

3

## Scenario di riferimento

### 3.1 Scenario macroeconomico di riferimento

#### Quadro macroeconomico

Lo scenario economico globale nel corso del 2025 è stato caratterizzato da crescita generalizzata, nonostante l'esposizione a shock geopolitici, alla volatilità energetica e alle tensioni lungo le filiere globali. Le stime OCSE di dicembre 2025 (cfr. infra) indicano tassi di crescita dell'economia mondiale per l'anno allineati al 2024 (+3,2% vs. +3,3%), pur in un contesto di incertezza crescente sulle politiche commerciali correlata all'aumento dei dazi.

Negli Stati Uniti, gli investimenti in tecnologie legate ai sistemi di Intelligenza Artificiale hanno rappresentato uno dei principali supporti all'espansione dell'attività, sostenendo contestualmente il commercio internazionale. Nell'Eurozona, la crescita ha registrato un moderato aumento pari a +1,3% secondo le citate valutazioni OCSE, in linea con le previsioni della BCE di dicembre 2025, che indicano un tasso di incremento medio annuo del PIL in termini reali pari all'1,4% per il 2025. Il risultato è riconducibile al livello complessivo degli investimenti, sia pubblici — sostenuti dai fondi messi a disposizione dal programma NextGeneration EU — sia privati, in particolare nel campo delle tecnologie dell'informazione, nonostante l'incertezza sulle politiche commerciali.

Secondo dati della Banca d'Italia (Bolettino Economico 1/2026), nella seconda parte dell'anno il volume degli scambi internazionali è cresciuto, sia grazie all'interscambio di beni correlati alle tecnologie per le infrastrutture telematiche di Intelligenza Artificiale, sia in esito a una ricomposizione geografica dei flussi commerciali, con un ribilanciamento delle diminuite esportazioni cinesi verso gli Stati Uniti tramite un'espansione verso altri paesi asiatici e verso l'UE. Per il 2026 permane comunque elevata l'incertezza sulle politiche commerciali.

Crescita del PIL e scenari macroeconomici (variazioni percentuali, se non diversamente specificato)							
VOCI	Crescita			Previsioni		Revisioni (2)	
	2024	2025 2° trim. (1)	2025 3° trim. (1)	2025	2026	2025	2026
<b>Mondo</b>	3,3	–	–	3,2	2,9	0,0	0,0
Giappone	-0,2	2,1	-2,3	1,3	0,9	0,2	0,4
Regno Unito	1,1	0,9	0,4	1,4	1,2	0,0	0,2
Stati Uniti	2,8	3,8	4,3	2,0	1,7	0,2	0,2
Area dell'euro	0,9	0,6	1,1	1,3	1,2	0,1	0,2
Brasile	3,4	2,4	1,8	2,4	1,7	0,1	0,0
( Cina	5,0	5,2	4,8	5,0	4,4	0,1	0,0
India (3)	6,5	7,8	8,2	6,7	6,2	0,0	0,0
Russia	4,3	1,1	0,6	0,7	0,5	-0,3	-0,2

Fonte: per i dati sulla crescita, statistiche nazionali; per il PIL mondiale e le previsioni, OCSE, *OECD Economic Outlook. Resilient Growth but with Increasing Fragilities*, dicembre 2025.

(1) Dati trimestrali. Per area dell'euro, Giappone, Regno Unito e Stati Uniti, variazioni percentuali sul periodo precedente, in ragione d'anno e al netto dei fattori stagionali; per gli altri paesi, variazioni sul periodo corrispondente. – (2) Punti percentuali; revisioni rispetto a OCSE, *OECD Economic Outlook, Interim Report*, settembre 2025. – (3) I dati effettivi e le previsioni si riferiscono all'anno fiscale con inizio ad aprile.

È proseguito, in particolare nelle economie sviluppate, il processo di disinflazione generalizzata, condizione che ha consentito, tra l'altro, le ripetute azioni di politica monetaria espansiva da parte della Federal Reserve, che ha portato i tassi di riferimento nel range 3,50%–3,75%. Anche nell'Eurozona, le attese di inflazione allineate agli obiettivi della BCE hanno giustificato una riduzione complessiva operata dalla Banca Centrale di 200 punti base tra giugno 2024 e giugno 2025, portando il tasso sui depositi al 2%.

Secondo i dati rilevati a dicembre 2025, l'inflazione al consumo si è attestata al 2,7% negli Stati Uniti e al 2% nella zona euro, con aspettative di ulteriore discesa all'1,9% nel 2026 e all'1,8% nel 2027 (cfr. Previsioni Economiche BCE, dicembre 2025). Le aspettative implicite negli "inflation swap", con proiezione tra uno e due anni, indicavano valori intorno all'1,7–1,8% a inizio 2026, convergendo verso il 2,0–2,1% sulle scadenze più lunghe.

Nel corso del 2025 l'Italia ha registrato una dinamica moderatamente positiva sul fronte degli investimenti, anche grazie alle risorse del PNRR – Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Secondo le proiezioni macroeconomiche pubblicate dalla Banca d'Italia a dicembre 2025 (cfr. 'Proiezioni macroeconomiche per l'economia italiana 19 dicembre 2025'), il PIL nazionale si attesterebbe a +0,6% per l'anno, con previsioni leggermente migliorative (+0,8%) per il 2027, andamento peraltro influenzabile dal perdurare di condizioni favorevoli di finanziamento degli investimenti e dalla tenuta della domanda aggregata.

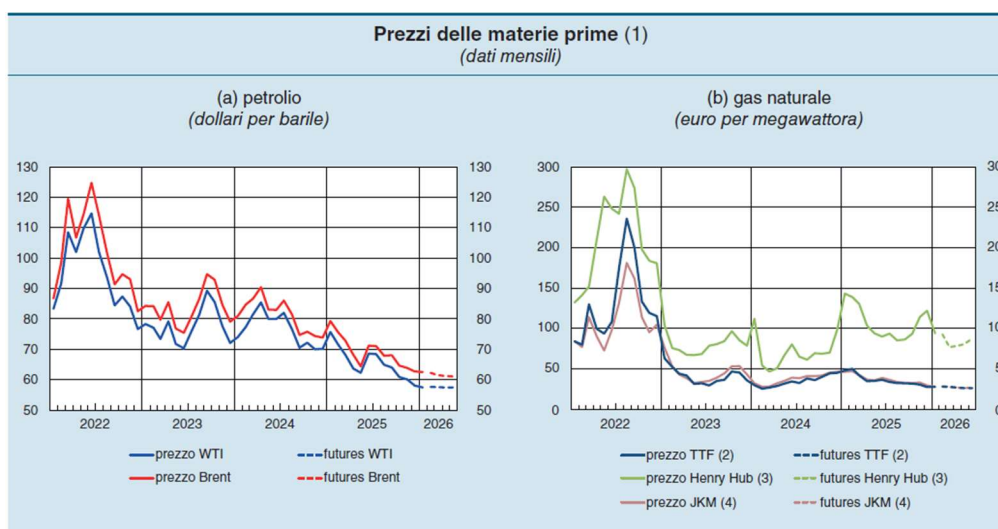
Le stime ISTAT indicano che l'occupazione continuerà la tendenza positiva, pur con ritmi meno sostenuti. Il tasso di disoccupazione ha toccato il minimo storico del 5,7% a novembre 2025, accompagnato da una significativa riduzione del tasso giovanile, sceso al 18,8%.

Secondo l'*"Indagine sulle aspettative di inflazione e crescita"*, condotta da Bankitalia con cadenza trimestrale, il campione di imprese intervistate tra novembre e dicembre 2025 (tra le quali anche ATM), ha espresso giudizi più favorevoli sull'andamento della domanda complessiva rispetto allo stesso periodo del 2024, insieme ad aspettative positive in materia di occupazione.

### **Materie Prime**

Nel 2025 i corsi delle materie prime energetiche hanno mostrato un andamento volatile, pur in un contesto di progressiva correzione, in particolare per il petrolio, che ha risentito dell'aumento della produzione da parte del cartello OPEC+ implementato verso fine anno. Il prezzo del Brent ha iniziato il 2025 intorno a 80 USD/bbl, per poi ridursi nel corso dell'anno nell'intorno di 60 USD/bbl.

L'*International Energy Agency* prevede per il 2026 un surplus di offerta globale, anche in esito allo sfruttamento dei giacimenti venezuelani. Anche il prezzo del gas naturale, misurato secondo il TTF – Title Transfer Facility, ha mostrato un andamento relativamente stabile. Le quotazioni dei futures sul mercato TTF per la prima parte del 2026 incorporano aspettative di sostanziale stabilità dei prezzi.



Fonte: LSEG.

(1) Per i prezzi a pronti, medie mensili fino a dicembre 2025; il dato di gennaio 2026 si riferisce alla media dei dati giornalieri dal 1° al 9 gennaio 2026. Per i prezzi dei futures, quotazioni del 9 gennaio 2026. – (2) Prezzo del gas scambiato sul mercato TTF nei Paesi Bassi. – (3) Prezzo del gas distribuito attraverso il polo Henry Hub in Louisiana (USA). Scala di destra. – (4) Prezzo globale di riferimento del GNL scambiato su Japan Korea Marker (JKM).

(Fonte grafici: Bollettino Economico Banca d'Italia - gennaio 2026)

## Il settore del Trasporto Pubblico Locale

Nel 2025 il settore ha mostrato un sostanziale equilibrio economico nelle aziende di maggiore dimensione, pur in un contesto di incertezza prospettica, evidenziando la necessità di un piano post-PNRR per garantire la sostenibilità nel medio-lungo periodo. Sono proseguiti gli investimenti per il rinnovo del parco mezzi, con una crescente incidenza di veicoli a trazione alternativa (elettrica e metano), a fronte di un recupero della domanda di trasporto, in particolare nelle grandi aree metropolitane.

Le aziende hanno incrementato gli investimenti in digitalizzazione, con l'obiettivo di migliorare l'esperienza del servizio e l'efficienza operativa.

Secondo il report "Mind the Gap", predisposto da *Clean Cities* a dicembre 2025, negli ultimi dieci anni l'andamento nominale del Fondo Nazionale Trasporti (FNT) ha oscillato tra 4,8 e 5,3 miliardi di euro, valori che non tengono conto dell'inflazione, pari complessivamente al 25% nello stesso periodo. Tale erosione del valore reale dei corrispettivi ha determinato nel tempo una significativa riduzione del potere di acquisto delle risorse destinate al settore, contribuendo a disomogeneità territoriali nella qualità del servizio.

Per il 2026 si stima un'ulteriore accelerazione degli investimenti in veicoli a basso impatto ambientale e tecnologicamente avanzati, avvalendosi delle risorse messe a disposizione dal PNRR entro il primo semestre.

### 3.2 Il Quadro normativo per il settore del Trasporto Pubblico Locale

Il 2025 è stato caratterizzato dal protrarsi del conflitto tra Russia e Ucraina e del conflitto tra Hamas e Israele, i quali hanno comportato degli effetti indiretti anche per il settore del Trasporto Pubblico. Il Governo italiano, al fine di consentire alle aziende del TPL di proseguire la normale operatività, ha dispiegato una serie di interventi, dettagliati di seguito per aree omogenee.

#### 3.2.1 Contributi per l'incremento del prezzo del gasolio

A partire dal 2022 sono stati numerosi gli interventi del Governo per fronteggiare gli incrementi di prezzo del gasolio. Con il Decreto-legge n. 21/2022 "*Misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina*" e s.m.i., è stata temporaneamente ridotta l'accisa sul gasolio usato come carburante, con successive proroghe fino al 31 dicembre 2022 tramite il c.d. *Decreto Aiuti Quater* (D. Legge n. 176/2022). Con riferimento a quest'ultimo, si precisa che ha ripreso efficacia il beneficio fiscale previsto dal punto 4-bis della Tabella A, allegata al D. Lgs. n. 504/1995. L'aliquota normale sul gasolio, usato come carburante, è stata dunque portata a 467,40 euro per mille litri superiore a quella fissata per l'impiego agevolato (403,22 euro per mille litri).

Ulteriormente, di rilevante importanza sono stati da un lato il D. Legge n. 115/2022, che ha istituito un fondo di 40 milioni di euro per fronteggiare il costo dei carburanti e dei prodotti energetici, sostenuto nel secondo quadrimestre 2022, per i mezzi di trasporto pubblico locale e regionale. Il fondo è stato successivamente incrementato di 100 milioni di euro (D. Legge n. 144/2022) e poi di altri 320 milioni di euro (D. Legge n. 176/2022).

Dall'altro lato, il Decreto dirigenziale n. 460/2022, ha autorizzato l'impegno di 40 milioni di euro quale contributo per l'incremento del costo dei carburanti sostenuto nel secondo quadrimestre 2022, per l'alimentazione dei mezzi di trasporto pubblico locale e regionale a favore delle Regioni, Province autonome e delle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico. La Regione Lombardia ha ricevuto euro 4.594.688,49.

Un ulteriore stanziamento è stato autorizzato per 80 milioni di euro a titolo di anticipazione del contributo destinato all'incremento del costo dei carburanti sostenuto nel terzo quadrimestre 2022. La quota spettante a Regione Lombardia è stata di euro 9.189.376,98.

