

Informazioni Ambientali

Informativa a norma dell'articolo 8 del Regolamento (UE) 2020/852 (Regolamento sulla Tassonomia)

Istituita con il Regolamento UE 2020/852 e con lo scopo di favorire gli investimenti aventi obiettivi ambientali e sociali, la Tassonomia si identifica in un sistema unificato e formalizzato di classificazione delle attività economiche sostenibili in Europa. In qualità di “*Non-Financial Undertaking*”, alla luce delle disposizioni del suddetto Regolamento (di seguito anche “Regolamento Tassonomia”) e dell’ulteriore normativa di riferimento a questo collegata, il Gruppo ATM rendiconta per l’esercizio 2025 la quota del fatturato, delle spese in conto capitale e delle spese operative associate ad **attività economiche considerate ecosostenibili** ai sensi degli articoli 3 e 9 del Regolamento Tassonomia.

In particolare, la Tassonomia definisce, ad oggi, sei obiettivi ambientali:

- Mitigazione del cambiamento climatico,
- Adattamento al cambiamento climatico,
- Uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine,
- Transizione verso un’economia circolare,
- Prevenzione e controllo dell’inquinamento,
- Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

Il Gruppo ATM ha esaminato l’elenco delle attività economiche incluse nel *Climate Delegated Act* e nell’*Environmental Delegated Act*. Tale processo di analisi è stato realizzato confrontando le attività svolte dal Gruppo con quelle definite dagli Atti Delegati, anche in coerenza con l’elenco dei codici NACE e ATECO di appartenenza. Sulla base dell’interpretazione maturata e in continuità con la rendicontazione dello scorso anno, le attività che caratterizzano l’operato del Gruppo sono principalmente riconducibili alle attività economiche di “Trasporto urbano e suburbano di passeggeri su strada” e di “Gestione di dispositivi per la mobilità personale, ciclogistica” appartenenti ai primi due obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici e identificate nei rispettivi codici 6.3 e 6.4 come da normativa di riferimento.

Anche la società controllata Metro Service, nel corso dell’anno 2025, ha condotto una propria analisi di tassonomia individuando, tra le sue attività ecosostenibili, oltre alla già citata 6.3, anche quella relativa al “Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri” identificata con il codice 6.5. Per tale motivo, il Gruppo ATM ha incluso nel proprio perimetro di analisi anche la suddetta attività.

Come primo *step* di analisi, la normativa di riferimento prevede che vengano comunicate una serie di informazioni relative alle attività economiche considerate ammissibili¹² o non ammissibili¹³ alla

¹² Attività economica descritta negli atti delegati adottati a norma dell’articolo 10, paragrafo 3, dell’articolo 11, paragrafo 3, dell’articolo 12, paragrafo 2, dell’articolo 13, paragrafo 2, dell’articolo 14, paragrafo 2, e dell’articolo 15, paragrafo 2, del Regolamento (UE) 2020/852, indipendentemente dal fatto che tale attività economica soddisfi uno o tutti i criteri di vaglio tecnico stabiliti in tali atti delegati.

¹³ Attività economica non descritta negli atti delegati adottati a norma dell’articolo 10, paragrafo 3, dell’articolo 11, paragrafo 3, dell’articolo 12, paragrafo 2, dell’articolo 13, paragrafo 2, dell’articolo 14, paragrafo 2, e dell’articolo 15, paragrafo 2, del Regolamento (UE) 2020/852.

Tassonomia Europea (di seguito anche “Attività *eligible*” e “Attività *non eligible*”). La nozione di “*Eligibility*” fa riferimento a tutte le attività incluse negli Atti Delegati sugli obiettivi della Tassonomia e indica unicamente che una determinata attività potrebbe **potenzialmente** portare ad un **contributo sostanziale ad uno dei sei obiettivi ambientali** della Tassonomia, senza altresì esporsi sul concetto di sostenibilità della stessa.

Il secondo *step* di analisi fa invece riferimento, nell’ambito delle “Attività *eligible*”, all’individuazione delle attività allineate¹⁴ o non allineate alla Tassonomia Europea (di seguito anche “Attività *aligned*” e “Attività *non aligned*”). In particolare, la nozione di allineamento comporta che un’attività soddisfi tutti i requisiti elencati specificatamente per la stessa all’interno degli Atti Delegati della Tassonomia. Solo quando un’attività soddisfa i criteri di *screening* tecnico, i criteri di *Do Not Significant Harm* e il rispetto dei criteri minimi di salvaguardia si può definire “*Aligned*”.

Attività *Eligible*

Alla luce di tali precedenti interpretazioni, e come descritto in dettaglio di seguito, il Gruppo ha calcolato la proporzione del fatturato, delle spese in conto capitale e delle spese operative legate ad attività economiche attualmente considerate ammissibili alla Tassonomia con riferimento all’obiettivo di Mitigazione del Cambiamento Climatico.

Metodologia di calcolo del Fatturato

Al denominatore è stato considerato il fatturato netto consolidato in conformità allo IAS 1.82(a). Per quanto riguarda il numeratore, sulla base dell’interpretazione del Regolamento Tassonomia, sono stati esclusi i ricavi relativi a sosta, parcheggi e rimozioni, pubblicità e locazione di spazi, servizi di trasporto speciali e dedicati, canoni di *vending machine* in azione presso le stazioni metropolitane, gestione di Area B e C, Progetto Minnovo, vendita di materiali, contributi da Contratto Collettivo Nazionale, trattenute per servizi ai dipendenti (es. asili nido) e Contributi UE per attivazione di corsi di formazione. I dati finanziari inclusi in questo KPI riflettono quanto riportato all’interno del Bilancio Consolidato, in relazione alla composizione dei ricavi e altri proventi operativi.

Metodologia di calcolo dei *CapEx*

Al denominatore, sono stati considerati gli incrementi delle immobilizzazioni materiali e immateriali relativi all’esercizio 2025, prima degli ammortamenti e delle eventuali rivalutazioni, compresi quelli derivanti da rideterminazioni e riduzioni di valore, ad esclusione delle variazioni del *fair value*. Il denominatore include, in particolare, tutti gli investimenti in Immobilizzazioni Materiali ed Immateriali e in Diritti d’uso.

Per il calcolo del numeratore, sono stati considerati ammissibili gli incrementi in immobilizzazioni in linea con l’interpretazione adottata del Regolamento Tassonomia e degli ulteriori riferimenti normativi. Sono stati considerati come ammissibili, infatti, gli incrementi di immobilizzazioni legati all’acquisto di *output* da attività economiche ammissibili alla Tassonomia e/o relative alle misure messe in atto che consentano una riduzione delle emissioni in atmosfera. Per tale ragione, in coerenza alla

¹⁴ Attività economiche conformi a tutti i requisiti di cui all’art. 3 del Reg. UE 2020/852.

metodologia adottata per il fatturato, sono stati esclusi gli investimenti relativi a sosta, parcheggi e rimozione, pubblicità e locazione spazi, Area B e C, Progetto Minnovo, asili nido e investimenti in impianti di agrivoltaico. I dati finanziari inclusi in questo KPI riflettono gli investimenti riportati all'interno del Bilancio Consolidato, nella sezione Commento ai risultati economico finanziari del Gruppo ATM-Situazione patrimoniale e finanziaria.

Metodologia di calcolo degli OpEx

Al denominatore, sono stati considerati i costi diretti non capitalizzati di manutenzione e riparazione di immobili, impianti, macchinari e veicoli, canoni di locazione di beni, costi di pulizia, nonché qualsiasi altra spesa diretta alla gestione dei beni di cui sopra.

Per il calcolo del numeratore, sono stati considerati ammissibili gli oneri di cui sopra in linea con l'interpretazione adottata del Regolamento Tassonomia e degli ulteriori riferimenti normativi. Sono stati considerati come ammissibili, infatti, i costi collegati ad attività economiche ammissibili alla Tassonomia e/o relative alle misure messe in atto che consentano una riduzione delle emissioni in atmosfera. Per tale ragione, in coerenza alla metodologia adottata per il fatturato, sono stati esclusi i costi relativi a sosta, parcheggi e rimozione, pubblicità e locazione spazi, Area B e C, Progetto Minnovo e asili nido.

I dati considerati in questo KPI riflettono i costi diretti non capitalizzati riportati all'interno del Bilancio Consolidato, nella sezione Commento ai risultati economico finanziari del Gruppo ATM-Costi e altri oneri operativi.

Attività Aligned

Un'attività economica che rispetta le garanzie minime di salvaguardia e che contribuisce ad almeno uno dei sei obiettivi ambientali previsti dall'articolo 9 del Regolamento Tassonomia e non arreca danno agli altri cinque obiettivi presi in considerazione dallo stesso Regolamento può essere considerata un'attività allineata alla Tassonomia EU.

Per cui, una volta identificate le attività economiche ammissibili, il Gruppo ATM si è impegnato a verificare che quest'ultime fossero in linea con i criteri tecnici stabiliti dal Regolamento, al fine di valutarne l'allineamento. Le analisi in merito all'allineamento sono state condotte anche sulla base della redazione del documento di "*Climate Change Risk Assessment*" avente l'obiettivo di identificare l'esposizione delle attività e degli *asset* del Gruppo ai cambiamenti climatici, nel breve, medio e lungo termine. L'analisi mira, inoltre, a valutare la resilienza del Gruppo rispetto ai rischi climatici rilevanti, identificando le misure e azioni implementate per fare fronte ai rischi evidenziati. Pertanto, in continuità con l'anno precedente, anche per l'anno 2025, il Gruppo ATM ha proseguito le analisi di calcolo delle percentuali di Fatturato, CapEx e OpEx allineate alla Tassonomia.

Metodologia di calcolo del Fatturato

Sono stati passati in rassegna tutti i requisiti previsti dalla normativa (garanzie minime di salvaguardia, criteri di vaglio tecnico e DNSH).

Per quanto riguarda l'attività 6.3 del TPL è stato preso in considerazione il fatturato relativo al Contratto di Servizio della metropolitana e dei tram. Le quote di fatturato riconducibili a tali mezzi sono

allineate in quanto si considerano mezzi di trasporto al 100% ecosostenibili, a trazione elettrica, e rispondenti quindi ai requisiti richiesti dall'Atto Delegato Clima in corrispondenza di tale attività. Diversamente non è stata presa in considerazione la quota di fatturato relativa al Contratto di Servizio degli autobus, in quanto non allineata ai requisiti del suddetto atto.

L'attività 6.4 del *bike sharing* è stata invece considerata ammissibile e allineata al 100% ed è stato preso in considerazione il relativo valore inerente alla rifatturazione del servizio di gestione *Bike* nonché, qualsiasi altro ricavo derivante da interventi sugli asset.

Infine, non si evidenziano ricavi relativi all'attività 6.5 del "Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri".

Metodologia di calcolo dei CapEx

Sono stati passati in rassegna tutti i requisiti previsti dalla normativa (garanzie minime di salvaguardia, criteri di vaglio tecnico e DNSH).

Per quanto riguarda l'attività 6.3 del TLP, sono stati considerati allineati alla Tassonomia tutti gli interventi che, parzialmente o totalmente, impattano sulle attività individuate come allineate (treni metropolitana e tram). Rientrano in questa categoria, per esempio, anche interventi sulla bigliettazione, sulle attrezzature o sugli impianti, il cui impatto (parziale) sulle attività citate prima è calcolato sulla base di *driver ad hoc*, come per esempio quello dei passeggeri/km di treni e tram.

L'attività 6.4 relativa al *bike sharing*, non evidenzia spese in conto capitale e, pertanto, non è da considerarsi ai fini dell'allineamento tassonomico.

Infine, per l'attività 6.5 del "Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri", sono state considerate allineate le spese in conto capitale relative alla flotta di veicoli ausiliari elettrici.

Metodologia di calcolo degli OpEx

Sono stati passati in rassegna tutti i requisiti previsti dalla normativa (garanzie minime di salvaguardia, criteri di vaglio tecnico e DNSH).

Per quanto riguarda l'attività 6.3 del TPL, sono stati considerati allineati alla Tassonomia tutti i costi oggetto di analisi che impattano sulle attività individuate come allineate (treni metropolitana e tram). Per ogni conto contabile oggetto di analisi è stata considerata la specifica quota di ribaltamento sui modi di trasporto Tram e Treni.

Per quanto concerne l'attività 6.5 del trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri è stata individuata una piccola quota di costi allineati afferenti alla società controllata estera Metro Service.

Infine, non si evidenziano costi relativi all'attività 6.4 del *bike sharing*.

In allegato si riportano le tabelle della Tassonomia.

Allegati

Tabella 49: KPI di Fatturato

Esercizio finanziario 2025	Anno 2025			Criteri per il contributo sostanziale						Criteri DNHS per "non arrecare un danno significativo" (h)									
	Attività economiche (1)	Codece (12)	Fatturato assoluto (B)	Quota del fatturato, 2024 (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (1)	Adattamento ai cambiamenti climatici (2)	Acque e risorse marine (7)	Economia circolare (8)	Inquinamento (9)	Biodiversità ed ecosistemi (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acque e risorse marine (13)	Economia circolare (14)	Inquinamento (15)	Biodiversità ed ecosistemi (16)	Garanzie minime di salvaguardia (17)	Quota di fatturato allineato (A.1.) o ammissibile (A.2) alla Tassonomia anno N-1 (18)	Categoria (attività abilitante) (19)
		€/000	%	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	Si/No	%	A	T
A. ATTIVITA' AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																			
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	692.723	51,85%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	55,95%		
Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclologistica	CCM 6.4	836	0,06%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,08%		
Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	CCM 6.5	-	0,00%														n.d.		
Fatturato delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		693.559	51,91%	%	%	%	%	%	%	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	56,03%		
di cui abilitanti			%	%	%	%	%	%	%	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si			
di cui di transizione			%	%						Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si			
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (g)																			
				AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	Optional					%			
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	476.427	35,66%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								32,81%		
Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclologistica	CCM 6.4	-	0,00%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								0,00%		
Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	CCM 6.5	-															n.d.		
Fatturato delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		476.427	35,66%	%	%	%	%	%	%								32,81%		
Totale (A.1 + A.2)		1.169.987	87,58%	%	%	%	%	%	%								88,84%		
B. ATTIVITA' NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																			
Fatturato delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		165.978	12,42%																
Totale (A + B)		1.335.965	100,00%																

(a) Il codice contiene l'abbreviazione dell'obiettivo al quale l'attività economica può apportare un contributo sostanziale, e il numero della sezione dell'attività nel corrispondente allegato dell'obiettivo, vale a dire:

- mitigazione dei cambiamenti climatici: CCM,
- adattamento ai cambiamenti climatici: CCA,
- acque e risorse marine: WTR,
- economia circolare: CE,
- prevenzione e riduzione dell'inquinamento: PPC,
- biodiversità ed ecosistemi: BIO.

(b) Si – L'attività è ammissibile alla Tassonomia e allineata alla Tassonomia riguardo all'obiettivo ambientale pertinente

No – L'attività è ammissibile alla Tassonomia ma non è allineata alla Tassonomia riguardo all'obiettivo ambientale pertinente

N/AM – Non ammissibile; l'attività non è ammissibile alla Tassonomia per l'obiettivo pertinente

(c) Se l'attività economica contribuisce in modo sostanziale a più obiettivi ambientali, le imprese non finanziarie indicano, in grassetto, l'obiettivo ambientale più importante al fine del calcolo dei KPI delle imprese finanziarie, evitando il doppio conteggio. Se non è noto l'uso dei proventi del finanziamento, le imprese finanziarie calcolano nei rispettivi KPI il finanziamento delle attività economiche che contribuiscono a più obiettivi ambientali nell'ambito dell'obiettivo ambientale più importante indicato in grassetto nel presente modello dalle imprese non finanziarie. Un obiettivo ambientale può essere indicato in grassetto una sola volta in una riga per evitare il doppio conteggio delle attività economiche nei KPI delle imprese finanziarie. Ciò non si applica al calcolo delle attività economiche allineate alla Tassonomia per i prodotti finanziari definiti all'articolo 2, punto 12), del regolamento (UE) 2019/2088. Le imprese non finanziarie comunicano anche il grado di ammissibilità e allineamento per obiettivo ambientale, compreso l'allineamento a ciascun obiettivo ambientale delle attività che contribuiscono in modo sostanziale a vari obiettivi, utilizzando il modello seguente:

	Quota di fatturato/Fatturato totale	
	Allineata alla Tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla Tassonomia per obiettivo
CCM	51,91%	87,58%
CCA	0%	0%
WTS	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

(d) Un'attività può essere allineata a uno o più obiettivi ambientali per la quale è ammissibile.

(e) Un'attività può essere ammissibile e non allineata agli obiettivi ambientali pertinenti.

(f) AM – Attività ammissibile alla Tassonomia per l'obiettivo pertinente
 N/AM – Attività non ammissibile alla Tassonomia per l'obiettivo pertinente.

(g) Le attività sono indicate nella sezione A.2 del presente modello solo se non sono allineate ad alcun obiettivo ambientale per il quale sono ammissibili. Le attività che si allineano ad almeno un obiettivo ambientale sono indicate nella sezione A.1 del presente modello.

(h) Per poter inserire un'attività nella sezione A.1 questa deve rispettare tutti i criteri DNSH e le relative garanzie minime di salvaguardia. Per le attività elencate nella sezione A.2 le imprese non finanziarie possono compilare su base volontaria le colonne da 5 a 17. Le imprese non finanziarie possono indicare nella sezione A.2 il contributo sostanziale e i criteri DNSH soddisfatti o non soddisfatti, utilizzando: per il contributo sostanziale – codici Sì/No e N/AM anziché AM e N/AM e per DNSH – codici Sì/No.

