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 passando da 30.365 migliaia di Euro dell'esercizio 2022 a 35.937 migliaia di Euro dell'esercizio corrente. Si evidenzia inoltre che l'incremento, soprattutto dalla vendita di biglietti, è effetto anche della manovra tariffaria concessa dall'Ente di Governo per il TPL nel comune e nella provincia di Verona, che ha consentito di adeguare con una media del 15% le tariffe.

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, comportando una crescita di 2.234 migliaia di Euro registrando un aumento del 28,93% rispetto all'esercizio 2022.

Ricavi Movimentazione Terminal

I ricavi da movimentazione Terminal sono relativi alla controllata Malpensa Intermodale e rimangono sostanzialmente invariati rispetto all'esercizio 2022.

Ricavi Car sharing

I ricavi derivanti dal servizio di *sharing mobility* hanno registrato un incremento di 229 migliaia di Euro (+11,9%) principalmente in relazione all'incremento di fatturato nel segment B2B.

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 -3.786 migliaia di Euro.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni – parti correlate

I ricavi delle vendite verso parti correlate aumentano di 10.206 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 8.650 migliaia di Euro principalmente per le variazioni di seguito commentate:

- maggiori ricavi sui convogli ROCK, POP, Caravaggio, Donizetti e Colleoni, per 5.972 migliaia di Euro, immessi in esercizio progressivamente nel 2023;
- maggiori ricavi per noleggio a Trenord dei 9 convogli FLIRT TILO, immessi progressivamente in servizio dal mese di dicembre 2020 fino ad agosto 2022, per 1.473 migliaia di Euro;
- maggiori ricavi per noleggio a Trenord dei 25 convogli TAF, per i quali sono state eseguite le attività di *revamping*, per 1.065 migliaia di Euro.

I ricavi da noleggio materiale rotabile includono i ricavi del *sub-leasing* delle locomotive E494 pari a 1.891 migliaia di Euro.

Contratto di Servizio gestione infrastruttura ferroviaria

Il corrispettivo del Contratto di Servizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria con Regione Lombardia diminuisce per 1.153 migliaia di Euro rispetto al precedente esercizio in relazione alla diversa composizione del catalogo del Nuovo Contratto di Servizio con Regione Lombardia. Sono inoltre rilevate maggiori penalità rispetto al precedente esercizio per 497 migliaia di Euro.

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 dell'esercizio 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 che diminuiscono principalmente per i minori ricavi verso Trenord, per 855 migliaia di Euro.

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 9.848 migliaia di Euro rispetto ai 7.761 migliaia di Euro dell'esercizio 2022, per la maggiore effettuazione di corse straordinarie.

Prestazioni progettazione e direzione lavori infrastruttura ferroviaria

La voce passa da 8.799 migliaia di Euro a 14.167 migliaia di Euro e comprende i riaddebiti a Regione Lombardia relativi alla progettazione e direzione lavori per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria. L'incremento dell'esercizio è relativo al maggior numero di commesse gestite nell'esercizio e alla maggior 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*.

Prestazioni fatturate manutenzione Autostrade

La voce è relativa alle attività di progettazione e direzione lavori relativi alla manutenzione dell'infrastruttura autostradale effettuata in favore della collegata APL.

I servizi resi che hanno generato ricavi sono tutti effettuati in Italia.

Di seguito viene fornito il dettaglio per scadenza dei canoni attivi minimi futuri delle locazioni operative relative al materiale rotabile:

Descrizione	2023	2022
Entro 1 anno	55.299	55.875
Tra 2 e 5 anni	77.048	49.512
Più di 5 anni	96.441	10.380
Totale	228.788	115.767

Per un'analisi più dettagliata dei ricavi per segmento di business, si rinvia al paragrafo 9 "Andamento economico segmenti di business" della Relazione sulla Gestione.

NOTA 34 CONTRIBUTI

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

Descrizione	2023	2022
Contributi copertura rincaro materie prime	3.764	3.542
Contributi in conto esercizio	684	1.782
Contributi rinnovo CCNL altre Regioni	48	90
Altri contributi	2.837	2.059
Misure compensative mancati ricavi da traffico	9	7.717
Contributi	7.342	15.190
Contributi in conto esercizio Regione Lombardia	5.216	4.574
Contributi rinnovo CCNL Regione Lombardia	1.178	1.644
Misure compensative mancati ricavi da traffico	—	530
Altri contributi Regione Lombardia	1.294	1.822
Contributi verso parti correlate (Nota 49)	7.688	8.570
Totale	15.030	23.760

Contributi copertura rincaro materie prime

La voce comprende:

- i contributi derivanti dal credito d'imposta sul metano per 626 migliaia di Euro (1.404 migliaia di Euro nel 2022);
- i contributi derivanti dal credito d'imposta per i maggiori oneri relativi all' energia elettrica sostenuti nell'esercizio per 434 migliaia di Euro (438 migliaia di Euro nel 2022);
- i contributi derivanti dal DL Aiuti per il sostegno all'incremento delle materie prime per 2.704 migliaia di Euro riconosciuti nel presente esercizio e relativi al secondo semestre 2021, primo, secondo e terzo trimestre 2023 (non presenti nel precedente esercizio);

- nel precedente esercizio erano inoltre presenti 1.700 migliaia di Euro per i contributi "*fondo carburante TPL*" relativi ai contributi destinati con i Decreti Legge 115,144 e 179 del 2022 a copertura dell'incremento costi carburanti dovuti alla crisi del comparto energetico a seguito del conflitto russo-ucraino, cui beneficiano le aziende del trasporto pubblico locale, valevole per il II e III quadrimestre 2022.

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 della diffusione del virus COVID-19, pari a 7.1717 migliaia di Euro.

Altri contributi

Tale voce si riferisce principalmente ai contributi ricevuti per l'acquisto di autobus dalla Regione Veneto per 2.778 migliaia di Euro (2.018 migliaia di Euro nel 2022) e dal Ministero dell'Ambiente per 25 migliaia di Euro (invariati rispetto al precedente esercizio).

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 dell'esercizio 2023.

Altri contributi Regione Lombardia

Tale voce si riferisce ai contributi ricevuti per l'acquisto di treni ad alta frequentazione, per 227 migliaia di Euro (950 migliaia di Euro nel 2022), ed autobus, per 737 migliaia di Euro (536 migliaia di Euro nel 2022), per la ristrutturazione della stazione di Milano Cadorna, per 146 migliaia di Euro (invariato rispetto al precedente esercizio), per il contributo di cui alla L. R. 12/88 per la realizzazione di parcheggi in diverse stazioni sulla tratta Bovisa – Saronno, per 121 migliaia di Euro (invariato rispetto al precedente esercizio), nonché per la realizzazione del museo "La Civiltà di Golasecca" 63 migliaia di Euro (69 migliaia di Euro nel 2022).

Informazioni previste dall'articolo 1, commi 125 e seguenti, della legge 124/2017

Per quanto concerne le informazioni richieste dall'articolo 1, commi 125 e seguenti, della legge 124/2017, nella tabella che segue si riportano le somme che sono state percepite da pubbliche amministrazioni nel corso dell'esercizio 2023 e gli accrediti al conto economico delle quote di competenza dei contributi con le modalità enunciate nel principio contabile contributi pubblici e dei corrispettivi riconosciuti dagli Enti concedenti delle concessioni autostradali e ferroviarie:

Società	Soggetto Erogante	Oggetto	Importo Incassato 2023	Importo Competenza 2023
FNM	Regione Lombardia	Progetto Museale - La Civiltà di Golasecca		63
FNM	Ministero dell'Economia e delle Finanze	Bonus Facciata		49
FERROVIENORD	Regione Lombardia	L.R. 12/88 Contributo Parcheggi	—	121
FERROVIENORD	Regione Lombardia	Contratto di Servizio	63.369	63.036
FERROVIENORD	Regione Lombardia	Contratto di Servizio - Materiale Rotabile Finanziato	399.114	332.906
FERROVIENORD	Regione Lombardia	Contratto di Programma	169.319	113.246
FERROVIENORD	Altri	Contratto di Programma	14.432	14.007
FERROVIENORD	Ministero Economia e Finanze	Tax Credit Energia	—	376
FERROVIENORD	Ministero Economia e Finanze	Bonus Facciate	—	9
FNMA	Regione Lombardia	Finanziamenti Rinnovo Parco Mezzi	2.040	731
FNMA	Regione Lombardia	Finanziamento Sistema Bigliettazione Elettronica	222	—
ATV	Comune di Verona	CTRB c/investim bus DM234/2020 PNMS	1.983	—
ATV	AVEPA	Contrib.c/invest. POR FER 462 (5 BUS)	604	—
ATV	Provincia di Verona	Contrib c/invest (40%) CONTR. DGR 1479/22	160	—
ATV	Provincia di Verona	Contributi minori ricavi TPL emergenza covid 2020-2021	2.717	—
ATV	Provincia di Verona	Acconto Contrib minori ricavi.TPL urbano VR emergenza Covid ddr 528/22	4.481	—
ATV	Comune di Verona	Contrib min.ricavi trasp.scolastico emergenza COVID	9	—
Malpensa Intermodale	Ministero Sviluppo Economico	Investimenti INDUSTRIA 4.0	35	35
MISE	Commissione Europea - C.I.N.E.A.	CEF Transport 2021 for Alternative Fuels Infrastructure - Facility - Distributori idrogeno autotrazione	6.873	6.873
MISE	Regione Lombardia	Riqualificazione svincolo di Lambrate della Tangenziale Est e completamento viabilità di accesso al Centro Intermodale di Segrate	2.000	—

NOTA 35 RICAVI PER SERVIZI DI COSTRUZIONE - IFRIC 12

L'adozione dell'IFRIC 12 ha comportato che gli investimenti operati sull'infrastruttura autostradale, ferroviaria e sul materiale rotabile, interamente finanziati da Regione Lombardia, non vengano esposti tra le attività materiali, ma, secondo quanto previsto dallo IFRS 15, nei costi dell'esercizio.

L'ammontare di tali investimenti, nell'esercizio 2023, è stato pari a 164.760 migliaia di Euro, rispetto ai 110.432 migliaia di Euro dell'esercizio precedente e si riferisce ad interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria per 134.739 migliaia di Euro (62.824 migliaia di Euro nel 2022) e interventi per infrastruttura autostradale per 23.191 migliaia di Euro (39.694 migliaia di Euro nel 2022).

La voce comprende inoltre i proventi derivanti dal recupero delle spese generali per le commesse dell'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, per 3.483 migliaia di Euro (3.140 migliaia di Euro nel 2022), del rinnovo del materiale rotabile del "Programma 2017 - 2032", per 2.737 migliaia di Euro (4.774 migliaia di Euro nel 2022), e del rinnovo di Altro materiale rotabile, per 610 migliaia di Euro (non presenti nel 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 287.248 migliaia di Euro (425.385 migliaia di Euro nel 2022) per il materiale rotabile del "Programma 2017 - 3032" e per un importo pari a 60.574 migliaia di Euro (280 migliaia di Euro nel 2022) per altre tipologie di materiale rotabile.

NOTA 36 ALTRI PROVENTI

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

Descrizione	2023	2022
Proventi gestione infrastruttura autostradale	6.508	6.237
Prestazione di servizi	3.872	3.450
Canoni attivi di locazione	3.066	2.877
Recupero costi	2.865	2.077
Capitalizzazioni incrementi lavori interni	2.664	—
Recupero accisa gasolio	1.220	916
Indennizzi assicurativi	1.080	997
Multe e penalità	1.074	942
Vendita materiali magazzino	622	2.906
Plusvalenza su attività materiali	154	660
Sopravvenienze	474	476
Rilascio fondi rischi ed oneri	77	194
Altri proventi	74	94
Altri Proventi	23.750	21.826
Proventi diversi con parti correlate	7.906	8.502
Altri proventi verso parti correlate (Nota 49)	7.906	8.502
Totale	31.656	30.328

Gli Altri proventi aumentano di 1.328 migliaia di Euro rispetto all'esercizio 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 nell'esercizio aumentano, per 271 migliaia di Euro, in relazione ai maggiori recuperi previsti dai nuovi contratti sottoscritti 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 nell'esercizio 2022.

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 2.284 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, oltre al recupero dei costi per le attività di Progettazione e Direzione Lavori svolte tramite finanziamento di Regione Lombardia sostenute per interventi di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria e di rinnovo del materiale rotabile.

NOTA 37 MATERIE PRIME, MATERIALI DI CONSUMO E MERCI UTILIZZATE

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

Descrizione	2023	2022
Carburante, di cui:		
<i>ATV S.r.l.</i>	10.969	13.155
<i>FNM Autoservizi S.p.A.</i>	3.322	3.231
<i>Milano Serravalle - Milano Tangenziali</i>	238	—
<i>La Linea S.p.A.</i>	24	1.639
<i>Martini Bus</i>	7	464
<i>Malpensa Intermodale</i>	94	138
Totale Carburante	14.654	18.627
Altri Costi per materiali, di cui:		
<i>FERROVIENORD S.p.A.</i>	10.243	10.349
<i>ATV S.r.l.</i>	3.921	4.641
<i>Milano Serravalle - Milano Tangenziali</i>	1.891	1.916
<i>FNM Autoservizi S.p.A.</i>	657	822
<i>La Linea S.p.A.</i>	1	164
<i>Malpensa Intermodale</i>	3	—
Totale Altri costi per materiali	16.716	17.892
Totale	31.370	36.519

La variazione netta dell'esercizio, pari ad un decremento netto di 5.149 migliaia di Euro, è attribuibile alla riduzione del costo dei 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 oltre ai maggiori volumi di produzione si evidenzia che:

- i costi per gasolio da trazione, pari a 6.707 migliaia di Euro, sono in diminuzione di 826 migliaia di Euro rispetto a quelli dell'esercizio 2022 (7.534 migliaia di Euro) per effetto dei minori consumi (da 5.418 migliaia di litri a 4.823 migliaia di litri) a fronte di un costo medio allineato (pari a 1,390 Euro/litro rispetto a 1,391 Euro/litro del 2022);
- i costi per metano di trazione, pari a 4.262 migliaia di Euro, sono in diminuzione per 1.360 migliaia di Euro rispetto a quelli dell'esercizio 2022 (5.621 migliaia di Euro), per effetto del minor costo medio (pari a 0,689 Euro/m³ rispetto a 0.943 Euro/m³ del 2022), nonostante i maggiori consumi (da 6.181 m³ a 5960 m³).

Per quanto concerne i costi di FNM Autoservizi, i costi per gasolio di trazione, pari a 3.322 migliaia di Euro, aumentano per 91 migliaia di Euro rispetto a quelli dell'esercizio 2022 (3.231 migliaia di Euro) per effetto dei maggiori volumi di produzione (da 5,805 milioni bus km a 5,444 milioni bus km), oltre che per l'incremento dei consumi medi (2,56 km/litro rispetto a 2,46 km/litro del 2022), a sostanziale invarianza del costo medio (pari a 1,464 Euro/litro rispetto a 1,460 Euro/litro del 2022). La variazione dell'esercizio attribuibile a FERROVIENORD, pari a 4.785 migliaia di Euro, è ascrivibile ai maggiori consumi effettuati per materiali utili ai lavori di manutenzione rispetto all'esercizio comparativo.

Si rimanda alla Nota 4 per le considerazioni sul processo estimativo dell'obsolescenza del magazzino.

NOTA 38 COSTI PER SERVIZI

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

Descrizione	2023	2022
Manutenzione infrastruttura autostradale	25.109	40.434
Prestazioni di terzi - Manutenzioni	15.635	14.461
Prestazioni varie di terzi	14.439	13.870
Utenze	12.084	13.489
Costi per sub affidi di servizi TPL gomma	11.691	11.987
Gestione Infrastruttura autostradale	9.019	7.728
Spese per i dipendenti	7.541	7.558
Assicurazioni	6.512	6.270
Spese di pulizia	5.061	4.578
Consulenze	4.225	5.159
Spese commerciali	3.636	3.437
Spese di vigilanza	3.104	3.221
Prestazioni di terzi - Manutenzioni autobus	1.966	2.849
Costi di informatica	2.530	1.758
Gestione immobili	1.822	1.692
Gestione automezzi	1.495	1.548
Spese legali, notarili e giudiziarie	1.741	1.367
Collaborazioni coordinate e continuative	1.287	1.232
Prestazioni di terzi - Manutenzioni materiale rotabile	889	822
Accantonamento fondo rischi ed oneri	5.681	1.892
Altri oneri	6.682	6.099
Costi per consulenze non ordinarie	761	—
Costi per servizi	142.910	151.451
Costi per servizi parti correlate	11.641	10.455
Costi per servizi verso parti correlate (Nota 49)	11.641	10.455
Totale	154.551	161.906

Costi per servizi - terzi

I costi per servizi verso terzi evidenziano un incremento di 228 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 -8.769 migliaia di Euro, all'esercizio 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 -5.907 migliaia di Euro, registrano un incremento per i maggiori servizi aggiuntivi effettuati nell'esercizio, pari a 5.611 migliaia di Euro;
- maggiori accantonamenti a fondi rischi ed oneri per 3.789 migliaia di Euro, per oneri connessi alla manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria;

- incremento, per 1.291 migliaia di Euro, degli oneri di gestione dell'infrastruttura autostradale tra cui gli oneri di esazione relativi all'incremento del traffico;
- incremento, pari a 1.174 migliaia di Euro, per spese di progettazione, direzione lavori e coordinamento sicurezza affidati a terzi;
- incremento, pari a 783 migliaia di Euro, dei costi di informatica;
- incremento degli altri oneri che includono i costi per l'avvio dell'attività di acquiring, per 671 migliaia di Euro;
- incremento delle spese per prestazioni di terzi, principalmente attribuibili a smaltimento rifiuti, e spese di pulizia per 599 migliaia di Euro;
- incremento di spese legali e notarili per 536 migliaia di Euro;
- incremento del costo di gestione degli automezzi, per 520 migliaia di Euro;
- incremento delle spese di pulizia, sia degli autobus che degli uffici aziendali per 501 migliaia di Euro;
- incremento delle spese commerciali e di provvigioni a terzi per 214 migliaia di Euro, in relazione alle maggiori spese pubblicitarie effettuate nell'esercizio;
- decremento, pari a 15.325 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 8.363 migliaia di Euro e utilizzi del fondo di rinnovo per 23.775 migliaia di Euro.

L'accantonamento fondo di rinnovo rappresenta la quota accantonata nell'esercizio 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 fondo di rinnovo rappresenta la quota di spese sostenute nell'esercizio per il ripristino dei beni in concessione, ricompresi nella voce manutenzione beni in concessione, coperte con il fondo di rinnovo precedentemente accantonato.

L'onere non ricorrente pari a 761 migliaia di Euro è da attribuirsi agli oneri relativi a consulenze per progetti di sviluppo.

Costi per servizi – parti correlate

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

NOTA 39 COSTI PER IL PERSONALE

La composizione del costo del personale è così rappresentata:

Descrizione	2023	2022
Salari e stipendi	118.220	117.288
Contributi previdenziali	35.117	31.717
Accantonamento al fondo previdenza integrativa	8.011	8.115
Accantonamento al fondo CCNL	—	835
Trattamento di quiescenza	897	1.923
Accantonamento debito per TFR	11	273
Altri costi	3.282	3.083
Recupero costi del personale	(1.579)	(1.126)
Totale	163.959	162.108

I costi del personale evidenziano un incremento netto complessivo di 1.851 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 8.663 migliaia di Euro.

L'incremento del costo deriva principalmente per effetto dai maggiori compensi variabili e dal maggior numero medio e composizione dei dipendenti dell'esercizio.

Inoltre nell'esercizio 2022 era stata rilasciata una quota del fondo rischi relativo al rinnovo del CCNL Autoferro a seguito degli accordi nazionali ed aziendali sottoscritti nel corso del 2022, pari a 2.782 migliaia di Euro, ed erano stati riconosciuti contributi a copertura dei maggiori oneri previdenziali sostenuti dalle aziende del settore del trasporto pubblico locale a titolo di integrazione delle indennità gli malattia per gli anni 2015 – 2018, pari a 2.609 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.

Si riporta di seguito indicazione del numero medio dei dipendenti per categoria:

Numero medio dipendenti per categoria	2023	2022
Dirigenti	56	51
Quadri	179	174
Impiegati	600	588
Operai	1.730	1.772
Totale	2.565	2.585

Dall'esercizio 2022 sono stati esclusi i numeri medi delle società La Linea e Martini Bus.

NOTA 40 AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI

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

Descrizione	2023	2022
Ammortamenti immobili, impianti e macchinari	37.695	35.866
Ammortamenti immateriali	60.211	42.586
Ammortamento diritto d'uso	6.725	7.651
Svalutazione immobili, impianti e macchinari	1.268	233
Svalutazione Attività immateriali	—	48
Svalutazione diritto d'uso	—	2.957
Svalutazione avviamento	—	2.714
Ammortamenti e svalutazioni	105.899	92.055

Si rimanda alla Nota 4 in merito alla natura dei processi estimativi connessi a tale voce.

Ammortamenti immobili, impianti e macchinari

La voce, in aumento di 1.829 migliaia di Euro, deriva dall'incremento degli ammortamenti in materiale rotabile per l'avanzamento delle attività di *revamping* della 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 17.262 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 2023.

Svalutazione immobili, impianti e macchinari

L'importo è attribuibile alla svalutazione di una locomotiva a seguito di perizia.

Svalutazione diritto d'uso

La svalutazione nell'esercizio 2022 era relativa ai diritti d'uso della controllata E-Vai.

Svalutazione avviamento

A seguito di *impairment test* nell'esercizio 2022 era stato totalmente svalutato l'avviamento iscritto sulla partecipata ATV.

NOTA 41 SVALUTAZIONI DI ATTIVITA' FINANZIARIE

La voce accoglie gli importi relativi agli accantonamenti a fondo svalutazione crediti, per 890 migliaia di Euro.

NOTA 42 ALTRI COSTI OPERATIVI

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

Descrizione	2023	2022
Canone di concessione	29.598	28.019
Accantonamento fondo rischi e oneri	22.212	15.788
Imposte e tasse	1.751	2.170
Sopravvenienze passive	384	840
Multe, penalità e transazioni	215	733
Minusvalenze su attività materiali	207	66
Perdite su crediti	33	29
Rilascio fondi rischi e oneri	(814)	(855)
Altri oneri	3.088	3.153
Altri costi operativi	56.674	49.943
Altri costi operativi	51	104
Altri costi operativi verso parti correlate (Nota 49)	51	104
Totale	56.725	50.047

La variazione negli altri costi operativi evidenzia un incremento netto rispetto all'esercizio 2022 di 6.678 migliaia di Euro ed è di seguito analizzata.

La voce "Canone di concessione" è riferita ai canoni di concessione autostradale. La variazione dell'esercizio, pari a 1.579 migliaia di Euro, è interamente attribuibile alla 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 28) in aumento rispetto al precedente esercizio in relazione ai rotabili finanziati da Regione Lombardia progressivamente immessi in esercizio nell'esercizio 2022 e 2023. Nel corso dell'esercizio 2023 sono stati consegnati:

- 24 convogli ad alta capacità (EMU), tipologia "Caravaggio";
- 7 convogli a media capacità (EMU), tipologia "Donizetti";
- 20 convogli diesel, tipologia "Colleoni";
- 7 convogli a media capacità (EMU), tipologia "Donizetti" Piano Marshall.

Altri oneri

La voce include contributi associativi per 1.764 migliaia di Euro (1.852 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022).

NOTA 43 PROVENTI FINANZIARI

I proventi finanziari sono maturati come riportato nella seguente tabella:

Descrizione	2023	2022
Conti correnti bancari e depositi	4.388	151
Plusvalenza cessione partecipazioni	632	80
Provento da attualizzazione fondi	—	4.171
Altri proventi finanziari	974	659
Proventi finanziari	5.994	5.061
Provento riscadenziamento finanziamento APL	4.493	—
Interessi attivi su finanziamenti	3.829	—
Altri proventi finanziari	28	3.647
Proventi finanziari verso parti correlate (Nota 49)	8.350	3.647
Totale	14.344	8.708

Conti correnti bancari e depositi

I proventi finanziari su conti correnti bancari e depositi sono aumentati sia per effetto della maggior disponibilità media che per il maggiore tasso medio di remunerazione che passa dallo 0,046% all'1,449% del 2022.

Plusvalenza cessione partecipazioni

Nell'esercizio è stato rilevato, per 600 migliaia di Euro, il conguaglio derivante dallo "Sconto K2" riguardante la cessione della partecipazione, avvenuta nell'esercizio 2010, detenuta in DB Cargo. Le plusvalenze da cessione delle partecipazioni includono inoltre, per 32 migliaia di Euro, la cessione della partecipazione in NTT.

Provento da attualizzazione fondi

Il provento, non presente nell'esercizio 2023, era attribuibile nell'esercizio 2022 alla modifica del tasso di attualizzazione del fondo manutenzione ciclica, per 2.492 migliaia di Euro, e del fondo di rinnovo dell'infrastruttura autostradale, per 1.679 migliaia di Euro.

Provento riscadenziamento finanziamento APL

La voce è interamente attribuibile al provento per la rimisurazione al costo ammortizzato del prestito soci concesso ad Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. a seguito della modifica della data prevista di restituzione del finanziamento, anticipata al 31 dicembre 2050, sulla base dei flussi finanziari previsti nel nuovo piano economico finanziario presentato dalla partecipata precedentemente commentato.

Interessi attivi su finanziamenti

La voce è relativa ai proventi finanziari derivanti dai contratti di finanziamento tra FNM e le partecipate Busforfun (169 migliaia di Euro) e SportIT (23 migliaia di Euro) e tra MISE e le società partecipate APL (3.516 migliaia di Euro), S.A.Bro.M. (69 migliaia di Euro) e Tangenziale Esterna (52 migliaia di Euro) (Nota 10).

NOTA 44 ONERI FINANZIARI

Gli oneri finanziari sono maturati su:

Descrizione	2023	2022
Oneri finanziari su finanziamenti	8.734	4.297
Oneri finanziari su prestito obbligazionario	6.325	6.314
Attualizzazione fondi	2.386	777
Contratti passivi di <i>leasing</i>	714	443
<i>Interest Cost</i> TFR (Nota 29)	638	259
Oneri finanziari da valutazione a <i>fair value</i> a conto economico	—	196
Altri oneri finanziari	232	264
Oneri finanziari	19.029	12.550
Oneri finanziari verso parti correlate	336	151
Svalutazioni Partecipazioni in altre imprese	189	40
Oneri finanziari c/c di corrispondenza	314	22
Contratti passivi di <i>leasing</i>	1	1
Oneri finanziari verso parti correlate (Nota 49)	840	214
Totale	19.869	12.764

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 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 145 migliaia di Euro;
- finanziamenti sottoscritti da MISE, per un importo totale di 8.589 migliaia di Euro (4.112 migliaia di Euro nel 2021), 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 300 migliaia di Euro, e del differenziale negativo IRS relativo ai contratti di copertura finanziaria pari a 105 migliaia di Euro.

Oneri finanziari su prestito obbligazionario

La voce accoglie gli oneri finanziari relativi al prestito obbligazionario (Nota 23) emesso in data 20 ottobre 2021, calcolati in applicazione del costo ammortizzato ad un tasso di interesse effettivo dello 0,982% (tasso nominale dello 0,75%).

Contratti passivi di leasing

I contratti passivi di *leasing* sono attribuibili all'applicazione dell'IFRS 16.

NOTA 45 RISULTATO NETTO DELLE SOCIETÀ VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

La voce del risultato delle società valutate con il metodo del patrimonio netto al 31 dicembre 2023 ed al 31 dicembre 2022 è così composta:

Descrizione	2023	2022	Variazione
Trenord Srl *	8.336	(3.553)	11.889
Autostrada Pedemontana Lombarda	(2.895)	(402)	(2.493)
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. **	(2.127)	(1.383)	(744)
NORD ENERGIA S.p.A. in liquidazione	563	1.705	(1.142)
DB Cargo Italia Srl	1.360	2.774	(1.414)
Omnibus Partecipazioni Srl ***	1.332	1.711	(379)
NordCom SpA	579	231	348
Busforfun.Com S.r.l.	(447)	(4)	(443)
Sportit S.r.l.	(343)	(262)	(81)
Risultato società valutate a Patrimonio Netto	6.358	817	5.541

* 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 riporta di seguito il dettaglio del conto economico dell'esercizio 2023 per le società in *joint venture e collegate*:

Importi in migliaia di Euro	Trenord Srl	NordCom SpA	Busforfun.com Srl	Nord Energia SpA in liquidazione	Omnibus Partecip. Srl	DB Cargo Italia S.r.l.	Sportit S.r.l.	Autostrada Pedemontana Lombarda	Tangenziali esterne di Milano SpA	2023
Ricavi delle vendite e prestazioni	855.175	23.377	6.529	—	—	69.694	—	61.358	—	1.016.133
Contributi	—	93	—	—	—	—	—	—	—	93
Altri proventi	41.952	182	2.452	1	48	11.282	12.273	3.245	110	71.545
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	897.127	23.652	8.981	1	48	80.976	12.273	64.603	110	1.087.771
Mat.prima, materiali di consumo e merci utilizzate	(42.677)	(790)	(164)	—	—	(1.109)	(1)	(45)	—	(44.786)
Costi per servizi	(349.041)	(11.778)	(8.065)	(269)	(137)	(35.440)	(10.780)	(27.100)	(518)	(443.128)
Costi per il personale	(301.831)	(5.974)	(1.391)	—	(120)	(30.833)	(951)	(10.820)	(114)	(352.034)
Ammortamenti e svalutazioni	(165.561)	(3.446)	(377)	—	—	(8.049)	(347)	(1.813)	—	(179.593)
Altri costi operativi	(2.775)	(62)	(64)	(4)	(11)	(1.729)	(1.208)	(5.253)	(15)	(11.121)
TOTALE COSTI	(861.885)	(22.050)	(10.061)	(273)	(268)	(77.160)	(13.287)	(45.031)	(647)	(1.030.662)
RISULTATO OPERATIVO	35.242	1.602	(1.080)	(272)	(220)	3.816	(1.014)	19.572	(537)	57.109
Proventi finanziari	952	17	—	4.005	—	960	—	9.109	35	15.078
Oneri finanziari	(8.991)	—	(118)	(355)	—	(167)	(15)	(36.233)	—	(45.879)
RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA	(8.039)	17	(118)	3.650	—	793	(15)	(27.124)	35	(30.801)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	130	—	—	—	2.883	—	—	—	—	3.013
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	27.333	1.619	(1.198)	3.378	2.663	4.609	(1.029)	(7.552)	(502)	29.321
Imposte sul reddito	(10.663)	(404)	—	67	—	(1.209)	—	(345)	—	(12.554)
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO	16.670	1.215	(1.198)	3.445	2.663	3.400	(1.029)	(7.897)	(502)	16.767

Importi in migliaia di Euro	Trenord Srl	NordCom SpA	Busforfun.com Srl	Nord Energia SpA	Omnibus Partecip. Srl	DB Cargo Italia S.r.l.	Sportit S.r.l.	Autostrada Pedemontana a Lombarda	Tangenziali esterne di Milano SpA	2022
Ricavi delle vendite e prestazioni	781.027	20.540	4.593	7.263	—	75.681	—	53.164	—	942.268
Contributi	—	97	—	—	—	4.413	—	—	—	4.510
Altri proventi	50.914	138	379	—	72	3.937	8.740	3.335	129	67.644
TOTALE RICAVI E ALTRI PROVENTI	831.941	20.775	4.972	7.263	72	84.031	8.740	56.499	129	1.014.422
Mat.prima, materiali di consumo e merci utilizzate	(35.201)	(435)	(100)	—	—	(1.211)	(3)	(283)	—	(37.233)
Costi per servizi	(350.799)	(10.423)	(4.204)	(3.492)	(227)	(38.424)	(7.374)	(21.875)	(506)	(437.324)
Costi per il personale	(284.084)	(5.432)	(731)	(107)	(213)	(27.463)	(721)	(8.243)	(126)	(327.120)
Ammortamenti e svalutazioni	(175.017)	(3.366)	(361)	(392)	—	(7.026)	(281)	(2.718)	—	(189.161)
Altri costi operativi	(2.021)	(59)	(103)	(4)	(3)	(366)	(1.110)	(5.199)	(16)	(8.881)
TOTALE COSTI	(847.122)	(19.715)	(5.499)	(3.995)	(443)	(74.490)	(9.489)	(38.318)	(648)	(999.719)
RISULTATO OPERATIVO	(15.181)	1.060	(527)	3.268	(371)	9.541	(749)	18.181	(519)	14.703
Proventi finanziari	152	6	—	—	—	96	—	14	—	268
Oneri finanziari	(3.298)	(64)	(125)	(4)	—	(111)	(10)	(20.739)	—	(24.351)
RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA	(3.146)	(58)	(125)	(4)	—	(15)	(10)	(20.725)	—	(24.083)
Risultato netto delle società valutate con il metodo del patrimonio netto	200	—	—	498	3.793	—	—	—	(5.615)	(1.124)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	(18.127)	1.002	(652)	3.762	3.422	9.526	(759)	(2.544)	(6.134)	(10.504)
Imposte sul reddito	11.024	(230)	—	(920)	—	(2.590)	—	1.407	—	8.691
UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(7.103)	772	(652)	2.842	3.422	6.936	(759)	(1.137)	(6.134)	(1.813)

Si rimanda alla Relazione sulla Gestione per l'analisi dell'andamento delle partecipazioni in *joint venture* e degli eventi che hanno inciso sulla redditività della partecipata e sulla situazione patrimoniale e finanziaria della partecipata Trenord e APL (paragrafo 9.5).

NOTA 46 IMPOSTE SUL REDDITO

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

Descrizione	2023			2022		
	Totale	IRES	IRAP	Totale	IRES	IRAP
Correnti	(30.702)	(25.147)	(5.555)	(26.563)	(21.404)	(5.159)
Imposte esercizi precedenti	3.348	1.377	1.971	(96)	(96)	—
Anticipate/Differite	5.654	4.779	875	(1.611)	(1.953)	342
Svalutazione anticipate	(1.817)	—	(1.817)	—	—	—
Totale	(23.517)	(18.991)	(4.526)	(28.270)	(23.453)	(4.817)

Le imposte diminuiscono di 4.753 migliaia di Euro principalmente 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, 2011, 2012, 2013 e 2014, pari a 1.834 migliaia di Euro.

Riconciliazione tra aliquota IRES ordinaria e aliquota effettiva:

Descrizione	2023	2022
Aliquota IRES applicabile	24,00 %	24,00 %
Contributi di esercizio non tassati	-0,98 %	-1,02 %
Altre variazioni	1,43 %	1,47 %
Deduzione ACE	-1,76 %	-0,81 %
IRAP deducibile	-0,16 %	-0,19 %
Imposte differite	-4,53 %	2,00 %
Aliquota effettiva	18,00 %	24,45 %

NOTA 47 RISULTATO DA OPERAZIONI DISCONTINUE

Non si sono rilevate operazioni discontinue, come nell'esercizio 2022.

NOTA 48 UTILE PER AZIONE

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

Descrizione	2023	2022
Utile attribuibile agli azionisti della controllante in unità di euro	80.855.000	68.476.000
Numero medio ponderato delle azioni	434.902.568	434.902.568
Utile per azione base in centesimi di euro	0,19	0,16

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

NOTA 49 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

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

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

Ai sensi del art. 2427, comma 1 n. 22-*quinquies e sexies* del Codice civile, si rileva che Regione Lombardia, in applicazione dell'allegato 4/4 al D.Lgs. 118/2011, recante il principio contabile applicato concernente il Bilancio Consolidato, ha provveduto a ricomprendere dal Bilancio Consolidato 2018 i propri enti, aziende e organismi strumentali e le società controllate e partecipate, includendo quindi anche il Gruppo FNM.

Di seguito viene illustrata l'entità delle transazioni avvenute con Parti Correlate:

Descrizione	Note	31/12/2023			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	67.172	66.172	98,5 %	57.316	56.316	98,3 %
Altre attività non correnti	17	2.955	7	0,2 %	3.542	7	0,2 %
Crediti commerciali	16	171.031	86.771	50,7 %	152.964	70.529	46,1 %
Altre attività correnti	17	136.619	17.462	12,8 %	149.490	25.566	17,1 %
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato correnti	10	2.743	1.948	71,0 %	1.174	481	41,0 %
Attività contrattuali correnti	13	10.249	10.249	0,0 %	—	—	—
Crediti per investimenti su servizi in concessione	12	210.717	208.720	99,1 %	249.333	247.336	99,2 %
Debiti per investimenti finanziati non correnti	25	16.413	10.565	64,4 %	12.587	6.763	53,7 %
Passività per <i>leasing</i> non correnti	24	12.968	15	0,1 %	18.029	20	0,1 %
Altre passività non correnti	27	36.657	10.824	29,5 %	31.095	10.075	32,4 %
Debiti finanziari correnti	24	30.071	27.035	89,9 %	35.679	30.586	85,7 %
Debiti per investimenti finanziati correnti	25	82.200	75.327	91,6 %	41.112	41.112	100,0 %
Passività per <i>leasing</i> correnti	24	7.963	79	1,0 %	7.746	115	1,5 %
Debiti verso fornitori	30	513.693	13.790	2,7 %	470.689	13.405	2,8 %
Altre passività correnti	32	73.938	21.414	29,0 %	63.722	17.696	27,8 %

Descrizione	Note	2023			2022		
		Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
			Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
CONTO ECONOMICO							
Ricavi delle vendite e della prestazioni	33	564.560	199.039	35,3 %	543.434	188.833	34,7 %
Contributi	34	15.030	7.688	51,2 %	23.760	8.570	36,1 %
Ricavi per servizi di costruzione	35	164.760	141.569	85,9 %	110.432	70.738	64,1 %
Altri proventi	36	31.656	7.906	25,0 %	30.328	8.502	28,0 %
Costi per servizi	38	(154.551)	(11.641)	7,5 %	(161.906)	(10.455)	6,5 %
Altri costi operativi	42	(56.725)	(51)	0,1 %	(50.047)	(104)	0,2 %
Proventi finanziari	43	14.344	8.350	58,2 %	8.708	3.647	41,9 %
Oneri finanziari	44	(19.869)	(840)	4,2 %	(12.764)	(214)	1,7 %

Descrizione	2023			2022		
	Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
		Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
FLUSSI FINANZIARI						
Flusso di cassa dell'attività caratteristica	182.693	346.053	189,4 %	145.223	258.000	177,7 %
Flusso di cassa dell'attività di investimento	63.957	60.929	95,3 %	(157.196)	(127.000)	80,8 %
Flusso di cassa dell'attività di finanziamento	(88.409)	(4.296)	4,9 %	(102.589)	(8.000)	7,8 %

La voce "Crediti commerciali verso parti correlate" include principalmente i crediti verso Regione Lombardia per il Contratto di Servizio ed il Contratto di Programma sull'infrastruttura ferroviaria per la parte relativa alla fatturazione delle spese di progettazione, direzione lavori e sicurezza

cantieri, oltre che verso la partecipata Trenord, principalmente per i canoni di noleggio e il canone di accesso rete.