Nel 2023, con il *Decreto interministeriale n. 128* sono stati assegnati, agli enti territoriali competenti e alle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale, euro 80 milioni come incremento del costo del carburante per il secondo quadrimestre 2022. Alla Regione Lombardia, a titolo di anticipazione nella quota dell'ottanta per cento, sono stati assegnati euro 7.351.501,59. Ulteriormente, con *Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 398/2023* è stato autorizzato il pagamento di euro 40 milioni quale contributo per il secondo quadrimestre 2022 a favore delle Regioni, Province autonome e aziende esercenti i servizi di TPL. Per la Regione Lombardia l'importo autorizzato è pari ad euro 4.594.688,49. Con il citato decreto è stato altresì autorizzato il pagamento di euro 78.966.368,12, per il terzo quadrimestre 2022. Per la Regione Lombardia l'importo autorizzato è pari ad euro 9.189.376,98.

Con Decreto interministeriale n. 335/2023 è stato assegnato un contributo pari ad euro 136.477.600,83, per il secondo quadrimestre 2022, alle Regioni, alle Province autonome e alle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale, e di euro 96.807.703,33 per il terzo quadrimestre 2022. L'importo assegnato alla Regione Lombardia è stato di euro 14.934.561,63 per il secondo quadrimestre e di 11.789.912,32 per il terzo.

Infine, il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 469/2023 ha autorizzato il pagamento, per la Lombardia, di euro 10.339.873,14 per il secondo quadrimestre 2022 e di euro 2.600.535,33 per il terzo quadrimestre 2022.

Nel 2024 la Regione Lombardia ha assegnato i fondi ricevuti dallo Stato per la **compensazione dei maggiori costi** di carburante ed energia per il **secondo e terzo quadrimestre del 2022** attraverso i seguenti provvedimenti:

- Deliberazione della Giunta Regionale n. XII/2818 del 2024 che ha attribuito l'importo di complessivi euro 25.220.046,55 a Trenord S.r.l., alle Agenzie del TPL, all'Autorità di bacino lacuale dei laghi di Iseo, Endine e Moro;
- Decreto della Direzione generale Trasporti e Mobilità sostenibile n. 11224 del 2024 che ha previsto la liquidazione di euro 12.342.088,75 all'Agenzia per il trasporto pubblico locale del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia;
- Determinazione Dirigenziale di Agenzia per il trasporto pubblico locale del bacino della Città metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia n. 65 del 2024 con la quale sono state liquidate alle Aziende e agli Enti le risorse statali.

### ***3.2.2 Interventi a favore delle imprese per l'acquisto di energia elettrica***

Durante l'annualità in esame non sono stati emanati decreti con nuove assegnazioni di risorse. Si rimanda, per ulteriori dettagli, a quanto già descritto nella Relazione Annuale Integrata del Gruppo ATM dell'anno 2023.

### ***3.2.3 Interventi per attività di manutenzione straordinaria dei sistemi di trasporto rapido di massa a impianti fissi***

Con Decreto n. 443/2021 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili era stato disposto il finanziamento agli **Enti locali di euro 182,9 milioni**, per la successiva attribuzione alle Aziende aventi diritto, che avevano presentato progetti e programmi di manutenzione straordinaria ed interventi per la prevenzione di incendi nelle metropolitane.

Al Comune di Milano e, conseguentemente, ad ATM sono stati attribuiti contributi per **euro 44,4 milioni** relativi ai seguenti interventi di manutenzione (importi rimodulati con D.M. 344/2023):

- Metropolitana Materiale Rotabile Revisione generale casse (26 treni Meneghino) 17,4 milioni di euro;

- Metropolitana Materiale Rotabile Revisione generale carrelli (26 treni Meneghino) 19 milioni di euro;
- Metropolitana Linea di Contatto Rinnovo impianti di trazione a catenaria 1500 V (13 km, incluse sospensioni) 8 milioni di euro.

Le scadenze previste in origine dal Decreto n. 443/2021 sono state rimodulate con il Decreto n. 343/2023, il quale ha derogato il termine di conclusione dei progetti al 31 dicembre 2025.

Con il Decreto 197/ 2025, le economie complessive del decreto sono state ripartite su nuovi interventi: al Comune di Milano sono state destinate risorse per € 7.809.957,00 destinate all'intervento "Revisione generale casse e carrelli (ulteriori veicoli)", con termine di conclusione del progetto entro il 31 dicembre 2026.

Nel mese di novembre u.s., il Comune di Milano ha inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) nota di richiesta relativa alla proroga dei termini di conclusione e ad un rifinanziamento pari a €0,72 Mil oltre iva, per l'intervento 'Rinnovo impianti di trazione a catenaria 1500 V (13 km, incluse sospensioni), di cui la Società sta aspettando formale riscontro dal MIT.

### **3.2.4 Interventi Normativi destinati agli investimenti**

L'Italia è tra i principali beneficiari del **NextGenerationEU**, il piano di rilancio economico dell'Unione Europea, che attraverso il Dispositivo per la Ripresa e Resilienza (*Recovery and Resilience Facility* - RRF) mette a disposizione circa **724 miliardi di euro** sotto forma di sovvenzioni e prestiti. Difatti, in Italia, con un piano nazionale denominato **PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza)** sono stati previsti investimenti per **oltre 191,5 miliardi di euro**, integrati da ulteriori risorse nazionali e complementari. Accanto al PNRR, il programma **REACT-EU (Recovery Assistance for Cohesion and the Territories of Europe)** fornisce finanziamenti aggiuntivi per il sostegno alla coesione territoriale, il rafforzamento dei sistemi sanitari e il rilancio del mercato del lavoro.

Il PNRR si sviluppa attorno a **sette missioni** strategiche, strutturate lungo **tre assi principali: digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica e inclusione sociale**. L'ultima missione, denominata **REPowerEU**, è stata introdotta per rafforzare l'indipendenza energetica e accelerare la transizione verso fonti rinnovabili. L'attuazione delle missioni mira a migliorare la competitività del sistema economico italiano e a favorire uno sviluppo sostenibile e inclusivo, in linea con gli obiettivi di crescita a lungo termine dell'UE. Gli interventi sono organizzati in riforme e investimenti che rispondono a criticità strutturali del Paese, con particolare attenzione al rafforzamento delle infrastrutture e alla capacità amministrativa.

Una delle missioni centrali del PNRR è la **Missione 2: Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica**, che beneficia di uno stanziamento complessivo di circa **59 miliardi di euro**. Gli obiettivi principali includono la promozione dell'efficienza energetica, la riduzione delle emissioni di gas serra, l'incremento dell'uso

di fonti rinnovabili e lo sviluppo di un'economia circolare. Tra gli interventi previsti si annoverano l'efficientamento degli edifici pubblici e privati, il potenziamento delle infrastrutture per la mobilità sostenibile e il rafforzamento delle filiere agricole e industriali verdi, contribuendo così al raggiungimento degli obiettivi climatici europei per il 2030 e 2050.

Per quanto riguarda il trasporto locale, tra le leve volte ad incrementarne la sostenibilità figura un programma di grande **rinnovamento del parco bus** obsoleto verso soluzioni a basse/zero emissioni (es. rinnovo parco autobus composto da 5.540 mezzi e ritiro dei mezzi EURO 0, 1, 2 e parte degli EURO 3) e di **treni verdi** per lo sviluppo accelerato del Trasporto Pubblico Locale *green*.

L'investimento 4.4 della suddetta missione sul rinnovo flotte verdi bus e treni, pari a 3,64 miliardi di euro (dei quali 1,91 dedicati ai bus *green*) prevede l'acquisto entro il 2026 di circa 3.360 bus a basse emissioni, con il passaggio intermedio obbligatorio di almeno 800 mezzi già entro la fine del 2024. Al fine di dare un forte impulso alla mobilità sostenibile e migliorare la qualità dell'aria nelle aree con livelli più alti di inquinamento da PM10 e da biossido di azoto, circa un terzo delle risorse sono state indirizzate alle principali città italiane, tra cui **Milano**, alla quale sono stati destinati **249 milioni di euro**.

I fondi messi a disposizione dal D.M. 530/2021 verranno impiegati all'interno del **piano "Full Electric"** di ATM per:

- la **sostituzione** di un totale di **350 bus** 12 e 18 metri, di cui 92 già sostituiti al 31 dicembre 2024 e 80 sostituiti al 31 dicembre 2025 e i restanti da sostituire entro il secondo trimestre 2026. In questo modo verrà completata la sostituzione dell'intera flotta bus Euro III e Euro V;
- il necessario adeguamento infrastrutturale dei depositi esistenti (Palmanova, Giambellino, Sarca, San Donato);
- la realizzazione di punti di ricarica veloce in linea.

Sia gli interventi di acquisto dei bus che quelli relativi alle infrastrutture di ricarica vedono le procedure di affidamento già concluse e le forniture in corso di esecuzione, in linea con le tempistiche e i target previsti dalla missione. Al 31 dicembre 2025, ATM ha immatricolato 172 veicoli dei 350 previsti, di cui 127 già rendicontati. ATM, inoltre, contribuisce al target nazionale di fornitura di nuovi bus, previsto dalla misura M2C2 4.4.1 con ulteriori 44 bus, finanziati con risorse di cui al D.I. 234/2020.

Il Gruppo ATM sta lavorando all'elettrificazione del servizio di trasporto pubblico locale (TPL) anche per la città di Monza. Nel dicembre 2023, il Comune di Monza, ATPL, NET S.r.l., ATM S.p.A. e Autoguidovie S.p.A. hanno firmato una convenzione per la gestione dei contributi pubblici del PNRR (7,4 milioni di euro, risorse di cui al D.M 530/2021) e del PSNMS Alto Inquinamento (7,7 milioni di euro messi a disposizione dal D.I. 234/2020). Questi fondi sono destinati al **rinnovo della flotta di autobus** per il servizio TPL urbano, nonché alla **realizzazione delle infrastrutture di ricarica**. Per quanto riguarda il contributo PNRR, previsto dall'investimento 4.4.1 e regolato dal DM 530/2021, NET S.r.l. è

responsabile della fornitura di autobus elettrici, con un finanziamento di 5,1 milioni di euro, mentre ATM S.p.A. è impegnata nelle attività di **elettrificazione del deposito di Monza** in Via Aspromonte, con un contributo di 2,3 milioni di euro. I contributi PSNMS Alto Inquinamento sono ripartiti tra NET S.r.l. (1,75 milioni di euro per nuovi autobus elettrici), Autoguidovie S.p.A. (5,37 milioni di euro per nuovi autobus elettrici) e ATM S.p.A. (600 mila euro per l'elettrificazione del deposito di Monza in Via Aspromonte). Le forniture di autobus previste per la città di Monza, finanziate con risorse del D.l. 234/2020, concorrono al raggiungimento dei *target* PNRR di messa in servizio di veicoli al 30 giugno 2026. A marzo 2025 sono stati immatricolati i primi 3 bus del fornitore Industria Italiana Autobus S.p.A (ora Menarini S.p.A.), centrando il raggiungimento del *target* intermedio previsto dall'intervento entro il periodo di *assesment* comunitario. Nel mese di dicembre 2025, invece, sono stati immatricolati i 4 bus in capo a NET oggetti di finanziamento con risorse PSNMS Alto Inquinamento (D.l. 234/2020), mentre sono in fase di collaudo i restanti bus della fornitura oggetto di finanziamento PNRR.

Sempre in relazione alla seconda missione del PNRR, l'intervento 4.2 dedicato allo sviluppo del trasporto rapido di massa mira a ridurre il traffico di auto private attraverso la realizzazione di **231 km di infrastrutture di trasporto pubblico** che determineranno un effetto positivo sulla domanda di mobilità collettiva a livello locale, con interventi focalizzati sulle aree metropolitane delle maggiori città italiane per diminuire l'impatto sull'ambiente e la congestione delle strade.

Il D.M. 448/2021 ha messo a disposizione del Comune di Milano fondi per **156 milioni di euro**. ATM si sta occupando della realizzazione di alcuni interventi che riguardano l'acquisto di **14 nuovi tram e 10 filobus** per oltre 60 milioni di euro. L'intervento relativo all'acquisto di nuovi filobus è stato completato e rendicontato nel corso del 2025, mentre per quanto concerne i tram la fornitura del materiale rotabile è ancora in corso.

Un ulteriore intervento finanziato con i fondi PNRR è volto alla promozione dei sistemi MaaS per la **digitalizzazione dei trasporti locali** (M1C1 -1.4.6: *Mobility as a service for Italy*). L'intervento, dal valore complessivo di 40 milioni di euro, vede Milano come città capofila della sperimentazione. ATM è coinvolta in qualità di operatore di trasporto pubblico nell'implementazione dei sistemi MaaS nonché per attività di digitalizzazione del TPL, come ad esempio l'acquisto di validatori per la rete di superficie, conclusosi nel 2023. ATM sta fornendo un contributo anche all'interno del progetto *LivingLab*, finanziato dalla medesima missione, che prevede la realizzazione di un laboratorio con infrastrutture e servizi volti alla sperimentazione di tecnologie e innovazioni relative a veicoli connessi ed autonomi e sistemi avanzati di assistenza alla guida (unità di bordo per vetture filoviarie, sviluppo app dedicata ai *key user* della sperimentazione *LivingLab*, conta passeggeri installate su vetture filoviarie e ulteriori interventi destinati alle fermate sulla tratta 90-91).