Tabella 50: KPI di CapEx

Esercizio finanziario 2025	Anno 2025		Criteri per il contributo sostanziale							Criteri DNHS per "non arrecare un danno significativo" (h)							Quota di CapEx allineata (A.1) o ammissibile (A.2) alla tassonomia, Anno N-1 (18)	Categoria (attività abilitante) (19)	Categoria (attività di transizione) (20)	
	Codice (i) (2)	Spese in conto capitale assolute (3)	Quota di spese in conto capitale, anno	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acque e risorse marine (7)	Economia circolare (8)	Inquinamento (9)	Biodiversità ed ecosistemi (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Acque e risorse marine (13)	Economia circolare (14)	Inquinamento (15)	Biodiversità ed ecosistemi (16)	Grandezze minime di segnalazione (17)				
		€/000	%	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si; No; N/AM (b) (c)	Si/No	%	A	T	
A. ATTIVITA' AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																				
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	118.964	53,71%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	43,83%		
Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclologistica	CCM 6.4	-	0,00%	Si	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	0,00%		
Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	CCM 6.5	392	0,18%															n.d		
CapEx delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		119.356	53,88%	%	%	%	%	%	%	%	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	43,83%		
di cui abilitanti			%	%	%	%	%	%	%	%	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si			
di cui di transizione			%	%							Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si			
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																				
				AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)	AM; N/AM (f)								%		
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	98.917	44,66%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								55,02%		
Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclologistica	CCM 6.4		0,00%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM								0,00%		
Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	CCM 6.5	1.311	0,59%															n.d		
Spese in conto capitale delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		100.228	45,25%	%	%	%	%	%	%	%								55,02%		
Totale (A.1 + A.2)		219.585	99,13%	%	%	%	%	%	%	%								98,85%		
B. ATTIVITA' NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																				
Spese in conto capitale delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		1.924	0,87%																	
Totale (A + B)		221.509	100,00%																	

(a) Il codice contiene l'abbreviazione dell'obiettivo al quale l'attività economica può apportare un contributo sostanziale, e il numero della sezione dell'attività nel corrispondente allegato dell'obiettivo, vale a dire:

- mitigazione dei cambiamenti climatici: CCM,
- adattamento ai cambiamenti climatici: CCA,
- acque e risorse marine: WTR,
- economia circolare: CE,
- prevenzione e riduzione dell'inquinamento: PPC,
- biodiversità ed ecosistemi: BIO.

(b) Si – L'attività è ammissibile alla Tassonomia e allineata alla Tassonomia riguardo all'obiettivo ambientale pertinente

No – L'attività è ammissibile alla Tassonomia ma non è allineata alla Tassonomia riguardo all'obiettivo ambientale pertinente

N/AM – Non ammissibile; l'attività non è ammissibile alla Tassonomia per l'obiettivo pertinente

(c) Se l'attività economica contribuisce in modo sostanziale a più obiettivi ambientali, le imprese non finanziarie indicano, in grassetto, l'obiettivo ambientale più importante al fine del calcolo dei KPI delle imprese finanziarie, evitando il doppio conteggio. Se non è noto l'uso dei proventi del finanziamento, le imprese finanziarie calcolano nei rispettivi KPI il finanziamento delle attività economiche che contribuiscono a più obiettivi ambientali nell'ambito dell'obiettivo ambientale più importante indicato in grassetto nel presente modello dalle imprese non finanziarie. Un obiettivo ambientale può essere indicato in grassetto una sola volta in una riga per evitare il doppio conteggio delle attività economiche nei KPI delle imprese finanziarie. Ciò non si applica al calcolo delle attività economiche allineate alla Tassonomia per i prodotti finanziari definiti all'articolo 2, punto 12), del regolamento (UE) 2019/2088. Le imprese non finanziarie comunicano anche il grado di ammissibilità e allineamento per obiettivo ambientale, compreso l'allineamento a ciascun obiettivo ambientale delle attività che contribuiscono in modo sostanziale a vari obiettivi, utilizzando il modello seguente:

	Quota di CapEx/CapEx totali	
	Allineata alla Tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla Tassonomia per obiettivo
CCM	53,88%	99,13%
CCA	0%	0%
WTS	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

(d) Un'attività può essere allineata a uno o più obiettivi ambientali per la quale è ammissibile.

(e) Un'attività può essere ammissibile e non allineata agli obiettivi ambientali pertinenti.

(f) AM – Attività ammissibile alla Tassonomia per l'obiettivo pertinente

N/AM – Attività non ammissibile alla Tassonomia per l'obiettivo pertinente

(g) Le attività sono indicate nella sezione A.2 del presente modello solo se non sono allineate ad alcun obiettivo ambientale per il quale sono ammissibili. Le attività che si allineano ad almeno un obiettivo ambientale sono indicate nella sezione A.1 del presente modello.

(h) Per poter inserire un'attività nella sezione A.1 questa deve rispettare tutti i criteri DNSH e le relative garanzie minime di salvaguardia. Per le attività elencate nella sezione A.2 le imprese non finanziarie possono compilare su base volontaria le colonne da 5 a 17. Le imprese non finanziarie possono indicare nella sezione A.2 il contributo sostanziale e i criteri DNSH soddisfatti o non soddisfatti, utilizzando: per il contributo sostanziale – codici Sì/No e N/AM anziché AM e N/AM e per DNSH – codici Sì/No.

Tabella 51: KPI di OpEx

Esercizio finanziario 2025	Anno 2025			Criteri per il contributo sostanziale							Criteri DNHS per "non arrecare un danno significativo" (h)							Quota di OpEx allineata (A.1) o ammissibile (A.2) alla tassonomia, Anno N-1 (18)	Categoria (attività abilitante) (20)	Categoria (attività di transizione) (21)	
	Codice (a) (2)	Spese operative assolute (3)	Quota di spese operative, anno 2024 (4)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (5)	Adattamento ai cambiamenti climatici (6)	Acque e risorse marine (7)	Economia circolare (8)	Inquinamento (9)	Biodiversità ed ecosistemi (10)	Mitigazione dei cambiamenti climatici (11)	Adattamento ai cambiamenti climatici (12)	Acque e risorse marine (13)	Economia circolare (14)	Inquinamento (15)	Biodiversità ed ecosistemi (16)	Gravemente minime di salvaguardia (17)					
A. ATTIVITA' AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																					
A.1 Attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia)																					
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	339.085	81,13%	SI	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	80,04%			
Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclologistica	CCM 6.4	-	0,00%	SI	No	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	0,00%			
Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	CCM 6.5	160	0,04%															n.d			
Spese operative delle attività ecosostenibili (allineate alla tassonomia) (A.1)		339.245	81,17%	%	%	%	%	%	%	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	80,04%			
di cui abilitanti			%	%	%	%	%	%	%	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI				
di cui di transizione			%	%						SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI				
A.2 Attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia)																					
				AM: N/AM (f)	AM: N/AM (f)	AM: N/AM (f)	AM: N/AM (f)	AM: N/AM (f)	AM: N/AM (f)										%		
Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	CCM 6.3	67.214	16,08%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM										17,44%		
Gestione di dispositivi di mobilità personale, ciclologistica	CCM 6.4	-	0,00%	AM	AM	N/AM	N/AM	N/AM	N/AM										0,00%		
Trasporto mediante moto, autovetture e veicoli commerciali leggeri	CCM 6.5	-																	n.d		
Spese operative delle attività ammissibili alla tassonomia ma non ecosostenibili (attività non allineate alla tassonomia) (A.2)		67.214	16,08%	%	%	%	%	%	%										17,44%		
Totale (A.1 + A.2)		406.459	97,25%	%	%	%	%	%	%										97,48%		
B. ATTIVITA' NON AMMISSIBILI ALLA TASSONOMIA																					
Spese operative delle attività non ammissibili alla tassonomia (B)		11.500,6	2,75%																		
Totale (A + B)		417.960	100,00%																		

(a) Il codice contiene l'abbreviazione dell'obiettivo al quale l'attività economica può apportare un contributo sostanziale, e il numero della sezione dell'attività nel corrispondente allegato dell'obiettivo, vale a dire:

- mitigazione dei cambiamenti climatici: CCM,
- adattamento ai cambiamenti climatici: CCA,
- acque e risorse marine: WTR,
- economia circolare: CE,
- prevenzione e riduzione dell'inquinamento: PPC,
- biodiversità ed ecosistemi: BIO.

(b) Si – L'attività è ammissibile alla Tassonomia e allineata alla Tassonomia riguardo all'obiettivo ambientale pertinente

No – L'attività è ammissibile alla Tassonomia ma non è allineata alla Tassonomia riguardo all'obiettivo ambientale pertinente

N/AM – Non ammissibile; l'attività non è ammissibile alla Tassonomia per l'obiettivo pertinente

(c) Se l'attività economica contribuisce in modo sostanziale a più obiettivi ambientali, le imprese non finanziarie indicano, in grassetto, l'obiettivo ambientale più importante al fine del calcolo dei KPI delle imprese finanziarie, evitando il doppio conteggio. Se non è noto l'uso dei proventi del finanziamento, le imprese finanziarie calcolano nei rispettivi KPI il finanziamento delle attività economiche che contribuiscono a più obiettivi ambientali nell'ambito dell'obiettivo ambientale più importante indicato in grassetto nel presente modello dalle imprese non finanziarie. Un obiettivo ambientale può essere indicato in grassetto una sola volta in una riga per evitare il doppio conteggio delle attività economiche nei KPI delle imprese finanziarie. Ciò non si applica al calcolo delle attività economiche allineate alla Tassonomia per i prodotti finanziari definiti all'articolo 2, punto 12), del Regolamento (UE) 2019/2088. Le imprese non finanziarie comunicano anche il grado di ammissibilità e allineamento per obiettivo ambientale, compreso l'allineamento a ciascun obiettivo ambientale delle attività che contribuiscono in modo sostanziale a vari obiettivi, utilizzando il modello seguente:

	Quota di OpEx/OpEx totali	
	Allineata alla Tassonomia per obiettivo	Ammissibile alla Tassonomia per obiettivo
CCM	81,17%	97,25%
CCA	0%	0%
WTS	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

(d) Un'attività può essere allineata a uno o più obiettivi ambientali per la quale è ammissibile.

(e) Un'attività può essere ammissibile e non allineata agli obiettivi ambientali pertinenti.

(f) AM – Attività ammissibile alla Tassonomia per l'obiettivo pertinente

N/AM – Attività non ammissibile alla Tassonomia per l'obiettivo pertinente

(g) Le attività sono indicate nella sezione A.2 del presente modello solo se non sono allineate ad alcun obiettivo ambientale per il quale sono ammissibili. Le attività che si allineano ad almeno un obiettivo ambientale sono indicate nella sezione A.1 del presente modello.

(h) Per poter inserire un'attività nella sezione A.1 questa deve rispettare tutti i criteri DNSH e le relative garanzie minime di salvaguardia. Per le attività elencate nella sezione A.2 le imprese non finanziarie possono compilare su base volontaria le colonne da 5 a 17. Le imprese non finanziarie possono indicare nella sezione A.2 il contributo sostanziale e i criteri DNSH soddisfatti o non soddisfatti, utilizzando: per il contributo sostanziale – codici Sì/No e N/AM anziché AM e N/AM e per DNSH – codici Sì/No.

Annex XII – Fatturato, OpEx, CapEX

Modello 1 – Attività legate al nucleare e ai gas fossili

Riga	Attività legate all'energia nucleare	Si/No
1.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la ricerca, lo sviluppo, la dimostrazione e la realizzazione di impianti innovativi per la generazione di energia elettrica che producono energia a partire da processi nucleari con una quantità minima di rifiuti del ciclo del combustibile.	NO
2.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione e l'esercizio sicuro di nuovi impianti nucleari per la generazione di energia elettrica o calore di processo, anche a fini di teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno, e miglioramenti della loro sicurezza, con l'ausilio delle migliori tecnologie disponibili.	NO
3.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso l'esercizio sicuro di impianti nucleari esistenti che generano energia elettrica o calore di processo, anche per il teleriscaldamento o per processi industriali quali la produzione di idrogeno a partire da energia nucleare, e miglioramenti della loro sicurezza.	NO
Attività legate ai gas fossili		Si/No
4.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione o la gestione di impianti per la produzione di energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	NO
5.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione combinata di calore/freddo ed energia elettrica che utilizzano combustibili gassosi fossili.	NO
6.	L'impresa svolge, finanzia o ha esposizioni verso la costruzione, la riqualificazione e la gestione di impianti di generazione di calore che producono calore/freddo utilizzando combustibili gassosi fossili.	NO

ESRS E1 Cambiamenti Climatici

Tabella IRO

Sub Topic	IRO	Tipologia	Catena del valore	Orizzonte temporale
Adattamento ai cambiamenti climatici	Rischio: Eventi meteo estremi (e.g. forti precipitazioni, trombe d'aria, violente grandinate) che impattano gli asset del Gruppo ATM, con conseguenze sull'operatività e generazione di extra-costi per il ripristino di veicoli e infrastrutture	N/A	Operazioni proprie	Lungo
	Rischio: Eventi meteo estremi (e.g. ondate di calore, gelate, forti acquazzoni, tornado, cicloni tropicali e inondazioni) che impattano negativamente i fornitori di prodotti strategici e/o monopolisti del Gruppo con conseguenze sulle forniture di ATM e la continuità dell'operatività	N/A	A monte	Medio
	Impatto: Contributo alla riduzione delle emissioni nell'ambiente attraverso la transizione <i>full electric</i> verso veicoli a basse o zero emissioni nelle proprie attività	Positivo – Attuale	Operazioni proprie	Breve
Mitigazione dei cambiamenti climatici	Impatto: Contributo negativo al cambiamento climatico attraverso la generazione di emissioni GHG dirette e indirette (Scope 1, 2 e 3), causate dalle attività e dai prodotti e servizi del Gruppo	Negativo-Potenziale	A monte, Operazioni proprie, A valle	Lungo
	Opportunità: Accesso a finanziamenti pubblici o privati legati alla sostenibilità e alla mitigazione dei cambiamenti climatici per lo sviluppo di investimenti in infrastrutture ecologiche e programmi di decarbonizzazione, grazie alla collaborazione con fornitori che operano secondo standard di sostenibilità certificati	N/A	A monte, Operazioni proprie,	Medio
	Opportunità: Investimenti in veicoli elettrici e in infrastrutture per la loro ricarica grazie al ricorso ai fondi stanziati a livello nazionale (PNRR, PTE, etc)	N/A	Operazioni proprie	Breve
	Opportunità: Approvvigionamento da fornitori che adottano processi di produzione e/o mezzi di trasporto a basse emissioni, favorendo la sostenibilità nella catena di fornitura e un conseguente miglioramento della reputazione del Gruppo	N/A	A monte, Operazioni proprie,	Medio
	Opportunità: Aumento dell'offerta di mezzi elettrici grazie all'introduzione di normative europee che impongono ai fornitori il divieto di introdurre nuovi mezzi a combustione, incrementando quindi la produzione di veicoli elettrici e la riduzione dei costi di acquisto per il Gruppo	N/A	A monte	Lungo
Energia	Impatto: Utilizzo di energia nelle proprie operazioni proveniente da fonti non rinnovabili, con impatti negativi sull'ambiente e le persone	Negativo-Attuale	Operazioni proprie	Breve
	Impatto: Contributo positivo all'ambiente attraverso l'acquisto di energia verde certificata e	N/A	A monte, Operazioni proprie,	Breve

	l'adozione di sistemi di autoproduzione di energia da fonti rinnovabili			
	Opportunità: Progressiva riduzione dei consumi di gasolio nelle proprie operazioni e implementazione di sistemi di efficientamento energetico con conseguente riduzione dei costi del Gruppo ed efficientamento del costo/manutenzione	N/A	Operazioni proprie, A valle	Breve

• Governance

ESRS 2 GOV-3 – Integrazione delle prestazioni in termini di sostenibilità nei sistemi di incentivazione

(GOV-3 13) Il Gruppo ATM integra considerazioni climatiche nella remunerazione dei membri degli organi di amministrazione, direzione e controllo attraverso specifici obiettivi di performance (MBO). Tra questi, è presente un obiettivo legato alla **riduzione delle emissioni di CO₂** prodotte, (con riferimento alle emissioni derivanti dai consumi di gasolio) il quale contribuisce per il **10% al calcolo del premio di risultato** destinato a quei Dirigenti di ATM S.p.A. che hanno possibilità di incidere con azioni volte alla decarbonizzazione, allineando così la loro *performance* ai *target* di riduzione delle emissioni di GHG.

Inoltre, sono previsti ulteriori obiettivi legati ai processi di decarbonizzazione assegnati agli organi dirigenziali, il cui peso complessivo è del 10%, tra cui:

- riduzione della carta prodotta negli ATM Point del 50% e definizione di un piano per arrivare fino al 90%;
- *assessment* dell'attuale posizionamento di approvvigionamento energetico e definizione (con approvazione in CdA) della strategia di approvvigionamento energetico di ATM;
- *cascading* della Politica di Sostenibilità per le società controllate di ATM, compresi gli obiettivi di decarbonizzazione, per diffondere e radicare la cultura della sostenibilità, con relativo monitoraggio dei KPI.

Nel 2025 l'obiettivo di sostenibilità dell'AD, approvato dal CdA, era costituito da 2 KPI con peso pari al 50% del totale:

- riduzione, rispetto all'anno precedente, di emissioni di gas serra generate da consumi gasolio;
- *assessment* dell'attuale posizionamento di approvvigionamento energetico e definizione (con approvazione in CdA) della strategia di approvvigionamento energetico di ATM.

• Strategia

E1-1– Piano di transizione per la mitigazione dei cambiamenti climatici

(E1-1 17) Attualmente, il Gruppo ATM non dispone di un Piano di Transizione conforme allo standard ESRS E1-1. Tuttavia, verso la fine del 2025 ATM ha avviato un progetto di definizione del Piano di Transizione, a partire dal ricalcolo delle emissioni GHG e dalla definizione di nuovi obiettivi di

decarbonizzazione al 2050 sulla base delle linee guida SBTi; ha inoltre identificato e valutato i principali rischi e opportunità climatici, fisici e di transizione rilevanti per la Società attraverso l'utilizzo di specifici scenari climatici (IPCC, IEA, etc.). Nel corso del 2026, si lavorerà per identificare e definire le azioni da sviluppare per la mitigazione dei rischi e per adattare il business al cambiamento climatico, nonché per perseguirne le opportunità. Nel corso del 2026 saranno anche individuate le azioni da implementare per mitigare le emissioni in funzione del raggiungimento dei target di decarbonizzazione che saranno definiti nel corso del 2026. Inoltre, sarà definito un piano di allocazione delle risorse e sarà formalizzata la strategia di mitigazione e adattamento del Gruppo all'interno di un documento secondo linee guida del *TPT Framework*. In ultimo, sarà definita la Governance per la gestione e messa a terra del Piano di Transizione. L'obiettivo è approvare il documento entro fine 2026, includendo strategia, governance e *roadmap* operativa, e avviarne l'implementazione nel 2027.

Pur in assenza di un piano formalizzato, ATM comunque ha già sviluppato una **Politica di Sostenibilità**, approvata dal Consiglio di Amministrazione e monitorata annualmente attraverso *Key Performance Indicators* (KPI) per valutare il raggiungimento dei propri obiettivi di sostenibilità strategici, così come riportato all'interno del capitolo *ESRS 2 – SBM1*. A ciascun Pilastro della Politica sono associati 2 o 3 KPI, con obiettivi di miglioramento progressivo nelle rispettive aree tematiche.