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 17).

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 12).

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 24).

Nei Debiti per investimenti finanziati verso parti correlate sono compresi debiti verso Regione Lombardia relativi all'eccedenza degli incassi dei corrispettivi ottenuti dall'Ente a fronte degli investimenti effettuati dal Gruppo, per la quota già destinata ad investimenti stessi e non ancora compensati (Nota 25).

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

Di seguito vengono riepilogate le prestazioni rese e ricevute, a normali condizioni di mercato, a e da società partecipate:

Attività che hanno prodotto ricavi	Trenord	NordCom	NORD ENERGIA	DBCI	APL
Service Amministrativo	X	X	X	X	
Canone Sap	X	X	X		
Locazione locali a Novate	X				
Locazione uffici P.le Cadorna	X	X			
Locazioni uffici e aree Iseo	X				
Locazione materiale rotabile	X			X	
Pedaggi sulle tratte autostradali in concessione					X

Attività che hanno prodotto costi	Trenord	NordCom	NORD ENERGIA	DBCI	APL
Servizi informatici		X			
Pedaggi sulle tratte autostradali in concessione					X
Locazione informatica distribuita		X			

Alta Direzione

I rapporti con l'Alta Direzione si riferiscono ai compensi degli Amministratori della Capogruppo e alle retribuzioni dei dirigenti con responsabilità strategiche e si analizzano come segue con riferimento al 31 dicembre 2023:

<i>in migliaia di Euro</i>	2023
Amministratori	896
Altri dirigenti con cariche strategiche	1.784
Totale	2.680

Si rileva che non sono stati concessi crediti e non sono vantati crediti verso Amministratori e dirigenti con responsabilità strategiche. Si rileva inoltre che non sono stati assunti dalla Società impegni per conto loro.

L'importo indicato alla voce "Altri dirigenti con cariche strategiche" comprende benefici a breve termine per 472 migliaia di Euro e benefici concessi per la cessazione del rapporto di lavoro a dirigenti con responsabilità strategiche sono pari a 330 migliaia di Euro.

Si segnala che ad oggi non sono in essere attività di *stock option*.

NOTA 50 ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

Si riporta di seguito il dettaglio di tali componenti di risultato rilevate a patrimonio netto al 31 dicembre 2023 ed al 31 dicembre 2022:

Descrizione	2023			2022		
	Valore lordo	(Onere)/ Beneficio fiscale	Valore netto	Valore lordo	(Onere)/ Beneficio fiscale	Valore netto
Utile/(perdita) attuariale TFR	(601)	168	(433)	2.611	(728)	1.883
Rivalutazione <i>fair value</i> strumenti derivati	71	(17)	54	3.190	(765)	2.425
Utile/(perdita) attuariale TFR delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto	81	—	81	631		631
Rivalutazione <i>fair value</i> strumenti derivati delle imprese valutate con il metodo del patrimonio netto	(1.337)		(1.337)	4.037		4.037
Utili/(perdite) derivanti dalla conversione dei bilanci di imprese estere	78		78	53		53
Totale	(1.708)	151	(1.557)	10.522	(1.493)	9.029

Utile/(perdita) attuariale TFR

A partire dalla redazione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2011, gli utili/perdite attuariali non vengono iscritti nel conto economico, ma contabilizzati in apposita riserva di patrimonio netto, al netto dell'effetto fiscale, concorrendo al conto economico complessivo (Nota 29).

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

Tale voce accoglie la variazione degli utili e perdite attuariali rilevati nei bilanci delle partecipate a controllo congiunto (Nota 10).

Riserva di variazione fair value strumenti derivati

Con riferimento alla voce in esame si rimanda a quanto riportato nella Nota 24.

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

Con riferimento alla voce in esame si rimanda a quanto riportato alla Nota 9.

NOTA 51 GESTIONE DEI RISCHI**Rischio di credito**

Il rischio credito rappresenta l'esposizione del Gruppo a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento della controparte.

Il Gruppo presenta una significativa concentrazione dei crediti con riguardo alla controparte Regione Lombardia, azionista di controllo del Gruppo stesso.

In particolare, per quanto attiene al rischio di controparte finanziaria derivante dall'impiego della liquidità, il Gruppo opera con interlocutori di alto e sicuro profilo e di elevato *standing* internazionale.

Per quanto riguarda i pedaggi autostradali il rischio di credito è particolarmente limitato stante la procedura vigente d'incasso dei pedaggi, inoltre la controllata MISE provvede ad effettuare un costante monitoraggio di tali crediti e a svalutare le posizioni per le quali potrebbe sussistere un rischio di mancato incasso parziale o totale del credito.

Le posizioni creditorie verso terzi su cui valutare il rischio di credito sono così riassumibili:

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Crediti verso banche (nota 19)	394.271	235.885
Crediti commerciali verso terzi (nota 16)	84.260	82.435
Altre attività verso terzi (nota 17)	115.920	117.630
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato (nota 10)	1.795	1.693
Attività finanziarie valutate al <i>Fair Value</i> a conto economico (nota 11)	5.016	12.033
Totale	601.262	449.676

Le Altre attività incluse nella precedente tabella sono al netto dei crediti tributari.

Le attività finanziarie sono rilevate in bilancio al netto della svalutazione calcolata sulla base del rischio di inadempienza della controparte, determinata considerando le informazioni disponibili sulla solvibilità del cliente e considerando i dati storici.

L'anzianità dei crediti commerciali, verso parti non correlate, alla data di bilancio è la seguente:

Descrizione	2023			2022		
	Lordo	Svalutazione	Netto	Lordo	Svalutazione	Netto
Non ancora scaduti	167.302	(99)	167.203	149.561	—	149.561
Scaduti da 31-60 giorni	1.408	(67)	1.341	758	—	758
Scaduti da 61-90 giorni	147	(55)	92	2.068	(319)	1.749
Scaduti da 91-120 giorni	1.922	(49)	1.873	373	—	373
Scaduti da 121-360 giorni	845	(646)	199	452	(321)	131
Oltre 361 giorni	3.808	(3.485)	323	3.876	(3.577)	299
Totale	175.432	(4.401)	171.031	157.088	(4.217)	152.871

I movimenti del fondo svalutazione crediti commerciali nel corso dell'esercizio sono stati i seguenti:

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Saldo al 1° gennaio	4.217	4.535
Variazione area di consolidamento	—	(108)
Accantonamento di periodo	890	552
Rilasci di periodo	(62)	(202)
Utilizzi di periodo	(644)	(560)
Saldo al 31 dicembre	4.401	4.217

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità cui è soggetto il Gruppo può sorgere dalle difficoltà a ottenere finanziamenti a supporto delle attività operative nella giusta tempistica, o dalla capacità di rifinanziare l'indebitamento esistente o di rifinanziarlo a condizioni favorevoli, o dal mancato rispetto dei *ratio* finanziari (c.d. *covenants*) e degli altri impegni previsti nei diversi contratti di finanziamento, con conseguente venir meno del beneficio del termine e diritto delle controparti di ottenere la restituzione anticipata dei finanziamenti erogati.

I sopracitati rischi di liquidità risultano mitigati dall'ottenimento (i) in data 10 novembre 2020, di un *rating investment grade* BBB- con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Fitch Ratings, aggiornato in data 20 dicembre 2021 a BBB con *outlook* stabile, e (ii) in data 25 gennaio 2021, di un *rating investment grade* pari a Baa3 con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Moody's.

I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità della Società e del Gruppo sono monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della Tesoreria di Gruppo gestita da FNM, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie.

Per quanto riguarda il *segment* autostradale il Gruppo ritiene che il fabbisogno finanziario legato alla realizzazione degli investimenti al corpo autostradale, secondo i contenuti del Piano Economico Finanziario, sia soddisfatto sostanzialmente dai flussi di cassa operativi.

La possibilità di accedere a ulteriore capitale di debito da destinare al programma degli investimenti al corpo autostradale è supportata dai flussi di cassa generati dalla gestione operativa, in funzione anche dell'applicazione delle previsioni emanate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti in materia tariffaria. I suddetti flussi garantiscono la restituzione del debito entro il periodo della

concessione nel rispetto degli attuali impegni contrattuali e convenzionali. In assenza del riconoscimento tariffario all'avanzamento degli investimenti, il meccanismo di riconoscimento dell'adeguamento annuo della tariffa di pedaggio prevede la possibile creazione delle c.d. poste figurative da regolarizzarsi al termine della scadenza della concessione.

Il *management* ritiene che i fondi e le linee di credito attualmente disponibili, oltre a quelli che saranno generati dall'attività operativa e di finanziamento, consentiranno al Gruppo di soddisfare i fabbisogni derivanti dalle attività di investimento, di gestione del capitale circolante e di rimborso dei debiti alla loro naturale scadenza.

Si riportano di seguito le scadenze contrattuali delle passività finanziarie:

Descrizione	< 1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	> 5 anni	Totale
2023					
Passività per <i>leasing</i>	79	20	3		102
Debiti verso la Regione Lombardia			10.565		10.565
Conto corrente	27.035				27.035
Totale parti correlate	27.114	20	10.568	—	37.702
Debiti verso banche	56.742	56.827	34.931	—	148.500
Prestito Obbligazionario	4.875	4.875	653.914	—	663.664
Passività per <i>leasing</i>	8.638	3.345	10.308	162	22.453
Debiti verso altri azionisti di minoranza	—	—	—	—	—
Conto corrente	2.989	—	—	—	2.989
Altri debiti finanziari	—	—	—	—	—
Totale terzi	73.244	65.047	699.153	162	837.606
Totale	100.358	65.067	709.721	162	875.308

Descrizione	< 1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	> 5 anni	Totale
2022					
Passività per <i>leasing</i>	115	20	—	—	135
Debiti verso la Regione Lombardia	30.586	—	6.763	—	37.349
Conto corrente	30.586	—	—	—	30.586
Totale parti correlate	61.287	20	6.763	—	68.070
Debiti verso banche	55.070	46.766	96.915	—	198.751
Prestito Obbligazionario	4.875	4.875	658.788	—	668.538
Passività per <i>leasing</i>	7.631	7.631	10.278	100	25.640
Debiti verso altri azionisti di minoranza	4.969	—	—	—	4.969
Conto corrente	—	—	—	—	—
Altri debiti finanziari	61	—	—	—	61
Totale terzi	72.606	59.272	765.981	100	897.959
Totale	133.893	59.292	772.744	100	966.029

Il tasso medio applicato sui contratti di *leasing* finanziario è stato il seguente:

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Tasso medio applicato	5,23% - 0,98%	0,98 %

Rischio di valuta

Il Gruppo, operando prevalentemente in un contesto locale, non è esposto a significativi rischi valutari.

Rischio tasso

Le passività finanziarie sono principalmente costituite dal prestito obbligazionario, dai finanziamenti sottoscritti da MISE con primari istituti creditizi, dal finanziamento BEI e da contratti di *leasing* finanziari. Il Gruppo non è esposto a particolari rischi di variazione dei tassi di interesse sui contratti di *leasing* finanziari, in quanto gli stessi contratti sono oggetto di corrispondenti contratti di locazione finanziaria nei quali il Gruppo risulta locatore. Per quanto riguarda la possibile volatilità degli oneri finanziari associata all'andamento dei tassi di interesse sui finanziamenti viene monitorata e mitigata tramite una politica di gestione del rischio tasso volta all'individuazione di un mix equilibrato di finanziamenti.

In particolare il prestito obbligazionario emesso da FNM ed i finanziamenti BEI non sono soggetti alla volatilità in quanto si applica un tasso fisso.

Per quanto riguarda i finanziamenti sottoscritti da MISE al fine di contenerne gli effetti, sono stati perfezionati contratti di copertura connessi alla variabilità dei tassi (*Interest Rate Swap - IRS*). Alla data del 31 dicembre 2023 l'indebitamento a tasso variabile di MISE è pari al 80,60% del portafoglio a lungo termine.

Alla data del 31 dicembre 2023 l'indebitamento a tasso fisso del Gruppo è pari all'88% del portafoglio a lungo termine.

Più in particolare, a fine 2023, la controllata ha in essere contratti derivati *IRS* di ammontare nozionale complessivamente pari a 30 milioni di Euro, riferiti a coperture a valere su finanziamenti bilaterali a tasso variabile di ammontare complessivo pari a 60 milioni di Euro con scadenza al 31 dicembre 2025. Per la restante parte dell'indebitamento riconducibile prevalentemente al tasso Euribor, in considerazione *i*) delle previsioni di eventuali significative crescite del tasso a breve termine nonché *ii*) della vita utile residua ponderata dei finanziamenti pari a poco più di 2 anni, al momento non si rileva la necessità di adeguare i contratti di finanziamento in essere e/o di procedere ad ulteriori coperture per la conversione dei finanziamenti a tasso variabile in finanziamenti a tasso fisso.

Di seguito sono evidenziati gli impatti sul patrimonio netto e sul risultato netto di esercizio al 31 dicembre 2023 di una ipotetica variazione positiva e negativa di 125 *basis point* (bps) dei tassi di interesse effettivamente applicati nel corso dell'esercizio:

(Importi in migliaia di Euro) Perdita/ (Utile)	31/12/2023			
	Risultato del conto economico		Altre componenti del conto economico complessivo	
	Interesse +125 bps	Interesse -125 bps	Interesse +125 bps	Interesse -125 bps
Finanziamenti a tasso variabile non oggetto di copertura				
Effetto variazione del tasso di interesse	1.535	(1.535)		
Finanziamenti a tasso variabile convertiti tramite IRS in finanziamenti a tasso fisso				
Effetto variazione del tasso di interesse sul <i>fair value</i> dei contratti derivati di copertura - quota di copertura efficace (*)			174	(179)
Impatti al lordo dell'effetto fiscale	1.535	(1.535)	174	(179)
Effetto fiscale	(422)	422	(42)	43
Impatti al netto dell'effetto fiscale	1.113	(1.113)	132	(136)

(*) La variazione del tasso di interesse incide sulla variazione di *fair value* degli strumenti derivati di copertura che è rilevata tra le altre componenti del conto economico complessivo e pertanto non impatta il risultato del conto economico.

Gestione del capitale

Gli obiettivi principali perseguiti dal Gruppo nell'ambito della gestione del rischio di capitale sono la creazione di valore per gli azionisti e la salvaguardia della continuità aziendale. Il Gruppo si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento e rispettare i requisiti (*covenant*) previsti dagli accordi di debito (Nota 22 - Nota 23 - Nota 24). Particolare attenzione viene posta al livello di indebitamento in rapporto al patrimonio netto e all'EBITDA, perseguendo obiettivi di redditività e generazione di cassa operativa.

Al fine di mitigare il rischio il Gruppo ha ottenuto (i) in data 10 novembre 2020, di un *rating investment grade* BBB- con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Fitch Ratings, aggiornato in data 20 dicembre 2021 a BBB con *outlook* stabile e (ii) in data 25 gennaio 2021, di un *rating investment grade* pari a Baa3 con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Moody's.

Stima del *fair value*

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

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

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

Importi in migliaia di Euro	Note	Valore di bilancio 31/12/2023	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Attività finanziarie valutate al <i>fair value</i> con variazione a conto economico	9-11	16.466		5.016	11.450
Strumenti finanziari derivati passivi	24	136		136	

Importi in migliaia di Euro	Note	Valore di bilancio 31/12/2022	Livello 1	Livello 2	Livello 3
Attività finanziarie valutate al <i>fair value</i> con variazione a conto economico	9-11	23.174		12.033	11.141
Strumenti finanziari derivati passivi	24	209		209	

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 dell’esercizio non vi sono stati trasferimenti dal Livello 1 al Livello 2 e viceversa.

NOTA 52 CATEGORIE DI ATTIVITÀ E PASSIVITÀ FINANZIARIE ESPOSTE IN BILANCIO

In conformità a quanto richiesto dal principio finanziario IFRS 7 nelle tabelle che seguono sono fornite le informazioni relative alle categorie di attività e passività finanziarie della Società, in essere al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022, riesposto secondo le informazioni IFRS 9.

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	Valore di bilancio al 31/12/2023	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività finanziarie al FV a conto economico	Attività finanziarie al FV a OCI	Passività finanziarie al FV	Passività finanziarie al costo ammortizzato
ATTIVITA' NON CORRENTI							
Partecipazioni valutate al <i>fair value</i> a conto economico	9	11.450		11.450			
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	10	67.172	67.172				
Attività finanziarie valutate al <i>Fair Value</i> a conto economico	11	4.454		4.454			
Altre Attività	17	2.955	2.955				
ATTIVITA' CORRENTI							
Crediti Commerciali	16	171.031	171.031				
Altre Attività	17	136.619	136.619				
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	10	2.743	2.743				
Attività finanziarie valutate al <i>Fair Value</i> a conto economico	11	562		562			
Crediti per investimenti su servizi in concessione	12	210.717	210.717				
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	19	395.245	395.245				
PASSIVITA' NON CORRENTI							
Debiti verso banche	22	91.758					91.758
Prestito Obbligazionario	23	645.848					645.848
Debiti Finanziari	24	89				89	89
Passività per <i>Leasing</i>	24	12.968					12.968
Debiti per investimenti finanziati	25	16.413					16.413
Altre passività	27	36.657					36.657
PASSIVITA' CORRENTI							
Debiti verso banche	22	56.785					56.785
Prestito Obbligazionario	23	961					961
Debiti Finanziari	24	30.071				47	30.071
Passività per <i>Leasing</i>	24	7.963					7.963
Debiti per investimenti finanziati	25	82.200					82.200
Debiti verso fornitori	30	513.693					513.693
Altre passività	32	73.938					73.938

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	Valore di bilancio al 31/12/2022	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività finanziarie al FV a conto economico	Attività finanziarie al FV a OCI	Passività finanziarie al FV	Passività finanziarie al costo ammortizzato
ATTIVITA' NON CORRENTI							
Partecipazioni valutate al <i>fair value</i> a conto economico	9	11.141		11.141			
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	10	57.316	57.316				
Attività finanziarie valutate al <i>Fair Value</i> a conto economico	11	4.324		4.324			
Altre Attività	17	3.542	3.542				
ATTIVITA' CORRENTI							
Crediti Commerciali	16	152.964	152.964				
Altre Attività	17	149.490	149.490				
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	10	1.174	1.174				
Attività finanziarie valutate al <i>Fair Value</i> a conto economico	11	7.709		7.709			
Crediti per investimenti su servizi in concessione	12	249.333	249.333				
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	19	236.928	236.928				
PASSIVITA' NON CORRENTI							
Debiti verso banche	22	143.681					143.681
Prestito Obbligazionario	23	644.398					644.398
Debiti Finanziari	24	2.197				85	2.112
Passività per <i>Leasing</i>	24	18.029					18.029
Debiti per investimenti finanziati	25	12.587					12.587
Altre passività	27	31.095					31.095
PASSIVITA' CORRENTI							
Debiti verso banche	22	55.070					55.070
Prestito Obbligazionario	23	961					961
Debiti Finanziari	24	35.679				124	35.555
Passività per <i>Leasing</i>	24	7.746					7.746
Debiti per investimenti finanziati	25	41.112					41.112
Debiti verso fornitori	30	470.689					470.689
Altre passività	32	63.722					63.722

NOTA 53 EVENTI ED OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

In relazione ai progetti di sviluppo, relativi all'operazione descritta alla Nota 55, è stato rilevato un onere non ricorrente per 761 migliaia di Euro ed un provento finanziario non ricorrente, pari a 4.493 migliaia di Euro, derivante dalla rimisurazione al costo ammortizzato del prestito soci concesso ad Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. a seguito della modifica della data prevista di restituzione del finanziamento

Nel corso dell'esercizio precedente non erano stati rilevati eventi ed operazioni significative non ricorrenti.

NOTA 54 TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

Ai sensi della Comunicazione CONSOB del 28 luglio 2006, si precisa che nel corso del 2023 il Gruppo non ha posto in essere operazioni atipiche e/o inusuali, così come definite dalla Comunicazione stessa.

NOTA 55 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

In data 23 febbraio 2024 FNM ha perfezionato l'acquisizione dell'80% del capitale sociale di Viridis Energia S.p.A. ("Viridis"), produttore indipendente di energia elettrica, da Lagi Energia 2006 S.r.l. ("Lagi Energia 2006") e HNF S.p.A. ("HNF").

Con tale acquisizione il Gruppo FNM è entrato nel settore della produzione di energia rinnovabile, rafforzando gli obiettivi ambientali del Piano Strategico 2021-2025, che prevede investimenti in progetti energetici innovativi e, al contempo, contribuendo ulteriormente agli obiettivi dell'Agenda 2030 oltreché alla transizione energetica del Paese. Grazie a un portafoglio a oggi di 47 MW di impianti fotovoltaici e a biogas già operativi, prevalentemente incentivati, e circa 23 MW di impianti fotovoltaici in costruzione e *ready to build*, Viridis è un asset industriale capace sin da subito di generare un *cash flow* positivo. Si prevede che l'investimento non andrà a modificare materialmente il valore complessivo dei *capex* previsti nel Piano Strategico 2021-2025 (850 milioni di Euro). Infatti, l'investimento per l'acquisizione di Viridis e per lo sviluppo dei nuovi impianti di generazione nel 2024 e 2025 sono attesi compensare i minori *capex* realizzati dal Gruppo negli anni precedenti e gli effetti della riprogrammazione degli investimenti in materiale rotabile e nel trasporto pubblico locale su gomma rispetto alle previsioni originarie per il 2024-2025. Nel medio-lungo periodo, la struttura operativa di Viridis, dotata di competenze consolidate nello sviluppo, costruzione e gestione di impianti di produzione di energia rinnovabile, permetterà di sviluppare gli ulteriori impianti fotovoltaici ed eolici in diverse fasi di avanzamento già presenti in portafoglio. In questo modo, saranno poste le basi per rafforzare il core business infrastrutturale del Gruppo e assicurare al contempo flussi di cassa stabili e buona marginalità.

Trattandosi di un'operazione "significativa" di acquisizione in conformità alle previsioni dell'All. 3B Parte I punto B del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 (come successivamente integrato e modificato – "Regolamento Emittenti"), in data 5 marzo 2024 è stato messo a disposizione del pubblico il documento informativo relativo all'operazione redatto ai sensi dell'art. 71, comma 1 dello stesso Regolamento Emittenti.

Il corrispettivo pagato per l'acquisizione della partecipazione in Viridis è pari 80,0 milioni di Euro ed include la sottoscrizione dell'80% di un finanziamento soci e il riconoscimento del versamento in conto capitale eseguiti da Lagi Energia 2006 e HNF prima del *Closing*, a supporto dello sviluppo

degli investimenti futuri, oltre che di una quota a titolo di anticipo dell'*Earn Out* pattuito per lo sviluppo di un portafoglio di impianti da realizzarsi entro 6 anni dal Closing.

Più in dettaglio, il corrispettivo concordato tra FNM e i Venditori per l'Acquisizione ai sensi del Contratto di Compravendita, è composto da: (i) un prezzo provvisorio di Euro 63.226.402, corrisposto alla Data di Esecuzione, (ii) l'*Earn-Out COD*, per un importo massimo complessivo pari a Euro 80.000.000 per ciascun progetto in sviluppo esistente alla Data di Esecuzione, o nuovo progetto, che raggiungano la COD entro 6 anni dalla Data di Esecuzione, di cui Euro 16.800.000 già corrisposti a titolo di acconto a detta data; e (iii) un extra profitti dell'80% degli importi eventualmente incassati dalle società del Gruppo Viridis, in conseguenza della definizione con sentenza definitiva favorevole di alcuni contenziosi pendenti presso il TAR.

Il corrispettivo è inoltre soggetto a meccanismi di aggiustamento prezzo, meglio descritti al paragrafo 2.1.2 del sopramenzionato documento informativo.

L'acquisizione è stata finanziata da una linea di credito a breve termine concessa da Intesa Sanpaolo S.p.A., per un ammontare di 85 milioni di Euro. Il finanziamento non è assistito da garanzie, dovrà essere rimborsato in un'unica soluzione al massimo entro il mese di agosto 2025 e avrà un tasso di interesse variabile pari all'Euribor a tre mesi maggiorato di un margine in linea con le attuali condizioni di mercato.


Al 30 giugno 2023, sulla base dei conti consolidati riferiti al perimetro dell'operazione, Viridis presentava ricavi per 8,8 milioni di Euro, EBITDA rettificato di 5,0 milioni di Euro e Posizione Finanziaria Netta di 16,6 milioni di Euro. Il Gruppo FNM, considerando anche i risultati di Viridis, presenta al 30 giugno 2023 i seguenti valori proforma: ricavi per 364,2 milioni di Euro, EBITDA ante oneri non ricorrenti di 105,1 milioni di Euro e Posizione Finanziaria Netta di 877,9 milioni di Euro. Viridis sarà consolidata integralmente nel bilancio consolidato del Gruppo FNM a partire dal 23 febbraio 2024.

Si evidenzia tuttavia che, data il limitato intervallo intercorrente tra la data di approvazione del presente documento e la data di acquisizione di Viridis non risultano disponibili i dati di quest'ultima alla data del 23 febbraio 2024. Per una più completa descrizione dell'operazione si rimanda al sopramenzionato documento informativo messo a disposizione del pubblico in data 5 marzo 2024.

Anche per l'esercizio 2024 l'intero Gruppo FNM continuerà a tenere monitorati eventuali variabili esogene che possano determinare ulteriori incrementi dei prezzi, al momento difficili da stimare per entità e durata.

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

Milano, 12 marzo 2024

 Il Consiglio di Amministrazione
Andrea Scellì

ALLEGATO 1
alle NOTE AL BILANCIO CONSOLIDATO del 31.12.23

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	50,3 %
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 %
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	50 %
ASF Autolinee S.r.l.	Como - via Asiago 16/18	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	24,5 %
Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.	Assago - Via del Bosco Rinnovato 4/b	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	36,7 %
DB Cargo Italia S.r.l.	Milano - p.le Cadorna 14	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	40 %
Busforfun.com S.r.l.	Venezia - via Botteghino 217	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	40 %
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 %
Mbility S.r.l.	Milano - via Santa Sofia 27	Joint Venture	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	31 %
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	Milano - via Fabio Filzi 25	Collegata	Valutata con il metodo del Patrimonio Netto	23 %

ALLEGATO 2
alle NOTE AL BILANCIO CONSOLIDATO del 31.12.23
Informazioni ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob

Il seguente prospetto, redatto ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob, evidenzia i corrispettivi di competenza dell'esercizio 2023 per i servizi di revisione e per quelli diversi dalla revisione resi dalla stessa società di revisione e da altre entità appartenenti alla sua rete.

<u>Verso la Società Capogruppo:</u>	
a) dalla società di revisione, per la prestazione di servizi di revisione	56
b) dalla società di revisione:	
– per servizi di verifica finalizzati all'emissione di un'attestazione	0
– per la prestazione di altri servizi*	39
c) da entità appartenenti alla rete della società di revisione:	
– per servizi di verifica finalizzati all'emissione di un'attestazione	0
– per la prestazione di altri servizi	0
<u>Verso le società controllate:</u>	
a) dalla società di revisione, per la prestazione di servizi di revisione	311
b) dalla società di revisione:	
– per servizi di verifica finalizzati all'emissione di un'attestazione	0
– per la prestazione di altri servizi**	23
c) da entità appartenenti alla rete della società di revisione:	
– per servizi di verifica finalizzati all'emissione di un'attestazione	0
– per la prestazione di altri servizi	0

* di cui 38 migliaia di Euro relativi all'incarico di *limited assurance* sulla DNF consolidata del Gruppo FNM

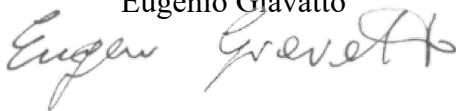
**di cui 11 migliaia di Euro relativi a servizi di *reasonable assurance* sui dati trasmessi da alcune società controllate all'Osservatorio per il TPL COVID-19 e 9,3 migliaia di Euro relativi alla sottoscrizione delle dichiarazioni fiscali delle società del Gruppo

ATTESTAZIONE
del Bilancio consolidato ai sensi dell'art. 154 bis del D. Lgs. 58/98

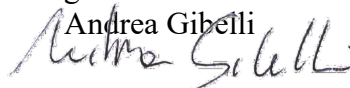
1. I sottoscritti Andrea Gibelli in qualità di “Presidente del Consiglio di Amministrazione” e Eugenio Giavatto in qualità di “Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari” della FNM S.p.A., tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, attestano:
- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - l'effettiva applicazione
- delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato nel corso dell'esercizio 2023.
2. Attestano inoltre che
- a) il bilancio consolidato di FNM S.p.A.:
- è redatto in conformità ai principi contabili internazionali (IAS/IFRS) applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
 - corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento.
- b) La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione nonché della situazione dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi ed incertezze cui sono esposte.

Milano, 12 marzo 2024

Il Dirigente preposto alla redazione
dei documenti contabili societari
Eugenio Giavatto



Il Presidente
del Consiglio di Amministrazione

Andrea Gibelli


FNM S.p.A.

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

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

Azienda certificata





**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE
AI SENSI DELL'ARTICOLO 14 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39 E
DELL'ARTICOLO 10 DEL REGOLAMENTO (UE) N° 537/2014**

FNM SPA

BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2023

Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

Agli azionisti di FNM SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del gruppo FNM (il "Gruppo"), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2023, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto dei movimenti del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla società FNM SpA (la Società) in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio consolidato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 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

Aspetti chiave

**Procedure di revisione in risposta agli
aspetti chiave**

**Valutazione del fondo di rinnovo
dell'infrastruttura autostradale**

Paragrafo "Fondi rischi e oneri"

Nota 28 "Fondi rischi e oneri correnti e non correnti"

Il saldo al 31 dicembre 2023 della voce "Fondi rischi e oneri" include il fondo di rinnovo dell'infrastruttura autostradale, pari ad Euro 44.435 migliaia, riferibile alla stima del valore attuale degli oneri che la controllata Milano Serravalle – Milano Tangenziali SpA ("MISE") dovrà sostenere per far fronte all'obbligazione contrattuale prevista nella convenzione sottoscritta con il Concedente così come integrata dai successivi atti aggiuntivi (la "Convenzione Unica"), al fine di assicurare il mantenimento in buono stato di conservazione dell'infrastruttura ottenuta in concessione.

Il processo di stima del suddetto fondo è basato su assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione degli interventi di ripristino e, in particolare, la durata dei cicli di manutenzione, lo stato di conservazione delle opere e le previsioni di costo per tipologia di intervento. La valutazione della congruità di tale fondo ha rappresentato un aspetto chiave ai fini del lavoro per le seguenti ragioni: i) la significatività dell'importo; ii) la complessità del processo di stima; iii) l'elevato livello di giudizio professionale della Direzione di MISE nella determinazione delle assunzioni sottostanti la stima di tale fondo.

Abbiamo svolto specifiche analisi per la comprensione del processo adottato da MISE per la determinazione del fondo in oggetto. Abbiamo acquisito ed analizzato la relazione predisposta dalla Direzione tecnica di MISE, riguardante la programmazione degli interventi di rinnovo dell'infrastruttura autostradale.

Abbiamo analizzato le principali ipotesi alla base dei modelli di calcolo adottati dalla Direzione tecnica di MISE, con il supporto degli esperti del network PwC, con particolare riferimento: i) alla durata dei cicli manutentivi per ciascuna categoria omogenea di intervento; ii) alla rilevazione dello stato di conservazione delle opere; iii) alla stima dei costi attesi per ciascun intervento; iv) alla rispondenza di tali ipotesi rispetto agli obblighi previsti dalla Convenzione Unica.

Abbiamo verificato l'accuratezza matematica dei calcoli effettuati per la determinazione del fondo.

Abbiamo analizzato la ragionevolezza dei tassi di interesse utilizzati per l'attualizzazione del fondo di rinnovo.

Abbiamo infine verificato l'adeguatezza e la completezza delle informazioni fornite nelle note al bilancio.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio consolidato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta

necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo FNM SpA o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria del Gruppo.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio consolidato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio consolidato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a

richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio consolidato dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti di FNM SpA ci ha conferito in data 28 aprile 2017 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato di FNM SpA per gli esercizi dal 31 dicembre 2017 al 31 dicembre 2025.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio consolidato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli amministratori di FNM SpA sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF - *European Single Electronic Format*) (nel seguito "Regolamento Delegato") al bilancio consolidato al 31 dicembre 2023, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio consolidato alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato al 31 dicembre 2023 è stato predisposto nel formato XHTML ed è stato marcato, in tutti gli aspetti significativi, in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.

Alcune informazioni contenute nelle note esplicative al bilancio consolidato quando estratte dal formato XHTML in un'istanza XBRL, a causa di taluni limiti tecnici, potrebbero non essere riprodotte in maniera identica rispetto alle corrispondenti informazioni visualizzabili nel bilancio consolidato in formato XHTML.

Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10 e dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98

Gli amministratori di FNM SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari del gruppo FNM al 31 dicembre 2023, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio consolidato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98, con il bilancio consolidato del gruppo FNM al 31 dicembre 2023 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio consolidato del gruppo FNM al 31 dicembre 2023 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Dichiarazione ai sensi dell'articolo 4 del Regolamento Consob di attuazione del DLgs 30 dicembre 2016, n. 254

Gli amministratori di FNM SpA sono responsabili per la predisposizione della dichiarazione non finanziaria ai sensi del DLgs 30 dicembre 2016, n.254.



Abbiamo verificato l'avvenuta approvazione da parte degli amministratori della dichiarazione non finanziaria.

Ai sensi dell'articolo 3, comma 10, del DLgs 30 dicembre 2016, n. 254, tale dichiarazione è oggetto di separata attestazione di conformità da parte nostra.

Milano, 28 marzo 2024

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Riccardo Proietti', written in a cursive style.