Inoltre, per ridurre il divario di cittadinanza, il PNRR attraverso la missione M5C2, investment0 2.2, ha messo a disposizione 2,49 miliardi di euro per realizzare nuovi servizi per i cittadini, riqualificando le infrastrutture della logistica e trasformando i territori più vulnerabili in *smart city* e realtà sostenibili. In tale contesto, per lo sviluppo del sub-intervento "Piani Urbani Integrati", ATM è impegnata insieme

al Comune di Milano nel **miglioramento dell'accessibilità** di alcune stazioni della metropolitana M1 e M2.

Infine, ATM, di concerto con il Comune di Milano, è soggetto attuatore di ulteriori interventi, finanziati con fondi MIT 2017 e 2018 per l'acquisto di nuovo materiale rotabile (filobus, tram e metro) e per il rinnovo degli impianti delle linee metropolitane, per un importo finanziato pari a oltre 900 milioni di euro.

### 3.3 Il quadro contrattuale di ATM

#### *Modalità di gestione dei servizi di trasporto pubblico*

Le modalità con cui gli Enti affidano la gestione del Trasporto Pubblico Locale e delle attività connesse e complementari sono riconducibili a due forme contrattuali:

- **Gross cost:** il rischio industriale ricade in capo al gestore mentre il rischio commerciale è in capo all'ente affidante, titolare dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio. Il gestore riceve un corrispettivo commisurato all'effettiva produzione del servizio, rivalutabile di anno in anno su base inflattiva. Il corrispettivo non è influenzato in alcuna misura dall'andamento dei ricavi da vendita dei titoli di viaggio, dagli effetti di eventuali manovre tariffarie o da variazione della domanda di mobilità. Ne consegue la necessità per il gestore di perseguire continuamente obiettivi di efficienza operativa, basati prevalentemente sul controllo dei costi.
- **Net cost:** sia il rischio industriale che quello commerciale sono in capo al gestore, che è titolare dei ricavi da vendita dei titoli di viaggio e riceve dall'Ente affidante un corrispettivo calcolato con riferimento alla mancata copertura teorica dei costi di produzione mediante tariffa.

\*\*\*

#### *I rapporti contrattuali in essere*

I servizi oggetto del Contratto di Servizio tra ATM S.p.A. e il Comune di Milano in regime di *gross cost* sono la gestione del Trasporto Pubblico Locale intermodale (metro, tram, bus e filobus), il trasporto a chiamata, le attività accessorie quali la diffusione di titoli viaggio, la relativa informazione ai clienti ed il controllo dell'evasione tariffaria. Relativamente al rischio di evasione tariffaria, ATM, pur non essendone interessata direttamente (in quanto gestore in virtù di un contratto *gross cost*), adotta tutte le misure atte a contrastare l'evasione tariffaria al fine di massimizzare gli introiti per l'ente affidante.

Il Contratto disciplina obblighi e responsabilità di ATM S.p.A. e del Comune di Milano:

- **ATM S.p.A.** è **responsabile della gestione** dei servizi di trasporto e di quelli complementari sulla base degli indirizzi e delle direttive del Comune di Milano, a cui compete la pianificazione;
- al **Comune di Milano, titolare degli introiti** derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, spetta la definizione e l'articolazione del sistema tariffario; in tale ambito ATM S.p.A. riveste un ruolo strategico quale gestore della rete di vendita per conto del Comune. Gli investimenti per lo sviluppo ed il mantenimento della rete di trasporto pubblico e delle relative infrastrutture sono in capo al Comune di Milano in quanto proprietario.

Oltre ai servizi di trasporto, ATM S.p.A. gestisce, in virtù del medesimo affidamento, servizi complementari, quali la sosta su strada e in struttura e la rimozione e custodia dei veicoli ai sensi del Codice della Strada. La politica tariffaria relativa alla sosta spetta al Comune, mentre gli introiti sono di competenza di ATM S.p.A., che corrisponde al Comune un canone predeterminato. Dal 2017 è stata determinata l'attribuzione al Comune della parte di introiti annuali attribuibili all'incremento tariffario convenzionalmente individuati quali quelli eccedenti il livello di 18.490 migliaia di euro annuali.

La gestione operativa del Contratto di Servizio è demandata ad un Comitato Tecnico di composizione paritaria che svolge funzioni di valutazione di tutti gli aspetti relativi alla gestione e all'esecuzione del Contratto, come ad esempio il monitoraggio delle prestazioni contrattuali, la determinazione dei premi e delle penali, la valutazione di modifiche ai servizi e delle varianti contrattuali, la valutazione degli interventi di manutenzione straordinaria su beni del Comune.

In aggiunta, nell'ambito dei rapporti contrattuali in essere rivestono particolare rilevanza:

- il contratto unico di gestione della linea metropolitana M5 tra ATM S.p.A. e la società concessionaria Metro 5 S.p.A. Il contratto, in regime di *gross cost*, disciplina le attività di gestione e quelle correlate affidate ad ATM S.p.A. per l'intera durata della concessione fino al 2040;
- il contratto unico di gestione della linea metropolitana M4 tra ATM S.p.A. e la società concessionaria SPV Linea M4 S.p.A. Il contratto, in regime di *gross cost*, norma le attività di gestione, e quelle correlate, affidate ad ATM S.p.A. per l'intera durata della concessione fino al 2047;
- i Contratti di Servizio, in regime di *net cost*, fra la controllata Nord Est Trasporti S.r.l. e l'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del Bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza Brianza, Lodi e Pavia (*"Agenzia del Territorio"* o *"Agenzia di Bacino"*) per la gestione del servizio automobilistico extraurbano fino al 31 dicembre 2027 o, se anteriore, sino al termine definito per il subentro dei nuovi affidatari;
- il Contratto di Servizio stipulato con Metroselskabet I/S, in regime di *gross cost*, per la gestione, per il tramite della controllata di diritto danese Metro Service A/S, dell'esercizio e

della manutenzione delle linee metropolitane M1 e M2 di Copenaghen, con scadenza il 29 settembre 2027;

- il Contratto di subappalto con *Hitachi Rail STS*, con scadenza il 29 settembre 2027, per la mobilitazione, gestione e manutenzione delle linee metropolitane M3 (Cityringen) e M4 della metropolitana di Copenaghen. Metro Service A/S ha terminato la *mobilization* delle linee metropolitane M3 (Cityringen) e M4 e nel 2019 ha inaugurato l'attività commerciale e di gestione per la linea metropolitana M3, mentre l'attività commerciale e di gestione della linea metropolitana M4 è stata inaugurata nel 2020.
- il Contratto con Hovedstadens Letbaneselskabet (*The Greater Copenhagen Light Rail*), dove Metro Service A/S svolge l'attività di *mobilization*, gestione e manutenzione della *Greater Copenhagen Light Rail* (metropolitana leggera), un servizio per l'area suburbana a ovest di Copenaghen. Il contratto, stipulato in regime di *gross cost*, ha una durata di 15 anni. Ad ottobre 2025 Metro Service A/S ha inaugurato la prima tratta, mentre l'apertura della restante tratta è prevista nel secondo semestre 2026;
- il Contratto, sottoscritto il 4 ottobre 2023 in regime di *gross cost* e della durata di 10 anni (più un anno di pre-esercizio), in partnership con *Egis Projects S.A.S.*, per la gestione e manutenzione, tramite la controllata THEMA S.A., della metropolitana automatica della città di Salonicco;
- il Contratto di servizio per la gestione dei 7 impianti fissi (funicolare di Como di Brunate, funivia Argegno – Pigra, funivia Malnago – Piani Erna, funivia Margno – Pian delle Betulle, funivia Moggio – Piani di Artavaggio, funicolare Varese Vellone – Santa Maria Del Monte e la funivia Ponte di Piero – Monteviasco) del bacino di Como, Lecco, Varese, sottoscritto il 9 maggio 2025 tra Verticab S.c.a.r.l. e l'Agenzia TPL CO-LC-VA. Il Contratto ha durata di 7 anni e l'avvio del servizio commerciale è avvenuto il 1° luglio 2025;
- il Contratto, sottoscritto il 12 maggio 2025 con Île-de-France Mobilités (IDFM) per la gestione di 18 linee di autobus del settore Croix du Sud, nella *Petite Couronne* parigina, con avvio del servizio in data 1° marzo 2026.

### ***Le proroghe contrattuali***

#### *Il Contratto con il Comune di Milano per la gestione del TPL e servizi complementari*

I servizi svolti da ATM S.p.A. per il Comune di Milano sono regolati dal “*Contratto per il servizio di Trasporto Pubblico Locale e di quelli connessi e complementari*”, la cui scadenza originaria, prevista al 30 aprile 2017, è stata prorogata sino al 31 dicembre 2026.

Con riferimento ai contratti per i servizi connessi e complementari al contratto di servizio di Trasporto Pubblico Locale, si riportano di seguito le nuove scadenze contrattuali a valle delle ultime proroghe, sottoscritte il 29 dicembre 2023:

- Servizio di Trasporto Pubblico Locale e di quelli connessi e complementari: sino al 31 dicembre 2026;
- Servizio di controllo sosta, gestione parcheggi e rimozione veicoli: sino al 31 dicembre 2026;
- Servizio di realizzazione e gestione del sistema di mobilità sostenibile Bike Sharing: sino al 31 dicembre 2026.

Infine, il 12 gennaio 2024, l'Ente Affidatario – Comune di Milano e ATM S.p.A. hanno sottoscritto l'atto di prosecuzione relativo al contratto *“Attività di gestione dei canali di pagamento e di riscossione, per conto del Comune di Milano, degli introiti derivanti dagli accessi nella Z.T.L. Cerchia dei Bastioni – Area C oltre che dei servizi di back office, front office e call center dedicati alla gestione degli adempimenti previsti dalle discipline viabilistiche Z.T.L. Cerchia dei Bastioni – Area C e Area B”* sino al 31 dicembre 2026.

Le attività relative alla manutenzione ordinaria e gestione dei sistemi, delle tecnologie e degli impianti del Sistema Integrato di Controllo del Traffico e del Territorio (SCTT) e gestione dei sistemi di pagamento per l'accesso alla ZTL Cerchia dei Bastioni “Area C”, incluso il successivo adeguamento del sistema informatico di gestione dei transiti e delle procedure di verbalizzazione, sono confluite all'interno della concessione, mediante *project financing* ai sensi dell'art. 183 – comma 15 del D. Lgs. n. 50/2016 s.m.i., per servizi di progettazione, realizzazione e manutenzione di impianti e applicativi informatici di *Smart City* per la sicurezza e la mobilità *“Minnovo”*. Il concessionario della convenzione è il Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito da A2A Smart City S.p.A. (mandataria) e ATM S.p.A. (mandante). La convenzione, attiva dal 1° aprile 2024, ha una durata di 12 anni.

#### *Il Contratto con l'Agenzia di Bacino per la gestione dei servizi automobilistici extraurbani*

Il contratto per la gestione del servizio automobilistico extraurbano affidato a Nord Est Trasporti S.r.l. per l'Agenzia di Bacino, è stato prorogato al 31 dicembre 2027 o, se anteriore, sino al termine definito per il subentro dei nuovi affidatari, al fine di consentire la necessaria continuità dei servizi in vista delle nuove procedure di affidamento dei servizi.