Per quanto riguarda le emissioni di gas a effetto serra (GHG), il Gruppo ATM si impegna, attraverso il Pilastro "Trasporti a emissioni zero", a una riduzione graduale delle emissioni Scopo 1, 2 e 3, per raggiungere il **Net Zero entro il 2050**.

Leve di decarbonizzazione e principali azioni di mitigazione

Il Gruppo ATM ha identificato una serie di azioni concrete per la riduzione delle emissioni di gas serra e la mitigazione dei cambiamenti climatici, tra cui:

- **Transizione verso una mobilità a emissioni zero**
 - elettificazione della flotta: conversione di 1.200 autobus da diesel a elettrici, che permetteranno di ridurre significativamente le emissioni dirette;
 - efficientamento energetico dei mezzi: implementazione di sistemi di recupero dell'energia in frenata su tram e treni della metropolitana.
- **Ottimizzazione dei consumi energetici**
 - energia 100% rinnovabile: approvvigionamento di energia da fonti certificate *green* per le operazioni aziendali;
 - pannelli fotovoltaici nelle sedi ATM: avvio di una mappatura degli edifici per valutare la fattibilità tecnica ed economica dell'installazione; attualmente sono operativi 11 m² di pannelli fotovoltaici;
 - Valutazione Impatto Ambientale: nel 2025, ATM ha protocollato l'istanza di Verifica di Valutazione Impatto ambientale per la costruzione di un impianto Agrivoltaico di 5,4MWp a Sud di Milano.

- **Integrazione del verde urbano per la compensazione delle emissioni**
 - piantumazione di alberi: già messi a dimora 500 alberi, con un obiettivo di 1.000 entro il 2030;
 - installazione di GreenWalls: attualmente presenti 350 m² di pareti verdi, con l'obiettivo di raggiungere 1 km² entro il 2030.
- **Sostenibilità nella catena del valore**
 - *assessment della supply chain*: utilizzo della metodologia EcoVadis per valutare il rischio carbonico lungo la catena di fornitura e con l'obiettivo di coinvolgere prioritariamente i fornitori più impattanti. Nel 2025 sono 252 i fornitori che hanno fornito la propria Score Card climatica, poco più del 10% di tutti i partner del Gruppo.

Queste azioni rappresentano un passo concreto verso la decarbonizzazione delle operazioni aziendali e della catena del valore, in linea con gli obiettivi di riduzione delle emissioni di GHG e gli impegni di sostenibilità del Gruppo ATM.

Gestione delle emissioni "bloccate"

ATM S.p.A. sta progressivamente sostituendo i veicoli diesel con mezzi elettrici e ibridi nell'ambito del Piano *Full Electric*, con l'obiettivo di **eliminare progressivamente i veicoli a diesel** e ridurre drasticamente le emissioni di CO₂. (*E1.IRO-1, AR 12.d*) Pertanto non si ritiene che nell'ambito dell'operatività di ATM vi siano delle attività o degli asset aziendali che siano incompatibili con una transizione verso un'economia climaticamente neutra (o che richiedano sforzi significativi).

Tuttavia, vi sono comunque delle emissioni "bloccate" (*locked-in*) che comporteranno delle emissioni nei prossimi anni prima della transizione totale, e che potrebbero derivare da:

- Mezzi ancora alimentati a diesel, che rimarranno in funzione fino al completamento della transizione;
- Infrastrutture non ancora ottimizzate per l'adozione su larga scala dei mezzi elettrici, in particolare la disponibilità di nuovi depositi.

Queste emissioni potrebbero rappresentare una criticità nel raggiungimento degli obiettivi *Net Zero* al 2050, soprattutto in caso di ritardi nell'adeguamento delle infrastrutture e nella sostituzione dei mezzi. Per questo motivo, nella strategia di decarbonizzazione di Gruppo si sta tenendo in considerazione la possibilità di una compensazione solo delle emissioni residue, secondo criteri rigorosi.

Allineamento con le strategie del Comune di Milano

ATM S.p.A., in quanto società interamente controllata dal Comune di Milano, è direttamente coinvolta nel raggiungimento degli obiettivi di transizione energetica definiti dall'Accordo di Parigi.

Nel 2017, durante il vertice C40 di Parigi, il Sindaco di Milano ha firmato l'impegno per una città con una mobilità completamente *green*, stabilendo che a partire dal 2025 non verranno più acquistati mezzi inquinanti.

In linea con questo impegno, ATM ha avviato il **proprio Piano di Transizione** dal diesel all'elettrico nel 2017, con l'obiettivo di convertire progressivamente l'intera flotta. I primi mezzi elettrici sono entrati in servizio dal 2020, segnando l'inizio concreto di questa trasformazione.

ESRS 2 SBM-3– Impatti, rischi e opportunità rilevanti e loro interazione con la strategia e il modello aziendale

(SBM-3 18) Durante l'analisi di Doppia Materialità sono emersi due rischi rilevanti legati al cambiamento climatico, valutati al lordo delle attività di mitigazione. Tali rischi sono rischi fisici, in quanto aventi conseguenze sugli asset del Gruppo a causa di eventi meteo estremi.

(SMB-3 19, AR 7b, AR 8b) Con l'obiettivo di approfondire le proprie analisi climatiche, all'inizio del 2025 ATM ha avviato un processo di *Climate Change Risk Assessment*, per identificare **l'esposizione delle attività e degli asset** del Gruppo ai cambiamenti climatici, nel breve, medio e lungo termine. Questo studio ha inoltre permesso di valutare la **resilienza del Gruppo** rispetto ai rischi climatici rilevanti, identificando le misure e le azioni implementate per fare fronte ai rischi evidenziati.

L'analisi ha preso in considerazione diversi scenari climatici, il cui riferimento è necessario per studiare gli effetti del cambiamento climatico nel medio (2030) e nel lungo periodo (2050). In particolare, per lo studio dei rischi fisici è stato considerato lo scenario **Representative Concentration Pathways 8.5 (RCP 8.5)**, uno degli scenari di emissione di gas serra proposti dall'*Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC). L'RCP 8.5 rappresenta il "*worst case scenario*" in cui le emissioni di gas a effetto serra continuano a crescere in modo significativo, portando ad un incremento delle temperature medie globali superiore a 4°C entro la fine del secolo e a gravi impatti sul clima, permettendo di valutare gli impatti sugli asset e sul business aziendale in modo cautelativo.

Per valutare invece le ricadute sul Gruppo legate a rischi ed opportunità di transizione, è stato considerato lo scenario **Net Zero Emissions (NZE)** definito dall'IEA (*International Energy Agency*), il quale delinea un percorso globale per azzerare le emissioni nette di CO₂ entro il 2050, attraverso sforzi di decarbonizzazione radicali. Questo scenario mira a limitare l'aumento della temperatura media globale al di sotto di 1,5°C rispetto ai livelli preindustriali, in linea con l'accordo di Parigi, e il suo utilizzo permette al Gruppo di valutare le implicazioni di un percorso di transizione molto ambizioso sul proprio modello di business.

L'**analisi dei rischi fisici acuti** ha preso in considerazione i principali asset considerati strategici o particolarmente critici presenti all'interno della Città Metropolitana di Milano, rappresentativi di tutte le attività di *business* del Gruppo e selezionati secondo criteri di rilevanza economico-finanziaria, utilità operativa o in virtù di eventi climatici estremi registrati in passato.

L'*Assessment* ha individuato 9 eventi climatici estremi rilevanti, selezionati a partire dall'elenco dei pericoli legati al clima fornito dalla Tassonomia Europea, rispetto ai quali è stata condotta un'analisi di esposizione utilizzando strumenti pubblici per valutare la situazione attuale e dati previsionali derivati dagli scenari climatici per valutarne l'evoluzione al 2030 e al 2050. Sulla base dell'esposizione climatica sono stati stimati, per ciascun sito, i potenziali impatti economici in termini di danni diretti alle strutture e danni dovuti all'interruzione delle attività; infine, la raccolta delle misure di mitigazione e delle polizze assicurative hanno permesso di stimare gli impatti economici residui.

Come emerso anche dai risultati dell'analisi, ATM pone particolare attenzione sui propri asset data la loro elevata esposizione a fenomeni climatici come alluvioni, grandinate, trombe d'aria e ondate di

calore. Gli **impatti economici inerenti** maggiori risultano essere legati ai depositi: nel caso si dovessero verificare eventi estremi come trombe d'aria, alluvioni pluviali o grandinate di forte entità, in particolare sul lungo periodo dove lo scenario climatico prevede un'intensificazione di questi fenomeni, i depositi sarebbero soggetti ad impatti economici molto alti secondo le soglie utilizzate per la valutazione, dovuti principalmente ai danni diretti alle strutture e ai mezzi di proprietà. Tuttavia, tali rischi non risultano essere materiali in virtù delle basse probabilità di accadimento associate agli eventi estremi analizzati, che considerano il verificarsi di eventi rari ma di alta entità.

Inoltre, ATM è in grado di rafforzare la propria resilienza rispetto a questi rischi grazie all'implementazione di **misure di adattamento fisiche** sugli *asset*, come ad esempio gli interventi di manutenzione straordinaria programmati per il deposito di Precotto, alla stipula di **coperture assicurative** e all'adozione di **soluzioni organizzative**, tra cui l'istituzione di servizi sostitutivi in caso di indisponibilità delle infrastrutture. Questi interventi permettono di ridurre drasticamente gli impatti economici residui, portandoli ad un livello di impatto lieve.

Il *Climate Change Risk Assessment* ha poi considerato i **rischi fisici cronici** e in particolare ha stimato gli effetti del progressivo aumento delle temperature in termini di costi energetici, individuando un rischio legato ai maggiori costi di raffrescamento e un'opportunità speculare dovuta ai minori costi di riscaldamento, entrambi con un impatto economico lieve.

Infine, i rischi e le opportunità legati alla **transizione** climatica sono stati studiati in modo coerente con l'Analisi di Doppia Materialità, identificando i *trend* rilevanti per il settore dei trasporti emersi dallo studio degli scenari e i relativi *driver* (di mercato, normativi, tecnologici e reputazionali). Sulla base di queste informazioni è stato possibile integrare la lista di temi già individuati durante il processo di doppia materialità, la cui valutazione ha visto il coinvolgimento diretto delle funzioni aziendali attraverso interviste dedicate.

Le attività hanno confermato l'assenza di rischi di transizione rilevanti per il Gruppo e la presenza di diverse opportunità, in linea con quelle individuate dalla Doppia Materialità. Per maggiori informazioni sui risultati si rimanda al prossimo paragrafo.

Si evidenzia che anche la controllata estera Thema ha svolto uno studio nel 2024 sulla resilienza climatica per la linea principale della metro di Salonicco e la sua estensione a Kalamaria. Lo studio ha identificato e valutato diversi rischi climatici (piogge intense e alluvioni, temperature estreme e variazioni nei modelli idrometeorologici) che potrebbero influenzare il funzionamento a lungo termine dell'infrastruttura. Sia la linea principale che l'estensione presentano livelli simili di vulnerabilità, consentendo così una strategia di adattamento unificata, con eventuali aggiustamenti locali. La maggior parte delle misure di resilienza suggerite, tra cui la collocazione ottimale delle stazioni, la scelta di materiali adeguati e i sistemi di protezione contro le alluvioni, sono già state integrate nella progettazione, rafforzando la sostenibilità del progetto e la sua conformità alle politiche nazionali ed europee sulla resilienza infrastrutturale ai cambiamenti climatici.

Infine, anche la società estera Metro Service ha condotto una *Climate Vulnerability & Risk Assessment* nel 2025. L'*assessment* si è composto di due fasi: una fase di *screening* (valutazione della vulnerabilità) e una fase di approfondimento dettagliato (*risk assessment*). La valutazione della vulnerabilità ha identificato l'esposizione ai rischi climatici, nonché la sensibilità degli asset e delle attività rispetto a tali rischi.

Dall'analisi è emerso che le infrastrutture della metropolitana e della *light rail* (metropolitana leggera), così come altri siti di Metro Service, sono **esposti a 16 rischi climatici**.

Per l'analisi sono state considerate informazioni di *baseline* e l'esposizione attuale e futura a tali rischi, ed è stata poi effettuata un'analisi di sensibilità sulla base delle informazioni condivise da Metro Service e Metroselskabet.

Dal consolidamento delle due attività sopra menzionate (esposizione e sensibilità) sono stati calcolati i livelli di vulnerabilità, e sei rischi sono stati identificati meritevoli di ulteriore approfondimento attraverso un *risk assessment* che ha permesso di identificare impatti, probabilità e livello di rischio associato.

I risultati finali del *risk assessment* hanno indicato che **non vi sono rischi materiali**. Tutti i rischi fisici legati al clima sono stati mitigati a un livello ritenuto accettabile.

ESRS 2 IRO-1– Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati al clima

(IRO-1 20) Il processo di Analisi di Doppia Materialità svolto nel 2025 ha portato all'identificazione di **quattro impatti materiali, due rischi fisici e cinque opportunità**.

(IRO-1 20.a)

Sub Topic	IRO	Tipologia	Catena del valore	Orizzonte temporale
Adattamento ai cambiamenti climatici	Impatto: Contributo alla riduzione delle emissioni nell'ambiente attraverso la transizione <i>full electric</i> verso veicoli a basse o zero emissioni nelle proprie attività	Positivo – Attuale	Operazioni proprie	Breve
Mitigazione dei cambiamenti climatici	Impatto: Contributo negativo al cambiamento climatico attraverso la generazione di emissioni GHG dirette e indirette (Scope 1, 2 e 3), causate dalle attività e dai prodotti e servizi del Gruppo	Negativo-Potenziale	A monte, Operazioni proprie, A valle	Lungo
Energia	Impatto: Utilizzo di energia nelle proprie operazioni proveniente da fonti non rinnovabili, con impatti negativi sull'ambiente e le persone	Negativo-Attuale	Operazioni proprie	Breve
	Impatto: Contributo positivo all'ambiente attraverso l'acquisto di energia verde certificata e l'adozione di sistemi di autoproduzione di energia da fonti rinnovabili	N/A	A monte, Operazioni proprie,	Breve

Il processo di analisi degli impatti ha visto coinvolti un *Team* selezionato interno del Gruppo, il quale ha valutato la rilevanza di ogni singolo impatto in termini di probabilità di accadimento e magnitudo (secondo le sfere della entità, della gravità e della irrimediabilità). La valutazione ha poi preso in considerazione il punto di vista degli *stakeholder* esterni coinvolti tramite questionario durante l'Analisi di Doppia Materialità svolta nel 2024.

Le emissioni causate dalle attività di ATM costituiscono un impatto rilevante nel lungo termine, di cui l'azienda è consapevole e che cerca di mitigare attraverso, tra gli altri, il Piano *Full Electric*, e le altre iniziative di riduzione della propria impronta ambientale. Per maggiori informazioni sulle emissioni di ATM si rimanda al paragrafo ESRS E1-6.

(IRO-1 20.b)

Sub Topic	IRO	Tipologia	Catena del valore	Orizzonte temporale
Adattamento ai cambiamenti climatici	Rischio: Eventi meteo estremi (e.g. forti precipitazioni, trombe d'aria, violente grandinate) che impattano gli asset del Gruppo ATM, con conseguenze sull'operatività e generazione di extra-costi per il ripristino di veicoli e infrastrutture	N/A	Operazioni proprie	Lungo
	Rischio: Eventi meteo estremi (e.g. ondate di calore, gelate, forti acquazzoni, tornado, cicloni tropicali e inondazioni) che impattano negativamente i fornitori di prodotti strategici e/o monopolisti del Gruppo con conseguenze sulle forniture di ATM e la continuità dell'operatività	N/A	A monte	Medio

I rischi fisici, come anche i rischi di transizione e le opportunità (di cui al prossimo paragrafo), sono stati identificati e valutati grazie al **coinvolgimento diretto del Management Aziendale** tramite interviste dettagliate, durante le quali è stato possibile valutare la magnitudo e la probabilità dei rischi e delle opportunità identificati, al fine di comprendere quelli rilevanti per il *business* di ATM nel breve, medio e lungo periodo.

Con riferimento ai rischi fisici, l'analisi ha preso in esame i rischi lordi per l'azienda, al netto delle misure di mitigazione adottate, valutando i possibili impatti in termini di **costi di ripristino e perdita di ricavi**. Questi ultimi possono derivare sia da interruzioni operative dirette causate dagli eventi, sia da inadempienze dei fornitori. *(IRO-1 AR 11)* I rischi sottoposti a valutazione hanno preso in considerazione gli eventi estremi cui ATM è maggiormente soggetta (come grandinate, piogge, etc) e sono stati valutati nei tre orizzonti temporali coerentemente con le definizioni fornite dagli ESRS. La probabilità di accadimento e la magnitudo sono state valutate anche in considerazione di eventi pregressi cui ATM è stata soggetta. Tali analisi sono poi state integrate dalle analisi di *Climate Change Risk Assessment*.

(IRO-1 20.c)

Sub Topic	IRO	Tipologia	Catena del valore	Orizzonte temporale
Mitigazione dei cambiamenti climatici	Opportunità: Accesso a finanziamenti pubblici o privati legati alla sostenibilità e alla mitigazione dei cambiamenti climatici per lo sviluppo di investimenti in infrastrutture ecologiche e programmi di decarbonizzazione, grazie alla collaborazione con fornitori che operano secondo standard di sostenibilità certificati	N/A	A monte, Operazioni proprie,	Medio
	Opportunità: Investimenti in veicoli elettrici e in infrastrutture per la loro ricarica grazie al ricorso ai fondi stanziati a livello nazionale (PNRR, PTE, etc)	N/A	Operazioni proprie	Breve
	Opportunità: Approvvigionamento da fornitori che adottano processi di produzione e/o mezzi di trasporto a basse emissioni, favorendo la sostenibilità nella catena di fornitura e un conseguente miglioramento della reputazione del Gruppo	N/A	A monte, Operazioni proprie,	Medio
	Opportunità: Aumento dell'offerta di mezzi elettrici grazie all'introduzione di normative europee che impongono ai fornitori il divieto di introdurre nuovi mezzi a combustione, incrementando quindi la produzione di veicoli elettrici e la riduzione dei costi di acquisto per il Gruppo	N/A	A monte	Lungo
Energia	Opportunità: Progressiva riduzione dei consumi di gasolio nelle proprie operazioni e implementazione di sistemi di efficientamento energetico con conseguente riduzione dei costi del Gruppo ed efficientamento del costo/manutenzione	N/A	Operazioni proprie, A valle	Breve

Per quanto riguarda invece le opportunità di transizione sono stati considerati possibili **effetti economici** derivanti da riduzioni dei costi, dovuti per esempio all'acquisto di mezzi attraverso l'utilizzo di fondi pubblici, così come potenziali aumenti dei ricavi, derivanti ad esempio da effetti reputazionali positivi in caso di approvvigionamento da fornitori che adottano pratiche sostenibili.