Riccardo Proietti
(Revisore legale)

Bilancio separato
dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023

- ***Situazione Patrimoniale-Finanziaria***
- ***Conto Economico***
- ***Conto Economico Complessivo***
- ***Prospetto dei movimenti del Patrimonio Netto***
- ***Rendiconto finanziario***
- ***Note al Bilancio***

SITUAZIONE PATRIMONIALE FINANZIARIA AL 31.12.2023

<i>Importi in Euro</i>	Note	31/12/2023	31/12/2022
<u>ATTIVO</u>			
ATTIVITA' NON CORRENTI			
Immobili, impianti e macchinari	1	388.381.746	400.635.137
Attività immateriali	2	5.905.201	5.470.876
Diritti d'uso	3	4.551.077	5.416.333
Partecipazioni	4	692.936.496	710.001.873
Partecipazioni valutate al fair value a conto economico	4	309.255	
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	5	5.165.833	9.646.750
di cui: verso Parti Correlate	5	5.165.833	9.646.750
Imposte anticipate	6	10.720.848	9.970.087
Altre attività	8	353.067	651.001
TOTALE ATTIVITA' NON CORRENTI		1.108.323.523	1.141.792.057
ATTIVITA' CORRENTI			
Crediti Commerciali	7	49.257.484	29.358.688
di cui: verso Parti Correlate	7	47.388.387	27.942.090
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	5	3.121.380	1.932.494
di cui: verso Parti Correlate	5	3.121.380	1.932.494
Altre attività	8	15.431.876	19.439.024
di cui: verso Parti Correlate	8	10.192.242	10.567.864
Crediti per imposte correnti	9	224.261	—
Altri titoli		13	13
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	10	268.891.516	115.752.945
TOTALE ATTIVITA' CORRENTI		336.926.530	166.483.164
Attività destinate alla vendita	4	—	3.912.111
TOTALE ATTIVO		1.445.250.053	1.312.187.332

Importi in Euro	Note	31/12/2023	31/12/2022
<u>PASSIVO</u>			
PATRIMONIO NETTO			
Capitale sociale		230.000.000	230.000.000
Altre riserve		7.788.521	7.788.521
Riserva di utili indivisi		165.441.178	167.413.136
Riserva di utili/(perdite) attuariali		(121.806)	(105.555)
Utile dell'esercizio		14.237.464	8.030.832
PATRIMONIO NETTO	11	417.345.357	413.126.934
PASSIVITA' NON CORRENTI			
Debiti verso banche	12	16.792.752	25.130.708
Prestito obbligazionario	13	645.847.833	644.397.343
Passività per <i>leasing</i>	13	2.551.823	3.406.362
	di cui: verso Parti Correlate	13	365.187
			442.912
Altre passività	15	6.081.289	6.164.022
	di cui: verso Parti Correlate	15	3.641.021
			3.786.661
Fondi rischi ed oneri	19	233.464	233.464
Trattamento di fine rapporto	16	977.480	1.135.579
TOTALE PASSIVITA' NON CORRENTI		672.484.641	680.467.478
PASSIVITA' CORRENTI			
Debiti verso banche	12	8.387.927	8.315.157
Prestito obbligazionario	13	961.242	961.644
Debiti finanziari	13	298.257.680	153.060.426
	di cui: verso Parti Correlate	13	295.269.423
			148.041.966
Passività per <i>leasing</i>	13	2.294.795	2.269.403
	di cui: verso Parti Correlate	13	167.455
			642.746
Debiti verso fornitori	17	31.123.032	35.362.852
	di cui: verso Parti Correlate	17	14.937.780
			14.169.527
Debiti tributari	18	1.023.011	951.173
Debiti per imposte correnti	18	3.538.887	8.470.993
Altre passività	15	9.420.562	8.771.272
	di cui: verso Parti Correlate	15	3.577.438
			3.455.162
Fondi rischi ed oneri	19	412.919	430.000
TOTALE PASSIVITA' CORRENTI		355.420.055	218.592.920
Passività relative ad attività destinate alla vendita		—	—
TOT. PASSIVITA' e PATRIMONIO NETTO		1.445.250.053	1.312.187.332

CONTO ECONOMICO ESERCIZIO 2023

<i>Importi in Euro</i>	Note	2023	2022
Ricavi delle vendite e prestazioni	20	81.520.304	79.320.251
di cui: verso Parti Correlate	20	80.697.942	78.516.469
Contributi	21	544.734	1.291.023
di cui: verso Parti Correlate	21	436.099	1.164.886
Altri proventi	22	3.723.913	3.623.706
di cui: verso Parti Correlate	22	2.982.602	2.760.628
VALORE DELLA PRODUZIONE		85.788.951	84.234.980
Costi per servizi	23	(20.059.642)	(18.477.236)
di cui: verso Parti Correlate	23	(10.489.319)	(8.903.729)
Costi per il personale	24	(18.609.004)	(16.676.605)
Ammortamenti e svalutazioni	25	(32.058.949)	(29.984.080)
Altri costi operativi	26	(1.811.275)	(1.743.597)
di cui: verso Parti Correlate	26	(47.562)	(51.556)
TOTALE COSTI		(72.538.870)	(66.881.518)
RISULTATO OPERATIVO		13.250.081	17.353.462
Dividendi	27	27.981.023	900.000
di cui: verso Parti Correlate	27	27.981.023	900.000
Svalutazione partecipazioni	4	(22.015.377)	(1.886.559)
Proventi finanziari	28	6.195.156	343.373
di cui: verso Parti Correlate	28	279.217	163.965
Oneri finanziari	29	(9.678.916)	(6.740.712)
di cui: verso Parti Correlate	29	(2.996.444)	(138.580)
RISULTATO GESTIONE FINANZIARIA		2.481.886	(7.383.898)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		15.731.967	9.969.564
Imposte sul reddito	30	(1.494.503)	(1.938.732)
UTILE NETTO D'ESERCIZIO DA OPERAZIONI IN CONTINUITA'		14.237.464	8.030.832
UTILE / (PERDITA) NETTA DA OPERAZIONI DISCONTINUE	31	—	—
UTILE DELL'ESERCIZIO		14.237.464	8.030.832

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO ESERCIZIO 2023

<i>Importi in Euro</i>	Note	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
UTILE DELL'ESERCIZIO		14.237.464	8.030.832	6.206.632
Componenti che non saranno successivamente riclassificate nel risultato d'esercizio				
Utile attuariale		(23.074)	95.574	(118.648)
Imposte sul reddito		6.823	(24.162)	30.985
Totale altre componenti del risultato complessivo che non saranno successivamente riclassificate nel risultato d'esercizio	32	(16.251)	71.412	(87.663)
TOTALE UTILE COMPLESSIVO		14.221.213	8.102.244	6.118.969

PROSPETTO DEI MOVIMENTI DEL PATRIMONIO NETTO AL 31.12.2023

<i>Importi in Euro</i>	Capitale sociale	Altre riserve	Riserva di utili indivisi	Riserva di Utili/ (Perdite) attuariali	Utile dell'esercizio	TOTALE
Saldo 01.01.2022	230.000.000	7.788.521	162.005.390	(176.967)	5.407.746	405.024.690
Destinazione utile 2021			5.407.746		(5.407.746)	—
Altre componenti del risultato complessivo				71.412		71.412
Utile dell'esercizio					8.030.832	8.030.832
<i>Totale Utile complessivo</i>	—	—	—	<i>71.412</i>	<i>8.030.832</i>	<i>8.102.244</i>
Saldo 31.12.2022	230.000.000	7.788.521	167.413.136	(105.555)	8.030.832	413.126.934
Destinazione utile 2022			8.030.832		(8.030.832)	—
Distribuzione dividendi			(10.002.790)			(10.002.790)
Altre componenti del risultato complessivo				(16.251)		(16.251)
Utile dell'esercizio					14.237.464	14.237.464
<i>Totale Utile complessivo</i>	—	—	—	<i>(16.251)</i>	<i>14.237.464</i>	<i>14.221.213</i>
Saldo 31.12.2023	230.000.000	7.788.521	165.441.178	(121.806)	14.237.464	417.345.357
Note	11	11	11	32	11	11

RENDICONTO FINANZIARIO AL 31 DICEMBRE 2023

<i>Importi in Euro</i>	Note	31/12/2023	31/12/2022
Flusso di cassa derivante da/(per) attività operative		Totale	Totale
Risultato dell'esercizio		14.237.464	8.030.832
Imposte sul reddito	30	1.494.503	1.938.732
Ammortamenti dell'esercizio degli immobili, impianti e macchinari	25	27.222.046	26.332.903
Ammortamenti dell'esercizio delle attività immateriali	25	1.644.769	1.306.348
Ammortamento dell'esercizio diritti d'uso	25	2.366.119	2.112.165
Svalutazioni dell'esercizio degli immobili, impianti e macchinari	25	826.015	232.664
(Plusvalenza)/Minusvalenza da cessione degli immobili, impianti e macchinari	22	91.672	(240.735)
Plusvalenza da cessione attività destinate alla vendita	22	(1.437.889)	—
Plusvalenza da cessione delle partecipazioni		(650.000)	—
Svalutazione delle partecipazioni	4	22.015.377	1.886.559
Accantonamento fondo rischi e oneri	19	—	134.505
Rilascio fondo rischi e oneri	19	—	(50.000)
Dividendi incassati	27	(27.981.023)	(900.000)
Contributi in conto capitale di competenza dell'esercizio	21	(484.349)	(1.204.136)
Proventi finanziari	28	(6.195.156)	(343.373)
Oneri finanziari	29	9.678.916	6.740.712
Flusso di cassa da attività reddituale		42.828.464	45.977.176
Variazione netta del fondo T.F.R.	16	(219.112)	(97.141)
Variazione netta del fondo rischi ed oneri	19	(17.081)	(142.392)
Incremento dei crediti commerciali	7	(19.898.796)	(3.455.444)
Incremento degli altri crediti	7	(585.264)	(646.041)
Incremento dei debiti commerciali	17	2.872.257	4.377.140
Incremento/(Decremento) delle altre passività	15	1.122.744	(6.054.191)
Pagamento imposte	18	(2.504.462)	(532.966)
Totale flusso di cassa da attività operative		23.598.750	39.426.141
Flusso di cassa da/(per) attività di investimento			
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	1	(15.526.477)	(49.852.437)
Investimenti in attività immateriali	2	(2.464.602)	(1.968.827)
Decremento dei debiti verso fornitori per investimenti	17	(7.112.076)	(5.229.117)
Valore di cessione di immobili, impianti e macchinari	1	25.643	339.570
Investimenti in partecipazioni	4	(5.359.255)	(5.200.000)
Dividendi incassati	27	27.981.023	900.000
(Incremento)/Decremento delle altre attività finanziarie	5	(749.034)	430.414
Incasso finanziamento da controllate	5	7.271.671	233.334
Erogazione finanziamenti a controllate	5	(3.000.000)	(9.250.000)
Incasso interessi attivi		5.964.550	194.020
Valore di cessione di partecipazione		750.000	—
Variazione attività destinate alla vendita		5.350.000	—
Totale flusso di cassa per attività di investimento		13.131.443	(69.403.043)
Flusso di cassa da/(per) attività di finanziamento			
Incremento/(Decremento) dei debiti finanziari	13	142.392.933	64.973.345

Rimborsi dei debiti per <i>leasing</i>	13	(2.330.010)	(2.090.696)
Pagamento interessi passivi		(391.926)	(409.127)
Rimborso finanziamenti bancari	12	(8.315.157)	(8.279.374)
Interessi su prestito obbligazionario pagati	13	(4.875.000)	(4.875.000)
Dividendi erogati		(10.002.790)	—
Totale flusso di cassa da/(per) attività di finanziamento		116.478.050	49.319.148
Liquidità generata (+)		153.208.243	19.342.246
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti all'inizio dell'esercizio	10	115.752.945	96.410.699
Effetti IFRS 9 sulle disponibilità liquide		(69.672)	—
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti alla fine dell'esercizio	10	268.891.516	115.752.945
Liquidità generata (+)		153.208.243	19.342.246

FNM S.p.A.

Sede in Piazzale Cadorna 14 – 20123 Milano
Capitale sociale Euro 230.000.000,00 i.v.

**NOTE AL BILANCIO SEPARATO
dell'esercizio chiuso il 31.12.2023****INFORMAZIONI GENERALI
ATTIVITA' DELLA SOCIETA'**

Come già esposto nella relazione sulla gestione, FNM S.p.A. (di seguito “FNM” o la “Società” o la “Controllante” o la “Capogruppo”) svolge un’azione di indirizzo e di coordinamento delle società controllate operative del Gruppo, l’attività di locazione di materiale rotabile e, inoltre, gestisce servizi centralizzati nell’ambito del Gruppo stesso.

Le principali società partecipate svolgono la propria attività nella gestione dell’infrastruttura ferroviaria, nel settore della mobilità passeggeri su rotaia e mobilità passeggeri su gomma, nonché delle infrastrutture autostradali; tali attività sono effettuate in forza di concessioni e/o di contratti di servizio stipulati con la Regione Lombardia e con il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture - MIMS; nell’ambito del Gruppo FNM sono peraltro svolte anche importanti attività nei settori della mobilità sostenibile, del trasporto merci, dell’informatica e dell’energia. La relazione sulla gestione ed il bilancio consolidato forniscono maggiori dettagli sia in merito ai segmenti operativi del Gruppo FNM che all’attività svolta da ciascuna partecipata.

I servizi centralizzati svolti da FNM S.p.A. sono complessivamente definibili come:

- a) servizi di locazione di materiale rotabile, in particolare verso Trenord e verso DB Cargo Italia;
- b) servizi amministrativi, che riguardano la gestione mediante appositi contratti di *service* con le società partecipate delle seguenti attività centralizzate: organizzazione ed erogazione dei servizi di contabilità; amministrazione del personale; servizi generali; supporto allo sviluppo dei progetti e delle iniziative straordinarie; coordinamento delle funzioni di segreteria societaria; attività e consulenza legale; tesoreria; pianificazione e controllo; ICT (*Information & Communication Technology*); acquisti, gare e appalti; gestione delle risorse umane e organizzazione, comunicazione;
- c) servizi di gestione immobiliare.

La Società, domiciliata in P.le Cadorna, 14 – MILANO, è quotata al mercato Standard Classe 1 della Borsa di Milano.

FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO SEPARATO

Il presente bilancio, redatto in conformità a quanto disposto dalla CONSOB con delibera n. 11971/1999 e successive modifiche, tra cui in particolare quelle introdotte dalle delibere n. 14990 del 14 aprile 2005 e n. 15519 del 27 luglio 2006, contiene i prospetti contabili e le note relative alla Società, elaborati adottando i principi contabili internazionali IFRS emessi dallo IASB (*International Accounting Standards Boards*) e adottati dall’Unione Europea. Per IFRS si intendono tutti gli “*International Financial Reporting Standards*”, tutti gli “*International Accounting Standards*” (IAS), tutte le interpretazioni dell’“*International Financial Reporting Standards*

Interpretations Committee” (IFRS IC, già IFRIC), precedentemente denominate “*Standard Interpretations Committee*” (SIC). In particolare si rileva che gli IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento.

Il presente bilancio separato viene presentato unitamente al bilancio consolidato al 31 dicembre 2022 redatto in conformità con gli IFRS.

Regione Lombardia, con sede legale in Piazza Città di Lombardia 1, provvede a redigere il Bilancio Consolidato del Gruppo più grande di cui la Società fa parte e lo stesso risulta essere disponibile presso il sito internet di Regione Lombardia.

Con riferimento allo IAS 1 paragrafi 25 e 26, gli Amministratori confermano che, in considerazione delle prospettive economiche, della patrimonializzazione e della posizione finanziaria della Società, non sussistono incertezze sulla continuità aziendale della Società che, conseguentemente, nella redazione del bilancio al 31 dicembre 2023, adotta principi contabili propri di una azienda in funzionamento.

Il presente documento è stato predisposto e autorizzato alla pubblicazione dal Consiglio di Amministrazione della Società tenutosi in data 12 marzo 2024.

SCHEMI DI BILANCIO

Gli schemi di bilancio adottati hanno le seguenti caratteristiche:

- a) nella Situazione Patrimoniale – Finanziaria le attività e passività sono esposte suddividendole tra le poste correnti e non correnti; un’attività/passività è classificata come corrente quando soddisfa uno dei seguenti criteri:
 - ci si aspetta che sia realizzata/estinta o si prevede che sia venduta o utilizzata nel normale ciclo operativo o
 - sia posseduta principalmente per essere negoziata oppure
 - si prevede che si realizzi/estingua entro 12 mesi dalla data di chiusura del bilancio.In mancanza di tutte e tre le condizioni, le attività/passività sono classificate come non correnti;

- b) nel Conto Economico i componenti positivi e negativi del reddito sono esposti per natura;

- c) nel Conto Economico Complessivo sono evidenziate tutte le variazioni degli Altri utili (perdite) complessivi, intervenute nell’esercizio, generate da transazioni diverse da quelle poste in essere con gli Azionisti e sulla base di specifici principi contabili IAS/IFRS. La Società ha scelto di rappresentare tali variazioni in un prospetto separato rispetto al Conto Economico. Le variazioni degli "Altri utili (perdite) complessivi" sono esposte al netto degli effetti fiscali correlati con evidenza, in una voce separata, dell’ammontare della fiscalità differita relativa a tali variazioni identificando separatamente, ai sensi dello IAS 1R in vigore dall’1° gennaio 2013, le componenti che sono destinate a riversarsi nel conto economico in esercizi successivi e quelle per le quali non è previsto alcun riversamento al conto economico;

- d) il Prospetto dei Movimenti del Patrimonio Netto, così come richiesto dai principi contabili internazionali, fornisce evidenza separata del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto Economico, ma imputata direttamente agli Altri utili (perdite) complessivi sulla base di specifici principi contabili IAS/IFRS, nonché delle operazioni con Azionisti, nella loro qualità di Azionisti;

- e) il Rendiconto Finanziario è redatto applicando il metodo indiretto.

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

PRINCIPI CONTABILI E CRITERI DI VALUTAZIONE

Nella redazione del presente bilancio separato sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di valutazione adottati nella redazione del bilancio separato al 31 dicembre 2022, integrati da quanto descritto al paragrafo “Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS applicati dal 1° gennaio 2023”.

Le aree che hanno richiesto un maggior grado di discrezionalità e lo sviluppo di significative assunzioni e stime, sono state riportate nel paragrafo “Poste soggette a significative assunzioni e stime”.

Tutti gli importi del bilancio separato sono in Euro, salvo diversa indicazione.

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 dalla Società 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 rappresentino fedelmente i diritti e gli obblighi derivanti dai contratti assicurativi emessi.
Inoltre, 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 separato della Società.
- 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 alla data di prima iscrizione, quali il *leasing* e gli obblighi di smantellamento. Le modifiche sono state applicate a partire dal 1° gennaio 2023.
L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio separato della Società.

- 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 riguardanti lo IAS 1 richiedono ad un’entità di indicare le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati dal Gruppo. Le modifiche sono volte a migliorare l’informativa sui principi contabili applicati dal Gruppo 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 a partire dal 1° gennaio 2023. L’adozione di tali emendamenti non ha comportato effetti sul bilancio separato della Società.
- 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* (la cui norma risulta in vigore in Italia al 31 dicembre 2023, ma applicabile dal 1° gennaio 2024) 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 sono 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. L’adozione di tali emendamenti non ha comportato effetti sul bilancio separato della Società.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS OMOLOGATI DALL’UNIONE EUROPEA, NON OBBLIGATORIAMENTE APPLICABILI E NON ADOTTATI IN VIA ANTICIPATA DALLA SOCIETA' AL 31 DICEMBRE 2023

- 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*”. Tali modifiche hanno l’obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività a breve o lungo termine. Inoltre, le modifiche migliorano altresì le informazioni che un’entità deve fornire quando il suo diritto di differire l’estinzione di una passività per almeno dodici mesi è soggetto al rispetto di determinati parametri (i.e. *covenants*). 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 separato della Società 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 separato della Società dall’adozione di tale emendamento.

PRINCIPI CONTABILI, EMENDAMENTI ED INTERPRETAZIONI IFRS NON ANCORA OMOLOGATI DALL'UNIONE EUROPEA AL 31 DICEMBRE 2023

Alla data di riferimento del presente bilancio separato 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 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. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio separato della Società dall'adozione di tale emendamento.
- In data 15 agosto 2023 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato “*Amendments to IAS 21 The Effects of Changes in Foreign Exchange Rates: Lack of Exchangeability*”. Il documento richiede ad un'entità di applicare una metodologia da applicare in maniera coerente al fine di verificare se una valuta può essere convertita in un'altra e, quando ciò non è possibile, come determinare il tasso di cambio da utilizzare e l'informativa da fornire in nota integrativa. La modifica si applicherà dal 1° gennaio 2025, ma è consentita un'applicazione anticipata. Gli Amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio separato della Società dall'adozione di tale emendamento.

IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI

Gli immobili, impianti e macchinari sono principalmente composte da:

- a) terreni;
- b) fabbricati;
- c) impianti e macchinari;
- d) materiale rotabile (rotabili e locomotive concessi in locazione).

Sono iscritte al costo d'acquisizione o di produzione comprensivo degli oneri accessori di diretta imputazione. Il costo è ridotto degli ammortamenti e delle svalutazioni. I terreni non sono soggetti ad ammortamento. Qualora finanziate da contributi pubblici, le attività materiali sono esposte al lordo del contributo stesso che è rilevato alla voce “Altre passività” secondo i criteri indicati nel principio contabile “Contributi pubblici”.

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

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

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

Le vite utili utilizzate sono le seguenti:

- Fabbricati: 50 anni;
- Impianti e macchinari: 5-16 anni;
- Materiale rotabile: 15-25 anni.

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

ATTIVITÀ IMMOBILIARI

Le attività immobiliari, vale a dire quelle attività detenute al fine di conseguire canoni di locazione o per l'apprezzamento del loro valore.

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

LEASING IFRS 16

Il principio contabile IFRS 16 ha introdotto una nuova definizione di *leasing* basata sul controllo del bene sottostante, ovvero il diritto di utilizzare un bene identificato e di ottenerne sostanzialmente tutti i benefici economici mediante la direzione dell'uso del bene stesso, per un determinato periodo di tempo in cambio di un corrispettivo.

L'IFRS 16 prevede un unico modello di contabilizzazione dei contratti di *leasing* in base al quale il locatario è tenuto a rilevare, come attività, il diritto di utilizzo del bene in *leasing* ("Diritto d'uso") in contropartita ad una passività rappresentativa dell'obbligazione finanziaria ("Passività finanziarie per beni in *leasing*") determinata mediante l'attualizzazione dei pagamenti per canoni minimi garantiti futuri in essere, eliminando quindi da parte del locatario (*leasing* passivi) la distinzione contabile tra *leasing* operativi e finanziari, come invece precedentemente richiesto dallo IAS 17.

Modello contabile per il locatario

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

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

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

La Società valuta la passività finanziaria per beni in *leasing* al valore attuale dei pagamenti dovuti per i *leasing* non versati alla data di decorrenza, attualizzandoli utilizzando il tasso di interesse implicito del *leasing*. Laddove non è possibile determinare tale tasso con facilità, la Società utilizza il tasso di finanziamento marginale. Generalmente, la Società utilizza il tasso di finanziamento marginale quale tasso di sconto. La passività finanziaria per beni in *leasing* viene successivamente incrementata degli interessi che maturano su detta passività e diminuita dei pagamenti dovuti per il *leasing* effettuati ed è rivalutata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il *leasing* derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che la Società prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando la Società modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, di proroga o risoluzione. Nella determinazione del *lease term* sono state considerate eventuali opzioni di proroga se sotto il controllo del Gruppo e se il Gruppo ha la ragionevole certezza di esercitarle. Parimenti, nei casi in cui invece l'opzione di proroga fosse sotto il controllo del locatore, il periodo del *leasing* non annullabile include il periodo coperto dall'opzione di risoluzione del *leasing*.

Modello contabile per il locatore.

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

ATTIVITÀ IMMATERIALI

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

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

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

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

Non vi sono attività immateriali a vita utile indefinita.

PARTECIPAZIONI

Sono considerate controllate le società sulle quali la Società possiede in contemporanea i seguenti tre elementi: (a) potere sull'impresa; (b) esposizione, o diritti, a rendimenti variabili derivanti dal coinvolgimento con la stessa; (c) capacità di utilizzare il potere per influenzare l'ammontare di tali rendimenti variabili; mentre si considerano a controllo congiunto (*joint venture*) le partecipate per le quali la Società esercita il controllo congiuntamente con un altro investitore. Le partecipate a controllo congiunto operano in settori differenti dai segmenti operativi della Società e le loro attività sono sviluppate con un *partner* specializzato con il quale ne sono condivise le decisioni sulle attività rilevanti anche con il supporto di patti parasociali o previsioni statutarie che rendono paritetico il controllo delle partecipate.

Le partecipazioni in società collegate sono gli investimenti in cui la Società esercita influenza notevole.

Tutte le partecipazioni sono state iscritte al costo di acquisto all'atto della rilevazione iniziale; in seguito, in occasione di evidenze che una partecipazione possa aver subito una perdita di valore, si è proceduto a stimare il valore recuperabile della partecipazione stessa. Se risulta una perdita di valore, la partecipazione viene corrispondentemente svalutata secondo i criteri indicati nel successivo paragrafo "Perdita di valore di attività materiali, immateriali e di partecipazioni".

ATTIVITÀ FINANZIARIE

Fatta eccezione per i crediti commerciali, di cui si dirà successivamente, al momento della rilevazione iniziale la Società valuta l'attività finanziaria al suo *fair value* (valore equo) più o meno,

nel caso di un'attività non valutata al *fair value* (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio, i costi dell'operazione direttamente attribuibili all'acquisizione.

Dopo la rilevazione iniziale la Società valuta l'attività finanziaria al:

- a) costo ammortizzato;
- b) *fair value* (valore equo) rilevato nelle altre componenti di conto economico complessivo; o
- c) *fair value* (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio.

La Società classifica le attività finanziarie come successivamente valutate al costo ammortizzato, al *fair value* (valore equo) rilevato nelle altre componenti di conto economico complessivo o al *fair value* (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio sulla base di entrambi i seguenti elementi:

- a) il modello di *business* dell'entità per la gestione delle attività finanziarie e
- b) le caratteristiche relative ai flussi finanziari contrattuali dell'attività finanziaria.

Un'attività finanziaria è valutata al costo ammortizzato se sono soddisfatte entrambe le seguenti condizioni:

- a) l'attività finanziaria è posseduta nel quadro di un modello di *business* il cui obiettivo è il possesso di attività finanziarie finalizzato alla raccolta dei flussi finanziari contrattuali e
- b) i termini contrattuali dell'attività finanziaria prevedono a determinate date flussi finanziari rappresentati unicamente da pagamenti del capitale e dell'interesse sull'importo del capitale da restituire.

Un'attività finanziaria è valutata al *fair value* (valore equo) rilevato nelle altre componenti di conto economico complessivo se sono soddisfatte entrambe le seguenti condizioni:

- a) l'attività finanziaria è posseduta nel quadro di un modello di *business* il cui obiettivo è conseguito sia mediante la raccolta dei flussi finanziari contrattuali che mediante la vendita di attività finanziarie e
- b) i termini contrattuali dell'attività finanziaria prevedono a determinate date flussi finanziari rappresentati unicamente da pagamenti del capitale e dell'interesse sull'importo del capitale da restituire.

Ai fini delle valutazioni di cui sopra:

- a) il capitale è il *fair value* (valore equo) dell'attività finanziaria al momento della rilevazione iniziale;
- b) l'interesse costituisce il corrispettivo per il valore temporale del denaro, per il rischio di credito associato all'importo del capitale da restituire durante un dato periodo di tempo e per gli altri rischi e costi di base legati al prestito, nonché per il margine di profitto.

Se non è valutata al costo ammortizzato o al *fair value* (valore equo) rilevato nelle altre componenti di conto economico complessivo, un'attività finanziaria è valutata al *fair value* (valore equo) rilevato nell'utile (perdita) d'esercizio.

La valutazione al costo ammortizzato è effettuata sulla base del tasso effettivo di rendimento originario dell'attività finanziaria.

Le attività finanziarie sono cancellate dalla situazione patrimoniale – finanziaria quando è stato trasferito il diritto contrattuale a ricevere flussi di cassa e l'entità non detiene più il controllo su tali attività finanziarie.

Ad ogni chiusura di bilancio la Società valuta la possibilità di recupero di tali crediti tenendo conto dei flussi di cassa futuri attesi così come meglio rappresentato nel successivo paragrafo delle svalutazioni delle attività finanziarie.

SVALUTAZIONE DELLE ATTIVITA' FINANZIARIE

La valutazione della recuperabilità delle attività finanziarie misurate al costo ammortizzato è effettuata attraverso la stima delle “*expected credit losses*” (ECL), sulla base del valore dei flussi di

cassa attesi. Tali flussi, tenuto conto della stima della probabilità che la controparte non ottemperi alla propria obbligazione di pagamento, sono determinati in relazione ai tempi di recupero previsti, al presumibile valore di realizzo, alle eventuali garanzie ricevute, nonché ai costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti. Per i crediti relativi a controparti che non presentano un incremento significativo del rischio, le ECL sono determinate sulla base delle perdite attese nei 12 mesi successivi alla data di bilancio; negli altri casi si provvede alla stima delle perdite attese fino al termine della vita dello strumento finanziario. Con riferimento ai crediti commerciali e agli altri crediti, per la determinazione della probabilità di non ottemperanza della controparte sono adottati *rating* interni della clientela, oggetto di verifica periodica anche tramite analisi di serie storiche.

CREDITI COMMERCIALI

Come si è detto, nella determinazione della classificazione delle attività finanziarie si è tenuto conto del modello di business della Società e delle caratteristiche dei flussi di cassa.

In particolare, i crediti commerciali sono stati classificati nella categoria dei crediti detenuti per l'incasso (cd. *Held-to-collect*); corrisponde alla volontà di detenere gli strumenti fino a scadenza.

I crediti commerciali valutati al costo ammortizzato sono inizialmente iscritti al *fair value* dell'attività sottostante, al netto degli eventuali proventi di transazione direttamente attribuibili; la valutazione al costo ammortizzato è effettuata usando il metodo del tasso di interesse effettivo, al netto delle relative perdite di valore con riferimento alle somme ritenute inesigibili. La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base della metodologia riportata nel paragrafo "svalutazione delle attività finanziarie". Il valore originario dei crediti è ripristinato negli esercizi successivi nella misura in cui vengano meno i motivi che ne hanno determinato la rettifica. In tal caso, il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

I crediti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, non sono attualizzati.

DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

La cassa e gli strumenti finanziari equivalenti di cassa includono cassa contanti e i depositi a vista, valutati al loro valore nominale. Perché un investimento possa essere considerato come disponibilità liquida equivalente, esso deve essere prontamente convertibile in un ammontare noto di denaro e deve essere soggetto a un irrilevante rischio di variazione del valore.

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

ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA

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

PASSIVITA' FINANZIARIE

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al *fair value*, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la Società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

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

BENEFICI AI DIPENDENTI

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

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

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

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

FONDI RISCHI ED ONERI

I fondi per rischi e oneri comprendono gli accantonamenti derivanti da obbligazioni attuali (legali o implicite) derivanti da un evento passato, per l’adempimento delle quali è probabile che si renderà necessario un impiego di risorse, il cui ammontare può essere stimato in maniera attendibile. Qualora le attese di impiego di risorse vadano oltre l’esercizio successivo l’obbligazione è iscritta al valore attuale determinato attraverso l’attualizzazione dei flussi futuri attesi scontati ad un tasso che tenga anche conto del costo del denaro e del rischio della passività.

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

AGGREGAZIONI AZIENDALI UNDER COMMON CONTROL

Un'aggregazione aziendale che coinvolge imprese o aziende sotto comune controllo (operazione *under common control*) è un'aggregazione in cui tutte le imprese o aziende sono, in ultimo, controllate dallo stesso soggetto o dagli stessi soggetti sia prima sia dopo l'aggregazione aziendale ed il controllo non è di natura temporanea.

Nel caso sia dimostrata la significativa influenza sui flussi di cassa futuri dopo il trasferimento del complesso delle parti interessate, queste operazioni sono trattate secondo quanto descritto al punto "aggregazioni aziendali". Nel caso, invece, in cui ciò non sia dimostrabile, tali operazioni sono rilevate secondo il principio della continuità dei valori.

In particolare, i criteri di rilevazione contabile, in applicazione del principio della continuità dei valori, rientranti nell'ambito di quanto indicato nel principio IAS 8.10, coerentemente con la prassi internazionale e gli orientamenti della professione contabile italiana in tema di *business combination under common control*, prevedono che l'acquirente rilevi le attività acquisite in base ai loro valori contabili storici determinati secondo la base del costo. Ove i valori di trasferimento siano superiori a quelli storici, l'eccedenza viene stornata rettificando in diminuzione il patrimonio netto dell'impresa acquirente, con apposito addebito di una riserva.

Analogamente, il principio contabile adottato nella predisposizione del bilancio della società cedente prevede che l'eventuale differenza tra il prezzo della transazione ed il preesistente valore di carico delle attività oggetto di trasferimento non sia rilevata nel conto economico, ma sia invece contabilizzata in conto accreditato al patrimonio netto.

AGGREGAZIONI AZIENDALI

Le aggregazioni aziendali sono rilevate secondo il metodo dell'acquisizione (*acquisition method*). Secondo tale metodo il corrispettivo trasferito in un'aggregazione aziendale è valutato al *fair value*, calcolato come la somma dei *fair value* delle attività trasferite e delle passività assunte dalla Società alla data di acquisizione e degli strumenti di capitale emessi in cambio del controllo dell'impresa acquisita.

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

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

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

RICAVI

I ricavi per prestazioni di servizi sono riconosciuti al momento dell'effettuazione della prestazione.

I proventi finanziari sono rilevati a Conto Economico nel corso dell'esercizio in cui sono maturati, secondo il principio della competenza.

Le principali fonti di ricavo sono le seguenti:

- a) canoni per locazione operativa di materiale rotabile a società del Gruppo;
- b) corrispettivi per i servizi amministrativi erogati centralmente a società del Gruppo: organizzazione ed erogazione dei servizi di contabilità, amministrazione del personale, servizi generali, supporto allo sviluppo dei progetti e delle iniziative straordinarie da parte delle società controllate, coordinamento delle funzioni di segreteria societaria, attività e consulenza legale, tesoreria, pianificazione e controllo, ICT (*Information & Communication Technology*), acquisti, gare e appalti, gestione delle risorse umane e organizzazione, comunicazione;
- c) canoni di locazione percepiti su immobili civili e commerciali di proprietà, sia verso società del Gruppo sia verso entità terze.

La Società rileva i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi risulti espresso in un importo che riflette il corrispettivo a cui la Società ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi stessi. La rilevazione dei ricavi si snoda attraverso il c.d. *five step model*, il quale prevede: i) l'identificazione del contratto, ii) l'identificazione delle *performance obligation*, iii) l'identificazione del corrispettivo, iv) l'allocazione del corrispettivo alle *performance obligation*, v) la rilevazione del ricavo. I ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il corrispettivo totale dei contratti per la prestazione di servizi viene ripartito tra tutti i servizi sulla base dei prezzi di vendita dei relativi servizi come se fossero stati venduti singolarmente. Nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (*performance obligation*). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, la Società rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per le obbligazioni di fare adempite nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (*over the time*), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione.

Corrispettivi variabili

Se il corrispettivo contrattuale include un importo variabile (ad esempio a seguito di riduzioni, sconti, rimborsi, crediti, concessioni sul prezzo, incentivi, premi di rendimento, penalità oppure perché il corrispettivo stesso dipende dal verificarsi o meno di un evento futuro incerto), l'importo del corrispettivo cui si ritiene di avere diritto deve essere stimato. La Società stima i corrispettivi variabili in maniera coerente per fattispecie simili, usando il metodo del valore atteso o del valore dell'importo maggiormente probabile; in seguito, includono l'importo stimato del corrispettivo variabile nel prezzo di transazione solo nella misura in cui tale importo risulta altamente probabile. Se il corrispettivo contrattuale include un importo variabile (ad esempio a seguito di riduzioni, sconti, rimborsi, crediti, concessioni sul prezzo, incentivi, premi di rendimento, penalità oppure perché il corrispettivo stesso dipende dal verificarsi o meno di un evento futuro incerto), l'importo del corrispettivo cui si ritiene di avere diritto deve essere stimato. La Società stima i corrispettivi variabili in maniera coerente per fattispecie simili, usando il metodo del valore atteso o del valore dell'importo maggiormente probabile; in seguito, includono l'importo stimato del corrispettivo variabile nel prezzo di transazione solo nella misura in cui tale importo risulta altamente probabile.

Presenza di una componente finanziaria significativa

I ricavi vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se la Società risulta finanziata dal proprio cliente (incasso anticipato), sia se lo finanzia (incassi differiti). La presenza di una componente finanziaria significativa viene identificata alla stipula del contratto, comparando i ricavi attesi con i pagamenti da ricevere. Essa non viene rilevata se tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorre un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi.

Costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto

La Società capitalizza i costi sostenuti per l'ottenimento del contratto e che non avrebbero sostenuto se non lo avessero ottenuto (es. commissioni di vendita), quando prevede di recuperarli. Mentre nel caso di mancato contratto, li capitalizza solo se esplicitamente addebitabili al cliente. La società capitalizza i costi sostenuti per l'adempimento del contratto solo quando questi sono direttamente correlati al contratto, consentono di disporre di nuove e maggiori risorse per gli adempimenti futuri e si prevede che tali costi saranno recuperati.

CONTRIBUTI PUBBLICI

I contributi pubblici sono registrati in applicazione del principio contabile IAS 20 quando vi è la ragionevole certezza che gli stessi possano essere ricevuti e quando vi è la ragionevole certezza che la Società abbia rispettato le condizioni per riceverli.

I contributi pubblici sono rilevati secondo il metodo "reddituale" per il quale un contributo è rilevato nel prospetto di conto economico in uno o più esercizi in cui la Società rileva come costi le relative spese che i contributi intendono compensare.

I contributi pubblici che siano riscuotibili come compensazioni per costi o perdite già sostenute sono rilevati nel prospetto di conto economico dell'esercizio in cui diventano esigibili. I contributi relativi all'acquisto di attività materiali, erogati dalla Regione Lombardia o da terzi (altri enti pubblici), sono presentati secondo il "metodo indiretto", iscrivendo alla voce "Altre passività" la componente di ricavo differita e accreditando a conto economico linearmente la quota di competenza determinata sulla base della vita utile attesa delle attività cui si riferiscono.

I contributi pubblici in conto esercizio e la quota di competenza dell'esercizio dei contributi in conto capitale sono esposti separatamente nel prospetto di Conto Economico alla voce "Contributi" senza effettuare alcuna compensazione tra il contributo e il costo cui afferisce.

PERDITE DI VALORE DI ATTIVITÀ MATERIALI, IMMATERIALI, DIRITTI D'USO E PARTECIPAZIONI

Le attività non correnti includono – tra le altre – gli immobili, il materiale rotabile, le attività immateriali e le partecipazioni. La Direzione rivede periodicamente il valore contabile delle attività non correnti detenute ed utilizzate e delle attività che devono essere dismesse, quando fatti e circostanze richiedono tale revisione.

Nel valutare se esiste un'indicazione che un'attività possa aver subito una riduzione di valore, la Società considera le fonti informative interne ed esterne disponibili.

La verifica della tenuta del valore contabile delle attività non correnti è svolta per il tramite del confronto tra il valore di carico dell'attività ed il maggior valore tra il *fair value*, al netto dei costi di vendita, ed il valore d'uso della stessa. In assenza di valori di mercato ritenuti rappresentativi del reale valore dell'investimento, vengono utilizzati metodi di stima e modelli valutativi basati su dati ed assunzioni ragionevoli e sostenibili, fondate sull'esperienza storica e sulle aspettative future di mercato e sulle variazioni prevedibili del contesto normativo specifico. Il valore d'uso è determinato utilizzando le stime dei flussi di cassa attesi dall'utilizzo o dalla vendita del bene, approvati dagli organi competenti e basate su proiezioni che non superano l'arco temporale quinquennale e tassi di sconto per il calcolo del valore attuale, riferiti a condizioni di mercato.

Quando il valore contabile di un'attività non corrente ha subito una perdita di valore, la Società rileva una svalutazione per il valore dell'eccedenza tra il valore contabile del bene ed il suo valore recuperabile attraverso l'uso o la vendita dello stesso, determinata con riferimento ai più recenti piani della Società.

Per attività non soggette ad ammortamento e per le attività immateriali non ancora disponibili per l'utilizzo, l'*impairment test* è effettuato con frequenza annuale, indipendentemente dalla presenza di specifici indicatori.

Qualora una svalutazione effettuata precedentemente non avesse più ragione di essere mantenuta, il valore contabile viene ripristinato a quello nuovo derivante dalla stima, con il limite che tale valore non ecceda il valore netto di carico che l'attività avrebbe avuto se non fosse stata effettuata alcuna svalutazione. Anche il ripristino di valore viene registrato a Conto Economico.

DIVIDENDI

I proventi per dividendi sono registrati quando sorge il diritto all'incasso che normalmente corrisponde alla delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

I dividendi deliberati sono riconosciuti come debito verso gli Azionisti al momento della delibera di distribuzione.

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

I proventi e gli oneri finanziari vengono riconosciuti in base alla competenza temporale.

IMPOSTE CORRENTI

Le imposte correnti vengono iscritte e determinate sulla base di una realistica stima del reddito imponibile in conformità alle vigenti normative fiscali e tenendo conto delle esenzioni applicabili e dei crediti di imposta eventualmente spettanti.

IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE

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

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

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

Le imposte anticipate e differite vengono determinate in base alle aliquote fiscali che ci si attende verranno applicate, nel periodo in cui tali differimenti si realizzeranno, applicando le aliquote fiscali (e la normativa fiscale) vigenti o sostanzialmente in vigore alla data di riferimento del bilancio.

Le attività e le passività fiscali differite vengono compensate se, e solo se:

- a) la Società ha un diritto legalmente esercitabile di compensare le attività fiscali correnti con le passività fiscali correnti; e
- b) le attività e le passività fiscali differite sono relative a imposte sul reddito applicate dalla medesima giurisdizione fiscale.