#### ***Nuovo affidamento contrattuale***

Con deliberazione assembleare n. 4/2023, l'Agenzia di Bacino ha deciso di procedere all'affidamento dei servizi di TPL di propria competenza attraverso la suddivisione del bacino di riferimento in sei lotti, così di seguito individuati: (i) Lotto 1 - servizi urbani e di area urbana di competenza del Comune di Milano nonché del servizio urbano e di area urbana di Monza; (ii) Lotto 2 – servizi su gomma del nord ovest milanese e della Brianza occidentale; (iii) Lotto 3 – servizi su gomma del nord est milanese e della

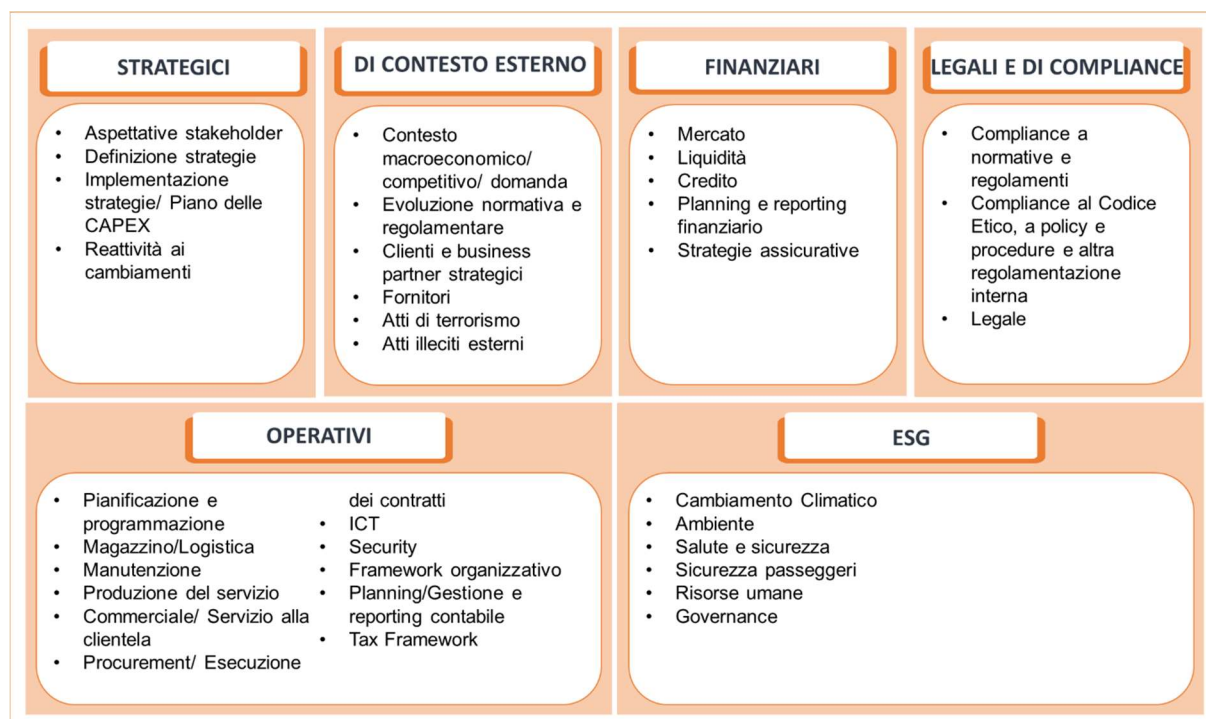
Brianza centrale; (iv) Lotto 4 – servizi su gomma del sud est milanese e della Provincia di Lodi; (v) Lotto 5 – servizi su gomma del sud ovest milanese; e (vi) Lotto 6 – servizi su gomma della Provincia di Pavia.

Con deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 20 del 23 dicembre 2025, l’Agenzia di Bacino ha approvato e disposto la pubblicazione dell’ultima versione della “Relazione di Affidamento relativa ai servizi di TPL compresi nei lotti 2, 3, 4 e 5” come previsto dalla Misura 2, della delibera n. 154/2019, allegato A, dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti. Nella predetta relazione si prevede l’espletamento di “una procedura di gara aperta articolata in quattro lotti di servizio (Lotti 2, 3, 4 e 5), con concessione della durata di 7 anni”. Si prevede, altresì, che (i) la selezione di prossima indizione potrebbe essere articolata in due gare distinte, (ii) la *lex specialis* prevedrà l’impossibilità per il medesimo concorrente di aggiudicarsi più di due lotti di gara, nonché (iii) la possibilità di presentare offerta congiunta per due lotti di gara contigui. Nei prossimi mesi, l’Agenzia di Bacino procederà dunque con la pubblicazione dei bandi di gara.

### 3.4 I Fattori di rischio e incertezza

#### 3.4.1 Tassonomia dei rischi

L’identificazione degli scenari di rischio è effettuata utilizzando una tassonomia dei rischi univoca per il Gruppo ATM, al cui interno si ritrovano i principali rischi a cui la Società è esposta nell’ordinaria gestione delle proprie attività.



**LEGENDA**

- Categoria di rischio di I livello
- Categoria di rischio di II livello

Le evoluzioni del contesto esterno, normativo, operativo e finanziario di riferimento, sono oggetto di costante monitoraggio nell'ambito del *framework* integrato di *Risk Management*, che prevede il coinvolgimento di molteplici strutture organizzative e l'utilizzo di più strumenti per la corretta individuazione e valutazione dei rischi e l'elaborazione dei relativi piani di mitigazione.

Per quanto riguarda l'analisi dei rischi finanziari, si rimanda alla Nota 6 del Bilancio consolidato e alla Nota 5 del Bilancio separato.

L'analisi dei rischi non finanziari e delle conseguenti incertezze è invece riportata di seguito.

### **3.4.2 Rischi legati al contesto esterno**

#### ***i) Rischio legato all'evoluzione normativa e regolamentare***

L'ultimo aggiornamento del Codice dei Contratti Pubblici (D. Lgs n. 36/2023) trova applicazione per tutti i procedimenti instaurati a decorrere dal 1° luglio 2023. La nuova normativa è stata recepita dalla Società che ha adeguato le proprie procedure interne per garantirne la regolare applicazione. Il 31 dicembre 2024 è stato promulgato il correttivo del Codice Appalti n. 36/2023: la normativa, come modificata dal correttivo, è stata recepita dalla Società, adeguando le proprie procedure e i propri atti, a decorrere dal 2025.

#### ***ii) Cybersecurity e Information Technology***

La digitalizzazione del settore dei trasporti, l'evoluzione dei sistemi di *Information e Communication Technology* (ICT) nonché la sofisticazione e proliferazione delle minacce *cyber*, anche derivanti dalla modalità di lavoro "ibrido", hanno ampliato la superficie d'attacco degli attori malevoli con potenziali riverberi in termini patrimoniali, reputazionali e di operatività aziendale. Queste minacce, accompagnate dal continuo cambiamento del quadro geopolitico e dalla crescente necessità di interconnessioni e interdipendenze tra i sistemi informatici, hanno ridefinito lo scenario di rischio tecnologico, confermando la necessità di implementare un processo di gestione strategica dei rischi di sicurezza informatica, adeguato alle priorità del *business* aziendale e coerente con le potenzialità connesse al processo di digitalizzazione.

La maggior parte degli attacchi informatici osservati nel settore del Trasporto Pubblico Locale, quali ad esempio verso i sistemi dedicati ai passeggeri, i sistemi di bigliettazione, le applicazioni *web* e *mobile*, i *display* di bordo, sono stati caratterizzati dal comune obiettivo di causare l'indisponibilità di tali sistemi con conseguenti impatti sull'esercizio. Per far fronte a questi attacchi, ATM ha implementato specifiche misure di mitigazione, aggiungendo, ai già presenti sistemi di difesa cibernetica, soluzioni che permettono di assorbire attacchi di tipo *Distributed Denial of Service* ("DDoS") su differenti livelli.

Per ridurre il più possibile la superficie di attacco, l'Azienda si è dotata di sistemi di monitoraggi *real time/near real-time* che permettono di intercettare eventuali anomalie sull'infrastruttura. Tali servizi di monitoraggio proattivo sono erogati dal (*cyber*) *Security Operation Center* con copertura 7x24.

Ulteriore aspetto di criticità nel panorama ICT è il tema dell'obsolescenza legata al contesto *Operational Technologies (OT)*, dovuto principalmente all'ampiezza temporale del ciclo di vita degli *asset*, molto più esteso rispetto ai tradizionali sistemi ICT, che risultano sempre più interconnessi tra loro esponendo di fatto le infrastrutture a vulnerabilità e minacce note.

Nell'ambito dell'implementazione dei controlli di *cyber security*, ATM si ispira alle *best-practice* nazionali ed internazionali di settore, coniugandole ai principi di *Security by design* e *Security by default*, già a partire dai processi di *demand* tecnologico. Ciò per consentire ai propri sistemi di rispondere dal principio a potenziali perturbazioni e, più generale, a ogni azione che comprometta e/o possa compromettere la riservatezza, l'integrità e la disponibilità dei dati e delle informazioni aziendali, degli *asset* tecnologici strategici e della proprietà intellettuale.

In linea con l'evoluzione del *framework* in materia di sicurezza ICT, ATM ha disegnato e sviluppato – in coerenza con il sistema di *compliance* interno – processi che assicurano un adeguato livello di sicurezza fisica, logica e organizzativa, per cui sono previsti continui monitoraggi, misurazioni e conseguenti revisioni. La Società ha dunque sviluppato una **strategia di *cyber security management*** secondo un approccio integrato multilivello (operativo, gestionale e strategico) per la continuità operativa, la sicurezza delle informazioni e la *data protection*. Questa nuova gestione integrata permette di garantire sia a livello di *governance* sia a livello di gestione operativa, tutti i necessari presidi funzionali ad un efficace processo di tutela del patrimonio informatico ed informativo.

Inoltre, in conformità con quanto previsto dalla Direttiva NIS2 (UE 2022/2555), recepita in Italia dal D.lgs 138/2024, ATM da dato seguito a tutti gli adempimenti richiesti; in particolare:

- si è iscritta al portale della Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale (ACN) in qualità di operatore di servizi essenziali e ha fornito tutte le informazioni richieste dalla normativa stessa nominando anche un Punto Unico di Contatto e un Sostituto Punto Unico di Contatto per la gestione di tutte le comunicazioni necessarie;
- ha definito un nuovo processo dedicato alla gestione e alla segnalazione degli incidenti di sicurezza informatica verso l'ACN. Tale processo prevede la classificazione degli eventi secondo le soglie di impatto predefinite, la definizione dei flussi informativi interni necessari alla tempestiva raccolta e validazione dei dati, e l'individuazione dei ruoli responsabili dell'attivazione della procedura di escalation. Sono inoltre disciplinate le tre fasi di notifica – preliminare, intermedia e finale – e predisposti i modelli di comunicazione conformi ai requisiti dell'ACN. Ha nominato il Referente CSIRT e due Sostituti Referenti CSIRT per il coordinamento delle attività di gestione e segnalazione degli incidenti di sicurezza informatica all'ACN.

Il rafforzamento e miglioramento continuo del governo dei rischi *cyber* è proseguito grazie agli investimenti costanti in manutenzione per evitare l'obsolescenza dei sistemi e garantirne affidabilità, sicurezza ed efficienza. In particolare, è stato dato sostegno agli investimenti finalizzati all'ampliamento delle attività di monitoraggio dei sistemi e sono state assegnate risorse aggiuntive per il rafforzamento della capacità di risposta agli incidenti di sicurezza informatica. Ulteriori investimenti sono stati destinati, inoltre, ai piani di formazione continua per il potenziamento delle competenze interne.

A tal fine, in materia di *cyber security awareness* sono state promosse iniziative di sensibilizzazione e formazione continua con periodici momenti di verifica, ponendo particolare attenzione ai profili professionali maggiormente esposti al rischio *cyber*.

### **3.4.3 Rischi operativi**

#### ***i) Rischi relativi alla produzione del servizio***

I principali fattori di rischio, tipici della propria operatività, sono riconducibili all'eventuale malfunzionamento e all'imprevista interruzione del servizio determinati da eventi accidentali e/o eventi meteorologici estremi e/o eventi straordinari; tali situazioni potrebbero creare danni alle persone e determinare un impatto economico negativo.

L'infrastruttura e gli impianti tramite i quali ATM eroga il servizio sono esposti a possibili malfunzionamenti e/o guasti, per cause accidentali e/o naturali nonché atti e danni di terzi contro il patrimonio aziendale. Al fine di rendere maggiormente resilienti gli asset è data attenzione ai processi di monitoraggio e attuazione della manutenzione, nell'ottica di garantire la sicurezza del sistema e la sua completa disponibilità, ed è attivo continuativamente il presidio erogato nell'ambito delle attività della Funzione *Security*.

Al fine di mitigare e/o ridurre le probabilità di malfunzionamenti legati anche all'obsolescenza, il Gruppo ATM è impegnato in specifici **piani di rinnovo, ammodernamento e potenziamento**, grazie anche alle risorse messe a disposizione dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, al fine di mantenere ed incrementare l'efficienza delle prestazioni degli asset necessari all'erogazione del servizio di Trasporto Pubblico Locale. Le attività sopra citate sono soggette a loro volta ad alcune incertezze riguardanti, ad esempio, i tempi e i costi di realizzazione, l'efficienza, la disponibilità e l'operatività degli asset, nonché gli iter autorizzativi dei progetti da parte delle Autorità competenti, il reclutamento e le competenze del personale e l'individuazione dei fornitori.

Per specifici dettagli sulle azioni di ammodernamento intraprese nel corso del 2025 si rimanda al capitolo "Gli Investimenti" della Relazione Finanziaria.

A fine 2023 è stato inoltre ampliato il quadro normativo di riferimento emesso da Ansfisa, "Decreti Ansfisa", (i cui atti principali sono Decreto 28 dicembre 2023, Registro Ufficiale Int.0081906, Decreto

29 dicembre 2023, Registro ufficiale Int.0082216, Decreto 19 dicembre 2024, Registro ufficiale Int.. 0000199, Decreto 17/12/2025, Registro ufficiale Int.0000260 e successive modifiche e integrazione), che introducendo nuovi requisiti, genera possibili impatti sulle attività correlate all'erogazione dei servizi sui sistemi di Trasporto a Impianti Fissi (metro, tram, filobus, bus a punti di ricarica in linea, impianti funiviari, ascensori e scale mobili).