Con riferimento alle opportunità si rileva come l'orientamento nazionale ed europeo verso una decarbonizzazione dei trasporti, coerentemente con lo scenario *NZE*, costituisca una grande opportunità per ATM, in linea con il proprio Piano Strategico e la Politica di Sostenibilità, grazie anche allo stanziamento di numerosi fondi per l'elettrificazione della flotta, cui ATM può avere accesso anche nel medio termine. Dall'altro lato, anche le imposizioni normative sui produttori di veicoli, leggeri o pesanti, verso la produzione di veicoli a basse emissioni costituirà un'opportunità per ATM in termini di possibile riduzione dei costi di acquisto degli *asset* necessari per lo svolgimento delle proprie attività. Infine, con riferimento ai rischi di transizione, analogamente a quanto svolto per le opportunità, sono stati considerati possibili effetti economici derivanti da aumenti dei costi e/o riduzioni dei ricavi. Si rileva tuttavia che non sono emersi rischi di transizione rilevanti per il Gruppo.

(IRO-1 AR 12) Le opportunità di transizione valutate hanno considerato, ad esempio, potenziali evoluzioni normative, tecnologiche o ad esempio evoluzioni nelle richieste di mercato. Sono quindi

state valutate le attività di ATM legate a tali opportunità, come ad esempio l'evoluzione verso la mobilità elettrica per la transizione. Tali analisi sono poi state integrate dalle analisi di *Climate Change Risk Assessment*.

(IRO-1 21) Come sopra menzionato, ATM, ad integrazione del processo di Doppia Materialità, ha realizzato un'analisi di *Climate Change Risk Assessment* volta all'approfondimento dei rischi e delle opportunità climatici cui la Società potrebbe essere sottoposta, attraverso il ricorso a scenari climatici, nel dettaglio: *Representative Concentration Pathways 8.5 (RCP 8.5)* dell'*Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)* e lo scenario *Net Zero Emissions (NZE)* definito dall'*IEA (International Energy Agency)* (ref. SBM-3 19).

(IRO-1 AR 15) Si precisa che, ad esclusione della presente Dichiarazione di Sostenibilità, nella formulazione della Relazione sulla Gestione non sono stati considerati scenari climatici.

E1-2– Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi

(ESRS 2 MDR-P 62) Attualmente, ATM non dispone di una Politica formalizzata, a livello di Gruppo, specifica per la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici in relazione agli impatti, rischi e opportunità (IRO) individuati attraverso l'analisi di Doppia Materialità.

Tuttavia, la controllata Metro Service, operativa in Danimarca, ha adottato una **Politica Ambientale**, elaborata sulla base dei requisiti definiti dalla norma ISO 14001:2015. La Politica ha l'obiettivo di dimostrare la gestione degli impatti ambientali materiali, dei rischi e delle opportunità finanziarie, e di definire l'indirizzo per la gestione e il controllo degli aspetti ambientali significativi. La Politica si applica a tutti i dipendenti e alle attività di esercizio e manutenzione di Metro Service. Essa stabilisce l'aspettativa che ogni individuo all'interno dell'organizzazione contribuisca a ridurre al minimo gli impatti ambientali. L'Amministratore Delegato è responsabile della Politica Ambientale. Il Direttore HSQE è responsabile della sua attuazione. La Politica è pubblicata sulla intranet interna di Metro Service e segue le linee guida del GHG Protocol.

In quanto parte del Gruppo ATM, Metro Service è impegnata nel seguire e implementare le aspettative ambientali definite a livello di Gruppo. Lo scopo della Politica Ambientale è quindi quello di recepire e tradurre il Codice di Comportamento di ATM all'interno di Metro Service. Difatti, il Gruppo si impegna ad integrare progressivamente la gestione di tali tematiche nelle politiche aziendali esistenti, con l'obiettivo di sviluppare un approccio più strutturato nei prossimi anni di rendicontazione. Inoltre, dal 2025, il Gruppo ha avviato il percorso verso la redazione del proprio Piano di Transizione, al cui interno verranno identificati obiettivi strategici e leve di decarbonizzazione.

E1-3– Azioni e risorse relative alle politiche in materia di cambiamenti climatici

(ESRS 2 MDR-A 68) Di seguito si riportano le azioni e le iniziative che ATM attua per gestire i propri impatti, rischi e opportunità in relazione al cambiamento climatico, nonché per raggiungere i propri obiettivi strategici, quali la riduzione dei consumi energetici, la riduzione delle emissioni e la riqualificazione ambientale e urbana.

AZIONE	AMBITO DI APPLICAZIONE	ORIZZONTE TEMPORALE	TARGET	PERFORMANCE 2025	CAPEX / OPEX 2025	CAPEX / OPEX FUTURI
Piano Full Electric per la decarbonizzazione	Flotta di superficie a guida non vincolata (autobus)	2035	100%	+147 veicoli elettrici consegnati	~ 75,7 mln/€	~ 86,4 mln/€
Forestazione urbana e pareti verdi	Depositi di ATM in Lombardia	2030	1000 alberi piantumati	+100 alberi piantati nel deposito di San Donato	~ 9.000 € per il Deposito di San Donato per la piantumazione degli alberi	> 22.000 € per i Depositi di San Donato e Precotto
Installazione di pannelli fotovoltaici	Città Metropolitana di Milano	2030 (TBC)	1,6MW	Avvio lavori installazione impianto San Donato	355.000 €	~ 1,2 mln/€
Elettrificazione della flotta aziendale	Flotta aziendale Thema e Metro Service	2024 - 2025	N/D	N/D	Thema: Administrative Staff vehicles: € 26.232,38 Business vehicles: € 53.728,17	N/D

Nel 2025 il Gruppo ATM ha proseguito l'implementazione di diverse iniziative strategiche per la riduzione delle emissioni di CO₂, l'efficientamento delle risorse e la diffusione della cultura della sostenibilità all'interno dell'organizzazione. Queste azioni si inseriscono nell'ambito dei sei Pilastri strategici della Politica di Sostenibilità di Gruppo, monitorati attraverso specifici KPI con target specifici. Il primo Pilastro, "Trasporti a Zero Emissioni", rappresenta l'impegno principale del Gruppo per la decarbonizzazione delle proprie attività. L'obiettivo è raggiungere **il Net Zero entro il 2050**, principalmente attraverso l'evoluzione del servizio verso la modalità *full electric* e attraverso tutte le azioni necessarie per la riduzione delle emissioni di Scope 1, 2, 3 che saranno individuate nel corso del 2026 nel Piano di Transizione.

Piano Full Electric per la decarbonizzazione

Una delle principali leve su cui ATM S.p.A sta investendo è la transizione della flotta aziendale verso la completa elettrificazione. Il **Piano Full Electric** rappresenta uno dei progetti cardine di questa strategia e mira a sostituire progressivamente i mezzi alimentati a diesel con veicoli elettrici a zero emissioni. Al termine del 2025, ATM ha messo in servizio **391 autobus elettrici** a cui si affiancano **301 autobus ibridi**

già operativi. Tale sostituzione ha consentito una riduzione dei consumi di gasolio e delle relative emissioni di CO₂ di Scopo 1 dell'10% rispetto al 2023 (da 65.537 tonnellate nel 2023 a 58.980,14 tonnellate nel 2025).

Questo percorso di decarbonizzazione ha già consentito di evitare l'emissione di circa 10.000 tonnellate di CO₂ nel triennio 2022-2025. L'obiettivo dichiarato è di arrivare al 100% della flotta di autobus per il trasporto pubblico di Milano interamente elettrica al 2035, con un target intermedio del 50% entro la fine del 2026, contribuendo così in modo significativo alla riduzione delle emissioni climalteranti generate dal servizio di trasporto.

Forestazione urbana e pareti verdi

Parallelamente, ATM ha proseguito le iniziative di forestazione urbana e di implementazione di soluzioni naturali per la mitigazione climatica:

- presso il deposito di San Donato sono stati piantumati ulteriori 100 alberi, arrivando così a 500 piante;
- nel deposito di Sarca è stata progettata una nuova parete verde che prevedibilmente dovrà essere realizzata nel 2026. L'intervento finora adottato al deposito di Giambellino attraverso l'installazione del Green Wall, un'opera NBS (*Natural Based Solutions*), ha generato una riduzione di circa 30 tonnellate di CO₂ l'anno, così come dimostrato dallo studio dell'Università di Genova proprio sull'opera realizzata nel deposito ATM.

Dal 2019, pertanto, sono stati piantumati **500 alberi** e realizzata una **parete verde di 350 m²** presso il deposito di Giambellino. Secondo uno studio condotto dall'Università di Genova, questi interventi permettono un risparmio stimato di circa 30 tonnellate di CO₂ all'anno, oltre a migliorare la qualità dell'aria e a favorire la biodiversità urbana. Nel 2026 è infine prevista la piantumazione di 100 specie nel deposito di Precotto. Tali iniziative si inseriscono in un percorso di lungo termine che vede la forestazione urbana come una delle leve di decarbonizzazione e di riqualificazione ambientale e urbana delle aree operative del Gruppo.

Tali iniziative sono state supportate grazie ai finanziamenti previsti dal progetto europeo *Clever Cities*, facente parte del più ampio programma *Horizon 2020*. In aggiunta, il Comune di Milano ha rilanciato un bando (BE2) al quale ATM ha potuto accedere e che ha favorito il finanziamento del 30% della spesa totale con specifico riferimento alla costruzione delle pareti verdi.

Installazione di pannelli fotovoltaici

Sul fronte delle energie rinnovabili, nel 2025, nell'ambito del percorso di evoluzione delle modalità di approvvigionamento dell'energia elettrica, ATM ha protocollato presso la Città Metropolitana di Milano l'istanza di Verifica di Valutazione Impatto ambientale per la costruzione di un impianto Agrivoltaico di 5,4MWp presso la Cascina Guzzafame di Liscate (MI). Se la VIA darà esito positivo, sarà possibile procedere con la richiesta di autorizzazione unica a costruire.

Nel corso del 2025 è stata avviata la gara per l'installazione di un impianto fotovoltaico di 1,6MW nel deposito di San Donato; i lavori sono in corso e si concluderanno nel 2026.

L'obiettivo atteso di queste azioni è non solo il raggiungimento delle zero emissioni, ma anche la completa elettrificazione del servizio erogato. Attualmente ATM S.p.A. eroga già il **74% del servizio in**

modalità elettrica, mentre Metro Service opera integralmente con mezzi elettrici, così come la controllata greca Thema.

Digitalizzazione dei titoli di viaggio

Un ulteriore ambito d'azione riguarda la digitalizzazione dei titoli di viaggio (per maggiori informazioni si rimanda anche al capitolo S4 – Consumatori ed utilizzatori finali), che si traduce in un impatto ambientale positivo grazie alla riduzione dei materiali utilizzati e delle emissioni correlate. Nel corso del 2025, ATM spa ha condotto uno studio LCA dal quale emerge che la dematerializzazione dei titoli di viaggio riduce drasticamente le emissioni climalteranti lungo l'intero ciclo di vita: un abbonamento digitale genera in media 0,056 gCO₂e, contro 31,427 gCO₂e di un abbonamento fisico (-99,8%; circa 560 volte in meno).

Per i biglietti, il divario è ancora più marcato: una ricarica digitale del biglietto COP pesa 0,001194 gCO₂e, mentre i corrispettivi fisici generano 3,521 gCO₂e per il ricaricabile e 4,142 gCO₂e per il magnetico (oltre 3.000 volte in meno, fino a 3.400 volte rispetto al magnetico). Anche i biglietti digitali via app presentano valori estremamente ridotti, pari a 0,004139 gCO₂e per transazione.

Su scala annuale, l'effetto cumulato è significativo: **nel 2025 la digitalizzazione degli abbonamenti ha evitato circa 9,5 tonnellate di CO₂e**, mentre **le vendite digitali di biglietti** – tra ricariche COP e biglietti via app – **hanno evitato complessivamente oltre 64 tonnellate di CO₂e** rispetto alle corrispondenti versioni fisiche. Le emissioni residue dell'intero comparto digitale (abbonamenti, ricariche e biglietti via app) ammontano a circa 51 kg di CO₂e nell'anno, una quantità trascurabile se confrontata con l'impronta del sistema fisico.

Dal **1° gennaio 2026**, ATM ha inoltre completato la dismissione del biglietto magnetico, ottenendo così un ulteriore beneficio ambientale strutturale.

Elettrificazione della flotta aziendale

Nel quadro delle proprie iniziative di sostenibilità ambientale, Thema ha avviato nel 2024 un percorso di progressiva elettrificazione della propria flotta aziendale, proseguito anche nel 2025. Attualmente la flotta è composta esclusivamente da veicoli elettrici e ibridi, per un totale di 16 mezzi (12 elettrici e 4 ibridi).

L'investimento complessivo sostenuto da Thema per i veicoli ibridi ed elettrici ammonta a oltre € 26mila per i veicoli destinati allo staff amministrativo e a oltre € 53mila per i veicoli ad uso operativo/business.

Allo stesso modo, anche la controllata Metro Service procede verso l'elettrificazione della propria flotta aziendale e nel 2025 è stato portato avanti un ampliamento delle infrastrutture di ricarica elettrica per favorire un più ampio utilizzo dei mezzi elettrici (sia per i dipendenti che per quelli di servizio).

(ESRS 2 MDR-A 68b) Le azioni sopra descritte coinvolgono trasversalmente tutte le società del Gruppo ATM (sviluppandosi sia sul territorio nazionale (Italia) sia nei Paesi in cui il Gruppo opera, come Danimarca e Grecia) e l'intera catena del valore, sia a monte sia a valle, e interessano diversi *stakeholder* tra cui azionisti, investitori, l'intera rete di fornitori, le comunità, i clienti e i dipendenti, garantendo impatti positivi anche sulla percezione e competitività di ATM a livello internazionale, come dimostrato dagli alti punteggi ottenuti nelle gare internazionali nelle sezioni dedicate alla sostenibilità.

(E1-3 29.a; 29.b) Le azioni sopra descritte costituiscono le leve per la decarbonizzazione del Gruppo, e includono **elettrificazione, digitalizzazione e soluzioni basate sulla natura**. Attraverso queste tre principali leve il Gruppo ATM conferma il proprio impegno nella lotta ai cambiamenti climatici, perseguendo una riduzione concreta e misurabile delle emissioni di gas serra e contribuendo agli obiettivi di sostenibilità ambientale della città di Milano e dei territori in cui opera. In considerazione del cambio metodologico e delle modifiche al perimetro societario, una riduzione quantitativa delle emissioni potrà essere condivisa dalla prossima rendicontazione, al fine di favorire trasparenza e correttezza.

A rafforzamento di questo percorso, nel corso del 2026, attraverso il lavoro per la definizione del Piano di Transizione, saranno individuate tutte le aree di intervento e gli investimenti necessari per arrivare all'obiettivo Net Zero entro il 2050.

- **Metriche e obiettivi**

E1-4 – Obiettivi relativi alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi

(MDR-T 80.a, 80.b, 80.e) All'interno della Politica di Sostenibilità di ATM è presente un pilastro "Trasporti ad emissioni zero" che guida la strategia del Gruppo per il monitoraggio e la gestione del proprio impatto ambientale. In linea con tale indirizzo strategico il Gruppo ATM si è dato l'obiettivo di raggiungere il **Net Zero entro il 2050**.

(MDR-T 80.i) Nel 2025 il Gruppo ha avviato un importante **percorso di rafforzamento della propria gestione e del monitoraggio delle proprie emissioni**, perfezionando le metodologie di calcolo (per maggiori informazioni sulla metodologia applicata si rimanda alla sezione E1-6 Emissioni). Questo aggiornamento metodologico ha portato il Gruppo a ridefinire il proprio target al 2050, il cui orizzonte temporale risulta differente da quanto pubblicato nella precedente informativa di sostenibilità. (MDR-T 80.f, 80.g) Grazie alla revisione e al rafforzamento della metodologia di calcolo delle emissioni, ATM procederà alla ridefinizione dei propri obiettivi di *Net Zero* al 2050 al fine di ottenere l'allineamento alle richieste dell'SBTi. Le attività di aggiornamento degli obiettivi sono state avviate nel 2026 e si prevede la loro conclusione entro lo stesso anno. (MDR-T 80.d) La nuova *baseline* per la definizione degli obiettivi al 2050 corrisponderà con il valore delle emissioni di Gruppo al 2025 (si rimanda alla tabella di cui al paragrafo E1-6 Emissioni), al fine di garantire uniformità nel monitoraggio delle emissioni dal 2025 in poi, in linea con l'aggiornamento della metodologia avvenuto nel 2025. ATM ha

comunque avviato il suo percorso di calcolo delle emissioni fin dal 2016, e nel 2019 sono stati definiti dei KPI di monitoraggio per il raggiungimento di obiettivi di medio/lungo termine all'interno della Politica di Sostenibilità. Al 2019 le emissioni registrate dal Gruppo erano pari a:

- Scopo 1: 76.186 tCO₂eq
- Scopo 2 *location-based*: 127.254 tCO₂eq.

Per le Scope 3, il monitoraggio è stato avviato nel 2023, anno in cui le emissioni corrispondevano a 279.280 tCO₂ (secondo un calcolo *spend-based*).

(MDR-T 80.c) Il raggiungimento del *Net Zero* al 2050 è previsto attraverso la definizione di target che copriranno l'abbattimento di Scope 1, Scope 2 e Scope 3 del Gruppo ATM (Italia, Danimarca e Grecia). Grazie anche all'elaborazione di un Piano di Transizione, si prevede l'identificazione di azioni ulteriori che favoriranno il raggiungimento del *Net Zero*, in aggiunta a quanto già oggi portato avanti da ATM, come ad esempio: il Piano *Full Electric* per la riduzione delle emissioni di Scopo 1, l'acquisto di energia verde certificata e un piano di fattibilità per l'installazione di pannelli fotovoltaici al fine di ridurre le emissioni di Scopo 2, e infine, un *assessment* sui fornitori con un rischio carbonico alto relativo alle emissioni di Scopo 3.