Le imposte correnti e differite sono rilevate nel Conto Economico, ad eccezione di quelle relative a voci direttamente addebitate o accreditate agli Altri Utili (Perdite) Complessivi, o ad altre voci di Patrimonio netto, nei cui casi l'effetto fiscale è riconosciuto direttamente agli Altri Utili (Perdite) Complessivi o nel Patrimonio netto.

CONSOLIDATO FISCALE

La Società ha rinnovato l'opzione per il Consolidato Fiscale Nazionale per il triennio 2022 – 2024 (art. 117, c.1 TUIR) al quale aderiscono parimenti le società controllate da FNM S.p.A. ai sensi dell'art. 2359 c.c. Tale disciplina consente di concentrare in capo alla Società tutti gli obblighi

relativi ai versamenti periodici e far sì che eventuali posizioni creditorie possano compensare quelle debitorie di altre società del Gruppo. Le società controllate procedono alla determinazione dell'imposta e i versamenti all'Erario sono effettuati esclusivamente da FNM S.p.A. Al momento della liquidazione le società trasferiscono il proprio credito/debito IRES registrando il credito/debito verso la Società, che a sua volta registra il credito/debito IRES trasferito dalle controllate e il debito/credito verso le stesse, procedendo al versamento o all'incasso.

IVA DI GRUPPO

La Società ha aderito all'opzione prevista dall'art. 73 c. 3 D.P.R. 633/72 relativa all'IVA di Gruppo. Tale disciplina consente di concentrare in capo a FNM S.p.A., in quanto Controllante ai sensi del citato art. 73 c. 3, tutti gli obblighi relativi ai versamenti periodici all'Erario e far sì che eventuali posizioni creditorie possano compensare quelle debitorie di altre società del Gruppo. Le società controllate procedono alla liquidazione periodica dell'IVA e i versamenti sono effettuati esclusivamente da FNM S.p.A. Al momento della liquidazione le società trasferiscono il proprio credito/debito IVA registrando il credito/debito verso la Società, che a sua volta registra il credito/debito IVA trasferito dalle controllate e il debito/credito verso le stesse, procedendo al versamento o all'incasso.

CONVERSIONE DELLE POSTE IN VALUTA ESTERA

Moneta funzionale

La Società predispose il bilancio in accordo alla moneta di conto utilizzata in Italia. La valuta funzionale della Società è l'Euro che rappresenta la valuta di presentazione del bilancio separato.

Transazioni e rilevazioni contabili

Le transazioni effettuate in valuta estera vengono inizialmente rilevate al tasso di cambio alla data della transazione.

Alla data di chiusura del bilancio le attività e passività monetarie denominate in valuta estera vengono convertite in base al tasso di cambio vigente a tale data.

Le poste non monetarie valutate al costo storico in valuta estera sono convertite utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data dell'operazione.

Le poste non monetarie iscritte al *fair value* sono convertite utilizzando il tasso di cambio alla data di determinazione del valore.

POSTE SOGGETTE A SIGNIFICATIVE ASSUNZIONI E STIME

La redazione del bilancio separato e delle relative note richiede, da parte della Direzione, l'effettuazione di stime e di assunzioni che hanno effetto sui valori delle attività e delle passività di bilancio e sull'informativa relativa ad attività e passività potenziali alla data di bilancio. Le stime e le assunzioni utilizzate sono basate sull'esperienza e su altri fattori considerati rilevanti. I risultati che si consuntiveranno potrebbero pertanto differire da tali stime. Le stime e le assunzioni sono riviste periodicamente e gli effetti di ogni variazione ad esse apportate sono riflesse a conto economico nell'esercizio in cui avviene la revisione di stima se la revisione stessa ha effetti solo su tale esercizio, o anche negli esercizi successivi, se la revisione ha effetti sia sull'esercizio corrente sia su quelli futuri.

Nel corso dell'esercizio corrente non si sono verificati cambiamenti di stime.

Di seguito sono riepilogati i processi critici di valutazione e le assunzioni chiave utilizzate dalla Direzione nel processo di applicazione dei principi contabili riguardo al futuro e che possono avere effetti significativi sui valori rilevati nel bilancio separato o per i quali esiste il rischio che possano emergere rettifiche al valore contabile delle attività e passività nell'esercizio successivo a quello di riferimento del bilancio.

Determinazione delle vite utili

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per la Società. Il costo delle attività materiali ed immateriali a vita utile definita è ammortizzato lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti. La determinazione dell'ammortamento di tali attività rappresenta una stima contabile complessa e per sua natura soggettiva, in quanto influenzata da molteplici fattori tra cui:

- l'identificazione di ciascuna componente con un costo rilevante in rapporto al costo totale dell'elemento da ammortizzare distintamente (cd. *Component approach*) nonché la stima della relativa vita utile;
- la stima del valore residuo. Secondo le disposizioni degli IAS 16 e 38 il costo ammortizzabile delle attività materiali è determinato detraendo il loro valore residuo. Il valore residuo è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere al momento della sua dismissione, al netto dei costi stimati della stessa dismissione, se questo fosse già al tempo alla fine dell'utilizzo dell'immobilizzazione stessa. La Società rivede periodicamente il valore residuo e ne valuta la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

La vita utile economica delle immobilizzazioni è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata. Essa è basata sull'esperienza storica per analoghe immobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. L'eventuale aggiornamento periodico della vita utile potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

Valore recuperabile delle attività materiali, immateriali e delle partecipazioni

Le attività non correnti includono i terreni, gli immobili, impianti e macchinario ed altri beni e le attività immateriali, nonché le partecipazioni.

La Direzione, come anticipato nel principio contabile "Perdita di valore di attività immateriali, materiali e partecipazioni" rivede periodicamente il valore contabile delle attività non correnti detenute e utilizzate e delle attività che devono essere dismesse, quando fatti e circostanze richiedono tale revisione.

Nel valutare se esiste un'indicazione che un'attività possa aver subito una riduzione di valore (cd. indicatore di *impairment*), la Società considera le fonti informative interne ed esterne disponibili.

Con riferimento al processo di identificazione degli indicatori di *impairment* ai fini del bilancio consolidato del Gruppo al 31 dicembre 2023 sono stati inoltre tenuti in considerazione i documenti emessi da ESMA e di seguito riepilogati:

1. dall'ESMA nel *Public Statement* del 25 ottobre 2023 intitolato "*European common enforcement priorities for 2023 annual financial reports*";
2. dall'ESMA, nel *Public Statement* del 28 ottobre 2022 intitolato "*European common enforcement priorities for 2022 annual financial reports*";
3. dall'ESMA, nel *Public Statement* del 13 maggio 2022 intitolato "*Implications of Russia's Invasion of Ukraine on half-yearly financial reports*";
4. da Consob, nel Richiamo di attenzione n. 3/22 del 19 maggio 2022, relativo a "Conflitto in Ucraina – Richiamo di attenzione degli emittenti vigilati sull'informativa finanziaria e sugli adempimenti connessi al rispetto delle misure restrittive adottate dall'Unione europea nei confronti della Russia";
5. da Consob, nel Richiamo di attenzione n. 1/21 del 16 febbraio 2021, relativo a "COVID 19 - misure di sostegno all'economia - Richiamo di attenzione sull'informativa da fornire da

- parte degli emittenti vigilati (...) in relazione al bilancio 2020 redatto in conformità con i principi contabili internazionali (...);
6. dall'ESMA, nel *Public Statement* dell'ESMA del 28 ottobre 2020 intitolato “*European common enforcement priorities for 2020 annual financial reports*”;
 7. da OIV, nel *Discussion paper* n. 1/2022 intitolato: “*Impairment Test dei non financial assets (IAS 36) a seguito della guerra in Ucraina*” del 29 giugno 2022 e nel *Discussion Paper* intitolato: “*Linee guida per l’impairment test dopo gli effetti della pandemia da Covid 19*” del 10 luglio 2020.

In particolare il *Public Statement* dell'ESMA del 25 ottobre 2023, pone l'attenzione sui rischi sia fisici sia di transizione connessi ai cambiamenti climatici nella preparazione dell'*impairment test*, con particolare riguardo agli effetti: sui *cash flows* oltre il periodo di piano, sul tasso di sconto e sul tasso di crescita a lungo termine.

Sono state quindi analizzate le *assumption* alla base dei *budget* e dei piani industriali per verificare la presenza di eventuali *trigger event*. A riguardo, non sono stati identificati fattori esogeni strutturali relativi a cambiamenti delle condizioni di mercato o dei profili concorrenziali nei mercati in cui operano le società partecipate tali da far emergere indicatori di *impairment*.

L'analisi dei piani industriali e l'analisi degli scostamenti (in termini di ricavi, EBITDA, EBIT e risultato netto) tra risultati *actual* 2023 e Budget 2023, condotte a livello di segmento di business e di società partecipata ha evidenziato la necessità di procedere all'*impairment test* su talune di queste come meglio rappresentato al paragrafo delle “Partecipazioni”.

L'*impairment test* è stato svolto utilizzando le stime dei flussi di cassa attesi e adeguati tassi di sconto per il calcolo del valore attuale ed è quindi basata su un insieme di assunzioni ipotetiche relative ad eventi futuri ed azioni degli organi amministrativi della Società che non necessariamente potrebbero verificarsi nei termini e nei tempi previsti.

Recuperabilità crediti

La stima della recuperabilità dei crediti si riflette nella determinazione del fondo svalutazione crediti.

La stima del fondo svalutazione crediti è basata sulle perdite attese da parte della Società, determinate in funzione dell'esperienza passata per crediti simili, degli scaduti correnti e storici, delle perdite e degli incassi, dell'attento monitoraggio della qualità del credito e delle proiezioni circa le condizioni economiche e di mercato, in questo supportati da pareri dei consulenti legali che rappresentano la Società nelle fasi pre-contenzioso e contenzioso.

Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite

La Società rileva le imposte correnti e differite/anticipate in funzione della normativa vigente. La rilevazione delle imposte richiede l'uso di stime e di assunzioni in ordine alle modalità con le quali interpretare, in relazione alle operazioni condotte nel corso dell'esercizio, le norme applicabili ed il loro effetto sulla fiscalità dell'impresa. Inoltre, la rilevazione di imposte anticipate/differite richiede l'uso di stime in ordine alla stima dei redditi imponibili prospettici e alla loro evoluzione oltre che alle aliquote di imposta effettivamente applicabili. Tali attività vengono svolte mediante analisi delle transazioni intercorse e dei loro profili fiscali, anche mediante il supporto, ove necessario, di consulenti esterni per le varie tematiche affrontate e tramite simulazioni circa i redditi prospettici ed analisi di sensitività degli stessi.

Piani a benefici definiti

Il Trattamento di Fine Rapporto (TFR) è classificabile come un piano a benefici definiti per la parte maturata fino al 31 dicembre 2006. La Direzione utilizza diverse assunzioni statistiche e fattori valutativi con l'obiettivo di anticipare gli eventi futuri per il calcolo degli oneri, delle passività e delle attività relative a tali piani. Le assunzioni riguardano il tasso di sconto e i tassi dei futuri

incrementi retributivi. Inoltre, anche gli attuari consulenti della Società utilizzano fattori soggettivi, come per esempio i tassi relativi alla mortalità e alle dimissioni.

Passività potenziali e fondi rischi

La Società è soggetta a cause di varia natura (legali, fiscali, giuslavoristiche) che possono derivare da problematiche complesse e difficili, che sono soggette a un diverso grado di incertezza, inclusi i fatti e le circostanze inerenti a ciascuna causa, la giurisdizione e le differenti leggi applicabili.

Stante le incertezze inerenti tali problematiche, è difficile predire con certezza l'esborso che potrebbe derivare da tali controversie.

Conseguentemente, la Direzione, sentito il parere dei propri consulenti legali e degli esperti in materia fiscale, accerta una passività a fronte di tali contenziosi quando ritiene probabile che si verificherà un esborso finanziario e quando l'ammontare delle perdite che ne deriveranno può essere ragionevolmente stimato. Nel caso in cui un esborso finanziario diventi possibile, ma non ne sia determinabile l'ammontare, tale fatto è riportato nelle note di bilancio.

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA**NOTA 1 IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI**

Al 1° gennaio 2022 gli Immobili, impianti e macchinari, al netto dei relativi fondi di ammortamento, risultavano costituiti come segue:

Descrizione	1/1/2022		
	Costo	Fondo ammortamento	Valore di bilancio
Terreni e fabbricati	23.397.109	(9.094.503)	14.302.606
Impianti e macchinario	855.511	(558.255)	297.256
Attrezzature industriali e commerciali	74.800	(68.963)	5.837
Altri beni:			—
Materiale rotabile	600.949.445	(269.470.113)	331.479.332
Mobili e arredi, macchine ufficio, migliorie beni di terzi	2.221.390	(1.963.685)	257.705
Totale altri beni	603.170.835	(271.433.798)	331.737.037
Immobilizzazioni in corso e acconti	31.104.366		31.104.366
Totale	658.602.621	(281.155.519)	377.447.102

La movimentazione avutasi nel corso del 2022 è di seguito illustrata:

Descrizione	Terreni e fabbricati	Impianti e Macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni		Immobiliz. in corso e acconti	Totale
				Materiale rotabile	Mobili e arr., macch. uff. migliorie beni terzi		
Valore netto al 01.01.2022	14.302.606	297.256	5.837	331.479.332	257.705	31.104.366	377.447.102
Investimenti finanziati con mezzi propri	348.505			40.783.741	12.841	8.707.350	49.852.437
Trasferimenti valore lordo				5.995.295		(5.995.295)	—
Rivalutazioni/Svalutazioni				(232.664)			(232.664)
Dismissioni: Alienazioni Lorde	(34.134)			(67.491)	(4.967)		(106.592)
Dismissioni: Utilizzi Fondo Ammortamento				2.790	4.967		7.757
Quote di Ammortamento	(385.484)	(66.481)	(944)	(25.783.253)	(96.741)		(26.332.903)
Valore netto al 31.12.2022	14.231.493	230.775	4.893	352.177.750	173.805	33.816.421	400.635.137

Pertanto al 31 dicembre 2022 gli Immobili, impianti e macchinari, al netto dei relativi fondi di ammortamento, risultavano costituiti come segue:

Descrizione	31/12/2022		
	Costo	Fondo ammortamento	Valore di bilancio
Terreni e fabbricati	23.711.480	(9.479.987)	14.231.493
Impianti e macchinario	855.511	(624.736)	230.775
Attrezzature industriali e commerciali	74.800	(69.907)	4.893
Altri beni:			
Materiale rotabile	647.428.326	(295.250.576)	352.177.750
Mobili e arredi, macchine ufficio, migliorie beni di terzi	2.229.264	(2.055.459)	173.805
Totale altri beni	649.657.590	(297.306.035)	352.351.555
Immobilizzazioni in corso e acconti	33.816.421		33.816.421
Totale	708.115.802	(307.480.665)	400.635.137

La movimentazione dell'esercizio 2023 è di seguito illustrata:

Descrizione	Terreni e fabbricati	Impianti e Macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altri beni		Immobiliz. in corso e acconti	Totale
				Materiale rotabile	Mobili e arr., macch. uff., migliorie beni terzi		
Valore netto al 01.01.2023	14.231.493	230.775	4.893	352.177.750	173.805	33.816.421	400.635.137
Investimenti finanziati con mezzi propri	—			13.311.812	8.467	2.206.198	15.526.477
Trasferimenti valore lordo				5.911.571		(5.608.944)	302.627
Dismissioni: Alienazioni Lorde	(34.433)				(5.148)		(39.581)
Dismissioni: Utilizzi Fondo Ammortamento					5.148		5.148
Quote di Ammortamento	(397.819)	(44.189)	(943)	(26.689.185)	(89.910)		(27.222.046)
Svalutazioni delle attività materiali				(826.016)			(826.016)
Valore netto al 31.12.2023	13.799.241	186.586	3.950	343.885.932	92.362	30.413.675	388.381.746

Pertanto al 31 dicembre 2023 gli Immobili, impianti e macchinari, al netto dei relativi fondi di ammortamento, risultano costituiti come segue:

Descrizione	31/12/2023		
	Costo	Fondo ammortamento	Valore di bilancio
Terreni e fabbricati	23.677.047	(9.877.806)	13.799.241
Impianti e macchinario	855.511	(668.925)	186.586
Attrezzature industriali e commerciali	74.800	(70.850)	3.950
Altri beni:			
Materiale rotabile	664.312.679	(320.426.747)	343.885.932
Mobili e arredi, macchine ufficio, migliorie beni di terzi	2.232.583	(2.140.221)	92.362
Totale altri beni	666.545.262	(322.566.968)	343.978.294
Immobilizzazioni in corso e acconti	30.413.675		30.413.675
Totale	721.566.295	(333.184.549)	388.381.746

Terreni e fabbricati

La voce “Terreni e fabbricati” si riferisce principalmente ai valori netti residui al 31 dicembre 2023 dell’immobile di Piazzale Cadorna (MI) per 7.767 migliaia di Euro, dei terreni siti nel comune di Saronno per 3.329 migliaia di Euro e nel comune di Garbagnate Milanese per 1.076 migliaia di Euro, dei box auto siti nel comune di Milano per 654 migliaia di Euro e dell’immobile sito nel comune di Iseo per 598 migliaia di Euro.

Le dismissioni dell'esercizio sono attribuibili alla vendita di un box sito nel comune di Milano.

Altri beni

L’investimento dell’esercizio, pari a 13.312 migliaia di Euro riguarda:

- per 11.401 migliaia di Euro, le attività di *revamping* di 8 rotabili TAF e *refurbishment* di 7 rotabili TAF noleggiati a Trenord; a seguito del completamento delle attività di ammodernamento, sono stati trasferiti alla categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell’esercizio precedente, pari a 5.411 migliaia di Euro;
- per 1.135 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica effettuata su 2 rotabili CSA;
- per 422 migliaia di Euro, la manutenzione ciclica effettuata su 1 rotabile TSR a 5 casse;
- per 354 migliaia di Euro, l'ammodernamento di 2 locomotive DE520 noleggiate a DB Cargo Italia e a Trenord; a seguito del completamento delle attività di ammodernamento, sono stati trasferiti alla categoria in esame da “Immobilizzazioni in corso e acconti” gli investimenti sostenuti nell’esercizio precedente, pari a 501 migliaia di Euro.

Le dismissioni dell'esercizio sono relative all'adeguamento al valore di perizia della locomotiva ES64 F4.

La categoria “materiale rotabile” è così composta:

Tipologia	Val Netto
Treni	
n.25 TAF	23.449.550
n.2 TSR	5.587.554
n.7 TSR a 6 casse	61.269.734
n.10 TSR a 4 casse	75.691.022
n.8 CSA	22.721.942
n.10 CORADIA a 6 casse	51.693.534
n.9 FLIRT TILO	82.218.455
	322.631.791
Locomotive	
n.8 Loc. E 483	10.794.020
n.14 Loc. DE520	2.689.287
n.1 Loc. ES64 F4	931.042
n.4 Loc. EFFISHUNTER EFF1000	6.839.792
	21.254.141
TOTALE	343.885.932

Gli investimenti in mobili, arredi, macchine ufficio sono relativi ad arredi per gli uffici della Società siti in Milano – Piazzale Cadorna.

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli investimenti nella voce immobilizzazioni in corso e acconti, pari a 2.206 migliaia di Euro, sono attribuibili agli acconti pagati per le attività di progettazione della sede aziendale sita nel comune di Milano in area Bovisa (1.435 migliaia di Euro), per le attività di *revamping* dei rotabili TAF (681 migliaia di Euro), per le attività di ammodernamento delle locomotive DE520 (66 migliaia di Euro), nonché agli acconti pagati per l'ammodernamento degli uffici siti in piazzale Cadorna (MI) (24 migliaia di Euro).

Nel complesso, le immobilizzazioni in corso e acconti al 31 dicembre 2023 si riferiscono 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 (7.015 migliaia di Euro); per le attività di progettazione della sede aziendale sita del comune di Milano in area Bovisa (1.635 migliaia di Euro); per le attività di sviluppo del sistema di produzione dell'idrogeno (303 migliaia di Euro), trasferite nell'esercizio dalla voce immobilizzazioni immateriali; per le attività di ammodernamento delle locomotive DE520 (197 migliaia di Euro); nonché per l'ammodernamento degli uffici siti in piazzale Cadorna (MI) (24 migliaia di Euro).

Qualora le attività materiali fossero state contabilizzate al netto dei relativi contributi in conto capitale (Nota 15), l'effetto sul bilancio al 31 dicembre 2023 sarebbe stato il seguente:

2023	Valore di bilancio	Contributo	Valore al netto del contributo
Terreni e fabbricati	13.799.241	(5.023.181)	8.776.060
Impianti e macchinario	186.586		186.586
Attrezzature industriali e commerciali	3.950		3.950
Altri beni	343.978.294	—	343.978.294
Immobilizzazioni in corso e acconti	30.413.675		30.413.675
Totale attività materiali	388.381.746	(5.023.181)	383.358.565

La Società non ha identificato indicatori che determinino la necessità di attivare un test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione delle attività materiali trattandosi di beni principalmente destinati all'espletamento del trasporto pubblico locale attraverso contratti di *leasing* in vigore.

Non vi sono restrizioni sulla titolarità e proprietà di immobili, impianti e macchinari impegnati a garanzia di passività.

Si evidenzia che la voce "Immobili, impianti e macchinari" comprende gli investimenti immobiliari per 1.859 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 2 ATTIVITÀ IMMATERIALI

Al 1° gennaio 2022 le attività immateriali risultavano così costituite:

Descrizione	01/01/2022		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.568.756		1.568.756
Altre	6.933.473	(3.693.832)	3.239.641
Totale attività immateriali	8.502.229	(3.693.832)	4.808.397

La movimentazione avutasi nel corso del 2022 è di seguito illustrata:

Descrizione	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Totale
Valore Netto al 01.01.2022	1.568.756	3.239.641	4.808.397
Investimenti finanziati con mezzi propri	1.501.828	466.999	1.968.827
Trasferimenti valore lordo	(749.658)	749.658	—
Quote di Ammortamento		(1.306.348)	(1.306.348)
Valore netto al 31.12.2022	2.320.926	3.149.950	5.470.876

Pertanto al 31 dicembre 2022 le attività immateriali risultavano così costituite:

Descrizione	31/12/2022		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	2.320.926		2.320.926
Altre	8.150.130	(5.000.180)	3.149.950
Totale attività immateriali	10.471.056	(5.000.180)	5.470.876

La movimentazione dell'esercizio 2023 è di seguito illustrata:

Descrizione	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Totale
Valore Netto al 01.01.2023	2.320.926	3.149.950	5.470.876
Investimenti finanziati con mezzi propri	1.408.412	1.056.190	2.464.602
Trasferimenti valore lordo	(1.937.492)	1.634.865	(302.627)
Eliminazioni costo storico		(124.322)	(124.322)
Eliminazioni ammortamento cumulato		41.441	41.441
Quote di Ammortamento		(1.644.769)	(1.644.769)
Valore netto al 31.12.2023	1.791.846	4.113.355	5.905.201

Pertanto al 31 dicembre 2023 le immobilizzazioni immateriali risultano così costituite:

Descrizione	31/12/2023		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.791.846		1.791.846
Altre	10.716.863	(6.603.508)	4.113.355
Totale attività immateriali	12.508.709	(6.603.508)	5.905.201

Immobilizzazioni in corso e acconti

Gli incrementi della voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", pari a 1.408 migliaia di Euro, si riferiscono all'*upgrade* della piattaforma SAP HR a SAP 4/HANA, per 530 migliaia di Euro, all'*upgrade* dei moduli SAP PM, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 505 migliaia di Euro, all'implementazione di moduli aggiuntivi SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo per 224 migliaia di Euro, allo sviluppo dell'applicativo utilizzato dal Fondo Pensione FNM, per 60 migliaia di Euro, all'attività di *upgrade* del *software* gestionale SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 55 migliaia di Euro, all'*upgrade* di moduli SAP gestito da FNM ed utilizzato da MISE, per 34 migliaia di Euro.

Si evidenzia che nel corso dell'esercizio, essendosi completate le attività di progetto, con l'avvenuta messa a disposizione dei moduli implementati, sono stati trasferiti dalla categoria in esame alla voce "Altre" i costi sostenuti nell'esercizio 2022 in relazione 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 modulo SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 169 migliaia di Euro, all'implementazione di moduli aggiuntivi SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo, per 141 migliaia di Euro, all'implementazione di un software per il monitoraggio del whistleblowing 231, per 19 migliaia di Euro.

Nell'esercizio inoltre sono state trasferite nelle immobilizzazioni in corso e acconti delle attività materiali i costi sostenuti per le attività di sviluppo del Sistema di produzione dell'idrogeno, pari a 303 migliaia di Euro.

Nel complesso, le immobilizzazioni in corso e acconti al 31 dicembre 2023 si riferiscono all'*upgrade* dei moduli SAP PM, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 785 migliaia di Euro, all'*upgrade* della piattaforma SAP HR a SAP 4/HANA, per 535 migliaia di Euro, all'implementazione di moduli aggiuntivi SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo per 320 migliaia di Euro, allo sviluppo dell'applicativo utilizzato dal Fondo Pensione FNM, per 60 migliaia di Euro, all'attività di *upgrade* del *software* gestionale SAP, gestito da FNM ed utilizzato da Trenord, per 58 migliaia di Euro, all'*upgrade* di moduli SAP gestito da FNM ed utilizzato da MISE, per 34 migliaia di Euro.

Altre

Gli incrementi dell'esercizio (1.056 migliaia di Euro) sono principalmente attribuibili all'*upgrade* della piattaforma SAP HR a SAP 4/HANA, per 547 migliaia di Euro, ai moduli aggiuntivi del *software* gestionale SAP, gestito da FNM e utilizzato da Trenord S.r.l., per 184 migliaia di Euro, a moduli aggiuntivi di SAP che FNM utilizza nell'ambito del *service* amministrativo, per 180 migliaia di Euro, all' *upgrade* del *software* gestionale SAP, gestito da FNM ed utilizzato da FERROVIENORD, per 104 migliaia di Euro, all'estensione del sistema applicativo SAP a società del Gruppo per 41 migliaia di Euro.

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

Alle altre immobilizzazioni è attribuita la vita utile di 3 anni.

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

Non vi sono attività immateriali costruite internamente.

La Direzione non ha identificato indicatori che determinino la necessità di attivare un test di *impairment* per la verifica della recuperabilità del valore di iscrizione delle attività immateriali.

NOTA 3 DIRITTO D'USO

Al 1° gennaio 2022 la voce "Diritto d'uso", rilevata a seguito dell'adozione del principio contabile IFRS 16, risultava così costituita:

Descrizione	1/1/2022		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	283.608	(90.001)	193.607
Diritto d'uso fabbricati	2.595.410	(1.606.913)	988.497
Diritto d'uso materiale rotabile	8.074.446	(2.705.875)	5.368.571
Diritto d'uso altri beni	500.655	(265.874)	234.781
Totale	11.454.119	(4.668.663)	6.785.456

La movimentazione dell'esercizio 2022 è stata la seguente:

Descrizione	Diritto d'uso software	Diritto d'uso fabbricati	Diritto d'uso materiale rotabile	Diritto d'uso altri beni	Totale
Valore Netto al 01.01.2022	193.607	988.497	5.368.571	234.781	6.785.456
Acquisizioni	39.802	587.808	—	115.432	743.042
Dismissioni Costo Storico	(73.508)			(179.513)	(253.021)
Dismissioni Ammortamento cumulato	73.508			179.513	253.021
Quote di Ammortamento	(99.254)	(549.653)	(1.342.143)	(121.115)	(2.112.165)
Valore netto al 31.12.2022	134.155	1.026.652	4.026.428	229.098	5.416.333

Al 31 dicembre 2022 la voce “Diritto d’uso” risultava pertanto costituito come segue:

Descrizione	31/12/2022		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	249.902	(115.747)	134.155
Diritto d'uso fabbricati	3.183.218	(2.156.566)	1.026.652
Diritto d'uso materiale rotabile	8.074.446	(4.048.018)	4.026.428
Diritto d'uso altri beni	436.574	(207.476)	229.098
Totale	11.944.140	(6.527.807)	5.416.333

La movimentazione dell'esercizio 2023 è stata la seguente:

Descrizione	Diritto d'uso software	Diritto d'uso fabbricati	Diritto d'uso materiale rotabile	Diritto d'uso altri beni	Totale
Valore Netto al 01.01.2023	134.155	1.026.652	4.026.428	229.098	5.416.333
Acquisizioni	40.947	240.121	1.227.181	204.742	1.712.991
Dismissioni Costo Storico	(217.473)	(2.293.417)		(141.170)	(2.652.060)
Dismissioni Ammortamento cumulato	217.473	2.090.155		132.304	2.439.932
Quote di Ammortamento	(91.686)	(415.817)	(1.751.203)	(107.413)	(2.366.119)
Valore netto al 31.12.2023	83.416	647.694	3.502.406	317.561	4.551.077

Al 31 dicembre 2023 la voce “Diritto d’uso” risulta pertanto costituita come segue:

Descrizione	31/12/2023		
	Costo storico	Ammortamento accumulato	Valore netto
Diritto d'uso software	73.376	10.040	83.416
Diritto d'uso fabbricati	1.129.922	(482.228)	647.694
Diritto d'uso materiale rotabile	9.301.627	(5.799.221)	3.502.406
Diritto d'uso altri beni	500.146	(182.585)	317.561
Totale	11.005.071	(6.453.994)	4.551.077

La voce “Diritto d’uso materiale rotabile” comprende la locazione di 4 locomotive Bombardier E494 TRAXX DC, noleggiate a DB Cargo.

NOTA 4 PARTECIPAZIONI

Al 31 dicembre 2023 le partecipazioni ammontano a 693.246 migliaia di Euro con un decremento netto di 16.756 migliaia di Euro a seguito delle movimentazioni avvenute nell’esercizio e di seguito commentate.

Nella seguente tabella viene riepilogata la composizione della voce in esame:

Descrizione	31.12.2022			Variazioni 2023				31.12.2023		
	Costo	(Svalutazioni)	Valore a bilancio	Incrementi	(Decrementi)	Riclassifiche	(Svalut.)/ Ripristini di valore	Costo	(Svalutazioni)	Valore a bilancio
Partecipazioni in imprese controllate	662.640.241	(7.812.748)	654.827.493	4.050.000	(100.000)	—	(21.445.377)	666.590.241	(29.258.125)	637.332.116
Partecipazioni in joint venture	48.607.674	—	48.607.674	1.000.000	—	—	—	49.607.674	—	49.607.674
Partecipazioni in imprese collegate	6.566.706	—	6.566.706	—	—	—	(570.000)	6.566.706	(570.000)	5.996.706
Partecipazioni in altre imprese valutate al fair value a conto economico	—	—	—	309.255	—	—	—	309.255	—	309.255
Totale partecipazioni	717.814.621	(7.812.748)	710.001.873	5.359.255	(100.000)	—	(22.015.377)	723.073.876	(29.828.125)	693.245.751

Partecipazioni in imprese controllate

Il dettaglio delle partecipazioni in imprese controllate è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2022			Variazioni 2023			31.12.2023		
	Costo	(Svalutazioni)	Valore a bilancio	Incrementi	(Decrementi)	(Svalut.)/ Ripristini di valore	Costo	(Svalutazioni)	Valore a bilancio
FERROVIENORD S.p.A.	4.571.732	(234.548)	4.337.184				4.571.732	(234.548)	4.337.184
FNM Autoservizi S.p.A.	16.274.641	(4.624.641)	11.650.000				16.274.641	(4.624.641)	11.650.000
Nuovo Trasporto Triveneto S.r.l.	248.000	(148.000)	100.000		(100.000)		148.000	(148.000)	—
Azienda Trasporti Verona S.r.l.	21.001.000	(769.000)	20.232.000				21.001.000	(769.000)	20.232.000
E-Vai S.r.l.	2.036.559	(2.036.559)	—	3.250.000			5.286.559	(2.036.559)	3.250.000
Malpensa Intermodale S.r.l.	1.165.377	—	1.165.377	800.000		(45.377)	1.965.377	(45.377)	1.920.000
Malpensa Distripark S.r.l.	1.500.000	—	1.500.000	—			1.500.000	—	1.500.000
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.	609.492.932	—	609.492.932	—		(19.000.000)	609.492.932	(19.000.000)	590.492.932
FNMPAY S.p.A.	4.850.000	—	4.850.000	—		(2.400.000)	4.850.000	(2.400.000)	2.450.000
FNM Power S.r.l.	1.500.000	—	1.500.000	—			1.500.000	—	1.500.000
Totale partecipazioni in imprese controllate	662.640.241	(7.812.748)	654.827.493	4.050.000	(100.000)	(21.445.377)	666.590.241	(29.258.125)	637.332.116

Nuovo Trasporto Triveneto S.r.l. (NTT)

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.

E-Vai S.r.l.

In data 14 dicembre 2023, il CdA di FNM, in considerazione delle perdite cumulate dalla partecipata, ha deliberato di effettuare un versamento in conto copertura perdite per un importo pari a 3.250 migliaia di Euro, effettuato in data 22 dicembre 2023. In relazione ai risultati consuntivati dalla partecipata gli Amministratori hanno ritenuto opportuno effettuare l'*impairment test* come di seguito rappresentato.

Malpensa Intermodale S.r.l.

In data 17 febbraio 2023, FNM, a seguito di delibera del CdA del 24 gennaio 2023, ha effettuato un versamento in conto capitale, pari a 800 migliaia di Euro, utile alla copertura delle perdite cumulate dell'esercizio 2022 e di quelle previste dal budget 2023. In relazione ai risultati consuntivati dalla partecipata gli Amministratori hanno ritenuto opportuno effettuare l'*impairment test*, come di seguito rappresentato.

Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.

Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. (di seguito “MISE”) è la società concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione dell'Autostrada A7 Serravalle-Milano e delle Tangenziali Nord, Est e Ovest di Milano ai sensi della convenzione di concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007 (come modificata dall'atto aggiuntivo del 15 giugno 2016) tra MISE, in qualità di concessionario, e ANAS S.p.A. (successivamente sostituita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), in qualità di concedente.

La partecipazione, iscritta ad un valore pari ad Euro 609.493 migliaia comprensivo di oneri accessori, deriva dall'acquisizione, a fine luglio 2020, della quota azionaria pari al 13,6% del capitale sociale di detenuta, direttamente ed indirettamente, da ASTM, per 85.842 migliaia di Euro, e dall'acquisizione di un'ulteriore quota azionaria pari all'82,6% del capitale sociale, detenuta da Regione Lombardia, per 519.151 migliaia di Euro, perfezionata il 26 febbraio 2021.

Impairment Test

Per l'esercizio 2023, gli Amministratori hanno sottoposto a test di *impairment* le partecipazioni di seguito descritte per le quali sono stati identificati *trigger event*.

ATV

A.T.V. S.r.l., in qualità di affidataria, svolge i servizi di trasporto pubblico su gomma urbano nei comuni di Verona e Legnago ed extraurbano in tutta la relativa provincia.

La scadenza del contratto di servizio in vigore, originariamente prevista per il 30 giugno 2019, è stata prorogata come di seguito descritto.

In data 6 dicembre 2017, il consiglio provinciale di Verona aveva approvato il bando a procedura ristretta per la scelta del gestore ed entro la scadenza prevista a maggio 2018, ATV ha presentato la proposta per la manifestazione di interesse a partecipare alla gara pubblica di affidamento del servizio del trasporto pubblico locale (TPL) per una durata dell'appalto di 7 anni, con possibilità di rinnovo per ulteriori due anni. Tuttavia, in seguito all'emergenza pandemica a febbraio 2021 la procedura è stata sospesa e, poi, definitivamente revocata il 3 marzo 2023.

Nel corso del 2022 ATV aveva proposto all'Ente di Governo 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 prevedesse significativi investimenti anche in parziale autofinanziamento. Le attività inerenti la redazione del progetto si sono protratte per tutto il secondo semestre dell'anno e a fine 2023 è stata ottenuta da ATV la proroga della gestione del TPL veronese sino al 31 dicembre 2026.

In considerazione del sopra menzionato contesto e dell'approvazione di un nuovo PEF predisposto secondo le regole ART con maggiori investimenti, rispetto a quelli previsti nel precedente piano pluriennale approvato dal Consiglio di Amministrazione di ATV, gli Amministratori di FNM hanno identificato un potenziale indicatore di *impairment* della partecipazione in ATV.

I flussi di cassa futuri attesi utilizzati ai fini dell'esercizio di *impairment* sono desunti dal piano pluriennale 2024-2026, approvato dagli Amministratori di ATV l'11 dicembre 2023. Le nuove proiezioni sono state formulate sulla base delle seguenti principali assunzioni:

- a. allineamento dei costi energetici in coerenza con il nuovo contesto macroeconomico sulla base delle stime effettuate da Enti riconosciuti a livello internazionale;
- b. gli investimenti per il rinnovo dell'attuale parco autobus, pari a complessivi 69,3 milioni di Euro, sono valorizzati ai valori di mercato attesi, mantenuti per il 2024, 2025 e 2026;
- c. incremento tariffario del 15% a partire da luglio 2023 e sui titoli di viaggio di biglietti e abbonamenti dal 1° gennaio 2024 e nel 2025 e 2026 per i soli titoli extraurbani dal 1° gennaio 2025. Tale assunzione, ritenuta ragionevole dagli amministratori in considerazione dell'aumento riconosciuto nel 2023 per i soli titoli di viaggio e considerando che le tariffe di ATV non vengono modificate dal 2012, è stata esplicitata anche nel PEF presentato all'Ente concedente nel contesto della procedura di proroga dell'affidamento sopra descritta.

In tale contesto, il valore recuperabile della partecipazione detenuta in ATV considerato come valore d'uso, è stato determinato mediante l'applicazione di un unico scenario rappresentato dalla ipotizzata cessazione dell'attività al 2026 (ultimo anno di piano) e successiva liquidazione del capitale investito operativo a fine 2027 con un *lag* temporale di un anno ipotizzando che il subentro del nuovo affidatario avvenga nel corso dell'anno successivo alla scadenza del contratto di servizio. Tale orizzonte temporale è coerente con le tempistiche della proroga ottenuta, oltre che con le tempistiche intercorrenti tra la data di indizione della gara e l'avvio del servizio da parte del nuovo affidatario così come mediamente osservabili nel settore del TPL.