Per gestire i relativi ambiti di rischio, ovvero continuità operativa e safety, la Società sta portando avanti un Piano di implementazione per raggiungere la conformità normativa che punta ad una riorganizzazione dei processi di supporto alle attività di Operations & Maintenance, potenziando Progettazione, Project Management e Formazione del Personale operativo, con un approccio risk based con lo scopo di rendere il processo decisionale sempre più consapevole. In particolare, per i Sistemi di Trasporto a Guida Vincolata (metro, tram, filobus, bus a punti di ricarica in linea) la normativa richiede l'implementazione di un Sistema di Gestione della Sicurezza del Trasporto (SGST) che dia evidenza delle capacità di ATM di sottoporre i propri processi a valutazione dei rischi per la sicurezza del trasporto individuando le misure di controllo degli stessi.

#### **3.4.4 Rischi legati al cambiamento climatico**

In un'ottica di miglioramento continuo delle proprie prestazioni e con l'obiettivo ultimo di garantire un servizio di Trasporto Pubblico Locale sempre efficiente e resiliente, tra il 2024 e il 2025 ATM ha avviato un progetto strutturato di Climate Change Risk Assessment.

Tale attività ha rappresentato un esercizio organico volto a identificare e valutare in modo sistematico i principali rischi legati al cambiamento climatico – sia fisici sia di transizione – che potrebbero avere impatti sugli asset e sull'operatività del Gruppo nel breve, medio e lungo periodo, includendo l'analisi delle esposizioni climatiche e delle emissioni di gas a effetto serra (GHG).

ATM intende dare continuità alle analisi dei rischi climatici e delle emissioni GHG, proseguendo il percorso di transizione climatica attraverso la definizione di un piano di azioni finalizzato alla mitigazione dei principali rischi identificati e al perseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni.

Tali attività si inseriscono nel più ampio progetto del Gruppo finalizzato alla redazione del Piano di Transizione, volta a formalizzare gli obiettivi e le azioni del percorso di decarbonizzazione e di adattamento al cambiamento climatico, in coerenza con gli obiettivi strategici del Gruppo e con le linee guida del Transition Planning Taskforce (TPT) Disclosure Framework.

Per maggiori informazioni sui rischi climatici identificati nel 2025 e sulle modalità di svolgimento del Climate Change Risk Assessment, si rimanda alla **Rendicontazione di Sostenibilità**, all'interno dell'informativa ambientale **ESRS E1-1**.

### **3.4.5 Rischi relativi agli aspetti ambientali, alla salute e sicurezza dei lavoratori**

In linea con la politica QAS, la costante applicazione dei **sistemi di gestione QHSE ISO 9001, 14001 e 45001**, insieme ai processi formativi e di addestramento, consentono di mitigare e minimizzare i rischi relativi agli aspetti ambientali e di salute e sicurezza sul lavoro. Il mantenimento di efficaci ed efficienti sistemi di gestione QHSE consente inoltre una rapida ed attenta valutazione dei potenziali rischi derivanti dal contesto esterno, dalle specifiche caratteristiche delle varie sedi, depositi e località aziendali e dall'evoluzione normativa locale, nazionale e degli standard internazionali volontari applicabili.

Le verifiche da parte delle funzioni di controllo e quelle svolte dalle società di certificazione, favoriscono il mantenimento dell'efficacia delle misure di mitigazione e permettono di individuare eventuali processi che necessitano azioni di miglioramento. Inoltre, l'efficiente coordinamento tra le funzioni di controllo permette di svolgere tali attività assicurando un impatto minimo sulle funzioni operative. Questo processo, unitamente alla formazione continua, e all'allocazione di adeguate risorse, ha permesso di raggiungere elevati livelli di *performance* in ambito QHSE, positivamente valutati anche dagli organi esterni di certificazione, e di garantire la conformità dei processi aziendali.

Per maggiori informazioni sull'intero processo di identificazione, gestione e mitigazione dei rischi riguardanti aspetti ambientali e la salute e sicurezza dei lavoratori si rimanda alle sezioni dedicate all'interno della Rendicontazione di Sostenibilità.

A partire dal 2024 l'approccio sopra descritto è stato coerentemente applicato anche alle società controllate operative, Rail Diagnostics spa e Net srl, con il mantenimento delle relative certificazioni di sistema QHSE ISO 9001, 14001 e 45001.

### **3.4.6 Rischi legali e di compliance**

I rischi legali e di *compliance* riguardano la possibilità, in relazione all'attività svolta dal Gruppo ATM, di incorrere in sanzioni amministrative, civili, penali e/o di subire perdite o danni reputazionali in conseguenza della mancata osservanza di leggi, regolamenti e norme europee direttamente applicabili, provvedimenti delle Autorità di vigilanza oppure di norme di autoregolamentazione, nonché derivanti da modifiche sfavorevoli del quadro normativo o degli orientamenti giurisprudenziali.

Rientrano in questa categoria i rischi legati alla commissione dei reati presupposto di cui al D.Lgs. 231/2001, che prevede la responsabilità della Società per illeciti amministrativi dipendenti da reato in relazione a talune fattispecie espressamente disciplinate. In tale contesto, ATM e le società controllate di diritto italiano, hanno adottato il proprio Modello 231, periodicamente rivisto e aggiornato con sottostanti *risk assessment* e *gap analysis*, al fine di rappresentare il sistema dei presidi di controllo in essere per la prevenzione della commissione degli illeciti disciplinati. I Modelli 231 sono armonizzati con il Modello Anticorruzione di Gruppo ("Modello ACT").

Per quanto attiene le tematiche ambientali (D. Lgs. 152/2006 ed altra normativa applicabile) e di salute e sicurezza (D. Lgs. 81/2008 ed altra normativa applicabile) ATM e le sue controllate NET e *Rail Diagnostics* hanno adottato e mantengono sistemi di gestione Ambiente (ISO 14001) e Salute e Sicurezza (ISO 45001) il tutto governato da sistemi di gestione della qualità ISO 9001 certificati e verificati annualmente da ente esterno.

Per quanto attiene la protezione e il trattamento dei dati personali, ATM monitora l'evoluzione normativa (ad es.: Reg. Europeo n. 679/2016 sulla Protezione dei Dati, Codice in materia di protezione dati personali - D. Lgs. 101/2018, Provvedimenti dell'Autorità Garante per la Protezione dei Dati Personali, Linee guida e raccomandazioni delle Autorità di Controllo nazionali ed europee – in particolare da *European Data Protection Board*), al fine di adeguare i propri processi, servizi e prodotti. L'adeguamento a tali normative ha portato ATM ad implementare un sistema di **protezione dei dati personali** fondato sulla minimizzazione del trattamento, e quindi del rischio di violazione, attraverso tecniche di protezione del dato personale fin dalla progettazione, ove possibile con impostazioni predefinite. Inoltre, ATM ha adottato **piani di formazione** per la responsabilizzazione del titolare del trattamento (principio di *accountability*) ed ordinariamente svolge valutazioni d'impatto sui diritti delle persone fisiche, per quei trattamenti che presentino rischi elevati per i diritti e le libertà delle persone.

Nel 2024 è stato approvato il Regolamento Europeo n. 1689/2024 c.d. **AI ACT**, in tema di Intelligenza Artificiale. ATM ha avviato l'analisi per la dotazione di strumenti tecnici ed organizzativi per la protezione delle persone fisiche circa l'utilizzo di "AI" e di un suo utilizzo etico ed antropocentrico, con particolare attenzione alle evoluzioni normative e ai prodotti e servizi presenti sul mercato.

Infine, appartengono ai rischi legali e di *compliance*, i rischi legati all'assenza o al mancato rispetto di quanto stabilito da procedure e regolamenti interni. In merito ATM ha adottato:

- il **Regolamento di Gruppo**, che disciplina le modalità di funzionamento del Gruppo e i rapporti infragruppo;
- il **Regolamento per l'affidamento dei contratti** che disciplina le procedure per l'affidamento dei contratti relativi ad appalti di lavori, acquisto di beni e appalti di servizi per tutte le società del Gruppo;
- il **Regolamento vendite**, che disciplina le procedure relative alla vendita di beni, materiali e servizi e all'affidamento di contratti di sfruttamento commerciale di aree e di spazi;
- le **procedure e istruzioni operative**, che descrivono e regolano i processi aziendali.

### 3.5 Principali contenziosi in essere

ATM è parte in procedimenti penali, amministrativi e civili, nonché in azioni legali collegate al normale svolgimento delle proprie attività. Di seguito si riporta una sintesi dei procedimenti di maggior rilievo aperti dinnanzi alle autorità nazionali. Salvo ove diversamente specificato, nei contenziosi in essere non sono emersi ad oggi elementi che possano far ritenere un'esposizione a passività probabili o a perdite di consistenza tali da incidere in modo apprezzabile sulla posizione patrimoniale, economica e finanziaria di ATM.

#### **Contenzioso giuslavoristico**

Di seguito si espongono le cause ritenute generatrici di passività probabili e a fronte delle quali si è provveduto ad iscrivere apposito fondo rischi alla voce *"Fondo vertenze e rischi ambientali"*, commentato alla Nota 25 *"Fondi per rischi e oneri"* della Nota illustrativa del presente Bilancio consolidato e del bilancio separato:

- Le vertenze di nuova instaurazione aperte nel corso del 2025 sono state 54. Le domande più frequenti/rilevanti sono relative a: i) cessazione del rapporto di lavoro; ii) richieste di applicazione del Regio Decreto n.8 dell'8 gennaio 1931, in luogo dell'Allegato A; iii) richieste attinenti alle indennità non riconosciute durante le ferie; iv) richieste attinenti al risarcimento del danno da usura psicofisica per ore di straordinario eseguite oltre il limite di legge; v) demansionamento/dequalifica; vi) richieste di cambi turno legate a particolari situazioni personali/famigliari; vii) risarcimento danni da infortunio sul lavoro o da malattia professionale; viii) richiesta di risarcimento del danno per mancato lavaggio di DPI.
- Le cause relative a differenze retributive asseritamente dovute nel corso del periodo di ferie godute toccano una problematica che coinvolge l'intera popolazione di ATM. Il 3 aprile 2023 è stato sottoscritto un accordo con le OO.SS maggiormente rappresentative che determina i criteri economici di remunerazione di tale indennità per il periodo antecedente il 1° luglio 2022 (con l'avvenuto rinnovo del CCNL nel 2022 si è stabilito un importo forfettario riconosciuto dal 1° luglio 2022 a titolo di indennità ferie). Da giugno 2023 l'Azienda ha implementato la procedura per la sottoscrizione dei verbali in sede protetta al fine di regolarizzare i pagamenti dell'indennità ferie con l'intera popolazione aziendale secondo i criteri dell'accordo sopra citato. Allo stato l'adesione è più del 90% della popolazione aziendale. Ad oggi risultano ancora pendenti 8 contenziosi promossi avanti al Tribunale di Milano e 1 avanti alla Corte di Appello di Milano sul tema (per un totale di 10 lavoratori).
- La causa avente a oggetto l'impugnazione della destituzione da parte della ex responsabile degli ATM Point, per cui ATM ha presentato formale denuncia-querela, si è definita con esito favorevole per ATM anche nell'ultimo grado di giudizio (Cassazione).
- A fine 2023 è stato notificato un ricorso a cura di un dipendente di una ditta appaltatrice che, nell'eseguire i lavori di pulizia del tram nell'aprile del 2020 subiva un grave infortunio. ATM è convenuta in giudizio come responsabile in solido dell'appaltatrice per il risarcimento dei danni patiti dal lavoratore. Stante la gravità delle lesioni (è stata accertata un'invalità permanente

del 75%) la richiesta di controparte supera il milione di euro. Il contenzioso è stato riassunto e pendono ora trattative tra le parti.