(MDR-T 80.h) La definizione dei target prevede un coinvolgimento di numerosi *stakeholder* interni, rappresentativi del Gruppo, al fine di favorire la definizione di obiettivi ed azioni in linea con anche la strategia del Gruppo.

(MDR-T 80.j) Le performance del Gruppo rispetto al target prefissato saranno oggetto di rendicontazione futura, in quanto ad oggi il dato non è disponibile

(ESRS E1-4 33) Gli obiettivi di riduzione delle proprie emissioni al 2050 supportano la gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità materiali di ATM, con riferimento al consumo di energia (grazie all'acquisto di energia verde certificata), all'adattamento ai cambiamenti climatici (grazie alle iniziative di riduzione delle emissioni, come ad esempio il Piano *Full Electric*) e alla mitigazione dei cambiamenti climatici (grazie anche ad investimenti in veicoli elettrici ed infrastrutture per la ricarica).

(ESRS E1-4 34.a, 34.b) Nell'ambito del proprio percorso di ridefinizione degli obiettivi di riduzione delle emissioni si prevede un aggiornamento in linea con la **metodologia descritta da SBTi**. Gli obiettivi potranno essere indicati come valore assoluto, in percentuale rispetto alle emissioni dell'anno base o con un valore di intensità. Gli obiettivi di riduzione riguarderanno, separatamente, le emissioni di Scopo 1, 2 e 3 e non includeranno eventuali assorbimenti, crediti di carbonio o emissioni evitate tra le leve di decarbonizzazione individuate per conseguirli.

E1-5– Consumo di energia e mix energetico

Le informazioni riguardanti i consumi del Gruppo ATM e riportate all'interno del presente paragrafo sono state elaborate in linea con l'approccio del controllo operativo, come richiesto da ESRS E1-6 46 e RA40. Il perimetro del controllo operativo di ATM coincide con il perimetro consolidato di Bilancio a cui si aggiungono le seguenti società:

- CONSORZIO S.B.E.
- SPV LINEA M4 S.P.A.
- METRO 5 S.P.A.

- CO.MO. FUN&BUS S.C.A.R.L.
- CONSORZIO FULL GREEN

Nei capitoli E1-5 e E1-6 del presente documento, il termine “ATM” si riferisce all’intero perimetro del controllo operativo di ATM.

(E1-5 35) I consumi energetici totali relativi all’anno 2025 includono il consumo di carburanti e di energia elettrica per i veicoli sotto controllo operativo, il calore e l’energia elettrica utilizzati negli edifici e l’energia rinnovabile prodotta e consumata in loco da impianti fotovoltaici. Si segnala che non sono stati considerati i consumi legati al teleriscaldamento per *Greater Copenhagen Light Rail*, in quanto non è stato possibile ottenere il dato. In conformità con il requisito E1-5, tutti i consumi energetici sono stati convertiti in MWh.

(E1-5 37; 38.a, 38.b, 38.c, 38.d, 38.e)

Consumo di energia e mix (MWh)	u.m.	2025	2024	VAR %
Fonti fossili (totale)		344.463,49	302.426,88	13,9%
<i>Di cui consumo di combustibile da carbone e prodotti a base di carbone</i>		0,00	0,00	n.a.
<i>Di cui consumo di carburante da petrolio greggio e prodotti petroliferi</i>	MWh	169.829,93	181.367,84	-6,4%
<i>Di cui consumo di carburante da gas naturale</i>		71.203,92	62.500,00	13,9%
<i>Di cui consumo di carburante da altre fonti fossili</i>		0,00	0,00	n.a.
<i>Di cui consumo di energia elettrica, calore, vapore o raffreddamento acquistati o acquistati da fonti fossili</i>		103.429,65	58.559,04	76,6%
Quota di fonti fossili sul consumo totale di energia (%)	%	48,13%	27,92%	
Fonti nucleari	MWh	0,00	5.836,33	-100%
Quota di fonti nucleari sul consumo totale di energia (%)	%	0%	0,54%	
Fonti rinnovabili (totale)		371.228,10	775.001,26	-52,1%
<i>Di cui consumo di carburante per le fonti rinnovabili, compresa la biomassa</i>		0,00	0,00	n.a.
<i>Di cui consumo di elettricità, calore, vapore e raffreddamento acquistati o acquisiti da fonti rinnovabili.</i>	MWh	369.648,80	771.598,48	-52,1%
<i>Di cui consumo di energia rinnovabile non combustibile autogenerata</i>		1.579,30	3.402,78	-53,6%
Quota di fonti rinnovabili sul consumo totale di energia (%)	%	51,87%	71,54%	
CONSUMO TOTALE DI ENERGIA	MWh	715.691,60	1.083.264,47	-33,9%

(E1-5 39) L’autoproduzione di energia è pari a 1.754,19 MWh ed è interamente prodotta tramite pannelli fotovoltaici, di cui 1.579,30 MWh sono direttamente consumati da ATM. Non è presente autoproduzione di energia non rinnovabile.

(E1-5 40) Il consumo totale di energia pari a 715.691,60 MWh rapportato ai Ricavi netti (Ricavi della gestione caratteristica di Gruppo) pari a 1.048.469,00 €/000 genera un tasso di Intensità energetica pari a 0,68.

Intensità energetica	u.m.	2025	2024	VAR %
Intensità energetica	MWh/€/000	0,68	1,09	-37,6%

(E1-5 41) Consumo totale di energia (MWh) del Gruppo ATM rapportato ai Ricavi della gestione caratteristica di Gruppo.

(E1-5 42) L'intensità energetica è stata determinata prendendo come riferimento il settore dei Trasporti in cui si concentra il *business* del Gruppo.

(E1-5 43) Per Ricavi Netti si considerano i Ricavi della gestione caratteristica di Gruppo.

E1-6– Emissioni lorde di GES di ambito 1, 2, 3 ed emissioni totali di GES

Al pari dei consumi energetici, l'inventario delle emissioni è stato elaborato in linea con l'approccio del controllo operativo, come richiesto da ESRS E1-6 46 e RA40, che racchiude le società sopra menzionate.

(E1-6 44)

(E1-6 48.a; 48.b)

Emissioni di Scopo 1	u.m.	2025	2024	VAR %
Emissioni lorde GHG dirette Scopo 1	tCO ₂ eq	58.980,14	58.562,77 ¹⁵	0,71%
Emissioni GHG Scopo 1 soggette a sistemi di scambio di quote regolamentati	%	0,00%	0,00%	0,00%

(E1-6 44)

(E1-6 49.a; 49.b)

Emissioni di Scopo 2	u.m.	2025	2024	VAR %
Emissioni lorde GHG Scopo 2 - <i>location-based</i>	tCO ₂ eq	100.040,27	91.900,27 ¹¹	8,86%
Emissioni lorde GHG Scopo 2 - <i>market-based</i>		42.925,27	34.932,47 ¹¹	22,88%

(E1-6 44, 51, AR 46.i)

Emissioni significative di gas serra di Scopo 3	u.m.	2025	2024	VAR %
Totale emissioni GHG indirette lorde (Scopo 3) (tCO ₂ eq)	tCO ₂ eq	169.504,50	201.982 ¹⁶	-16,1%

¹⁵ La quantificazione delle emissioni GHG di Scope 1 e Scope 2 di competenza dell'esercizio 2024 è stata aggiornata in conseguenza a modifiche avvenute a seguito di conguagli rilevati successivamente alla pubblicazione e per migliorare l'accuratezza dei dati. Al fine di garantire la comparabilità dei dati, il dato a livello di Gruppo relativo alle emissioni GHG di Scope 1 pari a 58.611 tCO₂eq nella rendicontazione consolidata di sostenibilità al 31 dicembre 2024 è stato pertanto rideterminato pari a 58.562,77 tCO₂eq. I dati a livello di Gruppo relativi alle emissioni GHG di Scope 2 – *location based* pari a 119.080 tCO₂eq e alle emissioni GHG di Scope 2 – *market based* pari a 7.752 tCO₂eq sono stati pertanto rideterminati rispettivamente pari a 91.900,27 tCO₂eq e 34.932,47 tCO₂eq.

¹⁶ La metodologia di quantificazione delle emissioni di GHG di Scope 3 è stata aggiornata per migliorare l'accuratezza dei dati per le Categorie sottoelencate, affinando la metodologia di calcolo adottata. Al fine di garantire la comparabilità dei dati:

- Per la Categoria 3, il valore pari a 49.351 tCO₂eq nella rendicontazione consolidata sulla sostenibilità al 31 dicembre 2024, è stato pertanto rideterminato pari a 41.981 tCO₂eq;
- Per la Categoria 15, il valore pari a 3.489 tCO₂eq nella rendicontazione consolidata sulla sostenibilità al 31 dicembre 2024, è stato pertanto rideterminato pari a 3.597 tCO₂eq.

1. Beni e servizi acquistati	110.757,36	124.994	-11,4%
1.1. Servizi di <i>cloud computing</i> e <i>data center</i>	N/A	N/A	n.a.
2. Beni strumentali	5.910,45	17.943	-67,1%
3. Attività legate ai combustibili e all'energia	28.521,80	41.981	-32,1%
4. Trasporto e distribuzione a monte	4.972,29	115	4.233,7% ¹⁷
5. Rifiuti generati nelle operazioni	859,94	1.097	-21,6%
6. Viaggi di lavoro	205,24	715	-71,3%
7. Pendolarismo dei dipendenti	11.434,75	5.955	92,0% ¹⁸
8. Attività in leasing a monte	N/A	3	n.a.
9. Trasporto e distribuzione a valle	N/A	N/A	n.a.
10. Lavorazione dei prodotti venduti	N/A	N/A	n.a.
11. Utilizzo dei prodotti venduti	4.932,35	N/A	n.a.
12. Trattamento di fine vita dei prodotti venduti	4,43	N/A	n.a.
13. Beni in leasing a valle	736,06	5.582	-86,8%
14. <i>Franchising</i>	N/A	N/A	n.a.
15. Investimenti	1.169,83	3.597	-67,5%

(E1-6 44; 52a., 52.b) Il totale delle emissioni del Gruppo ATM è pari a **328.527,23 tCO₂eq**, considerando per lo Scopo 2 il calcolo *location based*. Con riferimento alle emissioni di Scope 2 *market based*, il quantitativo totale è invece pari a **271.412,23 tCO₂eq**. La quota maggiore di emissioni di CO₂ deriva quindi dalla catena del valore di Gruppo, ed è associata in particolare alla categoria 1 (produzione di beni e servizi acquistati) che da sola è pari a 110.750,66 tCO₂eq.

Emissioni di gas serra totali	u.m.	2025	2024 ¹⁹
Scopo 1 + Scopo 2 <i>location-based</i>	tCO ₂ eq	159.020,42	150.463,04
Scopo 1 + Scopo 2 <i>market-based</i>		101.905,41	93.495,24
Scopo 1 + Scopo 2 <i>location-based</i> + Scopo 3		328.524,92	352.445,04
Scopo 1 + Scopo 2 <i>market-based</i> + Scopo 3		271.409,92	295.477,24

¹⁷ La variazione dal 2024 al 2025 deriva dal fatto che nel 2024 il calcolo includeva solo la controllata Metro Service, mentre per il 2025 il perimetro ha incluso tutte le società sotto il controllo operativo di ATM.

¹⁸ La variazione percentuale deriva dal fatto che nel 2025 è stato sottoposto un questionario più preciso per il monitoraggio degli spostamenti casa-lavoro, che ha incluso ulteriori mezzi rispetto a quelli considerati nel 2024; inoltre i dati di Metro Service nel 2024 erano oggetto di stima, mentre nel 2025 è stato calcolato tramite la raccolta di dati primari.

¹⁹ In considerazione di quanto esposto rispetto alla metodologia di calcolo delle emissioni GHG di Scope 1, Scope 2 e Scope 3, le emissioni totali di GHG:

- comprensive di Scope 1 e Scope 2 *location based* pari a 163.665 tCO₂eq nella rendicontazione consolidata sulla sostenibilità al 31 dicembre 2024 sono state pertanto rideterminate pari a 150.463,04 tCO₂eq;
- comprensive di Scope 1 e Scope 2 *market based* pari a 88.966 tCO₂eq nella rendicontazione consolidata sulla sostenibilità al 31 dicembre 2024 sono state pertanto rideterminate pari a 93.495,24 tCO₂eq;
- comprensive di Scope 1, Scope 2 *location based* e Scope 3 pari a 360.485 tCO₂eq nella rendicontazione consolidata sulla sostenibilità al 31 dicembre 2024 sono state pertanto rideterminate pari a 352.445,04 tCO₂eq;
- comprensive di Scope 1 e Scope 2 *market based* e Scope 3 pari a 285.786 tCO₂eq nella rendicontazione consolidata sulla sostenibilità al 31 dicembre 2024 sono state pertanto rideterminate pari a 295.477,24 tCO₂eq.

(E1-6 47) Rispetto al 2024 sono state considerate all'interno del perimetro societario utilizzato per il calcolo dei consumi energetici e delle emissioni (in linea con la definizione di controllo operativo) anche quelle società che non esercitano alcuna attività operativa in senso stretto e non generano ulteriori emissioni che non siano già considerate all'interno delle attività di ATM S.p.A. Anche la società greca Thema S.A. è stata inclusa all'interno del perimetro operativo (precedentemente esclusa) in linea con il perimetro di Bilancio Consolidato, unitamente alla nuova società francese ATM *Croix du Sud S.a.s* (tuttavia non ancora operativa nel 2025 nel trasporto pubblico). Le variazioni nei trend dei valori riportati in E1-5 ed E1-6 sono attribuibili sia alle modifiche apportate al perimetro di riferimento, sia a una revisione generale della metodologia di calcolo adottata.

(E1-6 AR39.b) Le emissioni di Scopo 1 sono state calcolate considerando i combustibili utilizzati per il riscaldamento negli edifici e per la flotta aziendale sotto controllo operativo di ATM, nonché le perdite di gas refrigeranti. I calcoli sono stati effettuati utilizzando i fattori di emissione presenti all'interno del database *DEFRA 2025*. **Il totale delle emissioni di Scopo 1 per il 2025 è pari a 58.980,14 tCO₂eq.**

(E1-6 AR43.c) Sono state inoltre calcolate a parte le emissioni biogeniche correlate all'utilizzo di biocarburanti attraverso il ricorso ai fattori di emissione specifici del database *DEFRA 2025 - Out of Scope*.

Il totale delle emissioni biogeniche di Scopo 1 è stato stimato a partire dai consumi totali di biocarburanti e ammontano a 2.399,88 tCO₂eq per l'anno 2025. Questo valore non è riportato nelle tabelle complessive.

(E1-6 AR39.b) Le emissioni di Scopo 2 sono state calcolate tenendo conto dell'energia acquistata da ATM (elettricità e teleriscaldamento); l'energia elettrica è utilizzata per alimentare sia i veicoli elettrici sia gli edifici, mentre il teleriscaldamento è interamente destinato agli edifici.

Il calcolo delle emissioni di Scopo 2 è stato effettuato secondo entrambe le metodologie previste: *location-based* e *market-based*. Per entrambe le metodologie sono state inoltre calcolate le emissioni biogeniche correlate.

- Metodologia *location-based*:

Le emissioni sono state determinate considerando il mix energetico nazionale. Le emissioni derivanti dall'energia elettrica acquistata, sia da fonti rinnovabili che non rinnovabili, sono state calcolate moltiplicando i consumi in kWh per i fattori di emissione nazionali, pubblicati nel rapporto *ISPRA*, nel *General declaration document*, e nel database Ecoinvent 3.12. Per il teleriscaldamento, il calcolo è stato effettuato sulla base dei fattori di emissione forniti dai rispettivi operatori e dal database danese *HOFOR*. **Il totale delle emissioni di Scopo 2 *location based* per il 2025 è pari a 100.040,27 tCO₂eq.**

- Metodologia *market-based*:

Le emissioni sono state calcolate sulla base delle specifiche dei contratti stipulati con i fornitori di energia. L'energia elettrica acquistata da fonti rinnovabili è stata considerata a emissioni nulle, laddove siano presenti le Garanzie d'Origine (GO) che certificano la provenienza rinnovabile e l'assenza di emissioni di CO₂ associate. Per l'energia elettrica acquistata da fonti

non rinnovabili, sono stati applicati i fattori di emissione residuali forniti dal database *A/B*, dalla *General declaration 2024* fornita da Mind Energy, e dal database *Ecoinvent 3.12*. Il teleriscaldamento, anche in questo caso, è stato calcolato utilizzando gli stessi fattori previsti dalla metodologia *location-based*. **Il totale delle emissioni di Scopo 2 *market based* per il 2025 è pari a 42.925,27 tCO₂eq.**

(E1-6 AR45.e) Sono state inoltre calcolate a parte le emissioni biogeniche correlate all'utilizzo di biocarburanti per la produzione di energia elettrica e teleriscaldamento, utilizzando fattori di emissione appropriati dal database *Ecoinvent 3.12*.

Il totale delle emissioni biogeniche di Scopo 2 *location based* sono state stimate a partire dai consumi totali di energia elettrica e ammontano a 99,20 tCO₂eq per l'anno 2025. Questo valore non è riportato nelle tabelle.

(E1-6 AR39.b, AR 46.i) **Il totale delle emissioni di Scopo 3 per il 2025 è pari a 169.504,50 tCO₂eq** e tiene in considerazione tutte le 15 categorie, ad eccezione delle seguenti, perché considerate non applicabili per il gruppo ATM:

- categoria 8: Beni in Leasing a monte
- categoria 9: Trasporto e distribuzione a valle
- categoria 10: Lavorazione dei prodotti venduti
- categoria 14: Franchises.

(E1-6 AR46.h)

Categoria 1 (Beni e servizi acquistati): Le emissioni di CO₂eq associate alla produzione di beni e servizi acquistati (*OpEx*) state calcolate applicando tre metodologie di calcolo: la metodologia *Hybrid*, la metodologia *Average-data* e la metodologia *Spend Based*.

La metodologia *Hybrid* è stata utilizzata per il calcolo delle emissioni derivanti dai biglietti e abbonamenti prodotti e venduti da ATM per l'anno 2025; a tal fine, sono stati utilizzati i fattori di emissione derivanti dalla *Product Carbon Footprint (PCF) "Valutazione LCA comparativa delle emissioni GHG delle diverse tipologie di abbonamenti e biglietti"* prodotta da Rete Clima per l'azienda di trasporti milanese. Il fattore di emissione di ogni biglietto e abbonamento fisico considera l'intero ciclo di vita dei prodotti, dall'approvvigionamento della materia prima, il trasporto a monte di essa, la lavorazione in prodotto finito, il trasporto dal fornitore al cliente e lo smaltimento; il fattore di emissione di ogni biglietto e abbonamento digitale prende in considerazione le emissioni legate allo sviluppo e mantenimento dell'applicazione da cui vengono generati. Le emissioni in tCO₂eq sono state determinate moltiplicando le unità di biglietti fisici acquistati e il numero di biglietti digitali venduti nel 2025 per il fattore di emissione corrispondente, espresso in (*kgCO₂eq/unit*).