La liquidazione del capitale investito è stata assunta a valori contabili, anche in considerazione di quanto stabilito dall'Autorità di Regolazione dei trasporti ("ART") che tramite l'Atto di Regolazione

del 28 novembre 2019 ha stabilito che il «valore di subentro» per un nuovo affidatario è determinato dall'Ente Affidante come il maggiore tra il Valore Netto Contabile ("VNC") ed il Valore di Mercato ("VM") entro un limite massimo di scostamento pari al 5% in caso di VNC>VM.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 8,65% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di comparabili del settore.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata non ha evidenziato perdite di valore e pertanto il valore contabile della partecipazione è stato ritenuto recuperabile.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value less cost of disposal* di tale CGU non si discosta significativamente dal valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC. Di seguito riportiamo la variazione del valore d'uso in milioni di Euro che si avrebbe al variare di tale parametro:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell' <i>impairment</i> di ATV				
WACC				
7,65%	8,15%	8,65%	9,15%	9,65%
0,97	0,72	0,48	0,24	0,01

Il WACC di *break even* che conduce ad un valore di *cover* pari a zero risulta pari a 9,66%.

E-Vai S.r.l.

In considerazione delle perdite durevoli di valore consuntivate nell'esercizio 2023 e di quelle attese per i prossimi esercizi, principalmente determinate dall'eliminazione del contributo di "Car Sharing" dal Contratto di Servizio per il periodo 2023-2027, sottoscritto da Regione Lombardia con FERROVIENORD S.p.A., gli Amministratori hanno identificato un indicatore di *impairment* del valore di carico della partecipazione detenuta in E-Vai S.r.l.

Il valore recuperabile della partecipazione considerato come valore d'uso è stato determinato utilizzando i flussi di cassa futuri attesi desunti dal piano pluriennale approvato in data 12 dicembre 2023 dagli amministratori della partecipata per il periodo 2024-2028 che includono ipotesi di sviluppo degli attuali servizi del *car sharing* ed in particolare del canale "B2B".

In particolare, il piano prevede una crescita dei volumi con una flotta che aumenta a 1.825 veicoli a fine 2028; non sono previsti investimenti e tutti i fattori della produzione sono a noleggio. In via prudenziale, ai fini della determinazione del valore d'uso, è stato considerato un orizzonte temporale di 4 anni (2024-2027), escludendo dalla valutazione i flussi del 2028. Ciò consente di valutare la società con operatività a regime raggiunta nel 2027 e di escludere l'ulteriore valutazione potenziale di crescita prevista nel 2028.

Il *terminal value* stimato è stato calcolato proiettando EBITDA e investimenti (inclusi i diritti d'uso) pari alla media del biennio 2026 - 2027.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 9,20% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione

di società quotate del settore. Tuttavia, per considerare il maggior profilo di rischio del piano al WACC è stato sommato un *Execution Risk Premium* del +2%.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata non ha evidenziato perdite di valore e pertanto il valore contabile della partecipazione è stato ritenuto recuperabile.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC e del tasso di crescita *g-rate*, nel calcolo del valore terminale. Di seguito riportiamo la variazione della *cover*, in milioni di Euro, che si avrebbe al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di E-Vai						
		WACC				
		10,20 %	10,70 %	11,20 %	11,70 %	12,20 %
g rate	(1,00) %	0,39	0,03	-0,31	-0,61	-0,89
	(0,50) %	0,68	0,28	-0,08	-0,41	-0,71
	— %	0,99	0,56	0,17	-0,18	-0,50
	0,50 %	1,33	0,86	0,44	0,06	-0,28
	1,00 %	1,71	1,20	0,74	0,33	-0,04

Il WACC e il tasso G di *break even* che conducono ad un valore di *cover* pari a zero risulta rispettivamente pari a 11,44% e -0,34%.

Malpensa Intermodale S.r.l.

Gli Amministratori di FNM hanno identificato un indicatore di perdita di valore della partecipazione detenuta in Malpensa Intermodale a seguito delle perdite consuntivate e non previste a budget 2023.

Il valore recuperabile della partecipazione, considerato come valore d'uso, è stato determinato utilizzando i flussi di cassa futuri attesi desunti dal piano pluriennale approvato in data 29 febbraio 2024 dall'Amministratore Unico della partecipata per il periodo 2024-2026 che includono ipotesi di sviluppo degli attuali servizi, con messa a regime del terminal a partire dal 2024 mediante:

- mantenimento dell'attuale traffico "auto";
- crescita del traffico intermodale in coerenza con l'ampliamento dello spazio a disposizione del Terminal stesso (incremento del numero dei treni lavorati).

Il *terminal value* stimato è stato calcolato proiettando un flusso di EBITDA medio 2024-2026, per contenere gli effetti della crescita prevista in arco piano. Poiché la somma dei diritti d'uso sono inferiori agli ammortamenti di periodo, nel *terminal value* gli investimenti di mantenimento sono stati assunti pari agli ammortamenti del 2026, anziché della media del triennio 2024-2026, in quanto inferiore.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 8,42% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di società quotate del settore. Il WACC utilizzato include inoltre l'1% di *additional risk-premium*.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata ha evidenziato un *impairment loss* del valore della partecipazione pari a 45 migliaia di Euro.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value* di tale partecipazione non si discosti significativamente dal valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC e di un tasso di crescita *g-rate* nel calcolo del valore terminale. Di seguito riportiamo le svalutazioni in milioni di Euro che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di MPX INTERMODALE						
		WACC				
		8,42%	8,92%	9,42 %	9,92 %	10,42 %
g rate	-1,0 %	0,07	-0,02	-0,11	-0,20	-0,27
	-0,5 %	0,14	0,04	-0,06	-0,15	-0,23
	0,0 %	0,22	0,11	—	-0,09	-0,18
	0,5 %	0,31	0,18	0,07	-0,03	-0,12
	1,0 %	0,41	0,27	0,15	0,04	-0,06

Malpensa Distripark S.r.l.

Il valore recuperabile della partecipazione, considerato come valore d'uso, è stato determinato utilizzando i flussi di cassa futuri attesi desunti dal piano pluriennale approvato dagli amministratori della partecipata in data 29 febbraio 2024 per il periodo 2024-2028. Lo sviluppo del progetto immobiliare nell'area di Sacconago, ancora in fase di realizzazione si protrarrà sino al 2026 per il completamento integrale dell'opera. Il piano prevede poi a partire dal 2027 che la società sarà messa a reddito in tutte le sue componenti, sebbene a partire da ottobre 2023 la società abbia già avviato l'attività di MTO (*Multimodal Transport Operator*), parallelamente allo sviluppo dell'area terminalistica.

I ricavi sono stimati sulla base dei prezzi medi di mercato con incremento dei canoni di locazione per la componente inflattiva.

Il *terminal value* è stato stimato proiettando il flusso di EBITDA del 2028, con investimenti stimati in via analitica considerando gli investimenti annui in manutenzione straordinaria a regime a carico della società sulla base dei costi per mq.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 7,00% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di società quotate del settore. Il WACC utilizzato include inoltre l'1% di *additional risk-premium*.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata non ha evidenziato perdite di valore e pertanto il valore contabile della partecipazione è stato ritenuto recuperabile.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value* di tale partecipazione non si discosti significativamente dal valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC e di un tasso di crescita *g-rate* nel calcolo del valore terminale. Di seguito riportiamo le svalutazioni in milioni di Euro che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di						
MPX DISTRIPARK						
		WACC				
		6,00%	6,50%	7,00 %	7,50 %	8,00 %
g rate	-1,0 %	0,93	-1,63	-3,83	-5,73	-7,39
	-0,5 %	3,49	0,55	-1,95	-4,11	-5,98
	0,0 %	6,47	3,06	0,18	-2,27	-4,38
	0,5 %	10,00	5,99	2,65	-0,17	-2,58
	1,0 %	14,24	9,46	5,53	2,25	-0,52

Il WACC e il tasso G di *break even* che conducono ad un valore di *cover* pari a zero risulta rispettivamente pari a 7,03% e 0,04%.

MISE

Gli Amministratori di FNM hanno identificato un potenziale indicatore di *impairment* della partecipazione in MISE in considerazione del significativo differenziale esistente tra il valore di carico della partecipazione e la quota di patrimonio netto detenuta da FNM nella partecipata, della distribuzione del dividendo avvenuta nel corso dell'esercizio 2023, pari a 23.400 migliaia di Euro, nonché dell'aggiornamento delle proiezioni economico finanziarie predisposte dalla partecipata alla luce delle osservazioni formulate dall'ART sul Piano Economico Finanziario ("PEF") inviato all'ente concedente per l'approvazione.

In tale contesto, il valore recuperabile della partecipazione detenuta in MISE, stimato nella configurazione del *fair value income approach*, è stato determinato sulla base delle proiezioni economico-finanziarie 2024-2028 approvate dal CdA di MISE in data 7 marzo 2024, sviluppate sulla base del PEF sopra richiamato.

Tali proiezioni riflettono le seguenti principali variazioni rispetto al PEF:

- a. aggiornamento delle previsioni per l'anno 2024 sulla base del *budget* per tale esercizio in sostituzione dei previsionali per il medesimo periodo inserita nel PEF;
- b. stime di traffico aggiornate post Covid;
- c. dal 2025 i costi e ricavi sono stati inflazionati adottando la percentuale del 2,3%, parametro fornito dalla nota di aggiornamento al PEF, in sostituzione della dinamica inflattiva prevista dal PEF pari allo 0,8%;
- d. inserimento nelle proiezioni economico finanziarie di un credito da poste figurative, maturato a fronte: i) della quantificazione degli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 da applicare ai concessionari autostradali, la cui misurazione è stata effettuata sulla base delle previsioni inserite nella comunicazione del 4 maggio 2021 prot. 7405 da parte dell'ART in relazione ai principi e criteri per la quantificazione del suddetto ristoro, il cui diritto al riconoscimento per MISE è stato confermato anche a seguito di un approfondimento effettuato da un esperto legale indipendente e, ii) della rivisitazione dell'effetto inflattivo inserito all'interno delle proiezioni economico finanziarie così come descritto al punto c). Più precisamente, la controllata ha proceduto ad una simulazione dell'impatto sul piano finanziario regolatorio derivante dall'adozione della stima dei nuovi tassi di inflazione, da applicarsi come previsto dalla Delibera ART a partire dal periodo regolatorio 2025-2028 e del sopraccitato ristoro degli effetti economici derivante dall'emergenza epidemiologica da Covid-19, assumendo quindi, senza modificare le dinamiche tariffarie previste nel PEF, la maturazione di un credito da poste figurative alla scadenza dell'attuale periodo concessorio per un importo nominale pari a circa 450 milioni di Euro (al lordo dell'effetto fiscale), la cui modalità di ristoro dovrà essere concordata con l'ente concedente nell'ambito degli strumenti convenzionali.

Sulla base di quanto sopra, gli Amministratori hanno predisposto con il supporto di un esperto indipendente, un esercizio di *impairment* predisposto sulla base delle proiezioni economico finanziarie sopra commentate, assumendo un unico scenario che prevede quale valore terminale la liquidazione del capitale investito nel corso del 2029 e l'incasso del suddetto credito da poste figurative quale importo da riconoscere al concessionario uscente postergato nel tempo oltre la fine della Concessione.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 7,81% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico tenendo conto del rapporto Debito/Equity medio di Piano calcolato sui valori contabili del patrimonio netto.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata ha evidenziato un *impairment loss* del valore della partecipazione pari a 19.000 migliaia di Euro.

Gli Amministratori ritengono che il valore d'uso di tale partecipazione non sia superiore al *fair value* della medesima sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC nel calcolo del valore terminale. Di seguito riportiamo la variazione dell'*impairment*, in milioni di Euro, che si avrebbe al variare di tale parametro:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell' <i>impairment</i> di MISE				
WACC				
6,81 %	7,31 %	7,81 %	8,31 %	8,81 %
25,81	13,11	—	-10,89	-22,19

FNMPAYS.p.A.

La società ha avviato nell'ultimo trimestre 2023 il servizio di convenzionamento di operazioni di pagamento di cui all'art. 1, comma 2, lett. h)-septies.1), numero 5) del D.Lgs. 385/1993. La controllata era stata costituita nell'esercizio 2020 nell'ottica della gestione dell'accettazione dei pagamenti tramite POS (fisico e virtuale) da parte delle società del Gruppo FNM, che attualmente affidano tale attività a società terze, nonché di talune società esterne al Gruppo operanti nel settore dei trasporti, con focus prevalente nelle regioni del Nord Italia e della mobilità condivisa a livello nazionale. In considerazione delle consistenti perdite cumulate e della variazione dei risultati rispetto al piano originario di costituzione gli Amministratori hanno identificato un indicatore di *impairment*.

Il valore recuperabile della partecipazione, considerato come *fair value income approach*, è stato determinato utilizzando i flussi di cassa futuri attesi desunti dal piano pluriennale, approvato dal CdA della partecipata in data 5 marzo 2024, per il periodo 2024-2028 che prevede:

- il consolidamento del servizio di *acquiring* nel 2024 con una successiva crescita dei ricavi in relazione a maggiori volumi di transazioni sia verso le società captive, sia verso il mercato extra captive;
- una progressiva riduzione dei costi a partire dall'esercizio 2025 (ICT, operativi e *pricing*) in media del 10% e del 15% attraverso una graduale internalizzazione delle attività e rinegoziazione degli accordi in essere con i fornitori;
- investimenti per il completamento della piattaforma per circa 200 migliaia di Euro.

In considerazione della fase di startup della società è stato scelto un orizzonte temporale di 5 anni al fine di consentirne l'operatività a pieno regime e utilizzare nel *terminal value* il flusso di EBITDA 2028.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 10,61% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di società quotate del settore. Il WACC utilizzato include inoltre l'1% di *additional risk-premium* assunto come rischio di *execution* del Piano.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata ha evidenziato valore recuperabile un *impairment loss* del valore della partecipazione pari a 2.400 migliaia di Euro.

Gli Amministratori ritengono che il valore d'uso di tale partecipazione non sia superiore al *fair value* della medesima sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC e di un tasso di crescita *g-rate* nel calcolo del valore terminale. Di seguito riportiamo le svalutazioni in milioni di Euro che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di FNMPAY						
		WACC				
		9,61%	10,11%	10,61 %	11,11 %	11,61 %
g rate	-1,0 %	0,13	-0,06	-0,24	-0,40	-0,55
	-0,5 %	0,28	0,07	-0,12	-0,30	-0,46
	0,0 %	0,45	0,21	—	-0,18	-0,35
	0,5 %	0,63	0,38	0,15	-0,06	-0,24
	1,0 %	0,84	0,55	0,30	0,08	-0,12

Partecipazioni in joint venture

Il dettaglio delle partecipazioni in *joint venture* è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2022			Variazioni 2023				31.12.2023		
	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio	Incrementi	(Decrementi)	Riclassifiche	(Svalut.)/ Ripristini di valore	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio
NordCom S.p.A.	743.407	—	743.407					743.407	—	743.407
NORD ENERGIA S.p.A.	6.194.267	—	6.194.267					6.194.267	—	6.194.267
Mbility S.r.l.	—	—	—	1.000.000				1.000.000	—	1.000.000
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	3.610.000	—	3.610.000					3.610.000	—	3.610.000
Trenord S.r.l.	38.060.000	—	38.060.000					38.060.000	—	38.060.000
Totale partecipazioni in joint venture	48.607.674	—	48.607.674	1.000.000	—	—	—	49.607.674	—	49.607.674

NORD ENERGIA S.p.A. in liquidazione

In data 10 gennaio 2023 è avvenuta l'iscrizione presso il registro delle imprese della nomina dei liquidatori ed è quindi iniziato il primo periodo di liquidazione. In data 11 settembre 2023 è definitivamente cessata l'attività della partecipata CMC Mesta SA, con l'avvenuta cancellazione dal Registro di Commercio Svizzero. A seguito della radiazione è stato effettuato il versamento del capitale di liquidazione per un importo complessivo di 8.216 migliaia di Euro, rilevati per 3.567 migliaia di Euro come dividendi e per Euro 4.649.010 a totale rimborso del valore della partecipazione.

Mbility S.r.l.

In data 22 dicembre 2023 FNM ha acquisito una quota del 30,77% in Mbility S.r.l. ("Mbility"), società che facilita la reperibilità e incrementa l'offerta di servizi di trasporto, anche accompagnato, per persone fragili o con disabilità attraverso la piattaforma digitale di proprietà.

L'investimento in *equity* di Mbility è realizzato mediante la sottoscrizione e versamento di un aumento di capitale sociale riservato a FNM pari a 1 milione di Euro.

Fondata nel 2020 a Milano, Mbility ha avviato la propria operatività nel 2023 a Milano e in Lombardia, con l'obiettivo di estendere l'attività in ambito nazionale, con focus sulle principali città. In ragione della frammentazione degli operatori, della scarsa digitalizzazione e delle importanti previsioni di crescita del mercato di riferimento per via del costante invecchiamento della popolazione, la Società presenta interessanti prospettive di sviluppo operando come aggregatore di sistema attraverso una piattaforma digitale abilitante per tutti i gestori di trasporto attrezzato e sanitario.

Trenord S.r.l.

In data 23 novembre 2023 Trenord ha firmato con Regione Lombardia il nuovo Contratto di Servizio per il trasporto ferroviario regionale lombardo, per il periodo 1° dicembre 2023 - 30 novembre 2033.

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 della partecipazione detenuta in Trenord, sia in considerazione del positivo andamento osservato nel corso dell'esercizio 2023 sia in relazione dell'avvenuta sottoscrizione del Contratto di servizio per il trasporto ferroviario regionale. Per maggiori dettagli in merito all'andamento della partecipata si rimanda al paragrafo 9.5 della Relazione sulla Gestione.

Partecipazioni in imprese collegate

Il dettaglio delle partecipazioni in imprese collegate è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	31.12.2022			Variazioni 2023				31.12.2023		
	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio	Incrementi	(Decrementi)	Riclassifiche	(Svalut.)/ Ripristini di valore	Costo	(Svalutazione)	Valore a bilancio
DB Cargo Italia S.r.l.	3.066.706	—	3.066.706					3.066.706	—	3.066.706
Busforfun.com S.r.l.	1.000.000	—	1.000.000					1.000.000	—	1.000.000
SportIT S.r.l.	2.500.000		2.500.000				(570.000)	2.500.000	(570.000)	1.930.000
Totale partecipazioni in imprese collegate	6.566.706	—	6.566.706	—	—	—	(570.000)	6.566.706	(570.000)	5.996.706

Busforfun.com

FNM detiene il 40% delle quote del capitale sociale di Busforfun.com (“Busforfun”), *startup* innovativa attiva nel settore delle tecnologie per il turismo ed il *commuting*, che attraverso il modello *fleximob* prevede l'evoluzione della mobilità personale nelle aziende mediante navette esternalizzate a terzi. In relazione ai risultati consuntivati dalla partecipata gli Amministratori hanno ritenuto opportuno effettuare l'*impairment test*, come di seguito rappresentato.

Il valore recuperabile della partecipazione, considerato come valore d'uso, è stato determinato utilizzando i flussi di cassa futuri attesi desunti dal piano pluriennale approvato in data 30 gennaio 2024 dagli amministratori della partecipata per il periodo 2024-2026 che prevede uno sviluppo nel canale B2B ed il consolidamento del canale B2C.

Il *terminal value* stimato è stato calcolato proiettando un flusso di EBITDA medio del triennio 2024-20256, per calmierare la crescita implicita del piano dovuta alle olimpiadi invernali Milano-Cortina.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 12,74% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di società quotate del settore. Il WACC utilizzato include inoltre l'1% di *additional risk-premium* assunto come rischio di *execution* del Piano.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata non ha evidenziato perdite di valore e pertanto il valore contabile della partecipazione è stato ritenuto recuperabile.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC e del tasso di crescita *g-rate*, nel calcolo del valore terminale. Di seguito riportiamo la variazione dell'*impairment*, in milioni di Euro, che si avrebbe al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di Busforfun						
		WACC				
		11,74%	12,24%	12,74 %	13,24 %	13,74 %
g rate	-1,0 %	1,01	0,84	0,68	0,52	0,39
	-0,5 %	1,10	0,92	0,75	0,59	0,45
	0,0 %	1,19	1,00	0,82	0,66	0,51
	0,5 %	1,29	1,09	0,90	0,73	0,57
	1,0 %	1,40	1,19	0,99	0,81	0,64

Il WACC e il tasso *g* di *break even* che conducono ad un valore di *cover* pari a zero risultano rispettivamente pari a 15,76% e a -9,40%.

Sportit S.r.l.

FNM detiene una partecipazione del 33% in Sportit S.r.l. (Sportit), società attiva con il *brand* Snowit, il principale *marketplace* per la vendita integrata di *skipass* online, servizi correlati allo sci ed esperienze legate al mondo della montagna nelle principali località sciistiche europee. In relazione ai risultati consuntivati dalla partecipata gli Amministratori hanno ritenuto opportuno effettuare l'*impairment test*, come di seguito rappresentato.

Il valore recuperabile della partecipazione, considerato come valore d'uso, è stato determinato utilizzando i flussi di cassa futuri attesi desunti dal piano pluriennale, approvato dal CdA della partecipata in data 27 febbraio 2024, per il periodo 23/24 - 28/29 nella sua versione inerziale che non considera quindi le iniziative di sviluppo, bensì tiene conto solamente dei progetti e dei servizi offerti in essere.

In considerazione della fase di *startup* della società è stato scelto un orizzonte temporale di 5 anni al fine di consentirne l'operatività a pieno regime con riferimento alle attività/offerta commerciale in essere.

Il tasso utilizzato per l'attualizzazione dei flussi di cassa determinati come sopra descritto è pari al 12,41% (netto imposta) e riflette le valutazioni correnti del mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici dell'attività, elaborato con riferimento al rischio paese Italia e al rischio sistematico e alla struttura finanziaria di settore derivati dai valori medi osservati per un campione di società quotate del settore. Non è stato considerato nessun *execution premium*, in quanto l'*impairment test* si fonda su un piano inerziale che esprime una capacità di reddito in atto ed esclude qualsiasi potenzialità data dalle iniziative di sviluppo.

L'*impairment test* sviluppato secondo la metodologia sopra indicata ha evidenziato un *impairment loss* del valore della partecipazione pari a 570 migliaia di Euro.

Gli Amministratori ritengono che il *fair value* di tale partecipazione non si discosti significativamente dal valore d'uso sopra commentato.

È stata effettuata analisi di sensitività considerando una variazione del tasso di attualizzazione WACC e di un tasso di crescita *g-rate* nel calcolo del valore terminale. Di seguito riportiamo le svalutazioni in milioni di Euro che si avrebbero al variare di tali parametri:

Sensitivity Analysis al WACC e al g rate dell'impairment di SportIT						
		WACC				
		11,41%	11,91%	12,41 %	12,91 %	13,41 %
g rate	-1,0 %	0,05	-0,01	-0,06	-0,11	-0,16
	-0,5 %	0,09	0,03	-0,03	-0,09	-0,14
	0,0 %	0,13	0,06	—	-0,05	-0,11
	0,5 %	0,17	0,10	0,04	-0,02	-0,08
	1,0 %	0,22	0,15	0,08	0,01	-0,05

Partecipazioni in altre imprese

In data 31 agosto 2023 FNM S.p.A. e CDP Venture Capital Sgr hanno siglato un'intesa per lo sviluppo di *startup* e PMI innovative mediante l'ingresso nel Fondo *Corporate Partners I* (fondo multi-comparto che coinvolge i principali attori industriali e finanziari al fine di stimolare la crescita

dell'ecosistema dell'innovazione in Italia nei settori strategici dell'energia, della manifattura, dei servizi e delle infrastrutture).

La partecipazione al fondo prevede investimenti cumulati nel periodo di 5 anni pari a 10 milioni di Euro in progetti riguardanti l'innovazione tecnologica e il data management.

Attività destinate alla vendita - La Linea S.p.A.

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. 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 forniscono inoltre le seguenti informazioni relative alle partecipazioni possedute:

Descrizione	Tipologia	Valutazione	Capitale	Patrimonio netto (incluso risultato)	Utile/perdita	% possesso	Patrimonio netto detenuto	Valore a bilancio
FERROVIENORD S.p.A. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	5.250.000	47.419.038	2.968.895	100 %	47.419.038	4.337.184
FNM Autoservizi S.p.A. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	3.000.000	21.062.808	1.113.087	100 %	21.062.808	11.650.000
E-Vai S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	1.100.000	1.069.409	(2.296.192)	100 %	1.069.409	3.250.000
Malpensa Intermodale S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	500.000	474.252	(320.987)	100 %	474.252	1.920.000
Malpensa Distripark S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	500.000	456.500	(301.796)	100 %	456.500	1.500.000
Azienda Trasporti Verona S.r.l. Verona - Lungadige Galtarossa 5	Controllata	Costo	15.000.000	36.279.144	2.083.264	50 %	18.139.572	20.232.000
La Linea S.p.A. Venezia - Via della Fisica 30	Controllata	Costo	20.519	1.026.052	(114.597)	31 %	315.716	1.000.000
FNMPAY S.p.A. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	150.000	2.139.779	(1.481.379)	100 %	2.139.779	2.450.000
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. Assago - Via del Bosco Rinnovato 4/b	Controllata	Costo	93.600.000	446.581.803	64.387.961	100 %	446.581.803	590.492.932
FNM Power S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Controllata	Costo	1.500.000	1.458.125	(16.160)	100 %	1.458.125	1.500.000
Trenord S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Costo	76.120.000	98.858.551	19.017.016	50 %	49.429.276	38.060.000
NORD ENERGIA S.p.A. Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Costo	10.200.000	19.069.769	3.445.130	60 %	11.441.861	6.194.267
NordCom S.p.A. Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Costo	5.000.000	16.499.258	1.121.172	58 %	9.569.570	743.407
Omnibus Partecipazioni S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Joint Venture	Costo	20.000	9.971.413	1.984.921	50 %	4.985.707	3.610.000
DB Cargo Italia S.r.l. Milano - p.le Cadorna 14	Collegata	Costo	3.000.100	38.464.935	3.475.066	40 %	15.385.974	3.066.706

SportIT S.r.l. Milano - Viale Abruzzi 41	Collegata	Costo	489.244	220.957	(1.028.776)	33 %	73.579	1.930.000
Busforfun.com S.r.l. Venezia - Via Bottenigo 217	Collegata	Costo	16.667	747.832	(822.569)	40 %	299.133	1.000.000
Mbility S.r.l. Milano - Via Santa Sofia n.27	Collegata	Costo	20.519	1.026.052	(114.597)	31 %	315.716	1.000.000

Si rimanda alla relazione sulla gestione per un commento circa l'andamento delle società controllate, controllate a controllo congiunto e collegate.

NOTA 5 ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE VALUTATE AL COSTO AMMORTIZZATO CORRENTI E NON CORRENTI

La composizione dettagliata al 31 dicembre 2023 è specificata nella seguente tabella:

Descrizione	31/12/2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Finanziamento Busforfun.com	2.400.000	1.849.314	4.249.314
Finanziamento Malpensa Distripark	1.840.833	—	1.840.833
Finanziamento SportIT	925.000	97.556	1.022.556
Crediti conti correnti verso controllate	—	1.180.499	1.180.499
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		(5.989)	(5.989)
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato (Nota 34)	5.165.833	3.121.380	8.287.213
Totale	5.165.833	3.121.380	8.287.213

Si riporta nella seguente tabella la composizione al 31 dicembre 2022:

Descrizione	31/12/2022		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Altri crediti finanziari (MENO) Fondo svalutazione crediti finanziari		38.323 (38.323)	38.323 (38.323)
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	—	—	—
Finanziamento La Linea	6.244.444	1.027.227	7.271.671
Finanziamento Busforfun.com	1.600.000	479.791	2.079.791
Finanziamento Malpensa Distripark	1.802.306	—	1.802.306
Crediti conti correnti verso controllate (MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>		431.465 (5.989)	431.465 (5.989)
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato (Nota 34)	9.646.750	1.932.494	11.579.244
Totale	9.646.750	1.932.494	11.579.244

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, con una durata di 6 anni dalla data di sottoscrizione, era fruttifero di interessi ad un tasso variabile Euribor 6 mesi + 100 bps annui (rimodulato dal precedente Euribor 6 mesi + 165 bps con delibera del CdA di FNM del 2 agosto 2023) e 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% (rimodulato ad Euribor 6 mesi + 100 bps con delibera del CdA di FNM del 2 agosto 2023), 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 e totalmente erogato per 2.000 migliaia di Euro.

La voce "Finanziamento Busforfun.com" include gli interessi maturati e non ancora incassati pari a 249 migliaia di Euro.

Da ultimo, in data 30 gennaio 2024, il CdA di FNM, preso atto del Piano Industriale 2023-2026 approvato dal CdA di Busforfun in data 29 gennaio 2024, ha deliberato di estinguere anticipatamente i due finanziamenti sopra descritti e di approvare un nuovo finanziamento di 6.000 migliaia di Euro, con un residuo erogabile di 2.000 migliaia di Euro in considerazione delle erogazioni già avvenute con i due finanziamenti estinti pari a 4.000 migliaia di Euro.

Il finanziamento, potenzialmente convertibile, con scadenza al 31 dicembre 2033, prevede un tasso di interesse pari a Euribor 6 mesi rilevato alla data del 31 gennaio 2024 pari a 3,835% più un margine pari all' 1,5%, un preammortamento di 4 anni con prima rata di rimborso al 31 dicembre 2028 e scadenze successive al 31.12 di ogni anno. Gli interessi passivi maturati sui due finanziamenti estinti dovranno essere regolati entro il 31 dicembre 2026.

In data 14 novembre 2022, la Società ha sottoscritto un contratto di finanziamento con la controllata Malpensa Distripark al fine di supportare la realizzazione della "Fase 0" (acquisizione dei terreni utile alla realizzazione di un'area destinata alla sosta delle unità di carico, di un terzo binario, di un fascio di binari tronchi e dell'allargamento delle banchine di manovra) di sviluppo dell'esistente Terminal di Sacconago, pari a complessivi 11 milioni di Euro. Il finanziamento ha una durata di 25 anni ed è fruttifero di interessi ad un tasso annuo fisso dell'1,5%. Il contratto sottoscritto prevede un rimborso in 25 rate annuali con prima rata in scadenza decorso un anno dal completamento delle opere. Al 31 dicembre 2022 il finanziamento è stato erogato per 800 migliaia di Euro.

Successivamente, in data 6 dicembre 2022, la Società ha sottoscritto un secondo contratto di finanziamento con la controllata Malpensa Distripark, pari a complessivi 32 milioni di Euro, al fine di supportare la "Fase 1" e la "Fase 2" di sviluppo dell'esistente Terminal di Sacconago consistenti nella realizzazione di funzioni e servizi (magazzini, uffici, area ristoro, distributore carburante, officina manutenzione) a supporto del Terminal nonché di un capannone logistico con relativi spazi di accesso, manovra e parcheggio, con possibilità eventualmente di realizzare anche un quarto binario. Il finanziamento ha una durata di 20 anni ed è fruttifero di interessi ad un tasso annuo fisso del 2,6%. Il contratto sottoscritto prevede un rimborso in 20 rate annuali con prima rata in scadenza decorso un anno dal completamento delle opere. Al 31 dicembre 2023 il finanziamento è stato erogato per 1.000 migliaia di Euro.

La voce "Finanziamento Malpensa Distripark" include gli interessi maturati e non ancora incassati pari a 41 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 23 migliaia di Euro.

In data 31 marzo 2023, in occasione del *closing* di vendita della partecipazione detenuta in La Linea S.p.A., i finanziamenti a questa concessi sono stati interamente rimborsati.

I crediti di conto corrente verso controllate includono per 622 migliaia di Euro (430 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) il credito di conto corrente verso Malpensa Intermodale S.r.l. e per 558 migliaia di Euro (saldo a debito per 697 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) il credito di conto corrente verso Malpensa Distripark S.r.l.. Al 31 dicembre 2022 la voce includeva inoltre il credito di conto corrente verso FNM Power per 1 migliaia di Euro.

Vengono di seguito riportati i tassi effettivi di rendimento dei crediti:

Descrizione	2023	2022
Finanziamento Controllate e collegate	1,50% - 7,861%	1,65% - 3%
Crediti conti correnti vs controllate	1,391 %	0,073 %

NOTA 6 IMPOSTE ANTICIPATE ED IMPOSTE DIFFERITE

(in migliaia di Euro)

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Imposte anticipate	10.800	10.063	737
Imposte differite	79	93	(14)
Imposte anticipate nette	10.721	9.970	751

Il movimento dell'esercizio delle imposte anticipate nette è di seguito dettagliato:

(in migliaia di Euro)

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022	Variazione
Saldo inizio anno	9.970	7.957	2.013
Imputate a conto economico	744	2.037	(1.293)
Imputate a patrimonio netto	7	(24)	31
Saldo fine anno	10.721	9.970	751

Le imposte anticipate e differite sono generate principalmente per differenze temporanee di elementi di reddito di futura deducibilità o imponibilità fiscale.

La natura delle differenze temporanee che hanno generato imposte anticipate e differite è riassunta di seguito.

Imposte anticipate

(in migliaia di Euro)

Imposte anticipate 31.12.2022	Saldo 01.01.2022	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Saldo 31.12.2022
Accantonamenti	773	(4)		769
Valutazione TFR	36	9	(24)	21
Immobilizzazioni immateriali	54	(2)		52
Immobilizzazioni materiali rivalutazioni, svalutazioni e ammortamenti	6.987	1.998	—	8.985
Svalutazione Crediti	222	14	—	236
Totale	8.072	2.015	(24)	10.063

Imposte anticipate 31.12.2023	Saldo 01.01.2023	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Saldo 31.12.2023
Accantonamenti	769	(548)		221
Valutazione TFR	21	(11)	7	17
Immobilizzazioni immateriali	52	15		67
Immobilizzazioni materiali rivalutazioni, svalutazioni e ammortamenti	8.985	1.274		10.259
Svalutazione Crediti	236			236
Totale	10.063	730	7	10.800

Imposte differite

(in migliaia di Euro)

Imposte differite 31.12.2022	Saldo 01.01.2022	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Saldo 31.12.2022
Immobilizzazioni materiali	115	(22)	—	93
Totale	115	(22)	—	93

Imposte differite 31.12.2023	Saldo 01.01.2023	Imputate a conto economico	Imputate a patrimonio	Saldo 31.12.2023
Immobilizzazioni materiali	93	(14)	—	79
Totale	93	(14)	—	79

Si rimanda al paragrafo “Poste soggette a significative assunzioni e stime” per le considerazioni sui processi estimativi della imponibilità futura della Società da cui dipende il riconoscimento delle imposte anticipate.

NOTA 7 CREDITI COMMERCIALI

La seguente tabella dettaglia le partite di credito commerciale esistenti verso le parti correlate e verso terzi, opportunamente rettificata dal fondo svalutazione:

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Crediti v/ terzi	2.009.086	1.565.731
(MENO) Fondo svalutazione crediti	(96.763)	(105.907)
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	(43.226)	(43.226)
Crediti commerciali	1.869.097	1.416.598
Trenord S.r.l.	33.697.090	20.069.613
FERROVIENORD S.p.A.	7.515.615	2.032.676
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.	3.636.651	3.545.960
FNM Autoservizi S.p.A.	944.759	891.641
DB Cargo Italia S.r.l.	913.635	715.114
FNMPAY S.p.A	202.285	131.865
E-Vai S.r.l.	151.053	26.679
NordCom S.p.A.	140.671	74.453
ASF Autolinee S.r.l.	62.127	17.752
NORD ENERGIA S.p.A.	46.675	8.008
Nord_Ing S.r.l.	43.805	33.731
Malpensa Intermodale S.r.l.	31.966	35.865
Malpensa Distripark S.r.l.	23.366	21.976
FNM Power S.r.l.	13.959	19.192
ATV S.p.A.	13.734	8.210
Milano Serravalle Engineering S.r.l.	4.033	1.052
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	3.050	200.831
Martini Bus S.r.l.	1.694	1.694
La Linea S.p.A	—	133.969
Fuorimuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l.	—	29.280
NTT S.r.l.	—	310
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	(57.781)	(57.781)
Crediti commerciali verso parti correlate (Nota 34)	47.388.387	27.942.090
Totale	49.257.484	29.358.688

La voce “crediti verso clienti terzi” aumenta per effetto della cessione a terzi, avvenuta nel mese di dicembre per 427 migliaia di Euro, della quota opzionale dell'accordo quadro sottoscritto con Alstom per l'acquisto dei treni ad Idrogeno.

I crediti commerciali verso parti correlate aumentano per effetto della diversa tempistica di incasso da parte della controparte commerciale, in particolare dei crediti vantati verso Trenord e Ferrovienord.

Fondo svalutazione crediti

A seguito dell'analisi del rischio di inesigibilità delle posizioni creditorie in essere alla data di chiusura dell'esercizio, è stato ritenuto congruo il fondo accantonato nei precedenti esercizi pari a 97 migliaia di Euro, al netto degli utilizzi avvenuti nel periodo per 9 migliaia di Euro.

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

NOTA 8 ALTRE ATTIVITA' CORRENTI E NON CORRENTI

Nelle seguenti tabelle sono evidenziate le voci relative ad “Altri crediti” per gli esercizi 2023 e 2022:

Descrizione	31/12/2023		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti tributari	—	3.564.872	3.564.872
Crediti in procedura concorsuale		1.507.660	1.507.660
Risconti attivi	332.037	741.247	1.073.284
Crediti verso altri	21.030	933.515	954.545
(MENO) Fondo svalutazione crediti		(1.507.660)	(1.507.660)
Altri crediti	353.067	5.239.634	5.592.701
Altri crediti verso parti correlate (Nota 34)		10.192.242	10.192.242
Totale	353.067	15.431.876	15.784.943

Descrizione	31/12/2022		
	Non correnti	Correnti	Totale
Crediti tributari		7.714.850	7.714.850
Crediti in procedura concorsuale		1.511.346	1.511.346
Risconti attivi	511.458	776.978	1.288.436
Crediti verso altri	139.543	379.332	518.875
(MENO) Fondo svalutazione crediti		(1.511.346)	(1.511.346)
Altri crediti	651.001	8.871.160	9.522.161
Altri crediti verso parti correlate (Nota 34)		10.567.864	10.567.864
Totale	651.001	19.439.024	20.090.025

Altri attività

Crediti tributari

I crediti tributari correnti si riferiscono al credito IVA di Gruppo derivante dalla liquidazione IVA mensile per 3.442 migliaia di Euro (7.561 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) ed al credito d'imposta riferito al “bonus facciate” per 123 migliaia di Euro (154 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022).