- A marzo 2024 sono stati notificati 2 ricorsi presentati da 16 lavoratori che chiedono il risarcimento dei danni da usura psico-fisica per le ore di straordinario effettuate oltre i limiti di legge. Il giudizio di primo grado si è concluso con una sentenza di accoglimento del ricorso. In particolare, il Tribunale di Milano:
  - ha individuato il tetto delle ore straordinarie applicabile presso la Società in 250 ore annue fino al 2015 e in 300 ore annue dal 2015 in poi;
  - ha escluso che il differenziale di 156 ore annue tra l'orario medio settimanale posto a livello di CCNL (39 ore) e le 36 ore e 7 minuti previste a livello aziendale possa essere escluso dal computo dello straordinario;
  - ha escluso la sussistenza di condizioni ex art. 5 co. 4 D.Lgs. 66/2003, in ragione delle quali era stata chiesta l'espunzione di una quota forfettaria del 10% dal monte ore di lavoro straordinario svolte dai ricorrenti. Ha parimenti ritenuto irrilevante che l'effettuazione di lavoro straordinario non sia mai stata imposta ai ricorrenti;
  - ha ritenuto presunto nell'an il danno da usura psico-fisica subito dagli operatori di esercizio, di fatto trasformando in assoluta quella che nella prospettazione della Società, sulla scorta della stessa giurisprudenza della Corte di cassazione sul punto, è una presunzione relativa;
  - si è conformata alla giurisprudenza di Cassazione (sentenza del 20 ottobre 2022 n. 30957) secondo cui dopo l'entrata in vigore della legge Fornero per tutti i diritti non prescritti all'atto di entrata in vigore della legge il termine di prescrizione decorre dalla cessazione del rapporto di lavoro;
  - in tema di quantificazione del risarcimento del danno si è conformata all'orientamento adottato dal Tribunale di Milano tarato sul riferimento al *"danno da inabilità temporanea, utilizzando la sola componente del danno morale (27 euro) e con esclusioni della componente attribuita al danno biologico"*. Su questo presupposto il Giudice ha individuato le ore prestate dai ricorrenti oltre la soglia di 250 ore annue sino al 2015 e di 300 ore dopo il 2015 e ha individuato *"il numero di giornate lavorative rilevanti (considerando l'orario giornaliero normale di 8 ore"* (facendo all'apparenza riferimento a un orario teorico settimanale di 40 ore, laddove l'orario ordinario osservato dagli operatori di esercizio della Società è pari a 36 ore e 7 minuti settimanali). Rapportando questo ragionamento alle ore complessive di straordinario oltre il tetto contrattuale, il Giudice ha sostanzialmente riconosciuto circa di 3,40 euro per ogni ora di lavoro straordinario prestato sopra soglia.

La Società ha eseguito la sentenza pagando la somma totale di 303.000 euro. La Società ha presentato ricorso in Appello. A febbraio 2026 si terrà la prima udienza, Nel frattempo è stato notificato un altro ricorso da parte di n. 15 lavoratori che verte sulle stesse richieste, con prima udienza fissata per aprile 2026.

- La Corte di Appello di Milano con sentenze di marzo 2024 ha riformato le sentenze di primo grado relative alla richiesta di applicazione della disciplina del Regio Decreto in luogo

dell'Allegato A al CCNL del 2000 da parte dei dipendenti impiegati come ausiliari del traffico, addetti parcheggi, ATM Point. La Società sta proponendo ricorso in Cassazione avverso le suddette sentenze. Al contempo sono stati notificati altri distinti ricorsi da parte di dipendenti che chiedono l'applicazione della disciplina del Regio Decreto in luogo dell'Allegato A. Ad oggi, 4 ricorsi si sono conclusi con sentenza favorevole per ATM e in sede di Appello le sentenze sono state riformate con esito sfavorevole per ATM; 5 ricorsi sono stati accolti dal Tribunale e ATM ha ricorso in Appello o sta ricorrendo in Appello. Un giudizio è attualmente pendente avanti al Tribunale di Milano.

- A luglio 2024 è stato notificato un ricorso da parte di 72 lavoratori, graduati di esercizio al parametro 193 che, da dicembre 2022, sono adibiti a svolgere mansioni proprie del parametro 151, e chiedono che venga accertato il demansionamento con il conseguente risarcimento del danno. Sotto altro aspetto i lavoratori chiedono che venga accertata la mancata corresponsione della c.d. indennità di turno/autoradio/motoradio e della c.d. indennità maneggio denaro. Il ricorso è stato rigettato dal Tribunale di Milano il 12 maggio 2025, con compensazione delle spese legali. Pendono i termini per l'Appello.
- 7 Lavoratori di NET inquadrati come graduati par. 193 hanno chiamato in giudizio la datrice di lavoro rivendicando il riconoscimento della superiore qualifica, il mancato pagamento di prestazioni straordinarie ed indennitarie e asserite differenze retributive. Il primo dei due giudizi è stato rigettato dal Tribunale di Milano il 21 maggio 2025, ed è stato impugnato avanti alla Corte di Appello di Milano; il secondo pende avanti al Tribunale di Monza.
- Ad aprile 2025 è stato notificato un ricorso da parte di 7 eredi di un ex dipendente che chiedono il risarcimento dei danni a seguito di morte causata da malattia professionale asbesto correlata del loro congiunto. La somma totale richiesta è di 1.307.859 euro. La causa è stata conciliata a dicembre 2025 con il pagamento di euro 97.000,00 omnia.  
E' stato notificato il 16 giugno 2025 un ricorso da parte di due lavoratori fruitori di permessi ex legge 104 /1992 art. 33 che chiedono al Tribunale di Milano di accertare e dichiarare, il diritto a vedersi computati i giorni in cui hanno usufruito dei permessi ex art. 33, comma 3, Legge 104/92, nella base di calcolo delle giornate di presenza in servizio utili ai fini del percepimento integrale del Premio di Risultato previsto dagli accordi aziendali; i ricorrenti chiedono altresì la condanna di ATM al risarcimento dei danni non patrimoniali da discriminazione. Le cause sono state conciliate.
- Nel secondo semestre 2025 sono stati notificati tre ricorsi per un totale di 16 lavoratori che chiedono il risarcimento del danno per il mancato lavaggio da parte del Datore di Lavoro dei DPI consegnati in dotazione per lo svolgimento delle mansioni. Le Parti stanno cercando una soluzione transattiva per la conciliazione delle vertenze.

### ***Contenzioso ambientale***

Nel corso del 2025 non sono state rilevate sanzioni significative in relazione a leggi e regolamenti in materia ambientale.

### **Contenzioso inerente al Servizio di Trasporto Pubblico**

Per quanto qui non espresso si rinvia alle precedenti relazioni annuali e al commento riportato alla Nota 25 “Fondi per rischi e oneri” della Nota illustrativa del Bilancio consolidato e del Bilancio separato:

- Il contenzioso con la società Caronte S.r.l. pende avanti la Corte di Cassazione. Il 18 gennaio 2024 la Cassazione ha discusso la causa in Camera di Consiglio e ad aprile 2024 la causa è stata rimessa ad altra sezione della medesima Corte *ratione materiae* e si attende fissazione della nuova udienza. Tenuto conto della strategia di opposizione adottata dalla Società e considerato il probabile rischio di soccombenza, si precisa che in esercizi precedenti sono stati iscritti adeguati accantonamenti al fondo rischi ed oneri. Per quanto qui non menzionato in merito allo storico e all’evoluzione della causa in questione, si rimanda alle relazioni annuali e semestrali degli esercizi precedenti. Si segnala tuttavia che a seguito della diffida del 11.6.2025 riscontrata negativamente da parte di ATM, in data 9.7.2025 Caronte ha notificato atto di precetto con la richiesta di pagamento della somma complessiva di € 781.648,87 comprensiva di interessi di mora e spese a suo dire ancora dovuti in forza della sentenza di primo grado del Tribunale n. 8098/2019, confermata in appello e per la quale pende il ricorso in Cassazione. In data 14.7.2025 ATM ha presentato opposizione al precetto con istanza di sospensiva della esecutività della sentenza, assumendo che ATM ha già provveduto al pagamento di quanto portato dalla sentenza al netto dell’importo di € 1.990.000 (che comprende anche le somme richieste da Caronte con il precetto), poiché si tratta di una somma già pagata a Caronte dal Comune di Cinisello Balsamo, e di cui il Comune ne ha chiesto ad ATM la restituzione nella causa di accertamento negativo. Il Giudice ha sospeso la esecutività della sentenza rinviando ogni altra decisione all’esito della causa di opposizione. All’esito della prima udienza il giudice ha ritenuto l’opportunità di decidere quanto prima la causa nel merito, fissando l’udienza per rimessione in decisione per il giorno 16.7.2026.

Con sentenza del 9 aprile 2024 il Tribunale di Monza ha dichiarato la liquidazione giudiziale della società CTP. Il curatore ha inizialmente proposto l’ammissione del credito di ATM al passivo della liquidazione per €6.642.592,37 in via chirografaria e per €5.497,66 in via privilegiata, ritenendo non ammissibile la somma di €9.768.262,57 richiesta a titolo di interessi moratori, con riserva in attesa della definizione dei contenziosi pendenti avanti la Corte di Cassazione RG 24517/2023 e 24579/2023 all’esito dei quali i crediti sarebbero stati compensati con i debiti di ATM altrettanto sorti ante liquidazione, per €7.957.130 oltre interessi legali accertati dalla sentenza della Corte di Appello anch’essa impugnata in Cassazione. All’udienza del 25 giugno 2024, vista la proposta del curatore e le contestazioni di ATM, il Giudice Delegato ha invitato le parti a trovare una soluzione transattiva e, alla successiva udienza del 23 luglio, il curatore ha “*proposto di transigere la posizione e tutti i contenziosi in essere nei seguenti termini: accoglimento della domanda di rivendica per €785.625 comprensiva anche della somma di €50.000 offerta come contributo spese legali*”. Sono seguite trattative tra le parti, all’esito delle quali è stata stipulata la transazione in data 4-5 novembre 2024, con cui le parti hanno concordato che:

- divenuto definitivo lo stato passivo, la procedura verserà ad ATM la somma di €785.000;
- il pagamento verrà effettuato nei primi riparti;
- la liquidazione di CTP rinuncia a porre in esecuzione il proprio credito verso ATM di €9.238.121,89;
- formalmente ATM è stata ammessa al passivo fallimentare per complessivi €5.497,66 in via privilegiata ed €15.781.468,40 in via chirografaria con riserva di compensazione con i controcrediti di CTP all'esito dei giudizi in corso;
- ogni ulteriore domanda di ATM verso la curatela verrà rinunciata dopo l'incasso della somma concordata;
- a seguito del pagamento, le parti abbandoneranno tutti i giudizi fra loro pendenti evitando così il rischio di esiti negativi.

A seguito del deposito di nuove domande tardive il Giudice ha fissato nuovamente udienza per il 3.2.26. All'esito di tale udienza e spirato il termine per l'impugnazione del provvedimento che il Giudice andrà ad adottare, dovrebbero seguire i riparti e ATM ricevere la somma di € 785.000 di cui alla transazione.

- Il giudizio di accertamento negativo promosso da ATM contro Caronte, Consorzio Trasporti Pubblici in liquidazione, Comune di Cinisello Balsamo e Comune di Sesto San Giovanni finalizzato a chiarire chi e in che misura debba procedere al pagamento di somme in favore di Caronte, ha la finalità di evitare che ATM si trovi nella condizione di effettuare pagamenti plurimi per i medesimi titoli a diversi soggetti. In seguito alla dichiarazione di liquidazione giudiziale di CTP, il Giudice ha interrotto il giudizio poi riassunto da ATM nei confronti della curatela. La causa è stata trattenuta in decisione e siamo ancora in attesa della sentenza che è possibile che venga pronunciata entro la prima metà dell'anno 2026.

Tra le cause di maggiore rilievo, fonte di passività probabili che si è provveduto ad iscrivere in apposito fondo rischi come commentato alla Nota 25 "Fondi per rischi ed oneri" della Nota illustrativa del Bilancio consolidato e del bilancio separato, si segnala quanto segue:

- ATM ha presentato ricorso avanti la giustizia amministrativa contro l'Agenzia per la Coesione Territoriale e il Ministero dell'Economia e Finanze per l'annullamento del provvedimento del 6 aprile 2021 dell'Agenzia con cui la stessa ha chiesto al Comune di Milano, in qualità di organismo intermedio, di revocare e recuperare il contributo corrisposto alla Azienda Trasporti Milanesi S.p.A. per il progetto "PON Metro Milano 2014/2020. Operazione MI2.2.4.b Aree per la Mobilità Ciclabile" e del rapporto definitivo dell'Audit svolto dal Ministero dell'Economia e Finanze, Ragioneria Generale dello Stato.

Con sentenza del 14 giugno 2023, il Tar ha respinto sia il ricorso di ATM sia il ricorso del Comune di Milano poiché ritiene che il provvedimento dell'Agenzia per la Coesione Territoriale sia legittimo, in relazione alla dedotta violazione degli articoli 20 e 57, lettera a), del D. Lgs. 163/2006, in quanto la procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando, svolta da ATM, conteneva condizioni contrattuali trasformate in relazione all'elemento essenziale della durata del contratto. ATM ha impugnato la sentenza nei termini di legge

avanti il Consiglio di Stato che ha fissato l'udienza di discussione per il giorno 3 luglio 2025. Siamo in attesa della sentenza. Considerato l'esito del giudizio di primo grado, il rischio di soccombenza in appello è da ritenersi probabile ed adeguati stanziamenti sono stati effettuati in esercizi precedenti. Per quanto qui non menzionato in merito allo storico e all'evoluzione della causa in questione, si rimanda alle relazioni annuali e semestrali degli esercizi precedenti.