La metodologia *Average-data* è stata applicata ai beni e servizi acquistati che incidono in misura significativa sulla spesa complessiva e per i quali è stato possibile individuare fattori di emissione rappresentativi, espressi per unità fisica di prodotto acquistato. Per queste categorie di beni e servizi acquistati sono state calcolate le emissioni associate alla fase di *produzione*. A tal fine, è stato utilizzato il fattore di emissione più appropriato, estratto dai database *DEFRA 2025 – Material Use* e *Ecoinvent*

3.12. All'interno di questa categoria sono inclusi anche i servizi acquistati per l'affitto di spazi di coworking a Milano e Parigi, le cui emissioni sono stimate considerando i relativi consumi di energia elettrica e termica.

La metodologia *Spend Based* utilizza invece la spesa economica sostenuta per ciascuna categoria dei rimanenti beni e servizi acquistati nel 2025 per il calcolo delle emissioni. Ogni voce di spesa è stata ricondotta a una corrispondente categoria *NACE*, classificazione standard europea delle attività economiche definita da *EUROSTAT*, che raggruppa le attività in settori omogenei. Ad ogni categoria *NACE* è associato un fattore di emissione specifico, espresso in (kgCO₂e/€), rappresentativo delle emissioni medie del settore di riferimento. Le emissioni in tCO₂eq sono state determinate moltiplicando la spesa totale in € di ciascuna categoria *NACE* di beni e servizi per il relativo fattore emissivo espresso in (kgCO₂eq/€) estratto dal database *EUROSTAT*.

La stima totale delle emissioni di categoria 1 è di 110.757,36 tCO₂eq.

Categoria 2 (Beni capitali): Le emissioni di CO₂eq associate ai beni capitali *CapEx* acquistati nell'anno 2025 state determinate applicando due metodologie di calcolo: la metodologia *Average-data* e la metodologia *Spend Based*. È stata eseguita la stessa modalità di calcolo applicata alla Categoria 1 di Scopo 3.

La stima è di 5.910,45 tCO₂eq.

Le metodologie *Hybrid* e *Average-data* per il calcolo delle categorie 1 e 2 coprono circa il 31% della spesa totale sostenuta dalle sole società italiane per l'acquisto di beni e servizi nell'anno 2025.

Categoria 3 (Attività legate al carburante e all'energia - non incluse nell'ambito 1 o 2): Le emissioni di CO₂eq associate alle attività di upstream di carburanti ed energia acquistati nell'anno 2025 sono state calcolate usando gli stessi dati utilizzati per il calcolo delle emissioni di Scopo1 e 2. Il calcolo delle emissioni derivanti da categoria 3 si suddivide in 3 sottocategorie:

- a. *Emissioni di upstream derivanti dai combustibili acquistati:*
le emissioni in tCO₂eq sono state determinate moltiplicando la quantità di combustibili acquistata per il fattore di emissione espresso in (kgCO₂eq/litro) estratto dal database *DEFRA 2025 - WTT - Fuels* e *DEFRA 2025 - WTT- bioenergy*
- b. *Emissioni di upstream derivanti da energia elettrica acquistata:*
le emissioni in tCO₂eq sono state determinate moltiplicando la quantità acquistata e consumata di energia elettrica non da fonte rinnovabile con G.O espressa in kWh, per il fattore di emissione espresso in (kgCO₂eq/kWh) estratto dal database *DEFRA 2021 - WTT - UK and overseas electricity - Overseas electricity generation*;
la quantità di calore, vapore e raffreddamento acquistata e consumata è stata moltiplicata per il fattore di emissione espresso in (kgCO₂eq/kWh) estratto dal database *DEFRA 2025- WTT - Heat and steam (WTT- heat and steam - District heat and steam)*.
- c. *Perdite di rete (T&D):*
 - *Per energia elettrica acquistata e consumata (sia da fonte rinnovabile con G.O. che non):*
sono state calcolate le perdite di rete utilizzando i dati forniti da ARERA e IEA.

le emissioni in tCO₂eq derivanti dalla produzione di energia dispersa sono state determinate moltiplicando le perdite in kWh per il fattore di emissione usato per Scope 2. le emissioni in tCO₂eq derivanti dalle operazioni di upstream per la produzione di energia dispersa sono state determinate moltiplicando le perdite in kWh per il fattore di emissione espresso in (kgCO₂eq/kWh) estratto dal database *DEFRA 2021 - WTT - UK and overseas electricity - Overseas electricity generation*;

- *Per calore, vapore e raffreddamento:*

è stato necessario calcolare le perdite di rete di calore, vapore e raffreddamento utilizzando i dati forniti da GSE e dal framework dedicato dell'*EUROPEAN COMMISSION*.

le emissioni in tCO₂eq derivanti dalla produzione di calore, vapore e raffreddamento dispersi state determinate moltiplicando le perdite di rete per il fattore di emissione usato per Scope 2.

le emissioni in tCO₂eq derivanti dalle operazioni di upstream per la produzione di energia dispersa sono state determinate moltiplicando le perdite di rete per il fattore di emissione estratto dal database *DEFRA 2021 - WTT - Heat and steam (WTT- heat and steam -District heat and steam)*;

La stima è di 28.521,80 tCO₂eq.

Categoria 4 (Trasporto e distribuzione): Le emissioni di CO₂eq associate ai trasporti logistici dei beni acquistati considerati nelle categorie 1 e 2 di Scope 3 e le emissioni di CO₂eq derivanti dai trasporti di prodotti tra magazzini di proprietà di ATM sono state calcolate applicando due metodologie di calcolo: la metodologia *Distance based* e la metodologia *Spend based*.

La metodologia *Distance based* calcola le emissioni sulla base delle distanze percorse dai veicoli di trasporto merci e la tipologia di mezzo utilizzato; la metodologia *Spend based* permette il calcolo delle emissioni sulla base della spesa economica sostenuta per il servizio di trasporto merci.

La prima metodologia è stata applicata solo per le operazioni di logistica interna e per il trasporto di beni acquistati per cui è stato possibile stimare o conoscere i km percorsi. Sono stati moltiplicati i km percorsi dai veicoli di trasporto merci per il fattore di emissione in (kgCO₂eq/km percorsi) estratto dal database *DEFRA 2025 - Delivery vehicles* e *DEFRA 2025 - Freightng goods*.

La seconda metodologia è stata applicata nei casi in cui non è stato possibile stimare i km percorsi dai veicoli. Le emissioni in tCO₂eq sono state determinate moltiplicando la spesa relativa al trasporto per i fattori di emissione in (kgCO₂eq/€) estratti dal database *EUROSTAT - Air emissions intensities by NACE*.

La stima è di 4.972,29 tCO₂eq.

Categoria 5 (Rifiuti generati nelle operazioni): Le emissioni di CO₂eq associate al trattamento dei rifiuti generati dalle operazioni di ATM sono state stimate applicando la metodologia *Waste-type-specific*.

Si sono considerate le quantità di rifiuti speciali prodotti e del loro destino, distinguendo tra operazioni di recupero e di smaltimento come da moduli MUD. I rifiuti urbani prodotti non sono monitorati dalle sedi italiane e, in questi casi, sono stati esclusi dalla stima delle emissioni.

Inoltre, sono state considerate anche le emissioni legate al fine vita delle bottiglie in PET, raccolte separatamente e riciclate al 100%, e i mezzi alienati nel corso dell'anno, per i quali la stima delle

emissioni si è basata sulla scomposizione di autobus e tram nei loro principali materiali costitutivi, valutati in proporzione al peso complessivo, sulla base delle informazioni reperite da letteratura.

Le emissioni in tCO₂eq sono state determinate moltiplicando il peso totale ciascuna tipologia di rifiuto per il relativo fattore emissivo espresso in (kgCO₂eq/ton) estratto dai database *DEFRA 2025 - Waste o Ecoinvent 3.12*.

La stima è di 859,94 tCO₂eq.

Categoria 6 (Viaggi di lavoro): Le emissioni di CO₂eq associate al trasporto dei dipendenti per attività lavorative (effettuato con mezzi non di proprietà o gestiti da ATM) sono state calcolate utilizzando la metodologia *Distance based*, che considera le distanze percorse e la tipologia di mezzo utilizzato. Le emissioni in tCO₂eq associate agli spostamenti sono state determinate moltiplicando i km percorsi per i relativi fattori di emissione, espressi in (kgCO₂eq/km), estratti dai database *DEFRA 2025 - Business travel air; DEFRA 2025 - Business travel sea; DEFRA 2025 - Business travel*.

Le emissioni in tCO₂eq associate a pernottamenti sono state determinate moltiplicando il numero di notti trascorse in hotel in ciascun Paese per il relativo fattore di emissione in (kgCO₂eq/night), estratto dai database *DEFRA 2025 – Hotel Stay e Hotelfootprints*.

La stima è di 205,24 tCO₂eq.

Categoria 7 (Pendolarismo dei dipendenti): le emissioni di CO₂eq associate al pendolarismo e al lavoro da remoto sono state calcolate sulla base delle informazioni raccolte da un questionario ad hoc somministrato ai dipendenti di ATM.

Il questionario dedicato ha raccolto informazioni su: distanza media percorsa dai dipendenti per recarsi al luogo di lavoro, mezzo di trasporto abitualmente utilizzato e numero medio di viaggi settimanali. Poiché le distanze raccolte consideravano il viaggio di sola andata, i km dichiarati sono stati raddoppiati per includere il viaggio di ritorno e moltiplicati per il numero stimato di giorni di presenza in sede. Le informazioni raccolte dal campione di rispondenti sono state riproporzionate all'intera popolazione aziendale e al numero di giorni lavorativi annuali. Le emissioni in tCO₂eq generate dallo spostamento casa-lavoro sono state stimate moltiplicando le distanze percorse ottenute per il relativo fattore di emissione, espresso in (kgCO₂eq/km), estratto dal database *DEFRA 2025 - Business travel land*.

Le emissioni in tCO₂eq generate dal lavoro agile sono state determinate moltiplicando il totale delle ore di lavoro da casa per il fattore di emissione, espresso in (kg CO₂eq/h), estratto dal database *DEFRA 2025 – Homeworking*.

La stima è di 11.434,75 tCO₂eq.

Categoria 11 (Uso dei prodotti venduti): Le emissioni di CO₂eq associate all'utilizzo dei beni e dei servizi venduti riguardano esclusivamente i veicoli di trasporto donati da ATM a soggetti terzi nel corso de 2025. È stata applicata la metodologia *Distance based*, stimando i km che tali veicoli percorreranno prima di essere destinati a smaltimento sulla base della vita utile residua di ciascun mezzo di trasporto. Le emissioni in tCO₂eq sono state determinate moltiplicando il totale dei km stimati per il fattore di emissione, espresso in (kgCO₂eq/km) estratto dal database *DEFRA 2025 – Business Travel Land*.

La stima è di 4.932,35 tCO₂eq.

Categoria 12 (Trattamento di fine vita dei prodotti venduti): le emissioni di CO₂eq associate al trattamento a fine vita dei prodotti donati da ATM a soggetti terzi nel corso del 2025 sono state stimate applicando la metodologia *Waste-type-specific*.

Le emissioni sono state calcolate sulla base di una composizione media dei veicoli giunti a fine vita, estrapolata da letteratura. Per ciascun materiale è stato applicato il relativo fattore di emissione, espresso in (kg CO₂eq/kg), estratto dal database *DEFRA 2025- Waste Disposal*. Le emissioni totali in tCO₂eq sono state determinate moltiplicando ciascun fattore di emissione per il corrispondente quantitativo di materiale stimato.

Le emissioni relative allo smaltimento dei biglietti venduti da ATM sono considerate in categoria 1 poiché il fattore di emissione prodotto dalla PCF comprende anche le emissioni associate al loro smaltimento.

La stima è di 4,43 tCO₂eq.

Categoria 13 (Beni in leasing a valle): le emissioni di CO₂eq associate ai beni concessi in noleggio a terze parti derivano da autobus messi in affitto da ATM a soggetti terzi nel corso dell'anno 2025, e sono state stimate applicando la metodologia *Distance based*. Le emissioni in tCO₂eq sono state determinate moltiplicando i km percorsi nell'anno 2025 e il numero medio di passeggeri trasportati per il fattore di emissione in (kg CO₂eq/km*passeggero), estratto dal database *DEFRA 2025-Business travel-land*.

La stima è di 736,06 tCO₂eq.

Categoria 15 (Investimenti): le emissioni di CO₂eq associate a partecipazioni azionarie che ATM ha in società fuori dal perimetro consolidato (e dal perimetro di controllo operativo) e associate ad investimenti effettuati nel 2025 sono state stimate applicando la metodologia *Average data*.

L'azienda detiene una quota di proprietà pari al 26,18% nella società Movibus S.r.l. Le emissioni in tCO₂eq sono state determinate moltiplicando ricavi del 2025 in € provenienti dalla società Movibus S.r.l. per il fattore di emissione in (kgCO₂eq/€ speso) estratto dal database *EUROSTAT - Air emissions intensities by NACE (Italy)*. Successivamente, sono state riproporzionate secondo la percentuale di partecipazione azionaria di ATM nella società di Movibus S.r.l.

Inoltre, nel corso del 2025 ATM ha contribuito con un finanziamento per la realizzazione di un sito fotovoltaico su un terreno agricolo al di fuori del perimetro di controllo operativo. Le emissioni in tCO₂eq sono state determinate moltiplicando i soldi investiti in € per il fattore di emissione in (kgCO₂eq/€ speso) estratto dal database *EUROSTAT - Air emissions intensities by NACE (Italy)*.

La stima è di 1.169,83 tCO₂eq.

(E1-6 AR46.g) Le uniche emissioni di Scope 3 che sono state calcolate utilizzando dati primari ottenuti da fornitori e *partner* lungo la catena del valore sono le seguenti:

- **Categoria 4 (Trasporto e distribuzione):** parte delle emissioni di Categoria 4 sono state calcolate utilizzando il numero di km percorsi dai fornitori di ATM che si sono occupati del trasporto di prodotti tra magazzini di proprietà di ATM. Il valore è stato fornito dal fornitore del servizio di trasporto.

- **Categoria 13 (Beni in leasing a valle):** tutte le emissioni di categoria 13 sono state calcolate utilizzando il numero di km percorsi durante l'anno dai mezzi concessi in affitto da ATM a soggetti terzi. Il valore è stato fornito dai soggetti terzi che hanno affittato i mezzi.

Complessivamente, le emissioni di Scope 3 calcolate utilizzando dati primari ottenuti da fornitori e partner lungo la catena del valore ammontano al 3,37% del totale di Scope 3.

(E1-6 53; E1-6 55; AR55)

Vengono riportati di seguito i valori di Intensità emissiva di GHG rispetto ai ricavi netti:

Intensità emissiva	u.m.	2025	2024 ²⁰	VAR %
Emissioni totali GHG (<i>location based</i>) rispetto ai ricavi netti	tCO ₂ eq/€/000	0,31	0,35	-12%
Emissioni totali GHG (<i>market based</i>) rispetto ai ricavi netti	tCO ₂ eq/€/000	0,26	0,30	-12%

Nel dettaglio:

- Emissioni totali di GES (Scopo 1 + Scopo 2 location-based + Scopo 3) (tCO₂eq) 328.527,23 / Ricavi netti €/000 (Ricavi della gestione caratteristica di Gruppo) 1.048.469,00 = Intensità emissiva 0,31.
- Emissioni totali di GES (Scopo 1 + Scopo 2 market-based + Scopo 3) (tCO₂eq) 271.412,23 / Ricavi netti €/000 (Ricavi della gestione caratteristica di Gruppo) 1.048.469,00 = Intensità emissiva 0,26.

ESRS E2 Inquinamento

Tabella IRO

Sub Topic	IRO	Tipologia	Catena del valore	Orizzonte temporale
Inquinamento dell'aria	Impatto: Contributo alla generazione di altre emissioni significative nell'aria (SO ₂ , NO _x , NMVOC, PM 2,5, NH ₃) derivanti dalla circolazione dei veicoli a gasolio	Negativo – Attuale	A monte, Operazioni proprie, A valle	Breve
	Opportunità: Accesso a contributi europei e nazionali, e quindi riduzione dei costi, grazie ad esempio agli incentivi governativi, del Ministero e ai fondi europei (ad esempio PNRR, Horizon, etc) destinati al rinnovo delle flotte con veicoli a zero emissioni.	N/A	Operazioni proprie	Medio

²⁰ In considerazione di quanto anzi esposto rispetto alla rideterminazione delle emissioni di GHG di Scope 1, 2 e Scope 3:

- il dato delle emissioni totali di GHG (con Scope 2 *location based*) rispetto ai ricavi della gestione caratteristica di Gruppo (intensità emissiva), pari a 0,36 nella rendicontazione consolidata di sostenibilità al 31 dicembre 2024 è stato rideterminato pari a 0,35;
- il dato delle emissioni totali di GHG (con Scope 2 *market based*) rispetto ai ricavi della gestione caratteristica di Gruppo (intensità emissiva), pari a 0,29 nella rendicontazione consolidata di sostenibilità al 31 dicembre 2024 è stato rideterminato pari a 0,30.

Inquinamento del suolo	Impatto: Mitigazione dell'inquinamento vibro/acustico attraverso iniziative e interventi volti a migliorare la qualità dell'ambiente e della vita dei residenti	Positivo – Attuale	Operazioni proprie A valle	Breve
	Impatto: Contributo all'inquinamento vibro/acustico, con effetti negativi sull'ambiente e sulla salute e sulla qualità della vita delle persone, causate dalle attività e dalle infrastrutture del Gruppo	Negativo – Attuale	Operazioni proprie A valle	Breve
Inquinamento di organismi viventi e risorse alimentari	Impatto: Contributo al rilascio atmosferico di inquinanti e particolati causato da veicoli a gasolio che possono depositarsi, ad esempio sul suolo, contaminando il terreno e la salute degli organismi viventi	Negativo – Attuale	Operazioni proprie A valle	Breve
Sostanze preoccupanti ed estremamente preoccupanti	Impatto: Inquinamento dell'ambiente e impatti sulla salute derivanti dall'utilizzo di prodotti chimici per la manutenzione e pulizia dei veicoli, come solventi, fluidi refrigeranti, e altre sostanze tossiche	Negativo – Attuale	A monte, Operazioni proprie, A valle	Breve

- **Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità**

ESRS 2 IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti legati all'inquinamento

(IRO-1 11.a; 11.b) Il processo di Analisi di Doppia Materialità svolto nel 2025 ha portato all'identificazione di **cinque impatti materiali** ed **una opportunità** relativi all'inquinamento, come riportati nella tabella di cui sopra.