Crediti in procedura concorsuale

I “crediti in procedura concorsuale” risultano interamente svalutati tramite specifico “fondo svalutazione crediti”.

Risconti attivi

I risconti attivi correnti si riferiscono a risconti per la polizza assicurativa *Warranty & Indemnity (W&I)* sottoscritta a copertura delle *Representations & Warranties* contenute nel contratto di compravendita stipulato con Regione Lombardia per l'acquisizione di MISE, per 511 migliaia di Euro (728 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), nonché per 366 migliaia di Euro all'anticipazione erogata ad Alstom in relazione all'acquisto di materiale documentario previsto dal contratto pluriennale di manutenzione dei rotabili tipo CSA utilizzati per il servizio aeroportuale.

Crediti verso altri

I “crediti verso altri” sono relativi principalmente ad anticipi per servizi corrisposti a fornitori per 130 migliaia di Euro (208 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), nonché a note credito da ricevere per 20 migliaia di Euro (19 migliaia di Euro al 31 dicembre 2021).

Inoltre, la voce include i costi sostenuti per progetti di sviluppo di competenza di esercizi futuri per 761 migliaia di Euro.

Il *fair value* dei crediti diversi da quelli iscritti nella categoria “Crediti in procedura concorsuale”, ottenuto adeguandone il valore nominale tramite il fondo svalutazione crediti (appostato per stimare il rischio di inesigibilità delle posizioni creditorie in essere a ciascuna data di riferimento), approssima il valore di iscrizione degli stessi al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022.

Altre attività – parti correlate

Gli altri crediti verso parti correlate comprendono:

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A.	6.085.756	6.654.809
FERROVIENORD SpA	3.188.094	1.262.040
FNM Autoservizi S.p.A.	359.958	206.437
E-Vai S.r.l.	333.789	282.353
NordCom SpA	168.122	344.160
Malpensa Intermodale S.r.l.	52.671	40.508
NORD_ING S.r.l.	13.957	—
NORD ENERGIA SpA	—	1.329.072
FNMPAY S.p.A	—	230.906
Milano Serravalle Engineering S.r.l.	—	227.684
Totale società correlate (Nota 34)	10.202.347	10.577.969
(MENO) Fondo <i>Impairment IFRS 9</i>	(10.105)	(10.105)
Totale parti correlate (Nota 34)	10.192.242	10.567.864

I crediti verso le società correlate hanno natura tributaria: accolgono le poste derivanti dal Consolidato Fiscale per 8.624 migliaia di Euro (7.941 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) e dall'IVA di Gruppo per 1.568 migliaia di Euro (2.628 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022).

NOTA 9 CREDITI PER IMPOSTE CORRENTI

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame:

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
IRAP	224.261	—
Totale Crediti per imposte	224.261	—

La voce comprende i crediti verso l'Erario per IRES e IRAP, in aumento rispetto al precedente esercizio in relazione ai maggiori acconti IRAP versati, pari a 1.072 migliaia di Euro, rispetto all'onere di competenza dell'esercizio, pari a 848 migliaia di Euro.

NOTA 10 DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

La successiva tabella fornisce la composizione della voce in esame:

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Depositi bancari e postali	269.607.782	116.371.136
Denaro e valori in cassa	10.843	39.247
(MENO) <i>Impairment IFRS 9</i>	(727.109)	(657.438)
Totale	268.891.516	115.752.945

Si evidenzia che la Società gestisce la liquidità delle altre società del Gruppo in *cash pooling*; pertanto, a fronte di disponibilità su depositi bancari pari a 269.608 migliaia di Euro, FNM ha crediti in c/c di corrispondenza per 1.180 migliaia di Euro (431 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) e debiti in c/c di corrispondenza per 298.258 migliaia di Euro (153.011 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), comprensivi di interessi, come di seguito rappresentati:

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Malpensa Intermodale S.r.l.	622	430
FNM Power S.r.l.	—	1
Malpensa Distripark S.r.l.	558	—
Totale crediti	1.180	431
Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A.	94.144	86.993
FERROVIENORD S.p.A.	166.616	21.663
NORD ENERGIA S.p.A.	19.377	20.381
NordCom S.p.A.	7.155	8.258
FNM Autoservizi S.p.A.	2.782	4.011
FNMPAY S.p.A.	949	2.931
FNM Power S.r.l.	1.491	—
E-Vai S.r.l.	1.473	109
NORD_ING S.r.l.	780	719
Malpensa Distripark S.r.l.	—	697
Martini Bus S.r.l.	—	94
La Linea S.p.A.	—	239
Enti aziendali	3.491	6.916
Totale debiti	298.258	153.011

Su tali conti correnti di corrispondenza vengono riconosciuti interessi attivi e passivi a tassi di mercato (Nota 5 e Nota 12).

In relazione all'applicazione dell'IFRS 9, basato sul modello delle perdite attese (*expected losses*), la Società considera le perdite attese lungo la vita dell'attività finanziaria ad ogni data di riferimento del bilancio, a tal fine è stata effettuata la rettifica per *impairment* pari a 69 migliaia di Euro.

La variazione della voce è meglio analizzata per natura di componente nel rendiconto finanziario.

NOTA 11 PATRIMONIO NETTO

La tabella fornisce la composizione del patrimonio netto al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022, con indicazione della possibilità di utilizzo delle riserve.

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022	Variazioni	Possibilità di utilizzo
Capitale Sociale	230.000	230.000	—	
<i>Altre Riserve:</i>				
– Riserva da sovrapprezzo azioni	6.546	6.546	—	A, B
– Fondo Contributi e liberalità	1.078	1.078	—	A, B, C
– Riserva avanzo di fusione	165	165	—	A, B, C
<i>Totale Altre Riserve:</i>	<i>7.789</i>	<i>7.789</i>	—	
<i>Riserve di utili indivisi:</i>				
– Riserva legale	17.579	17.177	402	A, B
– Riserva avanzo di scissione	2.832	2.832	—	A, B, C
– Riserva straordinaria	97.426	97.426	—	A, B, C
– FTA IFRS 9	(575)	(575)	—	
– Utili portati a nuovo	48.179	50.553	(2.374)	A, B, C
<i>Totale Riserve di utili indivisi:</i>	<i>165.441</i>	<i>167.413</i>	<i>(1.972)</i>	
<i>Riserva di Utili/(Perdite) attuariali</i>	<i>(122)</i>	<i>(106)</i>	<i>(16)</i>	
Utile dell'esercizio	14.237	8.031	6.207	
Totale	417.345	413.127	4.219	

Legenda: A = per aumento di capitale - B = per copertura perdite - C = per distribuzione ai soci

Il patrimonio netto ha subito la seguente movimentazione nel corso degli esercizi 2022 e 2023:

(importi in migliaia di Euro)

Descrizione	Capitale sociale	Riserva da sovrapprezzo azioni	Fondo contributi e liberalità	Riserva avanzo di fusione	Riserva Legale	Riserva avanzo di scissione	Riserva straordinaria	Utili/Perdite portate a nuovo	Riserva utile/perdita attuariale	Risultato esercizio	Totale
Saldo 01.01.2022	230.000	6.546	1.078	165	16.907	2.832	96.851	45.415	(177)	5.408	405.025
Destinazione utile 2021					270			5.138		(5.408)	—
Riserva utile/perdita attuariale									71		71
Utile dell'esercizio										8.031	8.031
Saldo 31.12.2022	230.000	6.546	1.078	165	17.177	2.832	96.851	50.553	(106)	8.031	413.127
Destinazione utile 2022					402			7.629		(8.031)	—
Distribuzione dividendi								(10.003)			(10.003)
Riserva utile/perdita attuariale									(16)		(16)
Utile dell'esercizio										14.237	14.237
Saldo 31.12.2023	230.000	6.546	1.078	165	17.579	2.832	96.851	48.179	(122)	14.237	417.345

Capitale sociale

Il capitale sociale al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022 ammonta a Euro 230.000.000, è interamente versato ed è costituito da 434.902.568 azioni ordinarie, senza indicazione del valore nominale.

Riserva da sovrapprezzo azioni e Fondi contribuiti e liberalità

Tali riserve rimangono invariate rispetto all'esercizio precedente.

Riserva avanzo di fusione

In questa voce di bilancio è stato contabilizzato, ai sensi dell'art. 2504-bis, comma 4, del Codice civile, l'avanzo derivante dall'operazione di fusione per incorporazione della controllata Interporti Lombardi S.p.A., conclusasi nel mese di ottobre 2008; tale avanzo di fusione risultava dalla differenza tra il patrimonio netto dell'incorporata, pari a 665 migliaia di Euro, e il valore della partecipazione detenuta da FNM in Interporti Lombardi S.p.A., pari a 500 migliaia di Euro. Tale riserva è rimasta invariata rispetto all'esercizio precedente.

Riserva legale

La voce si incrementa per la destinazione del risultato dell'esercizio 2022. Al riguardo giova evidenziare che, l'Assemblea degli Azionisti, in data 21 aprile 2023, ha approvato il bilancio d'esercizio della Società al 31 dicembre 2022 e ha deliberato di destinare l'utile di esercizio 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.

Riserva avanzo di scissione

Nel corso dell'esercizio 2010 è stata data esecuzione all'operazione di scissione di FERROVIENORD a favore di FNM con riferimento al compendio scisso rappresentato per l'attivo dalla partecipazione posseduta nel capitale sociale della società DB Cargo Italia S.r.l. (40%) e per il passivo in quota parte della posta del patrimonio netto costituita da "Utili portati a nuovo", pari ad Euro 3.066.706. L'operazione di scissione ha determinato la diminuzione del patrimonio netto di FERROVIENORD da Euro 53.022.518 ad Euro 49.955.812, con una riduzione pari al 5,7838%; pertanto il valore di iscrizione a bilancio della partecipazione in FERROVIENORD è stato ridotto della stessa percentuale, operando una svalutazione di Euro 234.548. La differenza tra il valore di iscrizione della partecipazione in DB Cargo Italia S.r.l. e la diminuzione del valore di iscrizione della partecipazione in FERROVIENORD, pari ad Euro 2.832.158, è stata pertanto rilevata nella riserva di patrimonio netto in commento. Tale riserva è rimasta invariata rispetto all'esercizio precedente.

Riserva straordinaria

Rimane invariata rispetto al precedente esercizio.

Utili portati a nuovo

Diminuisce per effetto della distribuzione dei dividendi distribuiti, come già commentato alla voce "Riserva legale".

Riserva utile/perdita attuariale

La voce si riferisce all'ammontare cumulato al 31 dicembre 2023 degli utili e perdite attuariali da valutazione del TFR, al netto dell'effetto fiscale correlato, in accordo con le disposizioni dello IAS 19.

NOTA 12 DEBITI VERSO BANCHE CORRENTI E NON CORRENTI

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

Descrizione	31/12/2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Finanziamento BEI	16.792.752	8.387.927	25.180.679
Debiti verso banche	16.792.752	8.387.927	25.180.679

Descrizione	31/12/2022		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Finanziamento BEI	25.130.708	8.315.157	33.445.865
Debiti verso banche	25.130.708	8.315.157	33.445.865

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

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

Entrambe le rate in scadenza nell'esercizio, pari a 8.315 migliaia di Euro, sono state rimborsate.

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

- PFN/Patrimonio netto $\leq 3,0$ 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 31 dicembre 2023, sulla base dei dati disponibili, tali *covenants* risultano rispettati.

Si ricorda peraltro che, oltre alla sopracitata operazione di rifinanziamento, la Società dispone di un *liquidity headroom* pari a circa 120 milioni di Euro di linee *uncommitted*, che assicurano un adeguato margine di flessibilità finanziaria.

Si rimanda al paragrafo 8.2. della relazione sulla gestione per un' informativa dettagliata della struttura finanziaria della Società.

NOTA 13 PRESTITO OBBLIGAZIONARIO, DEBITI FINANZIARI E PASSIVITA' PER LEASING CORRENTI E NON CORRENTI

Nelle seguenti tabelle sono evidenziate le voci relative a “Debiti finanziari” al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022:

Descrizione	31/12/2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Prestito Obbligazionario	645.847.833	961.242	646.809.075
Debiti conti correnti verso terzi	—	2.988.257	2.988.257
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	2.186.636	2.127.340	4.313.976
Debiti finanziari	648.034.469	6.076.839	654.111.308
Debiti conti correnti verso correlate	—	295.269.423	295.269.423
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	365.187	167.455	532.642
Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 34)	365.187	295.436.878	295.802.065
Totale	648.399.656	301.513.717	949.913.373

Descrizione	31/12/2022		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Prestito Obbligazionario	644.397.343	961.644	645.358.987
Debiti conti correnti verso terzi	—	4.969.451	4.969.451
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	2.963.450	1.626.657	4.590.107
Ratei per interessi su debiti finanziari	—	49.009	49.009
Debiti finanziari	647.360.793	7.606.761	654.967.554
Debiti conti correnti verso correlate	—	148.041.966	148.041.966
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	442.912	642.746	1.085.658
Debiti finanziari verso parti correlate (Nota 34)	442.912	148.684.712	149.127.624
Totale	647.803.705	156.291.473	804.095.178

La scadenza della componente non corrente è di seguito riportata:

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Tra 1 e 2 anni	2.058.604	2.050.236
Tra 2 e 5 anni	646.254.398	645.635.634
Oltre 5 anni	86.654	117.835
Totale	648.399.656	647.803.705

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

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

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

I proventi del prestito obbligazionario sono stati utilizzati per il pagamento anticipato e per l'intero importo dell'indebitamento assunto in relazione all'acquisizione di Milano Serravalle – Milano Tangenziali S.p.A. e, per la parte rimanente, per mantenere idonei livelli di liquidità per far fronte alle esigenze operative e agli investimenti.

Il *fair value* del Prestito Obbligazionario è pari a circa 600 milioni di Euro al 31 dicembre 2023.

La voce "Debiti conti correnti verso terzi" si riferisce ai conti corrente di corrispondenza del *cash pooling* con i vari Enti aziendali (Cassa Integrativa FNM per 2.899 migliaia di Euro ed il Circolo Ricreativo Aziendale FNM per 89 migliaia di Euro).

La voce "Debiti conti correnti verso correlate" si riferisce ai conti corrente di corrispondenza del *cash pooling* con le società partecipate, di cui principalmente 166.616 migliaia di Euro verso FERROVIENORD, 94.144 migliaia di Euro verso MISE, 19.377 migliaia di Euro verso NORD ENERGIA, 7.155 migliaia di Euro verso NordCom, 2.782 migliaia di Euro verso FNMA, 1.491 migliaia di Euro verso FNM Power e 1.473 migliaia di Euro verso E-Vai S.r.l.. La variazione dell'esercizio è principalmente attribuibile al diverso saldo della controllata FERROVIENORD.

I debiti per contratti di *leasing* sono tutti relativi all'applicazione dell'IFRS 16.

Il valore dei canoni contabilizzati a conto economico per contratti *low value* e *short term* è pari a 80 migliaia di Euro.

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

Descrizione	31/12/2023		31/12/2022	
	Pagamenti minimi futuri	Valore attuale pagamenti minimi	Pagamenti minimi futuri	Valore attuale pagamenti minimi
Meno di 1 anno	2.363.754	4.846.618	2.303.143	5.675.765
1 - 5 anni	2.485.072		3.361.290	
Più di 5 anni	108.647		119.049	—
Totale	4.957.473	4.846.618	5.783.482	5.675.765
Interessi passivi futuri	(110.855)		(107.717)	
Valore attuale dei debiti relativi ai <i>leasing</i> finanziari	4.846.618	4.846.618	5.675.765	5.675.765

La revisione dei tassi relativi ai debiti verso terzi per *leasing*, esposti al rischio di tasso di interesse, avviene in un periodo temporale inferiore ai 12 mesi.

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

Descrizione	2023	2022
Debiti per contratti di <i>leasing</i>	0,982% - 5,23%	0,98 %
Debiti per <i>cash pooling</i>	1,391 %	0,090 %
Debito verso obbligazionisti	0,9821 %	0,9820 %

I tassi per le passività per contratti di *leasing* sono stati determinati sulla base dei tassi di finanziamento marginale della Società.

NOTA 14 POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

Di seguito si espone la composizione dell'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2023 e 2022 secondo richiamo di informativa CONSOB 5/21 del 29 aprile 2021, che sostituisce la Comunicazione CONSOB 6064293 del luglio 2006, e le relative note che riconducono ai dati della Situazione Patrimoniale – Finanziaria:

(in migliaia di Euro)

Descrizione	31.12.2023		31.12.2022		Note
	Totale	Di cui: parti correlate	Totale	Di cui: parti correlate	
A. Disponibilità Liquide	268.892		115.753		10
B. Mezzi equivalenti a disponibilità liquide	—		—		
C. Altre attività finanziarie correnti					
D. Liquidità (A+B+C)	268.892	—	115.753	—	
E. Debito finanziario corrente	(298.258)	(295.270)	(153.012)	(148.042)	12 - 13
F. Parte corrente del debito finanziario non corrente	(11.644)	(167)	(11.595)	(643)	12 - 13
G. Indebitamento finanziario corrente (E+F)	(309.902)	(295.437)	(164.607)	(148.685)	
H. Indebitamento finanziario corrente netto (G -D)	(41.010)	(295.437)	(48.854)	(148.685)	
I. Debito finanziario non corrente	(19.345)	(365)	(28.537)	(443)	12 - 13
J. Strumenti di debito	(645.848)		(644.397)		
K. Debiti commerciali e altri debiti non correnti	—	—	—	—	
L. Indebitamento finanziario non corrente (I+J+K)	(665.193)	(365)	(672.934)	(443)	
M. Totale Indebitamento finanziario (H+L)	(706.203)	(295.802)	(721.788)	(149.128)	

Poiché la Posizione Finanziaria Netta non è una misura la cui determinazione è regolamentata dai principi contabili di riferimento della Società, il criterio di determinazione della stessa applicato dalla Società potrebbe non essere omogeneo con quello adottato da altre società, ed è pertanto non comparabile.

Il debito finanziario corrente comprende il saldo dei conti di corrispondenza in *cash pooling* verso le società controllate ed in *joint ventures* e verso gli Enti aziendali per un totale di 298.258 migliaia di Euro (152.798 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) (Nota 13).

La voce "F. Parte corrente del debito finanziario non corrente" include la quota corrente dei debiti per contratti di *leasing* pari a 2.295 migliaia di Euro (Nota 13), i debiti verso banche (Nota 12) per 8.388 migliaia di Euro e i ratei sul prestito obbligazionario per 961 migliaia di Euro.

La voce "I. Debito finanziario non corrente" include principalmente la quota non corrente dell'indebitamento bancario, pari a 16.793 migliaia di Euro e la quota non corrente dei debiti per contratti di *leasing* (Nota 13).

Per quanto riguarda l'indebitamento finanziario indiretto si rinvia alla Nota 19 per gli accantonamenti rilevati in bilancio e si riportano di seguito gli impegni definitivi al 31 dicembre 2023 che obbligano la Società ad acquisire o a costruire un'attività nei prossimi 12 mesi:

Descrizione	Importo
Investimenti in materiale rotabile con fondi propri	96.874
Altri investimenti	838
Totale	97.712

NOTA 15 ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI E NON CORRENTI

Nelle seguenti tabelle si evidenzia la composizione della voce al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022:

Descrizione	31/12/2023		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Personale	—	4.044.847	4.044.847
Contributi c/capitale	1.188.269	48.251	1.236.520
Istituti di previdenza		1.294.932	1.294.932
Enti Aziendali		53.483	53.483
Depositi cauzionali	14.769		14.769
Altri	1.237.230	401.611	1.638.841
Altre passività	2.440.268	5.843.124	8.283.392
FNM Autoservizi S.p.A.		1.415.071	1.415.071
E-Vai S.r.l.		705.005	705.005
FNMPAY S.p.A.		490.252	490.252
Malpensa Intermodale S.r.l.		211.595	211.595
Enti Aziendali		191.119	191.119
Malpensa Distripark S.r.l.		114.398	114.398
NORD ENERGIA S.p.A.		88.565	88.565
Trenord S.r.l.		54.874	54.874
Nord_Ing S.r.l.		50.099	50.099
NordCom S.p.A.		27.791	27.791
ATV S.r.l.		13.500	13.500
FNM Power S.p.A.		11.507	11.507
Milano Serravalle Engineering S.r.l.		58.022	58.022
Contributi c/capitale Regione Lombardia	3.641.021	145.640	3.786.661
Altre passività verso parti correlate (Nota 34)	3.641.021	3.577.438	7.218.459
Totale	6.081.289	9.420.562	15.501.851

Descrizione	31/12/2022		
	Non Correnti	Correnti	Totale
Personale	384.000	3.244.468	3.628.468
Contributi c/capitale	1.020.520	39.251	1.059.771
Istituti di previdenza	—	1.037.209	1.037.209
Enti Aziendali	—	17.461	17.461
Depositi cauzionali	16.319	—	16.319
Altri	956.522	977.721	1.934.243
Altre passività	2.377.361	5.316.110	7.693.471
FERROVIENORD S.p.A.	—	99.593	99.593
FNM Autoservizi S.p.A.	—	1.588.323	1.588.323
FNMPay	—	432.397	432.397
DB Cargo Italia S.r.l.	—	—	—
Locoitalia Srl	—	—	—
Malpensa Intermodale	—	276.129	276.129
Debiti verso Regione Lombardia	—	—	—
Enti Aziendali	—	189.596	189.596
E-Vai S.r.l.	—	225.102	225.102
Malpensa Distripark	—	87.599	87.599
Trenord S.r.l.	—	51.751	51.751
ATV	—	13.500	13.500
FNM Power	—	12.478	12.478
Nord_Ing S.r.l.	—	35.748	35.748
NordCom SpA	—	4.980	4.980
NORD ENERGIA SpA	—	1.867	1.867
Contributi c/capitale Regione Lombardia	3.786.661	436.099	4.222.760
Altre passività verso parti correlate (Nota 34)	3.786.661	3.455.162	7.241.823
Totale	6.164.022	8.771.272	14.935.294

Altre passività - Personale e istituti di previdenza

I debiti verso il personale si riferiscono alle competenze di dicembre 2023 liquidate in gennaio 2024, ai premi e alle ferie maturate e non godute mentre i debiti verso istituti di previdenza riguardano contributi previdenziali, assistenziali e assicurativi relativi alle diverse categorie di dipendenti e collaboratori.

Altre passività - Altri

La voce accoglie nelle altre passività non correnti, per 1.166 migliaia di Euro il risconto passivo relativo ad oneri manutentivi futuri sul materiale rotabile di proprietà, a fronte di anticipi incassati dai locatari.

Altre passività verso parti correlate – correnti

La voce comprende le poste derivanti dal Consolidato Fiscale per 3.056 migliaia di Euro (2.616 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), principalmente verso FNM Autoservizi per 1.415 migliaia di Euro (1.580 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), verso E-Vai per 705 migliaia di Euro (224 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), verso FNMPAY per 463 migliaia di Euro (432 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), verso Malpensa Intermodale per 212 migliaia di Euro (276 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022) e verso Malpensa Distripark per 98 migliaia di Euro (83 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), relativo al riconoscimento alle controllate di un provento pari al 100% del

beneficio fiscale trasferito alla Capogruppo, in esecuzione di quanto previsto dall'accordo di adesione al Consolidato Fiscale Nazionale.

La voce include inoltre i debiti verso le società controllate che si riferiscono agli importi derivanti dall'IVA di Gruppo pari a 116 migliaia di Euro (31 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022), in particolare verso NORD_Ing, per 50 migliaia di Euro, verso FNMPAY per 28 migliaia di Euro, verso Nord Energia per 21 migliaia di Euro e verso Malpensa Distripark per 17 migliaia di Euro.

Il saldo dei contributi percepiti al 31 dicembre 2022 a fronte degli investimenti effettuati nel corso degli esercizi precedenti, ammonta a 4.807 migliaia di Euro (Nota 1). Tale importo è costituito da:

Contributi in conto capitale Regione Lombardia

I contributi in conto capitale sono stati erogati dalla Regione Lombardia per l'acquisto di n. 5 rotabili TAF, per la ristrutturazione dell'immobile sito in piazzale Cadorna e per la realizzazione del museo "La civiltà di Golasecca". La riduzione dell'esercizio è connessa al riconoscimento al conto economico del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile contributi pubblici, in quota annua di 436 migliaia di Euro.

Contributi in conto capitale terzi

I contributi in conto capitale concernono i finanziamenti ricevuti nell'anno 2001 ai sensi della Legge 270/97 dal Ministero dei Lavori Pubblici per la sistemazione della stazione di Milano Cadorna, oltre ad un finanziamento ricevuta dall'UE su convogli TILO. La riduzione dell'esercizio è connessa al riconoscimento al conto economico del contributo con le modalità enunciate nel principio contabile contributi pubblici, in quota annua di 48 migliaia di Euro.

NOTA 16 TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Valore attuale della passività TFR, calcolato sulla base di ipotesi demografiche e finanziarie	977.480	1.135.579
Totale	977.480	1.135.579

L'ammontare del costo iscritto a conto economico relativamente al trattamento di fine rapporto è così composto:

Descrizione	2023	2022
Costo servizi e interessi	37.939	12.668
Totale	37.939	12.668

Di seguito si illustra il movimento della passività relativa al trattamento di fine rapporto:

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Debito di inizio anno	1.135.579	1.315.626
Utili attuariali	23.074	(95.574)
Costo servizi e interessi	37.939	12.668
Utilizzi/Trasferimenti	(219.112)	(97.141)
Debito di fine anno	977.480	1.135.579

Le principali assunzioni attuariali sono state:

Descrizione	2023	2022
Tasso di sconto	3,10	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

Il tasso annuo di attualizzazione, utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione, è stato desunto dall'indice *Iboxx Eurozone Corporate AA* (3,1% al 31 dicembre 2023) secondo le disposizioni dell'ESMA.

Le assunzioni riguardanti le mortalità si basano sulle probabilità di morte della popolazione italiana rilevate dall'ISTAT nell'anno 2000, distinte per età e sesso e ridotte del 25% per tenere conto in media delle caratteristiche della collettività dei lavoratori attivi e della diminuzione della mortalità verificatasi negli ultimi anni.

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

Tasso annuo di attualizzazione	1,25 %	-1,25%
Trattamento di fine rapporto	912	1.050

Si rimanda al paragrafo "Poste soggette a significative assunzioni e stime" per le considerazioni sulla natura estimativa della voce in esame.

NOTA 17 DEBITI VERSO FORNITORI

I debiti verso fornitori al 31 dicembre 2023 e 2022 sono così composti:

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Fornitori terzi	16.185.252	21.193.325
Debiti verso fornitori	16.185.252	21.193.325
Trenord S.r.l.	9.784.463	10.718.649
NordCom S.p.A.	3.790.437	2.473.019
Milano Serravalle-Milano Tangenziali S.p.A.	268.551	—
FERROVIENORD S.p.A.	893.675	809.477
Malpensa Intermodale S.r.l.	18.359	—
FNMPAY S.p.A.	12.015	56.207
NORD_ING S.r.l.	71.365	48.037
E-Vai S.r.l.	61.867	38.375
FNM Autoservizi S.p.A.	36.124	25.628
Malpensa Distripark S.r.l.	924	—
NORD ENERGIA S.p.A.	—	135
Debiti verso fornitori parti correlate (Nota 34)	14.937.780	14.169.527
Totale	31.123.032	35.362.852

I “Debiti verso fornitori terzi” diminuiscono per 5.008 migliaia di Euro in relazione ai pagamenti effettuati nell’esercizio, in particolar modo verso fornitori per investimenti. I debiti verso i fornitori di materiale rotabile al 31 dicembre 2023 ammontano a 6.328 migliaia di Euro (16.943 migliaia di Euro al 31 dicembre 2022).

La voce “Debiti verso fornitori parti correlate” rimane sostanzialmente invariato rispetto al precedente esercizio.

NOTA 18 DEBITI TRIBUTARI E DEBITI PER IMPOSTE CORRENTI

Si riferiscono ai debiti nei confronti dell'Amministrazione finanziaria per:

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
IRPEF dipendenti e collaboratori	983.148	902.665
Ritenute da versare	38.078	43.945
Imposte sostitutiva TFR	1.785	4.563
Totale Debiti tributari	1.023.011	951.173
IRAP	—	345.178
IRES	3.538.887	8.125.815
Totale Debiti per imposte	3.538.887	8.470.993

Il decremento della voce "IRES", attribuibile al saldo del debito verso l'Erario per il Consolidato fiscale di Gruppo, è relativo ai maggiori acconti pagati dal Gruppo rispetto al precedente esercizio.

NOTA 19 FONDI RISCHI ED ONERI

I fondi per rischi ed oneri sono così composti:

Descrizione	Non correnti: costi futuri Affori	Correnti: personale	Correnti: rinnovo CCNL	Correnti: altri rischi	Totale
Saldo 01.01.2022	233.464	186.536	548.252	480.000	1.448.252
Incrementi			134.505	—	134.505
Rilasci	—		—	(50.000)	(50.000)
Utilizzi		(186.536)	(682.757)	—	(869.293)
Saldo 31.12.2022	233.464	—	—	430.000	663.464
Incrementi			—	—	—
Rilasci			—	—	—
Utilizzi	—	—	—	(17.081)	(17.081)
Saldo 31.12.2023	233.464	—	—	412.919	646.383

Fondi rischi ed oneri – non correnti

L'importo di 234 migliaia di Euro, invariato rispetto all'esercizio precedente, riguarda la stima degli oneri che la Società dovrà sostenere in relazione agli impegni assunti in relazione alla cessione delle aree adiacenti la stazione di Milano Affori, attività connesse al Piano Integrato di Intervento, quali bonifica terreni, realizzazione opere di urbanizzazione, spostamento della centrale trazione elettrica.

Fondi rischi ed oneri – correnti – altri rischi

Il fondo, attribuibile a oneri futuri da sostenere per contenziosi in essere, nell'esercizio è stato utilizzato il fondo accantonato nei precedenti esercizi per 17 migliaia di Euro.

Si rimanda al paragrafo "Poste soggette a significative assunzioni e stime" per le considerazioni sui processi estimativi sottostanti alla valutazione dei contenziosi e delle passività potenziali.

CONTO ECONOMICO**NOTA 20 RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI**

La composizione dei ricavi può analizzarsi come segue:

Descrizione	2023	2022
Proventi immobiliari	395.042	574.096
Vendita spazi pubblicitari	—	229.686
Altre prestazioni	427.320	—
Ricavi delle vendite e delle prestazioni di servizi	822.362	803.782
Locazioni operative	55.180.340	52.502.569
Servizi centrali a favore del gruppo	24.571.947	25.140.283
Proventi immobiliari	945.655	873.617
Ricavi delle vendite e delle prestazioni verso parti correlate (Nota 34)	80.697.942	78.516.469
Totale	81.520.304	79.320.251

Proventi immobiliari

Sono i ricavi realizzati verso imprese del gruppo FNM e verso terzi e riguardano esclusivamente i proventi realizzati attraverso l'affitto di unità immobiliari. Il decremento dell'esercizio è principalmente dovuto alle minori locazioni dei locali situati presso la stazione di Milano Cadorna.

Vendita spazi pubblicitari

La voce si riferiva ai ricavi derivanti dalle affissioni pubblicitarie esposte durante i lavori di ristrutturazione della facciata dell'edificio sito in Piazzale Cadorna (MI).

Altre prestazioni

Nel 2023 sono stati rilevati i proventi derivanti dalla cessione a Ferrovie del Sud Est, per 427 migliaia di Euro, dell'accordo quadro sottoscritto con il fornitore Alstom per la fornitura di 2 convogli Idrogeno.

Locazioni operative – parti correlate

I ricavi per locazioni operative presentano un incremento netto di 2.678 migliaia di Euro dovuto principalmente alle variazioni di seguito commentate:

- maggiori ricavi per noleggio a Trenord dei 9 convogli FLIRT TILO, immessi progressivamente in servizio dal mese di dicembre 2020 fino ad agosto 2022, per 1.473 migliaia di Euro;
- maggiori ricavi per noleggio a Trenord dei 25 convogli TAF, per i quali sono state eseguite le attività di *revamping*, per 1.065 migliaia di Euro;
- maggiori ricavi per noleggio delle locomotive 494 e DE520, a seguito del rinnovo contrattuale, rispettivamente per 254 migliaia di Euro e per 64 migliaia di Euro;
- minori ricavi per noleggio dei convogli CSA, per 105 migliaia di Euro;
- minori ricavi per noleggio delle locomotive E483, per 46 migliaia di Euro.

Si riporta di seguito il dettaglio dei ricavi derivanti dalle locazioni suddivisi per flotta:

(in migliaia di Euro)

Descrizione	2023	2022
n.10 TSR a 4 casse	10.783	10.783
n.7 TSR a 6 casse	9.765	9.765
n.10 CORADIA a 6 casse	9.395	9.395
n.8 CSA	3.771	3.876
n.9 FLIRT TILO	9.486	8.013
n.25 TAF	3.793	2.729
n.8 Loc. E 483	2.479	2.525
n.4 Loc. E494 TRAXX F140 DC3	1.891	1.637
n.14 Loc. DE520	1.633	1.569
n.2 TSR	923	950
n.4 Loc. EFFISHUNTER EFF1000	894	894
n.1 Loc. ES64 F4	354	354
n.1 Autobus	13	13
Totale	55.180	52.503

I ricavi derivanti da locazioni operative verso parti correlate sono relativi ai contratti sotto elencati:

Locatario	Oggetto	Data inizio contratto	Data fine contratto
Trenord S.r.l.	n.25 TAF	01/01/2024	31/11/2033
Trenord S.r.l.	n.4 Loc. DE 520	01/01/2021	01/12/2025
DB Cargo Italia S.r.l.	n.4 Loc. DE 520	01/01/2024	31/12/2027
DB Cargo Italia S.r.l.	n.4 Loc. DE 520	01/01/2024	31/12/2025
DB Cargo Italia S.r.l.	n.1 Loc. DE 520	01/01/2024	31/03/2024
DB Cargo Italia S.r.l.	n.1 Loc. DE 520	01/01/2024	31/01/2024
Captrain Srl	n.1 Loc. DE 520	01/02/2024	31/12/2024
DB Cargo Italia S.r.l.	n.1 Loc. ES64 F4	01/05/2008	chiuso
DB Cargo Italia S.r.l.	n.4 Loc. E 483	01/01/2024	31/12/2024
DB Cargo Italia S.r.l.	n.4 Loc. E 483	01/01/2024	31/12/2030
DB Cargo Italia S.r.l.	n.4 Loc. E494 TRAXX F140 DC3	01/01/2023	31/12/2025
Trenord S.r.l.	n.2 Loc. DE 744 Effishunter	20/11/2020	17/11/2030
Trenord S.r.l.	n.2 Loc. DE 744 Effishunter	20/11/2020	22/02/2031
Trenord S.r.l.	n.3 FLIRT TILO	18/06/2020	23/11/2032
Trenord S.r.l.	n.1 FLIRT TILO	18/06/2020	22/12/2032
Trenord S.r.l.	n.1 FLIRT TILO	18/06/2020	02/02/2033
Trenord S.r.l.	n.1 FLIRT TILO	18/06/2020	05/05/2034
Trenord S.r.l.	n.2 TSR	01/01/2024	30/11/2033
Trenord S.r.l.	n.8 CSA	01/01/2024	30/11/2033
Trenord S.r.l.	n.10 CORADIA	01/01/2024	30/11/2033
Trenord S.r.l.	n.7 TSR a 6 casse	01/01/2024	30/11/2033
Trenord S.r.l.	n.10 TSR a 4 casse	01/01/2024	30/11/2033

Di seguito viene fornito il dettaglio per scadenza dei canoni attivi minimi futuri delle locazioni operative:

Descrizione	2023	2022
Entro 1 anno	55.298.861	55.875.309
Tra 2 e 5 anni	77.047.750	49.511.647
Più di 5 anni	96.440.958	10.380.000
Totale	228.787.569	115.766.956

L'incremento dei canoni minimi futuri è connesso principalmente alla scadenza decennale dei contratti attivi con Trenord, rinnovati a seguito della sottoscrizione del Contratto di Servizio tra Trenord e Regione Lombardia per il periodo 2023 - 2033.

I ricavi da noleggio materiale rotabile includono i ricavi del sub-leasing delle locomotive E494 pari a 1.891 migliaia di Euro.

Servizi centrali a favore del Gruppo

Gli importi riguardano prevalentemente le seguenti prestazioni di *service* rese a beneficio di imprese del gruppo FNM: contabilità e bilancio, elaborazione paghe, acquisti, tesoreria, servizi informatici connessi a SAP e coordinamento dell'attività di comunicazione.

Il decremento dell'esercizio pari a 568 migliaia di Euro è principalmente attribuibile al minor riaddebito di *service* parzialmente compensato dall' aumento del canone di riaddebito relativo a progetti informatici.

NOTA 21 CONTRIBUTI

La composizione dei contributi può analizzarsi come segue:

Descrizione	2023	2022
Altri contributi	60.384	86.887
Contributi in conto capitale	48.251	39.250
Contributi	108.635	126.137
Contributi in conto capitale Regione Lombardia	436.099	1.164.886
Contributi verso parti correlate (Nota 34)	436.099	1.164.886
Totale	544.734	1.291.023

Contributi in conto capitale Regione Lombardia

La voce comprende i contributi ricevuti per l'acquisto di treni ad alta frequentazione TAF (227 migliaia di Euro), per la realizzazione del terminal Cadorna (146 migliaia di Euro), nonché per la realizzazione del museo "La Civiltà di Golasecca" (63 migliaia di Euro) (Nota 15).

La variazione dell'esercizio è ascrivibile all'azzeramento dei contributi ricevuti all'acquisto dei convogli TAF, ripartiti linearmente lungo la vita utile dei convogli.

Informazioni previste dall'articolo 1, commi 125 e seguenti, della legge 124/2017

Per quanto concerne le informazioni richieste dall'articolo 1, commi 125 e seguenti, della legge 124/2017, si evidenzia che non sono state percepite somme da pubbliche amministrazioni nel corso dell'esercizio 2023.