Relativamente al contenzioso di competenza del Giudice civile (Tribunali, Corti di Appello, Uffici del Giudice di Pace), lo stesso si sostanzia in vertenze sia stragiudiziali che giudiziali afferenti tematiche correlate alla figura di ATM quale Gestore del servizio di Trasporto Pubblico Locale e attività ad esso connesse e complementari (a titolo esemplificativo ma non esaustivo richieste risarcimento danni da trasporto; richieste risarcimento danni da interruzione di pubblico servizio; recupero dei crediti; rapporti locatizi; patologia dei contratti). Nel corso del primo semestre 2025 risultano essere state trattate (sia in fase giudiziale sia stragiudiziale) 753 posizioni di diritto civile. Si illustrano gli aggiornamenti più significativi delle cause di maggiore rilevanza, rinviando per quanto qui non espresso alla relazione annuale degli anni precedenti:

- Con contratto n. 3000109764 del 10 dicembre 2021, ATM ha affidato alla società Galassia S.r.l. il servizio di manutenzione *full service* e prestazioni di riparazione di atti vandalici e/o sinistri su 125 autobus Solaris, per la durata di quattro anni a partire da gennaio 2022 e con facoltà, a insindacabile giudizio di ATM, di estendere il Servizio per ulteriori 3 anni. Galassia lamenta che nel corso dell'esecuzione del contratto sono intervenute circostanze che hanno comportato una significativa alterazione del sinallagma contrattuale, tra le quali la modifica contrattuale apportata da ATM al Piano di Controllo del Servizio (PCS) e la progressiva diminuzione delle percorrenze chilometriche degli autobus da mantenere. Non avendo trovato soddisfazione alle richieste avanzate in sede stragiudiziale, con atto di citazione del 14 giugno 2024, Galassia S.r.l. ha convenuto in giudizio ATM per ottenere l'accertamento e la declaratoria del suo grave inadempimento al contratto e, per l'effetto, la condanna di ATM al risarcimento del danno quantificato in €1.235.016,80. ATM si è costituita in giudizio contestando le richieste avversarie. Nel mentre ATM ha risolto il contratto per inadempimento di Galassia e ha applicato le penali per €393.000 circa portandole in compensazione con le fatture ancora aperte di Galassia. Inoltre, ha chiesto l'escussione delle fidejussioni per il recupero dell'anticipazione contrattuale di euro 212.500 e per la copertura dei costi di €300.000 per aver fatto fronte all'inadempimento contrattuale dell'appaltatrice. A fronte di ciò Galassia ha promosso il giudizio di urgenza per evitare l'escussione delle fidejussioni. Il Giudice ha rigettato le richieste di Galassia. Nel mentre, le parti hanno raggiunto un accordo transattivo mediante il quale Galassia ha rinunciato a tutte le cause e alle pretese risarcitorie avanzate, a fronte della riduzione delle penali già applicate da ATM per complessivi €115.410,70 e a richiedere la somma di €300.000,00 per l'attività di manutenzione programmata non eseguita da Galassia alla data di risoluzione del contratto. Il recupero della quota parte dell'anticipazione contrattuale di €212.500 è avvenuto mediante compensazione con crediti di Galassia. Il

contratto è stato risolto consensualmente e le parti hanno dichiarato di avere definito tutte le pendenze in relazione allo stesso.

- Con contratto n. 3000118596 NET – quale soggetto attuatore di secondo livello per conto del Comune di Monza - ha affidato a Industria Italiana Autobus S.p.a. – oggi Menarini S.p.a.– la fornitura di 10 autobus elettrici. L’acquisto è finanziato nell’ambito del progetto *Next Generation EU* – Regolamento UE 2021/241- PNRR – Misura M2C2 investimento. Al fine di ottenere la prima parte del finanziamento, ai sensi del DM 530/2021, l’immatricolazione dei primi 3 autobus sarebbe dovuta avvenire entro il 31 dicembre 2024. Considerato che tale situazione di ritardo è comune anche ad altre società di TPL italiane che hanno contratti di fornitura con Menarini S.p.a. e la situazione è stata resa nota al MIMS: quest’ultimo con nota del 9 dicembre 2024, ha comunicato che le tempistiche di trasferimento degli autobus indicate da Menarini “risulterebbero compatibili con il periodo di assessment (della durata media di 90 gg, ndr) da parte della Commissione Europea...garantendo in tal modo ai soggetti attuatori di trasmettere la documentazione relativa all’avvenuta immatricolazione degli autobus...in tempo utile per rispettare il target M2C2-34”. I primi 3 autobus oggetto di fornitura sono stati immatricolati entro il 31.03.2025, rispettando in tale modo i target come precisato dal MIMS. Il Comune di Monza ha già incamerato la relativa tranche di finanziamento e sono in corso con NET le operazioni di rendicontazione. Contrariamente a quanto comunicato con pec del 1° luglio 2025, il fornitore ha completato la consegna entro la scadenza del 31 dicembre 2025, così da consentire al Comune di Monza, e di conseguenza a NET, l’ottenimento dei finanziamenti.
- Nel 2017, una minorenni è stata investita da un tram con gravi conseguenze fisiche. Nell’ambito del giudizio penale, il conducente ATM è stato condannato per il reato di gravi lesioni personali e a pagare una provvisoria di circa euro 25.000. La sentenza è stata impugnata dal dipendente e la Corte di appello ha confermato la responsabilità di quest’ultimo, riducendo la pena di reclusione. Sentenza confermata dalla Corte di Cassazione. I genitori dell’infortunata hanno promosso giudizio civile contro il dipendente e ATM senza quantificare la richiesta danni che comunque sarà rilevante considerata la menomazione fisica della ragazza. All’udienza del 17.7.2025 il Giudice ha invitato le parti a trovare una soluzione conciliativa e ha rinviato la causa all’udienza del 29.1.2026 per la verifica dell’esito delle trattative ed eventuale decisione sull’ammissione dei mezzi istruttori.
- Nel 2020 una signora è stata investita da un tram mentre attraversava i binari con esiti mortali. Il giudizio penale si è concluso con l’assoluzione del conducente ATM perché “*il fatto non costituisce reato*”. Il padre, la madre e la sorella della defunta hanno citato in giudizio ATM e il conducente del tram per ottenere il risarcimento del danno per la perdita della congiunta per una somma non inferiore a € 855.046,00. Nelle prime udienze, a seguito del fallito tentativo di conciliazione fra le parti sollecitato dal Giudice, quest’ultimo ha formalizzato, ex art. 185 bis c.p.c., la proposta di definizione della causa e a seguito di successive trattative e della mediazione del Giudice la causa è stata definita con il pagamento della complessiva somma di € 190.000 da suddivisa fra i congiunti.

- In data 5 settembre 2024 la fuoriuscita di acqua dai tombini a livello strada per il forte temporale ha causato l'allagamento del piano -1 del parcheggio di Romolo, danneggiando 123 autovetture. In attesa di definire le rispettive responsabilità per l'accaduto fra il Comune di Milano, proprietario delle infrastrutture, MM S.p.a., gestore della rete idrica, e ATM, l'azienda ha riconosciuto a ciascun danneggiato la somma di €3.000 per un esborso ad oggi di €354.000. Nel corso del 2025, sono state promosse sei cause contro ATM da parte di danneggiati per ottenere il completo risarcimento dei danni subiti. ATM si è costituita - e si costituirà - in giudizio respingendo le domande avversarie e chiedendo la chiamata in causa anche della propria compagnia di assicurazione e del Comune di Milano e di MM S.p.a. rispettivamente il proprietario e il gestore della rete fognaria. Le cause sono in fase introduttiva. La Direzione Strategie Assicurative ha stimato una riserva di 1 milione circa.
- La società Eurosistemi S.r.l. è affidataria del contratto n. 3000118696 avente ad oggetto i lavori di realizzazione di un nuovo impianto di illuminazione e forza motrice nelle gallerie della linea M2, comprese tra le fermate Cimiano e Romolo, nonché di rifacimento delle linee di alimentazione e di cablaggio dei canali luminosi costituenti l'impianto di illuminazione delle aree aperte al pubblico di 34 stazioni della linea M1 e di 14 stazioni della linea M2, oltre a tutte le lavorazioni connesse in termini di opere civili e di compartimentazione ai fini antincendio, nonché la relativa progettazione costruttiva. Fin dal SAL n. 1 del marzo 2025, e per i cinque successivi, la società ha sottoscritto con riserva evidenziando che il contratto presenta uno squilibrio economico a suo sfavore, sia a titolo di maggiori costi per la manodopera e maggiori oneri non valutabili dagli atti di gara. Ad oggi l'Impresa ha richiesto a tale titolo il pagamento della somma di 2.031.161,08 euro. ATM ha rigettato formalmente tutte le riserve ed è prevedibile che la società reiteri tali richieste e le incrementi all'emissione dei successivi SAL.
- Il RTI costituito tra Preve Costruzioni S.p.A. e CIR Ambiente S.p.A. è affidatario del contratto avente ad oggetto l'esecuzione dei lavori di rafforzamento della delimitazione e realizzazione delle barriere acustiche nel tratto della linea metropolitana Linea M2, Cimiano-Crescenzago-Cascina Gobba. Fin dal SAL n. 1 del settembre 2024 ed il successivo SAL 2, la società ha sottoscritto con riserva evidenziando che il contratto presenta uno squilibrio economico a suo sfavore, dipendente da carenze del progetto esecutivo con conseguenti maggiori oneri/costi a suo carico che, ad oggi, sono stati quantificati in € 577.877,70. ATM ha rigettato formalmente tutte le riserve ed è prevedibile che la società reiteri tali richieste e le incrementi all'emissione dei successivi SAL.
- La società Eurosistemi S.r.l. è affidataria del contratto n. 3000118779 avente ad oggetto i lavori di installazione da eseguirsi ai fini dell'adeguamento antincendio, comprensivi di progettazione costruttiva, apparecchiature, materiali e software, relativi alla realizzazione di nuovi impianti di rilevazione incendi in 35 stazioni della linea M1 e 17 della linea M2. Fin dal SAL n. 1 al 31 agosto 2024, e per i sei successivi, la società ha sottoscritto con riserva evidenziando che il contratto presenta uno squilibrio economico a suo sfavore, sia a titolo di maggiori costi per la manodopera e maggiori oneri non valutabili dagli atti di gara. Ad oggi l'Impresa ha richiesto a tale titolo il pagamento della somma di 2.897.703,22 euro. ATM ha

rigettato formalmente tutte le riserve ed è prevedibile che la società reiteri tali richieste e le incrementi all'emissione dei successivi SAL.

- La società Eurosistemi S.r.l. è affidataria del contratto n. 3000119504 avente ad oggetto i lavori relativi agli impianti di sicurezza e speciali asserviti agli ascensori in stazioni delle metropolitane M1 e M2 (lavori finanziati con fondi PNRR). A partire dal SAL 3 al 30 settembre 2025, la società ha sottoscritto con riserva evidenziando che il contratto presenta uno squilibrio economico a suo sfavore, sia a titolo di maggiori costi per la manodopera e maggiori oneri non valutabili dagli atti di gara. Ad oggi l'Impresa ha richiesto a tale titolo il pagamento della somma di 243.291,66 euro. ATM ha rigettato formalmente tutte le riserve ed è prevedibile che la società reiteri tali richieste e le incrementi all'emissione dei successivi SAL.
- Il RTI costituito tra E.S.I. S.r.l. e Antonio Colarusso di Colarusso Fulvio S.n.c. è affidataria del contratto avente ad oggetto i lavori relativi ai quadri elettrici, agli impianti per la trasformazione e per la distribuzione di energia elettrica per gli ascensori in stazione delle linee metropolitane M1 e M2 (lavori finanziati con fondi PNRR). Fin dal primo SAL al 31 luglio 2025, la società ha sottoscritto con riserva evidenziando che il contratto presenta uno squilibrio economico a suo sfavore, sia a titolo di maggiori costi per la manodopera e maggiori oneri non valutabili dagli atti di gara. Ad oggi l'Impresa ha richiesto a tale titolo il pagamento della somma di 398.194,80 euro. ATM ha rigettato formalmente tutte le riserve ed è prevedibile che la società reiteri tali richieste e le incrementi all'emissione dei successivi SAL.
- Con pec del 11 novembre 2021, il Fallimento Olicar Gestione S.r.l., per mezzo dei propri difensori, ha richiesto il pagamento della somma di € 998.636,41 portata dalle fatture n. 102949 del 30 giugno 2019, 103557 del 29 agosto 2019, 103990 del 23 settembre 2019, 104301 del 21 ottobre 2019 e 104728 del 31 dicembre 2019, emesse in forza del contratto di fornitura di gasolio in essere con ATM. Oltre a quanto sopra, il Fallimento ha rivendicato il credito, e ne chiede il pagamento, dell'ulteriore somma di € 507.695,24 per prestazioni rese dalla società fallita nel periodo da ottobre 2019 a febbraio 2020: tale importo non risulta essere stato fatturato ed è stato quantificato assumendo come riferimento la media degli importi fatturati da Olicar Gestione nell'anno 2019. ATM ha sospeso i pagamenti a seguito della notifica di pignoramenti presso terzi ai danni di Olicar per circa € 380.655,85: ad oggi risulta che ATM abbia pagato la somma di € 49.738,63 a seguito di ordinanza di assegnazione somme e alcuna notizia è pervenuta per le altre procedure esecutive, che in ogni caso a seguito della declaratoria di Fallimento di Olicar sono divenute inefficaci. La fattura n. 104728 del 31 dicembre 2019 per € 509.218,90 IVA compresa è stata formalmente respinta da ATM ed è stato chiesto inutilmente l'emissione di nota di credito di pari importo. Per il resto, le pretese della procedura concorsuale vengono respinte dalla Direzione tecnica competente in quanto, nel corso dell'esecuzione del contratto, Olicar si è resa inadempiente a numerose obbligazioni contrattuali ma ha continuato ad addebitare ad ATM il relativo corrispettivo, stabilito sotto forma di canone. ATM si è rivolta pertanto a fornitori terzi per ottenere i servizi non resi da Olicar, sobbarcandosi i relativi costi.