La comprensione della materialità di impatti e opportunità ha considerato tutti i siti e le attività portate avanti dal Gruppo in Italia, Danimarca e Grecia. Sono stati pertanto presi in considerazione gli impatti conseguenti all'utilizzo dei vari mezzi di superficie e non, che possono contribuire ad avere effetti negativi sull'inquinamenti di aria e suolo. Si precisa difatti che alcuni impatti, ad esempio, sono legati alle sole attività di ATM in Italia, come l'inquinamento dell'aria, in quanto le attività di trasporto delle controllate estere sono esclusivamente di natura elettrica. Inoltre, sono stati considerati gli impatti derivanti dalle attività di manutenzione svolte.

E2-1– Politiche relative all'inquinamento

(ESRS 2 MDR-P 62) Attualmente, ATM non dispone di una Politica formalizzata, a livello di Gruppo, specifica per la gestione degli impatti materiali individuati attraverso l'analisi di Doppia Materialità riguardanti il tema dell'inquinamento. Tuttavia, la prevenzione dell'ambiente e alcuni temi connessi all'inquinamento sono trattati all'interno della **Politica per la Qualità, l'Ambiente e la Sicurezza** adottata da ATM, NET e *Rail Diagnostics*.

La **Politica per la Qualità, l'Ambiente e la Sicurezza**, approvata dal Consiglio di Amministrazione il 26 luglio 2023, definisce gli indirizzi strategici e i macro-obiettivi aziendali con riferimento a salute, sicurezza ed ambiente. Tra questi, è incluso l'impegno alla salvaguardia ambientale tramite la

prevenzione dell'inquinamento, la riduzione delle emissioni in atmosfera e il contenimento dei consumi di risorse.

Il monitoraggio delle attività messe in atto per la prevenzione dell'inquinamento avviene attraverso un **Sistema di Gestione Integrato** certificato UNI EN ISO 9001 (Qualità) e UNI EN ISO 14001 (Ambiente), e ulteriormente verificato tramite *audit* interni ed esterni. A maggio 2025, ATM ha superato l'*audit* esterno di *Certiquality* per la sorveglianza di conformità. La politica viene periodicamente aggiornata e diffusa a tutti i livelli aziendali ed è accessibile a tutte le parti interessate grazie alla pubblicazione sul sito ufficiale di ATM, in cui si fa riferimento anche agli obiettivi e ai risultati ottenuti.

Ulteriormente, la società controllata Metro Service, operante in Danimarca, tratta la tematica dell'inquinamento all'interno della propria Politica Ambientale. Quest'ultima formalizza l'impegno di Metro Service a tutelare l'ambiente prevenendo l'inquinamento e riducendo al minimo la presenza di SoC e SVHC all'interno dell'organizzazione. In coordinamento con le autorità locali, Metro Service rispetta i permessi di scarico delle acque reflue e monitora l'utilizzo di prodotti che potrebbero influire sulla qualità degli scarichi, valutando opportunità per ridurre l'uso di sostanze chimiche nei processi di pulizia dei treni. Metro Service è impegnata in una gestione responsabile delle sostanze chimiche attraverso il tracciamento e il monitoraggio dei consumi, la regolamentazione degli acquisti e l'adozione di pratiche sicure di stoccaggio e manipolazione.

(E2-1 15) Come premesso, la Politica QAS e la Politica Ambientale di Metro Service indirizzano l'operato del Gruppo al fine di prevenire l'inquinamento di aria, acqua e suolo, ridurre l'utilizzo di sostanze preoccupanti e gestire eventuali situazioni di emergenza. La gestione e mitigazione di tali impatti è garantita dal Sistema di Gestione Ambientale certificato ISO 14001, che prevede specifiche azioni e istruzioni operative per la gestione delle situazioni normali, anomale e di emergenza, tra cui:

- **Formazione del personale** tramite simulazioni di emergenza
- **Riduzione dei volumi di acqua scaricata** grazie all'implementazione di impianti di ricircolo e depurazione
- **Revamping dei macchinari e degli impianti** con l'adozione di tecnologie più efficienti e sistemi di abbattimento degli inquinanti
- **Sostituzione delle caldaie** più obsolete con modelli tecnologicamente avanzati, dotati di sistemi di controllo della combustione più accurati e ottimizzati
- **Valutazione del rischio chimico** già in fase di acquisto, per evitare l'introduzione di sostanze pericolose.

E2-2– Azioni e risorse connesse all'inquinamento

(ESRS 2 MDR-A 68) Di seguito si riportano le azioni e iniziative che ATM pone in essere per gestire i propri impatti e perseguire le opportunità in relazione all'inquinamento, nonché per raggiungere i propri obiettivi strategici, tra cui la riduzione delle emissioni in aria e sul suolo.

AZIONE	AMBITO DI APPLICAZIONE	ORIZZONTE TEMPORALE	TARGET	PERFORMANCE 2025	CAPEX / OPEX 2025	CAPEX / OPEX FUTURI
Piano Full Electric per la decarbonizzazione	Flotta di superficie a guida non vincolata (autobus)	2035	N/D	+ 147 veicoli elettrici consegnati	~ 75,7 mln/€	~ 86,4 mln/€
Forestazione urbana e pareti verdi	Depositi di ATM in Lombardia	2030	1000	+ 100 alberi piantati a San Donato	~ 9.000 € per il Deposito di San Donato per la piantumazione degli alberi	> 22.000 € per i Depositi di San Donato e Precotto
Monitoraggio e gestione dei rischi legati all'inquinamento	Attività di gestione interna	Continuo	N/D	N/D	N/D	N/D
Revamping delle centrali termiche	Direzione, Gorgonzola, Messina, Monza.	2025/2026	N/D	N/D	~ 1 mln/€	N/D
Monitoraggio vibro-acustico delle infrastrutture e dei depositi	Mezzi di trasporto, infrastrutture e depositi	Continuo	N/D	N/D	N/D	N/D
Monitoraggio della polvere nei tunnel	Metropolitana Salonicco	2026	N/D	N/D	N/D	N/D

- **Piano Full Electric**

Prosegue la transizione della flotta autobus da diesel a elettrica. Il Piano *Full Electric* coinvolge la flotta di superficie a guida non vincolata (autobus), che rappresenta circa il 30% del servizio complessivo di ATM, e attualmente prevede circa 280 e-bus in servizio su 23 linee e 290 bus ibridi già operativi. Entro il 2026 è previsto che il 50% della flotta bus di Milano sia elettrica. Questo progetto consentirà una riduzione annua stimata di 75.000 tonnellate di CO₂, con significativi benefici anche in termini di abbattimento delle emissioni di NOx pari a 655,21 ton (obiettivo da 900t nel 2022 a 26,77 t al 2035), PM10 pari a 15,10 ton (obiettivo da 18,66 t del 2022 del a 7,09 t al 2035) e PM2.5 pari a 74,59 (obiettivo da 93,34 t del 2022 a 27,40 t al 2035).

- **Forestazione urbana e pareti verdi**

Tra il 2022 e il 2025 sono stati piantumati 500 alberi presso il deposito di San Donato e realizzata una parete verde di 350 mq presso il deposito Giambellino. Tali interventi generano un risparmio stimato di circa 35 tonnellate di CO₂, contribuendo alla qualità dell'aria e alla biodiversità. La parete verde assorbe inoltre 0,17 t/anno di PM10 e 0,67 t/anno di NO₂. Nel 2025 è stata progettata una nuova installazione Green Wall presso il deposito di Sarca, che dovrebbe essere realizzata nell'arco del 2026, oltre alla piantumazione di ulteriori 100 presso il deposito di Precotto.

- **Monitoraggio e gestione dei rischi legati all'inquinamento**

ATM dispone di diverse procedure interne finalizzate al monitoraggio e alla gestione dei rischi ambientali legati all'inquinamento. In particolare:

- **Gestione delle anomalie e dei malfunzionamenti degli impianti di abbattimento delle emissioni in atmosfera.** La procedura fornisce indicazioni operative ai responsabili delle unità da cui dipendono impianti con emissioni in atmosfera rientranti nelle Autorizzazioni Uniche Ambientali (AUA). Definisce le modalità di gestione e registrazione di anomalie o malfunzionamenti degli impianti di abbattimento, con l'obiettivo di ridurre il rischio di reiterazione degli eventi e attivare i necessari piani di controllo e manutenzione. La procedura disciplina anche le modalità di comunicazione degli eventi lungo la linea gerarchica e, a cura di QHSE – AI - Ambiente, verso gli enti di controllo competenti.
- **Gestione delle emergenze da sversamenti.** Questa istruzione operativa fornisce agli operatori ATM e NET le indicazioni per gestire operativamente e attraverso esercitazioni dedicate le emergenze ambientali derivanti da sversamenti di sostanze inquinanti o scivolose, sia all'interno che all'esterno delle sedi e dei cantieri aziendali. Il documento consente di:
 - o fornire indicazioni operative immediate,
 - o registrare gli incidenti per analizzarli successivamente e ridurre i rischi,
 - o avviare tempestivamente le attività di bonifica,
 - o tracciare tutte le esercitazioni effettuate.

Le imprese terze operanti nei siti ATM sono tenute ad applicare quanto previsto dalla procedura.

Gli scenari considerati riguardano sversamenti di:

- o piccola entità (1-9 litri circa),
- o media entità (10-500 litri),
- o grande entità (oltre 500 litri circa).

Ai fini della sicurezza, ogni sversamento che possa comportare rischi per la salute o la sicurezza degli operatori viene gestito come evento significativo.

- **Gestione dei protocolli chimici:** in Metro Service la formazione e l'addestramento dei dipendenti all'utilizzo del database delle sostanze chimiche garantiscono un impiego sicuro e responsabile. Questa iniziativa è stata fondamentale per ridurre i rischi per la salute e la sicurezza sul lavoro e per limitare i potenziali impatti ambientali. Nel corso del 2025, tale impegno si è ulteriormente intensificato. Metro Service continua a sostituire le sostanze estremamente preoccupanti con alternative meno dannose. Inoltre, la formazione dei dipendenti sulla gestione delle sostanze chimiche è un processo continuo e, nel 2026, verrà integrata nella nuova piattaforma di formazione: *MyTraining*.
- **Approvvigionamento di prodotti chimici e materiali potenzialmente contenenti fibre artificiali vetrose (FAV) e gestione delle schede di sicurezza.** La procedura regola il processo di approvvigionamento di prodotti e materiali, valutando non solo le caratteristiche tecniche richieste, ma anche gli aspetti tossicologici, ambientali, chimici e fisici delle sostanze utilizzate. L'obiettivo è garantire la massima sicurezza per gli utilizzatori e il minore impatto ambientale

possibile. In presenza di alternative, la scelta dovrà sempre ricadere sul prodotto a minor rischio per la salute e per l'ambiente.

- **Gestione delle emergenze ambientali.** La procedura disciplina le modalità di individuazione, valutazione e gestione delle emergenze ambientali che potrebbero verificarsi nello svolgimento delle attività delle Direzioni ATM. Gli obiettivi principali sono:
 - prevenire e mitigare i potenziali impatti ambientali,
 - definire le modalità di controllo e contenimento degli incidenti per limitarne gli effetti su persone, ambiente e beni,
 - stabilire le responsabilità e le modalità operative per attuare le misure di protezione della salute e dell'ambiente,
 - garantire una corretta informazione e comunicazione verso lavoratori, servizi di emergenza e autorità competenti,
 - definire le modalità di ripristino e disinquinamento dei luoghi colpiti da incidenti ambientali.

- ***Revamping delle centrali termiche***

Nel 2024 sono stati sostituiti i corpi caldaia delle sedi di Cascina Gobba, Palmanova, Leoncavallo e Precotto. Contestualmente, il deposito di Giambellino è stato allacciato al teleriscaldamento, eliminando le emissioni dirette in area urbana.

Nel 2025 sono stati effettuati i seguenti interventi:

- Sostituzione del corpo caldaia nella sede di Foro Buonaparte;
- Sostituzione di n° 3 corpi caldaia nella Centrale Termica di deposito;
- Sostituzione di n° 2 corpi caldaia nella Centrale Termica di deposito (CTA);
- Sostituzione del corpo caldaia presso la sede di Monza (NET).

Tali interventi portano a una riduzione delle emissioni inquinanti passando a centrali termiche più efficienti.

Nel 2026 verranno portate avanti le attività di conversione della modalità di generazione di calore attraverso l'implementazione di n° 2 allacci al teleriscaldamento presso le sedi di Novara e Baggio che si andranno ad aggiungere ai già presenti allacci a Giambellino e Bignami Officina. Tale scelta comporta l'abbandono in sito del combustibile gassoso a favore della ricezione diretta di fluido vettore caldo.

- ***Monitoraggio vibro-acustico delle infrastrutture e dei depositi***

ATM adotta un sistema strutturato di monitoraggio vibro-acustico (rumore e vibrazioni) sulle proprie infrastrutture e sui propri depositi, con l'obiettivo di mitigare gli impatti ambientali, nonché di garantire il rispetto delle normative vigenti. In particolare, vengono svolte le seguenti attività chiave:

Rilievi su segnalazione dei cittadini e gestione del disturbo:

ATM, in Italia, effettua misurazioni fonometriche e vibrometriche mirate in risposta a reclami o segnalazioni da parte dei cittadini o Enti pubblici riguardo a rumore e vibrazioni lungo la tratta tranviaria/metropolitana o presso i depositi. Tali rilevazioni vengono svolte da personale tecnico specializzato secondo le modalità previste dalla normativa vigente ed i risultati sono confrontati con i

relativi valori limite legali (D.P.R. 18/11/1998 n. 459, D.P.R. 30/03/2004 n. 142, D.P.C.M. 14/11/1997). Al termine di ciascuna indagine, viene redatto un rapporto tecnico inviato alle unità aziendali competenti, evidenziando eventuali anomalie riscontrate. In caso di criticità evidenti, vengono proposti o richiesti interventi di manutenzione correttiva ai settori operativi interessati così da ridurre il disturbo rilevato.

A Salonicco, Thema gestisce una piattaforma dedicata che consente ai cittadini di segnalare reclami relativi a rumore e vibrazioni. Tutte le segnalazioni ricevute vengono raccolte formalmente, registrate e gestite in modo strutturato dall'azienda, garantendo una risposta tempestiva ed efficace alle problematiche sollevate.

Verifica dell'efficacia degli interventi di manutenzione su rumore e vibrazioni

Oltre ai controlli *reactive*, per le operazioni che si svolgono in Italia, ATM svolge attività proattive di monitoraggio vibro-acustico per valutare l'efficacia degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sull'infrastruttura.

Ogni anno viene implementato un programma di misure pre e post operam in corrispondenza di lavori di manutenzione ordinaria o di lavori di rinnovo straordinario dell'armamento su alcune tratte urbane. I risultati di tali indagini tecniche, documentate in apposite relazioni, consentono di quantificare la riduzione del rumore e delle vibrazioni ottenuta grazie all'intervento e di verificare il conseguimento dei benefici attesi. Queste campagne di monitoraggio comparativo costituiscono parte integrante del ciclo di miglioramento: i dati raccolti permettono di ottimizzare gli interventi manutentivi futuri, orientandoli alle tecnologie più efficaci per la mitigazione vibro-acustica.

Controllo delle emissioni sonore degli impianti fissi (depositi e infrastrutture)

Il Gruppo (lato Italia) estende il monitoraggio acustico anche agli impianti fissi dei depositi/officine e delle infrastrutture, al fine di contenere l'impatto acustico sulle aree circostanti.

Ciascuna indagine ha lo scopo di valutare il livello di rumore immesso nell'ambiente esterno dalle attività del sito e verificare il rispetto dei valori fissati dalla normativa (Legge Quadro 447/1997 e D.P.C.M. 14/11/1997). I risultati vengono confrontati con i limiti di emissione e immissione applicabili in base alla classificazione acustica del territorio e, ove necessario, ATM adotta misure mitigative.

Mappature acustiche e Piani di azione M2 di superficie (obblighi D.Lgs. 194/2005)

ATM ottempera agli obblighi del D.Lgs. 194/2005 relativi alle proprie infrastrutture ferroviarie. In particolare, la normativa impone ai gestori delle principali infrastrutture ferroviarie di elaborare periodicamente una mappatura acustica e un piano di azione per il contenimento del rumore. L'unica infrastruttura ATM soggetta a tali obblighi è la linea 2 della metropolitana, limitatamente alle tratte in superficie.

ATM adempie a tali obblighi attraverso l'aggiornamento della mappatura acustica della linea M2 di superficie e la redazione dei relativi piani d'azione quinquennali. A supporto delle misure previste, nel corso del 2025 sono stati ultimati i lavori di installazione delle barriere acustiche tra le stazioni di Cimiano e Crescenzero. A seguito dell'intervento, è stato eseguito il collaudo acustico che ha

confermato l'efficacia delle barriere nel riportare i livelli di rumore al di sotto dei limiti di legge, contribuendo significativamente alla mitigazione dell'impatto acustico sull'ambiente circostante.

Monitoraggio ambientale *post-operam* della linea M4 (iniziativa 2025)

Contestualmente alle attività ordinarie sopra descritte, ATM nel 2025 ha avviato un progetto dedicato di Monitoraggio Ambientale *Post Operam* sulla nuova Linea Metropolitana M4 di Milano, in ottemperanza alle prescrizioni ambientali legate alla realizzazione di questa grande opera. Tale monitoraggio post operativo è iniziato a giugno 2025 e proseguirà almeno per tutto l'anno 2026 sotto la responsabilità di ATM.

Il programma prevede una sola campagna di misure focalizzata su tre componenti ambientali chiave: il rumore, le vibrazioni e la vegetazione/flora.

L'obiettivo è, da un lato fornire una misura oggettiva degli impatti ambientali nella fase di esercizio dell'opera, dall'altro individuare tempestivamente eventuali criticità, così da attivare, se necessario, opportune azioni correttive.