Gli importi indicati nella tabella che segue sono relativi all'accredito al conto economico delle quote di competenza dei contributi con le modalità enunciate nel principio contabile contributi pubblici:

Soggetto erogante	Oggetto	Importo incassato	Importa competenza 2023
Regione Lombardia	PROGETTO MUSEALE - LA CIVILTA' DI GOLASECCA		63.217

NOTA 22 ALTRI PROVENTI

La composizione degli altri proventi può analizzarsi come segue:

Descrizione	2023	2022
Altri proventi	472.571	437.478
Sopravvenienze	238.740	136.620
Indennizzi assicurativi	30.000	43.235
Plusvalenze attività materiali	—	245.745
Altri proventi	741.311	863.078
Proventi diversi con parti correlate	2.982.602	2.760.628
Altri proventi verso parti correlate (Nota 34)	2.982.602	2.760.628
Totale	3.723.913	3.623.706

Plusvalenze attività materiali

Le plusvalenze realizzate nell'esercizio precedente sono attribuibili alla vendita della stazione di Olgiate Comasco.

Indennizzi assicurativi

La voce in esame è principalmente costituita da rimborsi assicurativi per i compensi di alcuni legali che supportano la Società in sinistri occorsi a locomotive.

Proventi diversi con parti correlate

La voce include principalmente i riaddebiti di costi del personale prestatato a società del Gruppo e di altri costi. L'incremento dell'esercizio è principalmente riconducibile al riaddebito dei maggiori costi sostenuti per conto delle società partecipate.

NOTA 23 COSTI PER SERVIZI

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

Descrizione	2023	2022
Consulenze	2.169.401	2.972.820
Marketing e pubblicità	1.431.034	1.323.278
Assicurazioni	1.097.050	1.058.278
Spese per i dipendenti	849.452	708.327
Collaborazioni coordinate e continuative	719.257	672.750
Spese di pulizia	220.765	223.569
Gestione automezzi	341.974	251.901
Spese legali notarili e giudiziarie	93.619	61.815
Organi sociali	105.393	105.273
Prestazioni di terzi - Manutenzioni	112.057	201.117
Prestazioni di terzi - Manutenzioni materiale rotabile	5.960	46.445
Utenze	105.073	94.266
Gestione immobili	74.140	65.093
Altri oneri	2.245.148	1.788.575
Costi per servizi	9.570.323	9.573.507
Costi per servizi informatici	7.902.027	6.444.040
Organi sociali	1.178.299	1.161.352
Canoni locazioni immobili	0	15.827
Prestazioni di terzi - Manutenzioni materiale rotabile	0	2.920
Prestazioni diverse	1.408.993	1.279.590
Costi per servizi verso parti correlate (Nota 34)	10.489.319	8.903.729
Totale	20.059.642	18.477.236

Costi per servizi – terzi

I costi per servizi verso terzi rimangono sostanzialmente invariati rispetto al precedente esercizio ed evidenziano un decremento netto di 3 migliaia di Euro principalmente a causa delle variazioni di seguito analizzate:

Consulenze

Nell'esercizio sono state sostenute minori consulenze, per 803 migliaia di Euro, in relazione alle minori consulenze strategiche e per lo sviluppo dei progetti H2iseO e Fili.

Marketing e pubblicità

Nell'esercizio sono state sostenute maggiori spese di comunicazione istituzionale per 108 migliaia di Euro principalmente attribuibili alla promozione del progetto Fili.

Spese per i dipendenti

Nell'esercizio sono stati sostenuti maggiori costi per 141 migliaia di Euro, principalmente relativi alla formazione del personale, per 96 migliaia di Euro, e all'incremento dei buoni pasto, passati da 7 a 8 Euro, per 22 migliaia di Euro.

Altri Oneri

Nell'esercizio sono stati sostenuti maggiori costi per prestazioni varie per 475 migliaia di Euro.

Costi per servizi – parti correlate

I costi per servizi verso parti correlate evidenziano un incremento netto di 1.586 migliaia di Euro. In particolare aumentano gli oneri per i servizi informatici fatturati da NordCom (7.902 migliaia di Euro) e aumentati rispetto al precedente esercizio per 1.458 migliaia di Euro, in relazione all'incremento dei costi di informatica distribuita, per 777 migliaia di Euro, dei costi per canoni SAP 4/HANA, per 340 migliaia di Euro, e dei canoni di progetto, per 318 migliaia di Euro.

Prestazioni diverse

La voce include importi disaggregati di diversa natura e singolarmente non rilevanti, principalmente attribuibili a riaddebito di costi per personale distaccato (692 migliaia di Euro) e spese condominiali (244 migliaia di Euro).

NOTA 24 COSTI PER IL PERSONALE

La composizione del costo del personale è così rappresentata:

Descrizione	2023	2022
Salari e stipendi	13.308.218	12.309.467
Contributi previdenziali	3.988.085	3.061.186
Trattamento di quiescenza	362.000	454.000
Altri costi	950.701	851.952
Totale	18.609.004	16.676.605

I costi del personale aumentano di 1.932 migliaia di Euro, in relazione alla diversa composizione dell'organico medio aziendale, oltre che per l'incremento del numero medio di 11 unità.

La voce contributi previdenziali aumenta inoltre per effetto del riconoscimento, avvenuto nell'esercizio 2022 e non nell'esercizio 2023, dell'indennità di recupero degli oneri di malattia per gli anni 2015 - 2018, pari a 524 migliaia di Euro.

La Società applica il contratto di lavoro del settore autoferrotranvieri a tutti i dipendenti, ad eccezione dei dirigenti, cui si applica il contratto dei dirigenti delle aziende industriali.

Si riporta di seguito il numero medio dei dipendenti per categoria dell'esercizio corrente e di quello comparativo:

Descrizione	2023	2022
Dirigenti	26	21
Quadri	54	54
Impiegati	122	116
Totale	202	191

NOTA 25 AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI

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

Descrizione	2023	2022
Ammortamenti immateriali	1.644.769	1.306.348
Ammortamenti materiali	27.222.046	26.332.903
Ammortamento Diritto d'uso	2.366.119	2.112.165
Svalutazione immobilizzazioni	826.015	232.664
Totale	32.058.949	29.984.080

Ammortamenti immateriali

La voce si riferisce principalmente all'ammortamento dei moduli SAP utilizzati nell'ambito dell'attività di *service* amministrativo.

Ammortamenti materiali

La voce aumenta di 889 migliaia di Euro principalmente in relazione ai maggiori ammortamenti relativi alle attività di *revamping* e *refurbishment* dei convogli TAF.

Ammortamento Diritto D'uso

Gli ammortamenti del diritto d'uso aumentano di 254 migliaia di Euro.

Svalutazione immobilizzazioni

L'importo è attribuibile all'adeguamento al valore di perizia del valore della locomotiva ES64 F4, per 771 migliaia di Euro, nonché alla manutenzione ciclica di 1 rotabile TSR a 5 casse, per 55 migliaia di Euro.

NOTA 26 ALTRI COSTI OPERATIVI

Gli altri costi operativi sono analizzati nella tabella seguente:

Descrizione	2023	2022
Contributi associativi	935.597	992.140
Imposte e tasse	375.286	346.932
Commissioni di Gestione Fondo CDP Infratech	209.714	—
Minusvalenza patrimoniali	97.901	5.010
Sopravvenienze passive	84.275	255.450
Giornali e riviste	54.501	39.095
Altri oneri	6.439	53.414
Altri costi operativi	1.763.713	1.692.041
Altri oneri	47.562	51.556
Altri costi operativi verso parti correlate (Nota 34)	47.562	51.556
Totale	1.811.275	1.743.597

La voce "Contributi associativi" comprende il contributo versato nell'esercizio alla Fondazione "Centro nazionale per la mobilità sostenibile", pari a 400 migliaia di Euro.

La voce "Commissioni di gestione Fondo CDP Infratech" è la quota di gestione annuale del fondo CDP Infratech (Nota 4).

La voce "Imposte e tasse" include i costi sostenuti dalla Società relativi all'Imposta Municipale Unica, pari a 308 migliaia di Euro (277 migliaia di Euro nel 2021).

NOTA 27 DIVIDENDI

La composizione della voce viene di seguito dettagliata:

Descrizione	2023	2022
Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A.	23.400.000	
NORD ENERGIA S.p.A.	2.761.023	—
DB Cargo Italia S.r.l.	920.000	
Omnibus Partecipazioni S.r.l.	900.000	900.000
Dividendi	27.981.023	900.000

In data 19 aprile 2023 l'Assemblea dei Soci di Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A. ha deliberato la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 23.400.000 interamente di spettanza della Società.

In data 17 aprile 2023 l'Assemblea dei Soci di Nord Energia S.p.A. ha deliberato la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 4.601.706; la quota di spettanza della Società ammonta ad Euro 2.761.023.

In data 21 dicembre 2023 tramite Proposta di Decisione dei Soci mediante consenso espresso per iscritto i Soci di DB Cargo Italia S.r.l. hanno deliberato la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 2.300.000; la quota di spettanza della Società ammonta ad Euro 920.000.

In data 19 aprile 2023 l'Assemblea dei Soci di Omnibus Partecipazioni S.r.l. ha deliberato la distribuzione di un dividendo complessivo di Euro 1.800.000; la quota di spettanza della Società ammonta ad Euro 900.000.

NOTA 28 PROVENTI FINANZIARI

I proventi finanziari riguardano:

Descrizione	2023	2022
Conti correnti bancari e depositi	3.637.787	132.716
Plusvalenza cessione partecipazioni	2.087.889	—
Interessi rimborso credito per imposte	172.891	—
Altri	17.372	46.692
Proventi finanziari	5.915.939	179.408
Conti correnti infragruppo	16.688	185
Altri proventi finanziari parti correlate	262.529	163.780
Proventi finanziari verso parti correlate (Nota 34)	279.217	163.965
Totale	6.195.156	343.373

Gestione liquidità

La Società gestisce la liquidità di tutte le società del Gruppo mediante contratti di *cash pooling*; pertanto sui conti correnti di FNM risultano disponibilità derivanti anche dall'operatività delle società partecipate.

I proventi finanziari maturati su conti correnti bancari sono aumentati per effetto sia della maggiore liquidità media che del maggior tasso applicato che è passato dallo 0,087% al 2,010%.

La gestione della liquidità presenta – nel complesso – le seguenti risultanze:

Descrizione	2023	2022
Proventi finanziari C/C bancari e depositi	3.637.787	132.716
Proventi finanziari C/C infragruppo	16.688	185
Oneri finanziari C/C infragruppo	(2.989.754)	(125.375)
Oneri finanziari C/C bancari e depositi	(69.772)	—
Totale	594.949	7.526

Plusvalenza cessione partecipazioni

La plusvalenza da cessione partecipazioni è relativa alle cessioni delle partecipazioni in La Linea, avvenuta in data 31 marzo 2023, per 1.437 migliaia di Euro, in NTT, avvenuta in data 16 gennaio 2023, per 50 migliaia di Euro.

Nell'esercizio è inoltre stato rilevato, per 600 migliaia di Euro, il conguaglio derivante dallo "Sconto K2" riguardante la cessione della partecipazione detenuta in DB Cargo nell'esercizio 2010.

Altri proventi finanziari parti correlate

La voce include gli interessi sui finanziamenti (Nota 5) erogati alle società controllate e collegate come di seguito dettagliati:

- per 169 migliaia di euro verso Busforfun.com;
- per 39 migliaia di euro verso Malpensa Distripark;
- per 32 migliaia di Euro verso La Linea;
- per 23 migliaia di Euro verso SportIT.

Vengono di seguito riportati i tassi effettivi di rendimento:

Descrizione	2023	2022
Finanziamento controllate e collegate	1,50% - 7,861%	1,50% - 4,376%
Crediti conti correnti vs controllate	1,39 %	0,07 %

NOTA 29 ONERI FINANZIARI

Gli oneri finanziari sono maturati in relazione a:

Descrizione	2023	2022
Oneri finanziari su prestito obbligazionario	6.325.088	6.314.369
Oneri finanziari su finanziamenti passivi	145.651	185.020
Conti correnti bancari	69.772	—
Contratti passivi di <i>leasing</i>	48.293	73.011
TFR	37.939	12.668
Altri	55.729	17.064
Oneri Finanziari	6.682.472	6.602.132
Conti correnti infragrupo	2.989.754	125.375
Contratti passivi di <i>leasing</i>	6.690	13.205
Oneri finanziari verso parti correlate (Nota 34)	2.996.444	138.580
Totale	9.678.916	6.740.712

Oneri finanziari su prestito obbligazionario

La voce accoglie gli oneri finanziari relativi al prestito obbligazionario (Nota 13) emesso in data 20 ottobre 2021, calcolati in applicazione del costo ammortizzato ad un tasso di interesse effettivo dello 0,982% (tasso nominale dello 0,75%).

In data 20 ottobre 2023 è stata pagata la seconda cedola di interessi pari a 4.875 migliaia di Euro.

Oneri finanziari su finanziamenti passivi

La voce accoglie gli oneri finanziari relativi al finanziamento sottoscritto tra la Società e Banca Europea degli Investimenti, in data 21 dicembre 2017, per un importo di 50 milioni di Euro, e calcolati al tasso di interesse effettivo in applicazione del costo ammortizzato pari allo 0,422%, sulla prima *tranche* di 10 milioni di Euro, e dello 0,4893%, sulla seconda *tranche* di 40 milioni di Euro, per un importo complessivo pari a 146 migliaia di Euro.

Contratti passivi di leasing

I contratti passivi di *leasing* sono attribuibili all'applicazione dell'IFRS 16.

Conti correnti infragruppo

L'incremento degli oneri finanziari verso parti correlate è principalmente connesso alla diversa esposizione a debito verso le partecipate oltre che per l'incremento del tasso medio di remunerazione del capitale (0,082% come allo 0,004% del 2021).

NOTA 30 IMPOSTE SUL REDDITO

Si evidenziano gli importi relativi ad imposte correnti e alla fiscalità differita:

(migliaia di Euro)

Descrizione	2023			2022		
	Totale	IRES	IRAP	Totale	IRES	IRAP
Correnti	(2.903)	(2.055)	(848)	(4.430)	(3.358)	(1.072)
Imposte esercizi precedenti	664	—	664	454		454
Netto Anticipate	744	604	140	2.037	1.272	765
Totale	(1.495)	(1.451)	(44)	(1.939)	(2.086)	147

Le imposte diminuiscono di 444 migliaia di Euro principalmente in relazione al beneficio, pari a 634 migliaia di Euro, derivante dal rimborso delle deduzioni da cuneo fiscale non dedotte nel 2008.

Dal 2021 FNM possiede i requisiti di legge che la qualificano come *holding* industriale *ex art. 162-bis* del TUIR. Tale qualificazione è rilevante, in particolare, ai fini della determinazione della base imponibile IRAP e della relativa aliquota applicabile e dell'assoggettamento agli obblighi di comunicazione all'Anagrafe tributaria.

IRES - Riconciliazione tra aliquota ordinaria ed aliquota effettiva

Descrizione	2023	2022
Aliquota IRES applicabile	24,00 %	24,00 %
Svalutazioni indeducibili	33,59 %	4,90 %
Imposte indeducibili	— %	-4,38 %
Altri costi indeducibili	4,19 %	16,23 %
Spese non dedotte in precedenza	-3,10 %	-3,38 %
Quota dividendi non imponibile	-40,55 %	-1,98 %
Deduzione ACE	-4,69 %	-7,17 %
IRAP deducibile	-0,37 %	-0,23 %
Imposte differite	-3,84 %	-12,26 %
Aliquota effettiva	9,22 %	15,73 %

NOTA 31 RISULTATO DA OPERAZIONI DISCONTINUE

Non si sono rilevate operazioni discontinue, come nell'esercizio precedente.

NOTA 32 ALTRE COMPONENTI DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

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

La composizione della voce è di seguito dettagliata:

Descrizione	2023	2022
Utile/(perdita) attuariale	(23.074)	95.574
Effetto fiscale	6.823	(24.162)
Totale	(16.251)	71.412

NOTA 33 CATEGORIE DI ATTIVITÀ E PASSIVITÀ FINANZIARIE ESPOSTE IN BILANCIO

In conformità a quanto richiesto dal principio finanziario IFRS 7 nelle tabelle che seguono sono fornite le informazioni relative alle categorie di attività e passività finanziarie della Società, in essere al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2022.

Importi in migliaia di Euro	Note	Valore di bilancio al 31/12/2023	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività finanziarie al FV a conto economico	Attività finanziarie al FV a OCI	Passività finanziarie al costo ammortizzato
ATTIVITA' NON CORRENTI						
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	5	5.165.833	5.165.833			
Altre Attività	8	353.067	353.067			
ATTIVITA' CORRENTI						
Crediti Commerciali	7	49.257.484	49.257.484			
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	5	3.121.380	3.121.380			
Altre Attività	8	15.431.876	15.431.876			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	9	268.891.516	268.891.516			
PASSIVITA' NON CORRENTI						
Debiti verso Banche	12	16.792.752				16.792.752
Prestito obbligazionario	13	645.847.833				645.847.833
Passività per <i>leasing</i>	13	2.551.823				2.551.823
Altre passività	15	6.081.289				6.081.289
PASSIVITA' CORRENTI						
Debiti verso Banche	12	8.387.927				8.387.927
Prestito obbligazionario	13	961.242				961.242
Debiti finanziari	13	298.257.680				298.257.680
Passività per <i>leasing</i>	13	2.294.795				2.294.795
Debiti verso fornitori	17	31.123.032				31.123.032
Altre passività	15	9.420.562				9.420.562

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	Note	Valore di bilancio al 31/12/2022	Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	Attività finanziarie al FV a conto economico	Attività finanziarie al FV a OCI	Passività finanziarie al costo ammortizzato
ATTIVITA' NON CORRENTI						
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	5	9.646.750	9.646.750			
Altre Attività	8	651.001	651.001	—		
ATTIVITA' CORRENTI						
Crediti Commerciali	7	29.358.688	29.358.688			
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato	5	1.932.494	1.932.494			
Altre Attività	8	19.439.024	19.439.024			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	9	115.752.945	115.752.945			
PASSIVITA' NON CORRENTI						
Debiti verso banche		25.130.708				25.130.708
Prestito obbligazionario	12	644.397.343				644.397.343
Passività per <i>leasing</i>	13	3.406.362				3.406.362
Altre passività	15	6.164.022				6.164.022
PASSIVITA' CORRENTI						
Debiti verso banche	12	8.315.157				8.315.157
Prestito obbligazionario	13	961.644				961.644
Debiti finanziari	13	153.060.426				153.060.426
Passività per <i>leasing</i>	13	2.269.403				2.269.403
Debiti verso fornitori	17	35.362.852				35.362.852
Altre passività	15	8.771.272				8.771.272

NOTA 34 OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

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

Pertanto tutte le transazioni avvenute con la Regione Lombardia vengono riepilogate nell'ambito delle Parti Correlate; in questo ambito rientrano inoltre le transazioni avvenute con società sulle quali la Società esercita un controllo congiunto e con società collegate.

Le transazioni con Parti Correlate sono sintetizzate nel seguente prospetto:

2023	Note	Totale	Totale Parti correlate	Di cui: Control-lante	Di cui: Control-late	Di cui: Joint Venture	Di cui: Collegate	Di cui: Manage-ment	Incidenza %
STATO PATRIMONIALE									
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato non correnti	5	5.165.833	5.165.833	—	1.840.833	—	3.325.000	—	100,0 %
Crediti commerciali	7	49.257.484	47.388.387	—	12.645.046	33.829.706	913.635	—	96,2 %
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato correnti	5	3.121.380	3.121.380	—	1.174.461	48	1.946.871	—	100,0 %
Altre Attività	8	15.431.876	10.192.242	—	10.034.225	168.122	(10.105)	—	66,0 %
Passività per <i>leasing</i> non correnti	13	2.551.823	365.187	—	330.464	34.723	—	—	14,3 %
Altre passività non correnti	15	6.081.289	3.641.021	3.641.021	—	—	—	—	59,9 %
Debiti finanziari correnti	13	298.257.680	295.269.423	—	268.234.261	26.532.162	503.000	—	99,0 %
Passività per <i>leasing</i> correnti	13	2.294.795	167.455	—	108.365	59.090	—	—	7,3 %
Debiti verso fornitori	17	31.123.032	14.937.780	—	1.362.880	13.574.900	—	—	48,0 %
Altre passività correnti	15	9.420.562	3.577.438	145.641	3.069.448	171.230	191.119	—	38,0 %
CONTO ECONOMICO									
Ricavi delle vendite e della prestazioni	20	81.520.304	80.697.942	—	16.229.894	58.279.322	6.188.726	—	99,0 %
Contributi	21	544.734	436.099	436.099	—	—	—	—	80,1 %
Altri proventi	22	3.723.913	2.982.602	—	1.369.840	891.359	721.403	—	80,1 %
Costi per servizi	23	(20.059.642)	(10.489.319)	—	(1.266.233)	(8.044.787)	—	(1.178.299)	52,3 %
Altri costi operativi	26	(1.811.275)	(47.562)	—	(3.194)	(34.607)	(9.759)	—	2,6 %
Dividendi	27	27.981.023	27.981.023	—	—	27.061.023	920.000	—	100,0 %
Proventi finanziari	28	6.195.156	279.217	—	87.551	48	191.618	—	4,5 %
Oneri finanziari	29	(9.678.916)	(2.996.444)	—	(2.682.114)	(314.330)	—	—	31,0 %

2022	Note	Totale	Totale Parti correlate	Di cui: Control-lante	Di cui: Control-late	Di cui: Joint Venture	Di cui: Collegate	Di cui: Management	Incidenza %
STATO PATRIMONIALE									
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato non correnti	5	9.646.750	9.646.750	—	8.046.750	—	1.600.000	—	100,0 %
Crediti commerciali	7	29.358.688	27.942.090	—	6.931.852	20.295.124	715.114	—	95,2 %
Altre attività finanziarie valutate al costo ammortizzato correnti	5	1.932.494	1.932.494	—	1.452.703	—	479.791	—	100,0 %
Altre Attività	8	19.439.024	10.567.864	—	8.904.738	1.663.126	—	—	54,4 %
Passività per <i>leasing</i> non correnti	13	3.406.362	442.912	—	422.830	20.082	—	—	13,0 %
Altre passività non correnti	15	6.164.022	3.786.661	3.786.661	—	—	—	—	61,4 %
Debiti finanziari correnti	13	153.060.426	148.041.966	—	117.456.340	28.639.392	1.946.234	—	96,7 %
Passività per <i>leasing</i> correnti	13	2.269.403	642.746	—	560.173	82.573	—	—	28,3 %
Debiti verso fornitori	17	35.362.852	14.169.527	—	977.724	13.191.803	—	—	40,1 %
Altre passività correnti	15	8.771.272	3.455.162	436.098	2.770.870	58.598	189.596	—	39,4 %
CONTO ECONOMICO									
Ricavi delle vendite e della prestazioni	20	79.320.251	78.516.469	—	15.726.718	56.881.872	5.907.879	—	99,0 %
Contributi	21	1.291.023	1.164.886	1.164.886	—	—	—	—	90,2 %
Altri proventi	22	3.623.706	2.760.628	—	1.444.336	1.045.675	270.617	—	76,2 %
Costi per servizi	23	(18.477.236)	(8.903.729)	(82.324)	(1.123.092)	(6.534.041)	(2.920)	(1.161.352)	48,2 %
Altri costi operativi	26	(1.743.597)	(51.556)	(1.777)	(3.132)	(10.105)	(36.542)	—	3,0 %
Dividendi	27	900.000	900.000	—	—	900.000	—	—	100,0 %
Proventi finanziari	28	343.373	163.965	—	88.598	—	75.367	—	47,8 %
Oneri finanziari	29	(6.740.712)	(138.580)	—	(114.862)	(23.718)	—	—	2,1 %

Di seguito vengono riepilogate le prestazioni rese e ricevute, a normali condizioni di mercato, a società controllate, in *joint venture* e collegate:

Attività che hanno prodotto ricavi:	Controllate	Joint venture	Collegate
Service Amministrativo	X	X	
Canone Sap	X	X	
Locazione locali a Novate		X	
Locazione uffici P.le Cadorna	X	X	
Locazioni uffici e aree Iseo	X	X	
Locazione materiale rotabile	X	X	X
Attività di assistenza in materia D.Lgs. 231	X	X	
Vendita spazi pubblicitari	X	X	

Attività che hanno prodotto costi:	Controllate	Joint venture	Collegate
Servizi informatici		X	
Service sicurezza	X		
Gestione spazi pubblicitari	X		
Locazione uffici e spazi commerciali	X		
Locazione informatica distribuita		X	

Si riportano di seguito evidenza dei flussi finanziari con parti correlate per l'esercizio 2023 e 2022:

Descrizione	2023			2022		
	Totale	Parti correlate		Totale	Parti correlate	
		Valore assoluto	Incidenza %		Valore assoluto	Incidenza %
FLUSSI FINANZIARI						
Flusso di cassa dell'attività caratteristica	23.598.750	39.816.301	168,7 %	39.878.893	59.069.122	148,1 %
Flusso di cassa dell'attività di investimento	13.131.443	32.213.225	245,3 %	(69.855.795)	(13.035.605)	18,7 %
Flusso di cassa dell'attività di finanziamento	116.478.050	143.677.997	123,4 %	49.319.148	64.807.279	131,4 %

NOTA 35 GESTIONE DEI RISCHI

Rischio di mercato

FNM, operando prevalentemente con le società controllate e partecipate, non è esposta a rischi di mercato.

Rischio di credito

FNM S.p.A. non è esposta a particolari rischi di credito commerciale e finanziario. La Società presenta un'elevata concentrazione dei crediti verso le imprese controllate e in *joint venture*.

In particolare, per quanto attiene al rischio di controparte finanziaria derivante dall'impiego della liquidità, la Società opera con interlocutori di alto e sicuro profilo e di elevato *standing* internazionale.

Le posizioni creditorie verso terzi su cui valutare il rischio di credito sono così riassumibili.

(migliaia di Euro)

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Crediti verso banche (nota 10)	268.961	116.371
Crediti commerciali verso terzi (nota 7)	1.895	1.417
Altri crediti verso terzi (nota 8)	933	379
Totale	271.789	118.167

I crediti verso altri, inclusi nella precedente tabella, sono al netto dei crediti in procedura concorsuale, interamente svalutati tramite specifico fondo svalutazione, nonché dei crediti tributari per IVA (Nota 8).

L'anzianità dei crediti commerciali verso terzi alla data di bilancio è la seguente:

(migliaia di Euro)

Descrizione	31/12/2023			31/12/2022		
	Lordo	Svalutazione	Netto	Lordo	Svalutazione	Netto
Non ancora scaduti	1.895		1.895	1.415		1.415
Scaduti da 31-60 giorni			—			—
Scaduti da 61-90 giorni	3	(3)	—			—
Scaduti da 91-120 giorni			—	4	(2)	2
Scaduti da 121-360 giorni	3	(3)	—	7	(7)	—
Oltre 361 giorni	85	(85)	—	140	(140)	—
Totale	1.986	(91)	1.895	1.566	(149)	1.417

I movimenti del fondo svalutazione crediti commerciali nel corso degli esercizi al 31 dicembre 2023 e 2022 sono stati i seguenti:

(migliaia di Euro)

Descrizione	31/12/2023	31/12/2022
Saldo al 1° gennaio	149	110
Accantonamento di periodo	—	—
Riclassifica credito	—	46
Utilizzi di periodo	(9)	(7)
Saldo al 31 dicembre	140	149

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità cui è soggetta la Società può sorgere dalle difficoltà a ottenere finanziamenti a supporto delle attività operative nella giusta tempistica o dal mancato rispetto degli eventuali *ratios* finanziari (c.d. *covenants*) e degli altri impegni previsti dal prestito obbligazionario emesso nel 2021, oltre che dal contratto di finanziamento sottoscritto dalla Società nel mese di dicembre 2017 con la Banca Europea per gli Investimenti, con conseguente venir meno del beneficio del termine e diritto delle controparti di ottenere la restituzione anticipata dei finanziamenti erogati.

Il sopracitato rischio di liquidità risulta mitigato dall'ottenimento (i) in data 10 novembre 2020, di un *rating Investment Grade* BBB- con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Fitch Ratings, aggiornato in data 20 dicembre 2021 a BBB con *outlook* stabile, e (ii) in data 25 gennaio 2021, di un *rating investment grade* pari a Baa3 con *outlook* stabile da parte della primaria agenzia di *rating* Moody's.

I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità della Società sono monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della Funzione Tesoreria di Gruppo, con l'obiettivo di garantire un'efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie.

Il *management* ritiene che i fondi e le linee di credito attualmente disponibili, oltre a quelli che saranno generati dall'attività operativa e di finanziamento, consentiranno alla Società di soddisfare i suoi fabbisogni derivanti dalle attività di investimento, di gestione del capitale circolante e di rimborso dei debiti alla loro naturale scadenza.

Si riportano di seguito le scadenze contrattuali delle passività finanziarie:

(migliaia di Euro)

Descrizione	<1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	>5 anni	Totale
2023					
Altri debiti verso controllate per C/C di corrispondenza	295.269				295.269
Debiti <i>leasing</i> finanziari	189	119	225	—	533
Totale parti correlate	295.458	119	225	—	295.802
Debiti verso banche	8.351	8.396	8.396		25.143
Debiti <i>leasing</i> finanziari	2.175	1.944	196	109	4.424
Debiti verso Obbligazionisti	4.875		653.914		658.789
Altri debiti finanziari	2.988				2.988
Totale terzi	18.389	15.215	662.506	109	696.219
Totale	313.847	15.334	662.731	109	992.021

Descrizione	<1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	>5 anni	Totale
2022					
Altri debiti verso controllate per C/C di corrispondenza	148.042				148.042
Debiti verso Obbligazionisti	—	—			—
Debiti <i>leasing</i> finanziari	550	96	320	—	966
Totale parti correlate	148.592	96	320	—	149.008
Debiti verso banche	8.315	8.351	16.811		33.477
Debiti <i>leasing</i> finanziari	1.753	1.507	1.439	119	4.818
Debiti verso Obbligazionisti	4.875		658.788		663.663
Altri debiti finanziari	5.980				5.980
Totale terzi	20.923	14.733	677.038	119	712.813
Totale	169.515	14.829	677.358	119	861.821

Si riportano di seguito le scadenze contrattuali delle attività finanziarie:

(migliaia di Euro)

Descrizione	<1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	>5 anni	Totale
2023					
Altri crediti finanziari	1.206	932	2.096	1.878	6.112
Totale parti correlate	1.206	932	2.096	1.878	6.112
Depositi bancari	269.608				269.608
Totale terzi	269.608	—	—	—	269.608
Totale	270.814	932	2.096	1.878	275.720

Descrizione	<1 anno	tra 1 e 2 anni	tra 2 e 5 anni	>5 anni	Totale
2022					
Altri crediti finanziari	8.183	800	4.200	400	13.583
Totale parti correlate	8.183	800	4.200	400	13.583
Depositi bancari	116.371				116.371
Totale terzi	116.371	—	—	—	116.371
Totale	124.554	800	4.200	400	129.954

Rischio di valuta

FNM, operando esclusivamente in un contesto locale, non è esposta a rischi valutari.

Rischio tasso

Le passività finanziarie sono principalmente costituite da contratti di *leasing* finanziari, dal prestito obbligazionario e dal finanziamento BEI.

FNM non è esposta a particolari rischi di variazione dei tassi di interesse sui contratti di *leasing* finanziari.

I finanziamenti in essere sono a tasso fisso. L'eventuale volatilità degli oneri finanziari associata all'andamento dei tassi di interesse sui finanziamenti viene monitorata e mitigata tramite una politica di gestione del rischio tasso volta all'individuazione di un mix equilibrato di finanziamenti.

Gestione del capitale

Gli obiettivi principali perseguiti dalla Società nell'ambito della gestione del rischio di capitale sono la creazione di valore per gli azionisti e la salvaguardia della continuità aziendale. La Società si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento e rispettare i requisiti (*covenants*) previsti dagli accordi di debito (Nota 12 e Nota 13). Particolare attenzione viene posta al livello di indebitamento al rapporto tra patrimonio netto ed EBITDA, perseguendo obiettivi di redditività e generazione di cassa operativa.

Stima del fair value

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

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

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

Durante il 2023 non vi sono stati trasferimenti tra differenti livelli gerarchici. Il valore contabile approssima già il *fair value*, laddove non è esplicitato il relativo livello gerarchico.

NOTA 36 EVENTI E OPERAZIONI SIGNIFICATIVE NON RICORRENTI

Nel corso dell'esercizio, come nel precedente, non sono stati rilevati eventi e operazioni significative non ricorrenti.

NOTA 37 TRANSAZIONI DERIVANTI DA OPERAZIONI ATIPICHE E/O INUSUALI

Ai sensi della Comunicazione CONSOB DEM/6064293 del 28 luglio 2006, si precisa che nel corso del 2023 la Società non ha posto in essere operazioni atipiche e/o inusuali, così come definite dalla Comunicazione stessa.

NOTA 38 ALTRE INFORMAZIONI

Si riportano di seguito, con riferimento all'esercizio 2023, le informazioni relative ai compensi degli Amministratori, Sindaci e dirigenti con responsabilità strategiche:

<i>Importi in migliaia di Euro</i>	2023
Amministratori	896
Sindaci	150
Altri dirigenti con cariche strategiche	1.784
Totale	2.830

Si rileva che non sono stati concessi crediti e non sono vantati crediti verso Amministratori, Sindaci e dirigenti con responsabilità strategiche. Si rileva inoltre che non sono stati assunti dalla Società impegni per conto loro.

L'importo indicato alla voce "Altri dirigenti con cariche strategiche" comprende benefici a breve termine per 472 migliaia di Euro e benefici concessi per la cessazione del rapporto di lavoro a dirigenti con responsabilità strategiche sono pari a 330 migliaia di Euro.

Si segnala che ad oggi non sono in essere attività di *stock option*.

NOTA 39 FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

In data 23 febbraio 2024 FNM ha perfezionato l'acquisizione dell'80% del capitale sociale di Viridis Energia S.p.A. ("Viridis"), produttore indipendente di energia elettrica, da Lagi Energia 2006 S.r.l. ("Lagi Energia 2006") e HNF S.p.A. ("HNF").

Con tale acquisizione il Gruppo FNM è entrato nel settore della produzione di energia rinnovabile, rafforzando gli obiettivi ambientali del Piano Strategico 2021-2025, che prevede investimenti in progetti energetici innovativi e, al contempo, contribuendo ulteriormente agli obiettivi dell'Agenda 2030 oltreché alla transizione energetica del Paese. Grazie a un portafoglio a oggi di 47 MW di impianti fotovoltaici e a biogas già operativi, prevalentemente incentivati, e circa 23 MW di impianti fotovoltaici in costruzione e *ready to build*, Viridis è un asset industriale capace sin da subito di generare un *cash flow* positivo. Si prevede che l'investimento non andrà a modificare materialmente il valore complessivo dei *capex* previsti nel Piano Strategico 2021-2025 (850 milioni di Euro). Infatti, l'investimento per l'acquisizione di Viridis e per lo sviluppo dei nuovi impianti di generazione nel 2024 e 2025 sono attesi compensare i minori *capex* realizzati dal Gruppo negli anni precedenti e gli effetti della riprogrammazione degli investimenti in materiale rotabile e nel trasporto pubblico locale su gomma rispetto alle previsioni originarie per il 2024 e 2025. Nel medio-lungo periodo, la struttura operativa di Viridis, dotata di competenze consolidate nello sviluppo, costruzione e gestione di impianti di produzione di energia rinnovabile, permetterà di sviluppare gli ulteriori impianti fotovoltaici ed eolici in diverse fasi di avanzamento già presenti in portafoglio. In questo modo, saranno poste le basi per rafforzare il *core business* infrastrutturale del Gruppo e assicurare al contempo flussi di cassa stabili e buona marginalità.

Trattandosi di un'operazione "significativa" di acquisizione in conformità alle previsioni dell'All. 3B Parte I punto B del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 (come successivamente integrato e modificato – "Regolamento Emittenti"), in data 5 marzo 2024 è stato messo a disposizione del pubblico il documento informativo relativo all'operazione redatto ai sensi dell'art. 71, comma 1 dello stesso Regolamento Emittenti.

Il corrispettivo pagato per l'acquisizione della partecipazione in Viridis è pari 80,0 milioni di Euro ed include la sottoscrizione dell'80% di un finanziamento soci e il riconoscimento del versamento in conto capitale eseguiti da Lagi Energia 2006 e HNF prima del *closing*, a supporto dello sviluppo degli investimenti futuri, oltre che di una quota a titolo di anticipo dell'*Earn Out* pattuito per lo sviluppo di un portafoglio di impianti da realizzarsi entro 6 anni dal *closing*.

Più in dettaglio, il corrispettivo concordato tra FNM e i Venditori per l'Acquisizione ai sensi del Contratto di Compravendita, è composto da: (i) un prezzo provvisorio di Euro 63.226.402, corrisposto alla Data di Esecuzione, (ii) l'*Earn-Out COD*, per un importo massimo complessivo pari a Euro 80.000.000 per ciascun progetto in sviluppo esistente alla Data di Esecuzione, o nuovo progetto, che raggiungano la COD entro 6 anni dalla Data di Esecuzione, di cui Euro 16.800.000 già corrisposti a titolo di acconto a detta data; e (iii) un extra profitti dell'80% degli importi eventualmente incassati dalle società del Gruppo Viridis, in conseguenza della definizione con sentenza definitiva favorevole di alcuni contenziosi pendenti presso il TAR.

Il corrispettivo è inoltre soggetto a meccanismi di aggiustamento prezzo, meglio descritti al paragrafo 2.1.2 del sopramenzionato documento informativo.

L'acquisizione è stata finanziata da una linea di credito a breve termine concessa da Intesa Sanpaolo S.p.A., per un ammontare di 85 milioni di Euro. Il finanziamento non è assistito da garanzie, dovrà essere rimborsato in un'unica soluzione al massimo entro il mese di agosto 2025 e avrà un tasso di interesse variabile pari all'Euribor a tre mesi maggiorato di un margine in linea con le attuali condizioni di mercato.