Ricostruita la posizione contabile e consuntivati i lavori eseguiti da parte di terzi, seppur ricompresi nei canoni fatturati da Olicar, emergerebbe un credito a favore di ATM di € 1.096.969,08 maturato prima della declaratoria di Fallimento e di € 420.256,04 maturato in epoca successiva, a fronte di un debito quantificato ad oggi dal Fallimento di € 1.506.058,65. Con lettera pec del 22 dicembre 2021, ATM ha quindi opposto in compensazione al credito reclamato dal Fallimento il proprio credito come sopra quantificato. In data 14.9.2022 ATM ha ricevuto una nuova richiesta di pagamento per le medesime somme cui ATM ha dato riscontro ribadendo le eccezioni già formulate.

- Con mail del 27.4.2023, BFF Bank S.p.A. ha formulato ad ATM richiesta di informazioni relative al credito di Olicar nell'ambito della due diligence ai fini dell'acquisizione del credito. In data 15.5.2023, ATM ha dato risposta segnalando che il credito non sussiste per intervenuta compensazione operata da ATM rispetto alle somme dovute da Olicar a titolo di risarcimento danni patiti dall'azienda. A tale scambio non sono seguiti altre azioni e/o corrispondenza. La società Toto Costruzioni S.r.l. era affidataria del contratto avente ad oggetto i lavori di rinforzo del solaio del Deposito ATM Novara. La società ha sottoscritto con riserva tutti SAL emessi, fin dal primo, evidenziando che il contratto presentava uno squilibrio economico a suo sfavore, dipendente da carenze del progetto esecutivo con conseguenti maggiori oneri/costi a suo carico che sono stati quantificati in € 207.843,66. ATM ha sempre rigettato formalmente tutte le riserve. A conclusione della fase esecutiva del contratto, le parti sono addivenute ad un accordo bonario, mediante il quale ATM ha riconosciuto all'impresa la complessiva somma di € 44.621,84 a totale tacitazione di tutte le riserve iscritte: Toto Costruzioni ha formalmente rinunciato a tutte le restanti somme esposte a titolo di riserve e la posizione è stata chiusa.
- Enel Energia S.p.A., con pec del febbraio 2025, tramite il proprio legale, ha contestato ad ATM il mancato pagamento di fatture per la fornitura di energia elettrica per complessivi € 77.368,23. ATM ha respinto le richieste di pagamento, a suo dire frutto di errate imputazioni contabili di Enel Energia e ha corrisposto il minore importo di € 14.516,58 che risultava effettivamente ancora dovuta. A seguito di ulteriori verifiche a cura di DAFC, è emerso che avanzavano fatture di Enel Energia per ulteriori complessivi € 7.639,31 non ancora saldate: ATM ha provveduto pertanto al versamento anche di tale ulteriore somma. Dopo tale ulteriore pagamento, ad oggi non risulta che Enel Energia abbia ribadito la pretesa creditoria della restante somma.

### **Contenziosi civili**

In relazione alle vertenze e cause passive concernenti la responsabilità civile (sinistri stradali, incidenti da trasporto, responsabilità per cose in custodia) l'esposizione ed il probabile rischio per il Gruppo ATM appare ampiamente coperto dal "*Fondo liquidazioni danni/sinistri*" (Nota 25 della Nota illustrativa del Bilancio consolidato). Tale fondo è stimato dalla Direzione Strategie Assicurative che provvede ad aggiornare l'alea economica di ciascuna pratica, originata in fase stragiudiziale, anche considerando l'andamento dei giudizi in corso. Con riferimento alle vertenze di altra natura (recupero crediti, patologia dei contratti etc.), la Direzione legale agisce, sulla base di un costante flusso informativo, in

sinergia con le Direzioni interessate ai fini di quantificare l'alea di rischio, a seconda dei casi. Tali fattispecie sono coperte dai "Fondi Svalutazione Crediti" di cui si dà informativa alla Nota 18 della Nota illustrativa.

### **Contenziosi penali**

Al 31 dicembre 2025 ATM risulta costituita parte civile in 21 procedimenti penali, allo scopo di ottenere il risarcimento dei danni subiti in conseguenza di reati commessi da terzi, imputati nei predetti procedimenti.

La Società è inoltre costituita responsabile civile nell'ambito di un procedimento penale in cui è imputata una dipendente ATM per il reato di omicidio stradale. La prossima udienza, programmata per l'esame del perito e la discussione delle parti, si terrà il 26 marzo 2026.

Si illustrano le cause di maggiore rilevanza nell'ambito del contenzioso penale:

- Per quanto concerne la denuncia-querela presentata da ATM in merito ai fatti relativi agli ATM Point per i quali pendono le cause di lavoro sopra indicate, a seguito di stralcio, sono scaturiti due processi penali. Il primo è a carico dell'ex Dirigente degli ATM Point condannata in primo grado per il reato di peculato alla pena di sei anni e dieci mesi di reclusione e dichiarata perpetuamente interdetta dai pubblici uffici e dal contrattare con la P.A. Il Tribunale ha inoltre disposto la confisca obbligatoria e per sproporzione, nonché condannato l'ex Dirigente a risarcire il danno cagionato ad ATM, da liquidarsi in sede civile, e al pagamento delle spese processuali sostenute dalla parte civile. Infine, l'ex Dirigente è stata condannata a rifondere una provvisoria (immediatamente esecutiva) ad ATM per la somma di 500.000 euro. I difensori della condannata hanno presentato appello. A seguito dell'appello da parte dell'imputata, è in corso il secondo grado di giudizio: la prossima udienza si terrà il 21 gennaio 2026.  
Anche il secondo processo, a carico di tutti gli altri dipendenti coinvolti, si è concluso all'udienza del 27 gennaio 2025 con la condanna di tutti gli imputati, anche al risarcimento dei danni nei confronti della parte civile costituita ATM, liquidati in 11.104,72 euro e in 1.000 euro a carico di ciascuno degli imputati. La sentenza è stata appellata e si è in attesa di fissazione dell'udienza di appello.
- È sempre in corso un procedimento penale relativo alle frenature di emergenza che si sono verificate negli ultimi anni sulle linee metropolitane M1 e M2 al fine di stabilirne cause ed eventuali responsabilità. A seguito della conclusione delle indagini preliminari nei confronti dei vertici di Alstom Ferroviaria S.p.A. ed Engie Eps Italia S.r.l., il Pubblico Ministero ha disposto attività integrativa di indagine, ancora in corso.
- A seguito della caduta della gru sui binari della metropolitana presso la stazione di Bussero il 30 agosto 2022, è scaturito un procedimento penale per il reato di "Crollo di costruzioni o altri disastri dolosi", in forma colposa, in cui risulta coinvolto, tra gli altri, un ex-funziionario di ATM. Le indagini si sono concluse con l'emissione dell'avviso ex art. 415-bis c.p.p. per alcuni soggetti

e la richiesta di archiviazione per altri. Con riferimento alla posizione dell'ex dipendente di ATM, è stata emessa richiesta di archiviazione dal Pubblico Ministero. All'esito delle trattative, è stato raggiunto un accordo transattivo con i soggetti coinvolti nella vicenda che prevede il riconoscimento della somma di euro 500.000,00, oltre IVA, a titolo risarcitorio nei confronti di ATM, a fronte della rinuncia da parte di ATM alla costituzione di parte civile nel processo penale e ad ogni ulteriore azione nei confronti di tutti i soggetti coinvolti nella vicenda.

- In data 26 settembre 2025, è stata emessa la sentenza di primo grado nell'ambito del filone per cui si procede con rito ordinario della c.d. *Subway*, in cui ATM si è costituita parte civile. Il Tribunale in composizione collegiale, per quanto di interesse per ATM, ha condannato gli imputati per i quali ATM non era costituita parte civile avendo raggiunto un accordo transattivo in fase di indagini preliminari. Per quanto riguarda le restanti imputazioni in relazione alle quali c'era la costituzione di parte civile di ATM, il Tribunale ha condannato uno degli imputati alla pena di un anno e tre mesi di reclusione, con incapacità a contrattare con la P.A., nonché alla liquidazione del danno nei confronti di ATM da liquidarsi in separato giudizio e alla rifusione delle spese legali per € 3.592,00 oltre accessori.
- A seguito della caduta del 30 giugno 2024 di un operatore che stava svolgendo un'attività di ispezione ordinaria lungo una passerella di servizio presso la funicolare che collega Cascina Gobba con l'Ospedale San Raffaele, è originato un procedimento penale a carico del delegato del datore di lavoro. Nel dettaglio, il dipendente cadeva a terra a causa del cedimento improvviso di un grigliato di cui è formata la passerella stessa, così riportando gravi lesioni personali. In data 6 giugno 2025, è stato notificato avviso di conclusione delle indagini ex art. 415-bis c.p.p. La difesa del dipendente indagato ha presentato memoria difensiva finalizzata alla richiesta di archiviazione. Sono altresì in corso trattative con il dipendente infortunato, che ha formalizzato una richiesta danni nei confronti di ATM, ai fini del risarcimento del danno a fronte della rinuncia ad ogni sua pretesa.
- In data 9 febbraio 2024, un operatore addetto alle lavorazioni su tornio in fossa subiva un infortunio. Nello specifico, nel tentativo di recuperare uno straccio agganciato ai rulli del tornio, il dipendente afferrava il predetto straccio senza arrestare la macchina, rimanendovi impigliato con la mano destra. Nel tentativo di liberarsi, il dipendente subiva lesioni anche alla mano sinistra. Il 23 maggio 2024, veniva notificato avviso di conclusione delle indagini a carico del delegato del datore di lavoro per le lesioni personali subite dal lavoratore. Non ci sono aggiornamenti successivi.

Non risultano azionati, ad oggi, procedimenti penali contro ATM ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001, innanzi alla Corte dei Conti o alle autorità nazionali o comunitarie.

### ***Contenziosi in ambito fiscale***

ATM S.p.A. ha incardinato, già da alcuni anni, un contenzioso, avverso gli avvisi di accertamento anni di imposta 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 e 2020, contro Agenzia delle Entrate, che contesta il trattamento fiscale operato dalla società, deducibilità ai fini IRES ed IRAP, sul contributo erogato a Fondazione ATM.

Gli accertamenti IRES, a seguito della presentazione dei modelli IPEC ed IPEA che hanno consentito l'utilizzo delle perdite pregresse, ammontano a circa euro 200.000 comprensivi di sanzioni, mentre gli accertamenti IRAP ammontano a circa euro 1.600.000 comprensivi di sanzioni, per un totale di circa euro 1.800.000, oltre interessi di legge.

Attualmente il contenzioso è così articolato:

- Cause IRES 2015 e 2016 ed IRAP 2015: la Società ha ottenuto sentenza favorevole nel primo grado di giudizio e sfavorevole nel secondo grado di giudizio, pertanto il contenzioso è ora pendente in Cassazione, con ricorsi notificati e depositati in data 15.04.2024.
- Causa IRAP 2016: pendente in Cassazione, avendo ottenuto la Società un giudizio sfavorevole nei due gradi di merito con ricorso depositato il 20.06.2023.
- Causa IRAP 2017: proposto appello in secondo grado di giudizio il cui ricorso è stato notificato il 16.12.2024 e depositato il 17.12.2024.
- Causa IRAP 2018: la società ha ottenuto sentenza sfavorevole in primo grado di giudizio ed ha proposto appello in secondo grado di giudizio il cui ricorso è stato notificato e depositato il 19.09.2025.
- Cause IRES 2017, 2018 e 2019: accolto da Agenzia Entrate il modello IPEA per utilizzo in misura piena delle perdite fiscali pregresse (scomputo integrale del maggior reddito accertato); la società ha ottenuto sentenze sfavorevoli in primo grado di giudizio ed ha proposto appello in secondo grado di giudizio i cui ricorsi sono stati notificati e depositati rispettivamente il 16.12.2024, 23.09.2025 e 26.09.2025.
- Anno 2020: Agenzia delle Entrate ha inviato il Questionario propedeutico alla notifica del relativo accertamento al quale la società ha risposto in data 05.12.2025.

Si ritiene che allo stato attuale il rischio di soccombenza collegato ai menzionati accertamenti debba ritenersi possibile.

Risultano altresì attivi tre contenziosi in materia di classamento catastale inerenti l'attribuzione di diversa categoria da parte dell'Agenzia delle Entrate – Ufficio Provinciale di Milano/Territorio, tutti pendenti in Corte di Cassazione.

Anche per questa fattispecie si ritiene che, allo stato attuale, il rischio di soccombenza collegato debba ritenersi possibile.