Al 30 giugno 2023, sulla base dei conti consolidati riferiti al perimetro dell'operazione, Viridis presentava ricavi per 8,8 milioni di Euro, EBITDA rettificato di 5,0 milioni di Euro e Posizione Finanziaria Netta di 16,6 milioni di Euro. Il Gruppo FNM, considerando anche i risultati di Viridis, presenta al 30 giugno 2023 i seguenti valori proforma: ricavi per 364,2 milioni di Euro, EBITDA ante oneri non ricorrenti di 105,1 milioni di Euro e Posizione Finanziaria Netta di 877,9 milioni di Euro. Viridis sarà consolidata integralmente nel bilancio consolidato del Gruppo FNM a partire dal 23 febbraio 2024.

Si evidenzia tuttavia che, data il limitato intervallo intercorrente tra la data di approvazione del presente documento e la data di acquisizione di Viridis non risultano disponibili i dati di quest'ultima alla data del 23 febbraio 2024. Per una più completa descrizione dell'operazione si rimanda al sopramenzionato documento informativo messo a disposizione del pubblico in data 5 marzo 2024.

Anche per l'esercizio 2024 la Società continuerà a tenere monitorati eventuali variabili esogene che possano determinare ulteriori incrementi dei prezzi, al momento difficili da stimare per entità e durata.

La Società si conferma flessibile nella gestione efficace dei costi variabili e discrezionali relativi a tutte le attività gestite e monitora con attenzione l'evoluzione della situazione al fine di comprendere se, e in quale misura, gli incrementi dei prezzi si potrebbero ripercuotere sui risultati attesi della Società.

NOTA 40 PROPOSTA DI APPROVAZIONE DEL BILANCIO E DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO

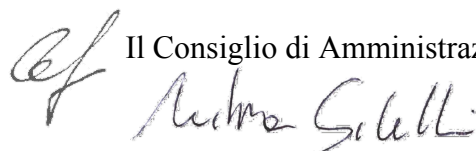
Signori Azionisti,

in continuità con la scelta operata negli ultimi esercizi si ritiene opportuno destinare una parte del risultato alla remunerazione del capitale.

Ciò premesso, nel sottoporre alla Vostra approvazione il Bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, che evidenzia un utile di Euro 14.237.463,53, il Consiglio di Amministrazione propone di destinare l'utile di esercizio come segue:

- Euro 711.873,18 a riserva legale;
- Euro 3.525.590,35 a riserva straordinaria;
- Euro 10.000.000,00 a dividendo ordinario agli Azionisti, che assicura una remunerazione di Euro 0,0230 per ciascuna azione ordinaria in circolazione.

Milano, 12 marzo 2024

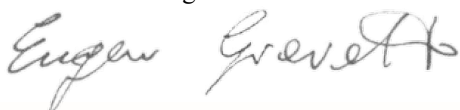
 Il Consiglio di Amministrazione

ATTESTAZIONE
del Bilancio separato ai sensi dell'art. 154 bis comma 5 del D. Lgs. 58/98

1. I sottoscritti Andrea Gibelli in qualità di “Presidente del Consiglio di Amministrazione” e Eugenio Giavatto in qualità di “Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari” della FNM S.p.A., tenuto anche conto di quanto previsto dall'art.154-bis, commi 3 e 4, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, attestano:
- l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
 - l'effettiva applicazione
- delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio separato nel corso dell'esercizio 2023.
2. Attestano inoltre che:
- a) il bilancio separato:
- è redatto in conformità ai principi contabili internazionali (IAS/IFRS) applicabili riconosciuti nella Comunità Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002;
 - corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
 - è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente.
- b) La relazione sulla gestione comprende un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione nonché della situazione dell'emittente, unitamente alla descrizione dei principali rischi ed incertezze cui è esposto.

Milano, 12 marzo 2024

Il Dirigente preposto alla redazione
dei documenti contabili societari
Eugenio Giavatto



Il Presidente
del Consiglio di Amministrazione
Andrea Gibelli



FNM S.p.A.

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

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

Azienda certificata



Relazione del Collegio Sindacale all'Assemblea degli Azionisti di FNM S.p.A.

redatta ai sensi dell'art. 153 del D. Lgs. 58/1998 ("T.U.F.")

Signori Azionisti,

la presente Relazione è stata redatta dal Collegio Sindacale (in seguito anche «Collegio») nominato dall'Assemblea degli Azionisti di FNM S.p.A. (di seguito «FNM» o «Società») con delibera del 30 aprile 2021 per il triennio 2021-2023 e in carica nella sua attuale composizione dalla data del 19 luglio 2021.

Premessa: fonti normative, regolamentari e deontologiche

La presente Relazione riferisce sulle attività di vigilanza e sulle altre attività svolte dal Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023 in base alle previsioni di legge, tenuto conto dei Principi enunciati nelle "*Norme di comportamento del collegio sindacale di società quotate*" emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili da ultimo aggiornate nel dicembre 2023 (di seguito le "*Norme di Comportamento*"), delle disposizioni Consob in materia di controlli societari e delle indicazioni contenute nel Codice di *Corporate Governance* (edizione 2020). Con la presente Relazione, anche in osservanza alle indicazioni fornite dalla Consob con Comunicazione DEM/1025564 del 6 aprile 2001, come successivamente modificata e integrata, il Collegio Sindacale dà conto delle attività svolte, distintamente per ciascun oggetto di vigilanza previsto dalle normative che regolano l'attività del Collegio.

Inoltre, avendo FNM adottato il modello di *governance* tradizionale, il Collegio Sindacale si identifica con il Comitato per il controllo interno e la revisione contabile (CCIRC) cui competono ulteriori specifiche funzioni di controllo e monitoraggio in tema di informativa finanziaria e revisione legale previste dall'art. 19 del D. Lgs. 27 gennaio 2010 n. 39 così come modificato dal D. Lgs. 17 luglio 2016 n. 135.

Il Collegio Sindacale ha anche vigilato sull'assolvimento degli obblighi relativi alle informazioni di carattere non finanziario di cui al D. Lgs. n. 254/2016.

Per quanto attiene ai compiti di Revisione Legale dei Conti, questi sono attualmente svolti dalla società PricewaterhouseCoopers S.p.A., nominata con delibera assembleare del 28 aprile 2017 per il novennio 2017-2025 (di seguito "PWC").

1. Attività di vigilanza sull'osservanza della legge e dello statuto

Nel corso dell'esercizio 2023 il Collegio Sindacale, in composizione variabile:

- si è riunito n. 11 volte;
- ha assistito altresì alle n.16 riunioni del Consiglio di Amministrazione;
- ha assistito all'unica Assemblea degli azionisti tenutasi.

Sempre nel corso dell'esercizio 2023, il Collegio, in composizione variabile, ha assistito alle riunioni dei Comitati endoconsiliari:

- n. 11 del Comitato Controllo Rischi e Operazioni con Parti Correlate di cui n. 10 riunioni (quale Comitato Controllo e Rischi) e n.1 quale Comitato per le Operazioni con Parti Correlate;
- n. 3 del Comitato per la Remunerazione;
- n. 4 del Comitato per la Responsabilità Sociale ed Etica;
- n. 3 del Comitato per la designazione degli organi sociali del gruppo FNM.

Il Collegio Sindacale ha inoltre incontrato periodicamente l'Organismo di Vigilanza e la società di revisione PWC.

Il Collegio Sindacale si è altresì regolarmente incontrato con il Responsabile *Internal Audit* e con il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari e CFO; il Collegio ha altresì tenuto incontri con i responsabili delle direzioni aziendali di *staff* (quali il Responsabile Consolidato, Contabilità e Compliance 262, il Direttore Affari Societari, Legali e Regolatori, il Responsabile della Funzione ICT).

La Società ha svolto riunioni di *induction*, unitamente ai membri del Consiglio, al fine di approfondire progetti e temi specifici di interesse degli organi sociali.

L'attività del Collegio, mediante la raccolta di informazioni e documentazione nell'ambito delle riunioni sopra evidenziate, ha riguardato in particolare:

- a) la vigilanza su:
 - (i) la conformità delle delibere assunte dagli organi societari alla legge e alle disposizioni regolamentari, nonché allo Statuto sociale;
 - (ii) il rispetto dei principi di corretta amministrazione, l'adeguatezza della struttura organizzativa, del sistema di controllo interno e del sistema amministrativo-

contabile della Società, come meglio precisato nel seguito della presente relazione;

- (iii) il monitoraggio delle concrete modalità di attuazione delle regole di governo societario previste dal Codice di *Corporate Governance*, a tal fine esaminando altresì la Relazione annuale sul governo societario e gli assetti proprietari ex art. 123-bis del TUF;
 - (iv) l'osservanza degli obblighi in materia di informazioni privilegiate e sull'*internal dealing*, rilevando che la Società ha adottato il "*Codice Internal Dealing*";
 - (v) la conformità della "*Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate*" ai principi indicati nel Regolamento approvato dalla Consob con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010 e successive modifiche, nonché la sua concreta applicazione;
 - (vi) il funzionamento del processo di informazione societaria, monitorando ai sensi di legge la revisione legale del bilancio, esaminando altresì la Relazione annuale del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari;
 - (vii) l'osservanza delle disposizioni stabilite in materia di Dichiarazione di carattere non finanziario dal D. Lgs. n. 254/2016, ivi incluse le modifiche apportate dall'art. 1, comma 1.073, della Legge n. 145/2018;
 - (viii) le azioni poste in essere con riferimento alle disposizioni in materia di *privacy*, in particolare al Regolamento UE n. 2016/679 (c.d. GDPR);
- b) l'accertamento di quanto segue:
- (i) il rispetto della disciplina sullo svolgimento delle riunioni degli organi sociali e l'adempimento dell'obbligo informativo periodico da parte degli organi delegati in merito all'esercizio delle deleghe conferite;
 - (ii) che nessuno dei Sindaci ha avuto interessi, per conto proprio o di terzi, in una determinata operazione durante l'esercizio e che persistono in capo ad essi le condizioni di indipendenza previste dalla legge;
- c) la presa d'atto dell'approvazione in data 15 marzo 2023 da parte del Consiglio di Amministrazione della Relazione sulla Politica di Remunerazione e sui compensi corrisposti ex art. 123-ter del TUF ed ex art. 84-quater del Regolamento Consob n. 11971/1999 (di seguito "*Regolamento Emittenti*");

- d) la presa d'atto dell'approvazione in data 6 marzo 2023 da parte del Consiglio di Amministrazione della "Politica in materia di diversità del Consiglio di Amministrazione" in attuazione di quanto previsto all'art. 123-bis, comma 2, lett. d-bis) del TUF;
- e) la presa d'atto dell'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione in data 23 febbraio 2023 della Politica per la Sostenibilità di FNM S.p.A.;
- f) la presa d'atto dell'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione in data 15 febbraio 2024 della procedura "Processo di *Impairment Test*";
- g) la verifica della correttezza dei criteri e delle procedure di accertamento adottati dal Consiglio di Amministrazione per valutare l'indipendenza dei Consiglieri;
- h) la presa d'atto dell'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione in data 4 marzo 2024 degli "Orientamenti agli Azionisti sulla composizione quali-quantitativa del nuovo Consiglio di Amministrazione", così come raccomandato dal Codice di *Corporate Governance*".

Il Collegio Sindacale dà inoltre atto che nel corso dell'esercizio 2023:

- a) non vi sono state segnalazioni alla Consob ex art. 149, comma 3, del TUF;
- b) non sono pervenute denunce ai sensi dell'art. 2408 del c.c..

2. Attività di vigilanza sul rispetto dei principi di corretta amministrazione

Al fine di vigilare sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, oltre ad aver partecipato, come sopra esposto, alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati endoconsiliari, il Collegio Sindacale dichiara:

- a) di aver ottenuto nel corso dell'esercizio 2023, dagli Amministratori, anche mediante apposite sessioni formative (*induction*), le dovute informazioni sull'attività svolta e sulle operazioni di maggior rilievo economico, patrimoniale o finanziario deliberate e poste in essere dalla Società. Tali attività e operazioni sono descritte nella Relazione sulla gestione e nelle Note illustrative al bilancio consolidato e al bilancio separato;
- b) di aver preso atto nella seduta consiliare del 12 marzo 2024 dell'aggiornamento delle proiezioni economico-finanziarie del Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM ai fini dell'*Impairment Test* effettuato per la redazione del Bilancio di esercizio separato e consolidato al 31 dicembre 2023;

- c) di non aver rilevato l'esistenza di operazioni atipiche con società del Gruppo o con terzi effettuate nel corso dell'esercizio 2023. Per quel che attiene ai rischi e agli effetti delle operazioni compiute, si rinvia alla Relazione sulla gestione nonché all'analisi dei rischi contenuta nelle Note illustrative al bilancio consolidato e al bilancio separato.

Sulla base delle informazioni rese disponibili al Collegio, lo stesso può ragionevolmente ritenere che le operazioni svolte nell'esercizio 2023 siano conformi alla legge e allo statuto sociale e non siano manifestamente imprudenti, azzardate o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea e dal Consiglio di Amministrazione o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Tra le operazioni ed eventi di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale si ricorda tra l'altro che, come anche esposto nella Relazione sulla gestione, nel corso dell'esercizio 2023 è entrato in vigore il nuovo Contratto di Servizio tra Ferrovienord e Regione Lombardia, per il periodo 1 gennaio 2023 - 31 dicembre 2027 (il "Nuovo Contratto di Servizio"), successivamente aggiornato in data 29 dicembre 2023. Sono proseguiti gli investimenti in ambito infrastrutturale con il completamento della riqualifica della S.P. Rho-Monza, l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria e il rinnovo del materiale rotabile; nel corso dell'esercizio è inoltre stata definita l'acquisizione, poi perfezionatasi nel 2024, dell'80% di Viridis Energia S.p.A., produttore indipendente di energia rinnovabile, mediante impianti fotovoltaici e a biogas, al fine di rendere più solido il core business infrastrutturale, assicurando da subito una buona marginalità e perseguendo, al contempo, gli obiettivi ambientali del Piano strategico.

3. Attività di vigilanza sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo

Il Collegio Sindacale, mediante la raccolta di informazioni dai Responsabili delle Direzioni e Funzioni aziendali, dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti e dall'esame dei documenti aziendali, ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di sua competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società e ritiene che la struttura nel suo complesso sia adeguata.

L'Organismo di Vigilanza ha relazionato il Collegio Sindacale sulle attività svolte nel corso dell'esercizio 2023, con particolare riferimento alle verifiche effettuate, anche con il supporto operativo dell'*Internal Audit* della Società, senza segnalare fatti o situazioni che debbano essere evidenziati nella presente Relazione. L'Organismo di Vigilanza ha inoltre monitorato l'osservanza ed efficacia del Modello di organizzazione, gestione e controllo, da ultimo revisionato il 16 settembre 2021 e ha vigilato costantemente sull'aggiornamento del

medesimo nel caso in cui si riscontrasse la necessità di adeguare lo stesso a cambiamenti intervenuti nella struttura e/o nell'organizzazione aziendale o in relazione all'evoluzione del quadro normativo di riferimento.

Il Collegio Sindacale dà altresì atto che il Consiglio di Amministrazione ha effettuato con esito positivo la valutazione in merito alla composizione, dimensione e funzionamento del medesimo e dei Comitati endoconsiliari.

In merito al funzionamento del Consiglio di Amministrazione e dei Comitati endoconsiliari, il Collegio Sindacale ritiene che i flussi informativi, tanto nei confronti del Collegio Sindacale che nei confronti di tale organo e Comitati, nonché la loro attivazione e la funzionalità operativa siano nel complesso in linea con quanto previsto dalle regole di *corporate governance*. In particolare, il Collegio Sindacale dà atto di aver ricevuto il fattivo supporto alla propria attività da parte della “Direzione Affari Societari, Legali e Regolatori” e di tutti i responsabili delle direzioni aziendali.

Il Collegio Sindacale ha verificato in data 28 febbraio 2023 e da ultimo, nell'esercizio in corso, nella seduta del 8 marzo 2024, la permanenza in capo a ciascun membro dei requisiti di indipendenza stabiliti dall'art. 148, comma 3, del TUF e dal Codice di *Corporate Governance*.

Il Collegio sindacale ha inoltre effettuato l'Autovalutazione con riferimento alla sua composizione e al suo funzionamento, anche avuto a riguardo alle attività condotte nell'anno 2023, ad esito della quale è risultato un complessivo giudizio di adeguatezza. Degli esiti dell'Autovalutazione si è dato atto nella relazione di *Corporate Governance* della Società.

In tale contesto, il Collegio Sindacale non ha rilevato l'esistenza di rischi rilevanti derivanti da una eventuale inadeguatezza dell'assetto organizzativo e non ha particolari osservazioni da riferire.

4. Attività di vigilanza sull'adeguatezza del Sistema di Controllo Interno

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno e gestione dei rischi (di seguito anche “SCIGR”) mediante:

- i) l'esame della valutazione positiva espressa dal Consiglio di Amministrazione sull'adeguatezza ed effettivo funzionamento del SCIGR; si ricorda che FNM ha (a) adottato le “*Linee di Indirizzo del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi*”, da ultimo aggiornate con delibera del Consiglio di Amministrazione del 30 luglio 2021, previo parere favorevole del Comitato, Controllo, Rischi, che costituiscono

- l'insieme delle regole, procedure e strutture organizzative volte a consentire l'identificazione, la misurazione, la gestione e il monitoraggio dei principali rischi ai quali la Società e le sue controllate sono esposte (b) aderito al Codice di Corporate Governance con delibera quadro del Consiglio di Amministrazione del 13 maggio 2021, anche al fine di recepire i principi e le raccomandazioni ivi contenuti; nella stessa delibera il Consiglio di Amministrazione ha confermato l'allineamento del sistema di governo societario della Società e dello SCIGR ai principi e raccomandazioni previsti dal predetto Codice di *Corporate Governance*, adeguando il modello di organizzazione societaria alle *best practice* nazionali ed internazionali;
- ii) l'informativa ricevuta dal Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari sull'assetto amministrativo e contabile, nonché l'esame della Relazione del Dirigente Preposto sul sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria, dalla quale emerge un quadro organizzativo e gestionale nel complesso idoneo al presidio della correttezza dell'informativa di bilancio;
 - iii) l'esame della Relazione annuale dell'*Internal Audit* sul Sistema di Controllo Interno e Gestione Rischi, dalla quale non si rilevano criticità da segnalare; dalla medesima risulta altresì l'adeguatezza, la piena operatività e l'effettivo funzionamento del SCIGR della Società;
 - iv) l'esame della Relazione annuale della Funzione *Compliance*, dalla quale non si evidenziano punti di attenzione da segnalare;
 - v) l'esame delle Relazioni semestrali dell'Organismo di Vigilanza relativamente all'attività svolta, per il tramite della Funzione *Internal Audit* e mediante incontri con le strutture della Società, dalle quali non emergono criticità da portare all'attenzione ad esito delle verifiche effettuate;
 - vi) l'esame della relazione dell'Amministratore Incaricato del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi redatta ai sensi del paragrafo 4 delle "*Linee di Indirizzo del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi*" di FNM S.p.A. e della Raccomandazione 34 b) del Codice di *Corporate Governance*;
 - vii) l'audizione della società di revisione PWC e l'esame dei risultati del lavoro da questa posto in essere;
 - viii) la partecipazione ai lavori del Comitato Controllo Rischi e Operazioni con Parti Correlate e l'esame delle relative relazioni dalle quali non emergono criticità da segnalare;

- ix) la partecipazione ai lavori del Comitato per la Remunerazione, l'esame della relativa relazione annuale e della "*Politica di Remunerazione e procedure per l'attuazione di FNM S.p.A.*" redatta anche con il supporto di esperti indipendenti;
- x) l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle specifiche Direzioni e Funzioni aziendali;
- xi) i rapporti informativi con i Collegi Sindacali delle società controllate ai sensi dei commi 1 e 2 dell'art. 151 del TUF.

Tenuto in considerazione quanto sopra, il Collegio Sindacale ritiene che il sistema di controllo interno di FNM sia nel suo complesso adeguato e che non vi siano criticità da segnalare.

5. Attività di vigilanza sull'adeguatezza del sistema amministrativo contabile e sull'attività di revisione legale dei conti

Il Collegio Sindacale ha monitorato il processo e controllato l'efficacia del Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi per quanto attiene l'informativa finanziaria.

L'informativa finanziaria è affidata al Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari. La Società ha adottato apposito regolamento che definisce protocolli e regole operative di comportamento, allo scopo di assicurare con ragionevole certezza il raggiungimento degli obiettivi di attendibilità, accuratezza, affidabilità e tempestività dell'informativa finanziaria.

Il Collegio Sindacale ha incontrato periodicamente il Dirigente Preposto nominato ai sensi dell'art. 154-bis del TUF, per lo scambio di informazioni sul sistema amministrativo-contabile nonché sull'affidabilità di quest'ultimo ai fini di una corretta rappresentazione dei fatti di gestione.

Il Collegio Sindacale ha esaminato la relazione del Dirigente Preposto volta al rilascio dell'attestazione di cui all'art. 154-bis del TUF sul Bilancio separato e sul Bilancio consolidato di FNM al 31 dicembre 2023 dalla quale emerge, ad esito delle attività di *test* e verifica sul sistema dei controlli relativi al processo di formazione dell'informativa finanziaria, un quadro organizzativo e gestionale nel complesso idoneo al presidio della correttezza dell'informativa di bilancio.

Il Collegio Sindacale ha inoltre effettuato incontri periodici con i Responsabili della società di revisione PWC, anche ai sensi dell'art. 150, comma 3, del TUF e dell'art. 19, comma 1, del

D. Lgs. 39/2010, nel corso dei quali non sono emersi fatti o situazioni che debbano essere evidenziati nella presente Relazione.

La società di revisione PWC ha rilasciato, in data odierna, le Relazioni ai sensi dell'art. 14 del D.lgs. 39/2010 e dell'art. 10 del Regolamento (UE) n. 537/2014, rispettivamente per il Bilancio separato e per il Bilancio consolidato al 31 dicembre 2023, redatti in conformità agli *International Financial Reporting Standards* - IFRS - adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati da Consob, così come descritti nelle Note illustrative al bilancio. Da tali relazioni risulta che il Bilancio separato e il Bilancio consolidato di FNM forniscono una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria di FNM e del Gruppo FNM al 31 dicembre 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data.

Con riferimento al Bilancio separato e al Bilancio consolidato, la società di revisione ha dichiarato che la Relazione sulla gestione e la Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari, limitatamente alle informazioni indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del TUF, sono coerenti con il bilancio alla suddetta data del 31 dicembre 2023 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Inoltre, la società di revisione PWC con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, circa l'eventuale identificazione di errori significativi nella Relazione sulla gestione, sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, ha dichiarato di non avere nulla da riportare.

La società di revisione PWC ha rilasciato, infine, la Relazione Aggiuntiva per il Comitato per il controllo interno e la revisione contabile ai sensi dell'art. 11 del Regolamento (UE) n. 537/2014.

Il Collegio Sindacale ha preso atto dei contenuti della Relazione Aggiuntiva emessa in data odierna dalla società di revisione PWC. Tale relazione verrà trasmessa al Consiglio di Amministrazione con le eventuali osservazioni del Collegio Sindacale ai sensi dell'art. 19, comma 1, lett. a), seconda parte, del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39.

Il Collegio Sindacale ha vigilato sull'osservanza delle disposizioni stabilite dal D. Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 in materia di comunicazione di informazioni di carattere non finanziario e di informazioni sulla diversità. Al riguardo, verificata l'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Dichiarazione di carattere non finanziario, la società di revisione PWC ha rilasciato, come precisato nella relazione di revisione sopra

menzionata, apposita relazione ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D. Lgs. 30 dicembre 2016 n. 254 e dell'art. 5 del Regolamento di attuazione Consob del 18 gennaio 2018, n. 20267.

Nelle Note illustrative al Bilancio separato e al Bilancio consolidato della Società è riportato il prospetto dei corrispettivi di competenza dell'esercizio riconosciuti alla società di revisione PWC e alle entità appartenenti alla sua rete, ai sensi dell'art. 149-*duodecies* del Regolamento Emittenti, in particolare: a) per FNM, Euro 56 mila per servizi di revisione ed Euro 39 mila per la prestazione di altri servizi diversi dalla revisione legale e b) per le altre società del Gruppo FNM, Euro 311 mila per servizi di revisione ed Euro 23 mila per la prestazione di altri servizi diversi dalla revisione legale.

Tenuto conto delle dichiarazioni di indipendenza rilasciate da PWC, più precisamente della *“Conferma annuale dell'indipendenza ai sensi dell'art. 6, paragrafo 2), lettera a) del Regolamento Europeo n. 537/2014 e ai sensi del paragrafo 17 del Principio di Revisione Internazionale (ISA Italia) 260”*, e della relazione di trasparenza pubblicata dalla stessa ai sensi dell'art. 13 del Regolamento Europeo n. 537/2014, nonché degli incarichi conferiti alla stessa da FNM e dalle società del Gruppo FNM, il Collegio non ritiene che esistano aspetti critici in materia di indipendenza del revisore.

6. Il processo di formazione del Bilancio di esercizio

Il Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, separato e consolidato, unitamente alla Relazione sulla Gestione, è stato redatto ed approvato in data 12 marzo 2024 dal Consiglio di Amministrazione nei termini di legge e regolarmente trasmesso in pari data al Collegio Sindacale e alla società di revisione per i rispettivi adempimenti.

Il Bilancio è stato redatto, tra l'altro, nel formato elettronico unico di comunicazione noto come *European Single Electronic Format (ESEF)*.

Il Collegio Sindacale dà atto che il Consiglio di Amministrazione ha definito nella riunione del 15 febbraio 2024 le linee guida dell'*impairment test* ai sensi delle raccomandazioni Banca d'Italia/CONSOB/IVASS.

In data 12 marzo 2024 il Consiglio di Amministrazione ha approvato l'aggiornamento delle proiezioni economico-finanziarie del Piano Strategico 2021-2025 del Gruppo FNM ai fini dell'*Impairment Test*.

Come per l'esercizio precedente, la Società si è poi avvalsa di un esperto esterno indipendente di primario *standing* ai fini della predisposizione dell'*impairment test*.

Il Collegio Sindacale prende atto che non si sono verificati i presupposti di applicazione delle deroghe ai criteri di valutazione utilizzati per la formazione del Bilancio.

In data odierna il Collegio ha ricevuto, nei termini legge, la Relazione della società di revisione che attesta la conformità del bilancio alla disciplina applicabile.

7. Modalità di concreta attuazione delle regole di governo societario

Sulla base delle informazioni acquisite, il Collegio Sindacale riferisce circa l'adeguato assetto di *corporate governance* della Società in attuazione del relativo Codice al quale la Società ha dichiarato di attenersi.

In merito, il Collegio Sindacale dà atto che a seguito dell'emanazione nel gennaio 2020 del nuovo "Codice di *Corporate Governance*" il Consiglio di Amministrazione di FNM ha ritenuto di aderire ai principi e alle raccomandazioni nello stesso contenute, tramite l'adozione di una apposita "delibera quadro" in data 13 maggio 2021.

Dell'adozione del Codice di *Corporate Governance* (edizione 2020) è data informativa nella Relazione sul Governo Societario e gli assetti proprietari redatta con riferimento all'esercizio 2023 ed approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 12 marzo 2024. Il Collegio ha verificato che la predetta relazione è stata redatta in conformità alle disposizioni contenute nell'art. 123-bis TUF, illustrando altresì le modalità di applicazione dei principi del medesimo Codice di *Corporate Governance*.

Come sopra indicato, la società di revisione PWC ha espresso il proprio giudizio ai sensi del medesimo art. 123-bis del TUF.

8. Attività di vigilanza sui rapporti con società controllate e controllanti

Nell'ambito dei propri incontri con il Dirigente Preposto, il Collegio Sindacale ha maturato il ragionevole convincimento che il sistema amministrativo contabile delle società controllate è idoneo a far pervenire regolarmente alla Direzione Finanza e Sviluppo e alla società di revisione PWC i dati economici, patrimoniali e finanziari necessari per la redazione del Bilancio.

Il Collegio ha inoltre incontrato il collegio sindacale delle controllate Milano Serravalle - Milano Tangenziali S.p.A., Ferrovienord S.p.A. e FNMPAY S.p.A., ai fini del periodico scambio di informazioni e dati ai sensi dell'art. 151 del TUF. Nell'ambito di detti incontri non sono emerse criticità da portare all'attenzione nella presente Relazione.

Il Collegio Sindacale non ha rilevato particolari rischi eventualmente derivanti dall'inadeguatezza dei flussi informativi da e verso le società controllate.

9. Attività di vigilanza sulle operazioni con parti correlate

Quanto all'attività di vigilanza in materia di operazioni con parti correlate, il Collegio Sindacale rileva in primo luogo che la Società ha adottato una propria "*Procedura per la disciplina delle operazioni con parti correlate*" (di seguito "Procedura OPC"), da ultimo modificata in data 31 maggio 2022.

In conformità alla Procedura OPC il Consiglio di Amministrazione ha costituito al proprio interno il Comitato Controllo, Rischi e Operazioni con Parti Correlate.

Il Collegio Sindacale ha verificato il rispetto da parte del Consiglio di Amministrazione della Procedura OPC.

Il Collegio Sindacale ha verificato che il Consiglio di Amministrazione nella Relazione sulla gestione e nelle note al Bilancio ha fornito un'adeguata informativa sulle operazioni con parti correlate, tenuto conto di quanto previsto dalla vigente normativa.

In conclusione, il Collegio Sindacale ritiene di poter affermare che le operazioni con parti correlate siano adeguatamente presidiate.

10. Omissioni e fatti censurabili rilevati, pareri resi e iniziative intraprese

Il Collegio Sindacale ha rilasciato, in data 9 febbraio 2024, dandone atto nella successiva riunione tenutasi in data 16 febbraio 2024, il proprio parere in merito al conferimento dell'incarico dell'Esame dei prospetti di stato patrimoniale consolidato Pro-forma al 30 giugno 2023 e di conto economico consolidato Pro-forma per i sei mesi del periodo chiuso al 30 giugno 2023, corredati dalle relative note esplicative, da includersi nel documento informativo redatto ai sensi dell'art. 71 del c.d. "Regolamento Emittenti" adottato da Consob con delibera n. 11971 del 14 maggio 1999 in relazione all'operazione di acquisizione della partecipazione di maggioranza in Viridis Energia S.p.A..

All'esito dell'attività di vigilanza svolta nell'esercizio 2023 e innanzi illustrata, dalla quale non sono emersi omissioni e fatti censurabili, il Collegio non ha osservazioni da riferire all'Assemblea degli Azionisti ai sensi dell'art. 153 del TUF.

11. Conclusioni e proposte in ordine al bilancio di esercizio e alla sua approvazione (art. 153, comma 2, del TUF).

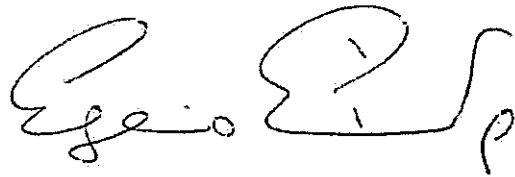
Sulla base dell'attività di vigilanza svolta nel corso dell'esercizio 2023, il Collegio Sindacale, considerando anche le risultanze dell'attività svolta dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti PWC e tenuto conto di tutto quanto sopra rappresentato, non rileva motivi ostativi all'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2023 di FNM e alla proposta formulata dal Consiglio di Amministrazione del 12 marzo 2024 circa la destinazione dell'utile di esercizio.

Nel rammentare che con l'approvazione del Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2023 giunge a naturale scadenza il nostro incarico, ringraziamo per la fiducia accordata ed invitiamo l'Assemblea a deliberare in merito.

Milano, 28 marzo 2024

Letto, approvato e sottoscritto.

Eugenio Pinto
Presidente del Collegio Sindacale



Massimo Codari
Sindaco Effettivo



Roberta Eldangela Benedetti
Sindaco Effettivo





**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE
AI SENSI DELL'ARTICOLO 14 DEL DLGS 27 GENNAIO 2010, N° 39 E
DELL'ARTICOLO 10 DEL REGOLAMENTO (UE) N° 537/2014**

FNM SPA

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2023

Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n° 39 e dell'articolo 10 del Regolamento (UE) n° 537/2014

Agli azionisti di FNM SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio separato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio separato di FNM SpA (la Società), costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2023, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto dei movimenti del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio separato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio separato* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio separato nel suo complesso; pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: Milano 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: Ancona 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - Bari 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - Bergamo 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - Bologna 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 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

Aspetti chiave

Procedure di revisione in risposta agli aspetti chiave

Valutazione della recuperabilità del valore di carico delle partecipazioni

Paragrafi “Partecipazioni”, “Perdite di valore di attività materiali, immateriali e partecipazioni” e “Poste soggette a significative assunzioni e stime”

Nota 4 “Partecipazioni”

Il saldo al 31 dicembre 2023 della voce “Partecipazioni” del bilancio separato di FNM SpA risulta pari ad Euro 692.936 migliaia ed è riferibile alle partecipazioni in imprese controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate detenute da FNM SpA. Tali partecipazioni, che rappresentano circa il 48 per cento del totale attivo, sono iscritte al costo di acquisto comprensivo dei costi accessori di diretta imputazione.

In presenza di indicatori di possibile riduzione di valore, la recuperabilità del valore di iscrizione delle partecipazioni è verificata confrontando il valore di iscrizione con il relativo valore recuperabile (cd. *impairment test*) in accordo con il principio contabile internazionale IAS 36 “Riduzione di valore delle attività”.

Le configurazioni utilizzate dalla Società per la determinazione del valore recuperabile delle partecipate sono rappresentate, alternativamente, dal maggiore tra il valore d’uso e dal *fair value* al netto dei costi di dismissione, determinati, con l’ausilio di un esperto indipendente, utilizzando i flussi finanziari elaborati sulla base delle previsioni contenute nei piani.

Le analisi effettuate dalla Direzione della Società hanno evidenziato delle perdite di valore per le controllate Milano Serravalle - Milano Tangenziali SpA, FNMPAY SpA e Malpensa Intermodale Srl e per la collegata Sportit Srl pari complessivamente a Euro 22.015 migliaia mentre non hanno evidenziato perdite di valore per le altre partecipate sottoposte ad esercizio di *impairment test*, ATV Srl, Malpensa Distripark Srl, E-Vai Srl e Busforfun.com Srl.

Abbiamo svolto specifiche procedure per la comprensione, valutazione e validazione dei controlli rilevanti implementati dalla Società a presidio della verifica della recuperabilità della voce Partecipazioni, inclusa l’identificazione degli indicatori di *impairment*.

Abbiamo compreso la metodologia di stima adottata dalla Direzione ai fini della determinazione del valore recuperabile delle singole partecipazioni nell’ambito dell’*impairment test*, le cui risultanze sono state oggetto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione di FNM SpA.

Laddove individuati indicatori di una potenziale perdita di valore, abbiamo valutato le ipotesi sottostanti la determinazione del valore recuperabile, verificando la ragionevolezza delle assunzioni più rilevanti alla base dei piani approvati dai consigli di amministrazione di ciascuna partecipata ed utilizzati per la determinazione dei flussi finanziari prospettici di ciascuna di esse, dei tassi di attualizzazione utilizzati, della definizione del valore terminale ove applicabile, nonché il rispetto delle previsioni del principio contabile internazionale IAS 36 in relazione alla determinazione del valore recuperabile secondo la configurazione di valore utilizzata e l’accuratezza delle formule matematiche del modello di *impairment test*, anche mediante il coinvolgimento di esperti della rete PwC. Abbiamo inoltre esaminato l’analisi di sensitività svolta dalla Società ed effettuato ulteriori analisi di sensitività con riferimento alle assunzioni finanziarie utilizzate dagli amministratori.

La valutazione della recuperabilità del valore delle partecipazioni in società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate ha rappresentato un aspetto chiave ai fini del lavoro per le seguenti ragioni: i) la significatività dell'importo della voce Partecipazioni, determinata anche dai maggiori valori pagati rispetto ai valori contabili delle rispettive quote di patrimonio netto delle società partecipate acquisite; ii) la complessità del processo di stima del valore recuperabile delle partecipate in quanto basato su ipotesi valutative influenzate da condizioni economiche e di mercato soggette a incertezze, anche in considerazione degli effetti indiretti derivanti dal conflitto russo-ucraino; iii) l'elevato livello di giudizio professionale della Direzione nella formulazione delle stime dei flussi di cassa prospettici e del tasso di attualizzazione.

Abbiamo infine verificato l'adeguatezza e la completezza delle informazioni fornite nelle note al bilancio.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio separato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio separato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'articolo 9 del DLgs n° 38/05 e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio separato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio separato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio separato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio separato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio separato.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio separato, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio separato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio separato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Abbiamo fornito ai responsabili delle attività di governance anche una dichiarazione sul fatto che abbiamo rispettato le norme e i principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano e abbiamo comunicato loro ogni situazione che possa ragionevolmente avere un effetto sulla nostra indipendenza e, ove applicabile, le azioni intraprese per eliminare i relativi rischi o le misure di salvaguardia applicate.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di governance, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento (UE) 537/2014

L'assemblea degli azionisti di FNM SpA ci ha conferito in data 28 aprile 2017 l'incarico di revisione legale del bilancio separato e consolidato di FNM SpA per gli esercizi dal 31 dicembre 2017 al 31 dicembre 2025.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/2014 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio separato espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al collegio sindacale, nella sua funzione di comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'articolo 11 del citato Regolamento.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815

Gli amministratori di FNM SpA sono responsabili per l'applicazione delle disposizioni del Regolamento Delegato (UE) 2019/815 della Commissione Europea in materia di norme tecniche di regolamentazione relative alla specificazione del formato elettronico unico di comunicazione (ESEF - *European Single Electronic Format*) (nel seguito "Regolamento Delegato") al bilancio separato al 31 dicembre 2023, da includere nella relazione finanziaria annuale.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 700B al fine di esprimere un giudizio sulla conformità del bilancio separato alle disposizioni del Regolamento Delegato.

A nostro giudizio, il bilancio separato al 31 dicembre 2023 è stato predisposto nel formato XHTML in conformità alle disposizioni del Regolamento Delegato.

Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10 e dell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98

Gli amministratori di FNM SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari di FNM SpA al 31 dicembre 2023, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio separato e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n° 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'articolo 123-bis, comma 4, del DLgs 58/98, con il bilancio separato di FNM SpA al 31 dicembre 2023 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio separato di FNM SpA al 31 dicembre 2023 e sono redatte in conformità alle norme di legge.



Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Milano, 28 marzo 2024

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Riccardo Proietti', written in a cursive style.

Riccardo Proietti
(Revisore legale)