Il piano di monitoraggio prevede la verifica di rumore presso 23 ricettori e la verifica di vibrazioni presso 6 ricettori, attraverso misurazioni di durata di 24 ore effettuate all'interno delle unità abitative. Il monitoraggio della vegetazione prevede la valutazione su 465 esemplari vegetali. I dati raccolti saranno confrontati con i parametri di legge e le condizioni ante opera e presentati ai tavoli tecnici con gli Enti di controllo, garantendo piena trasparenza e tracciabilità del processo.

Anche la **controllata Thema** ha svolto un'attività di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico, del rumore e delle vibrazioni relativo alle attività operative della metro di Salonicco. L'analisi è stata svolta per garantire il rispetto dei requisiti legali. È stato definito un programma di monitoraggio dettagliato, che specifica le metodologie di misurazione e le attrezzature utilizzate, concentrandosi su elementi infrastrutturali come il letto ferroviario e la rete ferroviaria. La prima campagna di monitoraggio si è svolta nel 2025, con valori misurati al di sotto dei limiti legali applicabili.

Monitoraggio programmato della polvere nei tunnel

Thema ha pianificato l'implementazione di un programma di monitoraggio della polvere all'interno dei tunnel, con l'obiettivo di valutare la qualità dell'aria e garantire un ambiente di lavoro sicuro per i dipendenti. Questa attività è prevista nel breve termine e il completamento del monitoraggio è programmato entro la prima metà del 2026.

Tutte le attività che ATM porta avanti per monitorare e gestire i propri impatti sono soggette a monitoraggio e controllo dell'efficacia, in linea con la ISO 14001. Difatti, a seguito di ogni attività, è prevista una fase di collaudo e verifica di soddisfacimento dei requisiti tecnici. Viene poi redatto un report trimestrale delle attività che raccoglie tutti i protocolli delle iniziative ambientali svolte da ATM.

• Metriche e obiettivi

E2-3– Obiettivi connessi all'inquinamento

(ESRS 2 MDR-T 81, E2-3 25) Il Gruppo ATM non ha, ad oggi, definito obiettivi specifici connessi all'inquinamento, se non il rispetto della normativa di legge vigente.

Tuttavia, la riduzione dell'inquinamento nell'aria è comunque uno dei *driver* strategici della **Politica di Sostenibilità** del Gruppo, che prevede al suo interno un obiettivo strategico di **riduzione delle emissioni** in aria (come NO_x, PM10, PM2.5, NH3, ecc.) attraverso il rinnovo della flotta e il Piano *Full Electric*.

La gestione ed il monitoraggio delle iniziative è garantita grazie alla presenza di una funzione dedicata al **monitoraggio delle emissioni atmosferiche** che assicura il rispetto dei limiti di legge e permette di prevenire il superamento dei valori normativi. In particolare, sono applicate norme specifiche per la gestione dei gas fluorurati (FGAS), con l'obiettivo di mitigare l'effetto serra. ATM si è inoltre dotata di un database in Excel per la raccolta dei macchinari che sono soggetti ad applicazione F-GAS e che risultano censiti a portale F-Gas al fine del monitoraggio e della storicizzazione del controllo perdite. Inoltre, la presenza di serbatoi interrati a doppia camera, soggetti a prove di tenuta obbligatorie, consente di prevenire potenziali contaminazioni del suolo. In caso di rilevazione di anomalie, ATM interviene prontamente con operazioni di bonifica, effettuate anche per situazioni pregresse, anche quando la responsabilità diretta del Gruppo non sia accertata.

Con riferimento invece alle emissioni in acqua, le istruzioni operative e le procedure interne prevedono espressamente il divieto di azioni che possano compromettere la qualità degli scarichi idrici. È previsto un sistema di monitoraggio per rilevare eventuali peggioramenti degli scarichi e attivare, se necessario, azioni di mitigazione. Oltre ai controlli interni, la rete di ATM S.p.A è soggetta a campionamenti periodici da parte di MM (Metropolitana Milanese), che effettua verifiche frequenti. Anche Metro Service, in coordinamento con le autorità locali, garantisce il rispetto dei permessi di scarico delle acque reflue e monitora l'utilizzo di prodotti che potrebbero influire sulla qualità degli scarichi, valutando opportunità per ridurre l'uso di sostanze chimiche nei processi di pulizia dei treni. I permessi di scarico stabiliscono la quantità annuale di prodotti chimici che può essere utilizzata. Infine, la tutela del suolo è garantita attraverso procedure e istruzioni operative che vietano il deposito di rifiuti su nuda terra e regolamentano le attività di manutenzione per evitare danni ambientali. In caso di sversamenti su suolo aziendale o su suolo pubblico, sono previste modalità operative precise e l'intervento tempestivo di AMSA per la bonifica. Tali eventi vengono inoltre tracciati e rendicontati all'interno del sistema di gestione ambientale. Si segnala che episodi come l'urto accidentale di coppe dell'olio da parte dei masselli durante la marcia dei mezzi vengono rilevati e gestiti secondo queste modalità.

E2-4– Inquinamento di aria, acqua e suolo

(E2-4 28.a) Di seguito si riporta l'elenco degli inquinanti di cui all'allegato II del Regolamento (CE) n. 166/2006 per i quali è stata superata la soglia negli ultimi anni:

Inquinante	Destinazione	u.m.	2025	2024 ²¹
NO _x	Aria	Tonnellate	302,42	312,00
Cu (rame)	Aria	Chilogrammi	147	148,9
Tutti gli analiti stimati risultano sottosoglia	Acqua	Tonnellate	0	

(E2-4 29) I valori sopra riportati fanno riferimento al solo **perimetro italiano del Gruppo**²² e includono tutte le emissioni derivanti dagli impianti sui quali il Gruppo detiene **controllo finanziario e/o operativo**, che superano le soglie previste dall'Allegato II citato. Impianti che non superano tali soglie, pur rientrando sotto il controllo del Gruppo, non sono inclusi nel perimetro di consolidamento per questa *disclosure*. Con riferimento ai valori degli inquinanti sull'acqua, l'analisi condotta è relativa esclusivamente ai reflui di tipo industriale, la cui provenienza deriva dall'utilizzo delle acque per il lavaggio delle flotte di veicoli aziendali, per le quali sono disponibili un certo numero di referti analitici certificati, considerati come *input* per la determinazione degli inquinanti riversati in pubblica fognatura o, ove autorizzati, in corpo idrico superficiale

(E2-4 30.a) In linea generale, i dati rivalutati del 2024 confrontati con quanto emerso dall'analisi 2025, evidenziano una diminuzione di emissioni di NO_x pari al 4,9% per l'esercizio di superficie e una diminuzione di emissioni di Cu pari al 1,3% per l'esercizio di superficie.

(E2-4 30.b, 30.c)

Al fine di valutare l'entità di tali inquinanti, la metodologia adottata è la seguente:

- ogni sostanza è misurata in unità di misura specifiche (ad esempio, mg/l)
- si è assunto che la distribuzione della concentrazione degli inquinanti misurati in ciascun campione sia rappresentativa dell'andamento nel periodo di riferimento. Pertanto, note le quantità annuali di acque scaricate in pubblica fognatura per ogni deposito, desunte dalle dichiarazioni annuali di scarico delle acque industriali inviate ai rispettivi gestori dei servizi

²¹ Per quanto riguarda i dati sulle emissioni di NO_x e sul rame, il contributo alle emissioni derivanti dall'esercizio della rete di superficie già computato per il 2024, è stato oggetto di rielaborazione. Tale azione si è resa necessaria a seguito dell'aggiornamento avvenuto sui fattori di emissioni applicati. Al fine di garantire la comparabilità dei dati, il dato a livello di Gruppo relativo alle emissioni in aria di NO_x pari a 234 tonnellate nella rendicontazione consolidata di sostenibilità al 31 dicembre 2024 è stato pertanto rideterminato pari a 312 tonnellate. I dati a livello di Gruppo relativi alle emissioni in aria di Cu (rame) non rendicontati nella rendicontazione consolidata di sostenibilità al 31 dicembre 2024 sono stati rideterminati pari a 148,9 chilogrammi.

²² Non sono inclusi i dati delle due controllate Metro Service e Thema Thema in quanto le stesse non generano emissioni inquinanti in aria.

idrici integrati, si è provveduto a ripartire sul volume totale scaricato (in m³) la quota parte dello specifico inquinante per ogni località,

- si sono sommate le quantità per deposito di inquinante annuo, ottenendo così il valore totale dello specifico inquinante per ATM e NET,
- si sono confrontati i valori risultanti con i limiti di cui all'allegato II del Regolamento CE 166/2006.

In analogia a quanto eseguito per la stima delle emissioni in atmosfera (cfr. paragrafo 1.4) per ogni singola sostanza inquinante il valore totale ottenuto è stato confrontato con la relativa soglia quantitativa per le emissioni in acqua, soglia indicata nell'elenco degli inquinanti da quantificare (cfr. articolo 28 del Regolamento delegato UE 2023/2772). Anche in questo caso, solo per valori superiori ai valori soglia vige l'obbligo di comunicazione (cfr. Allegato II del Regolamento CE 166/2006) prevista dal Regolamento UE.

Inoltre, si sottolinea che la comunicazione risulta obbligatoria solo se il gestore intraprende una o più attività riportate nell'allegato I del Regolamento Europeo CE 166/2006, attività che non rientrano nel novero di quelle svolte nelle sedi del Gruppo ATM.

(E2-4 30.c)

Stima delle emissioni derivanti da impianti fissi

Per stimare i quantitativi di inquinanti emessi dagli impianti fissi, sottoforma di emissioni convogliate, il computo è stato eseguito basandosi sulle analisi annuali alle emissioni degli inquinanti prescritte dalle AUA di località (nello specifico le sedi aziendali di Precotto, Molise, Teodosio e Gallaratese). Con tali dati a disposizione, nel processo di calcolo si è applicata la seguente metodologia:

- la concentrazione degli inquinanti è stata moltiplicata per la portata (dati estrapolati dai referti ufficiali delle campagne analitiche alle emissioni in atmosfera) ottenendo un flusso di massa,
- il flusso di massa è stato moltiplicato per il periodo di utilizzo (identificato per eccesso in 4 ore al giorno per 250 giorni lavorativi durante il 2025) ottenendo il quantitativo annuale di inquinante (ton/anno o kg/anno) per l'arco temporale di interesse (2025).

Stima delle emissioni in atmosfera derivanti dall'esercizio dei mezzi di superficie

Per stimare i quantitativi dei principali inquinanti derivanti dalle emissioni generate dalla flotta degli autobus di superficie ad alimentazione diesel ed ibrida, è stato impiegato il *software* COPERT, applicativo di calcolo destinato alla stima delle emissioni generate dal traffico veicolare, realizzato dalla *European Environment Agency EEA* nell'ambito del programma CORINAIR. Il *software* COPERT, acronimo di *Computer Programme to calculate Emission from Road Traffic*, applica una metodologia di calcolo fondata sui contenuti del documento *EMEP/CORINAIR Emission Inventory Guidebook - 2007*, disponibile sul sito internet dell'Agenzia Europea per l'Ambiente. La quantità di sostanze emesse in atmosfera dai veicoli dipende da molteplici fattori. Nel caso specifico sono stati inseriti nel *software* di calcolo i seguenti parametri di *input* per l'arco temporale richiesto anno (2025) relativi alle flotte ATM Spa e NET Srl:

- numerosità e classi ambientali di motorizzazione,
- condizioni di guida: velocità media e km percorsi per tipologia di strada,
- tipo di combustibile,

- condizioni climatiche: temperatura minima e massima umidità relativa mensile (stazione ARPA Viale Juvara),
- pendenza della strada.

Si precisa inoltre che il contributo alle emissioni derivanti dall'esercizio della rete di superficie già computato per il 2024, è stato oggetto di rielaborazione.

Tale azione si è resa necessaria a seguito sia dell'aggiornamento avvenuto sui fattori di emissione applicati dal software Copert, sia per l'integrazione dei dati a suo tempo forniti con le emissioni derivanti dalla flotta rotabili impiegata nel 2024 dalle società subaffidatarie di ATM Spa nel servizio esercito su alcune linee.

La stima delle emissioni, per l'annualità 2025, è stata inoltre integrata con la quota parte derivante dall'attività dei mezzi alimentati a gasolio in forza a Rail Diagnostics Spa.

Di seguito si riportano le principali tipologie di tali mezzi:

- mezzi d'opera ferroviari (es. treno diagnostica armamento, treni pulizia sede)
- locomotori e motocarrelli;
- macchine operatrici;
- mezzi d'opera strada-rotaia;
- motrici stradali e rimorchi

Per tale specifica condizione, il software Copert, destinato alla stima delle emissioni generate dal traffico veicolare, non risulta applicabile.

Al fine di stimare le emissioni di PM₁₀, NO_x e SO₂ sono stati pertanto impiegati i fattori di emissione basati sul consumo di gasolio (kg inquinate/kg di gasolio) riportati all'interno dell'EMEP/EEA *Air pollutant emission inventory guidebook 2023* relativi alle seguenti tipologie di mezzi:

- 1.A.3.c - Railways;
- 1.A.4.c.ii - Non Road mobile machinery;
- 1.A.2.g.vii - Mobile Combustion in manufacturing industries and construction;
- 1.A.3.b.iii - Heavy-duty vehicles.

Stima emissioni derivanti dalle centrali termiche

La quantificazione degli inquinanti derivanti dalle centrali termiche in servizio alle località di ATM Spa e NET Srl è stata effettuata basandosi sui fattori di emissioni proposti dal MASE (Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica):

- dal documento di riferimento sono stati estratti i fattori di emissioni dei singoli inquinanti,
- questi sono stati quindi moltiplicati per il consumo di metano relativo all'anno 2025 fornendo la stima delle quantità di inquinanti emessi per singola località.

Confronto esiti finali con i valori soglia (Regolamento (CE) 166/2006)

Una volta eseguiti i computi necessari, per ogni singolo analita la somma ottenuta di tali valori è stata confrontata con la relativa soglia quantitativa per le emissioni in aria, soglia indicata nell'elenco degli inquinanti da quantificare (cfr. articolo 28 del Regolamento delegato UE 2023/2772). Si precisa che

solo per valori superiori ai valori soglia vige l'obbligo di comunicazione (cfr. Allegato II del Regolamento CE 166/2006) prevista dal Regolamento UE.

E2-5– Sostanze preoccupanti e sostanze estremamente preoccupanti

(E2-5 34) Quantità totale di **sostanze preoccupanti generate o utilizzate** durante la produzione oppure acquistate.

Classe di rischio	u.m.	2025	2024	Note
Pericolo cronico per l'ambiente acquatico, categorie da 1 a 4				
Sostanze cancerogene, categorie 1 e 2	Tonnellate	14.436,61	N/D	Gasolio per autotrazione
Tossicità per la riproduzione, categorie 1 e 2				
Tossicità specifica per organi bersaglio (esposizione ripetuta), categorie 1 e 2				
Interferenti endocrini conclamati e sospetti	Tonnellate	0,56	N/D	
Sensibilizzazione della pelle, categoria 1	Tonnellate	25,68	N/D	
Sensibilizzazione delle vie respiratorie, categoria 1	Tonnellate	0,98	N/D	
Classi di rischio varie	Tonnellate	59,18	15.164	Si specifica che per il 2024 il 99% è costituito dal consumo di gasolio per autotrazione.
Sostanze cancerogene categorie 1 e 2	Chilogrammi	9,83	1,71	Matrice acqua
Tossicità per la riproduzione, categorie 1 e 2	Chilogrammi	1,41	20,67	Matrice acqua
Sensibilizzazione cutanea, categoria 1	Chilogrammi	198,87	155,81	Matrice acqua
Pericolo cronico per l'ambiente acquatico, categorie da 1 a 4	Chilogrammi	1.379,64	612,52	Matrice acqua
Tossicità specifica per organi bersaglio, esposizione ripetuta, categorie 1 e 2	Chilogrammi	285,77	176,03	Matrice acqua
Tossicità specifica per organi bersaglio, esposizione singola, categorie 1 e 2	Chilogrammi	985,25	202,42	Matrice acqua

Quantità totale di **sostanze preoccupanti che lasciano gli impianti sotto forma di emissioni, prodotti o parte di prodotti o servizi.**

Classe di rischio	u.m	2025	2024	Note
Classe di rischio non specificata	Tonnellate	85,97	85,00 ²³	Si specifica che il 96% è costituito dall'emissione di monossido di carbonio (matrice aria)
Classe di rischio non specificata	Chilogrammi	13,20 ²⁴	5,00	Matrice acqua
Pericolo cronico per l'ambiente acquatico, categorie da 1 a 4	Chilogrammi	449,56	439,26	Matrice acqua
Tossicità specifica per organi bersaglio, esposizione singola, categorie 1 e 2	Chilogrammi	192,03	380,68	Matrice acqua

Si precisa che i dati sopra riportati fanno riferimento alle sole società operanti nel perimetro italiano e danese.

(E2-5 35) Quantità totale di **sostanze estremamente preoccupanti che lasciano gli impianti sotto forma di emissioni, prodotti o parte di prodotti o servizi**, suddivise per classi di pericolo principali delle sostanze preoccupanti.

Classe di rischio	u.m.	2025	2024	Note
Sostanze cancerogene categorie 1 e 2	Chilogrammi	17,53	18,25 ²⁵	Matrice aria
Mutagenicità sulle cellule germinali, categorie 1 e 2	Chilogrammi	0	0	Matrice aria
Tossicità per la riproduzione, categorie 1 e 2	Chilogrammi	17,53	18,25 ²⁶	Matrice aria

²³ Il contributo alle emissioni derivanti dall'esercizio della rete di superficie già computato per il 2024, è stato oggetto di rielaborazione.

Tale azione si è resa necessaria a seguito sia dell'aggiornamento avvenuto sui fattori di emissione, sia per l'integrazione dei dati a suo tempo forniti con le emissioni derivanti dalla flotta rotabili impiegata nel 2024 dalle società subaffidatarie di ATM Spa nel servizio esercito su alcune linee.

²⁴ Si precisa la variazione in aumento tra il 2024 e il 2025 è dovuta sostanzialmente all'aumento all'elemento Zinco (93% del totale). L'incremento individuato principalmente nei depositi autobus, può essere attribuito alla maggiore aggressività del detergente utilizzato sui rotabili. Il fenomeno sarà oggetto di prossimo approfondimento.

²⁵ Il contributo alle emissioni derivanti dall'esercizio della rete di superficie già computato per il 2024, è stato oggetto di rielaborazione.

Tale azione si è resa necessaria a seguito sia dell'aggiornamento avvenuto sui fattori di emissione, sia per l'integrazione dei dati a suo tempo forniti con le emissioni derivanti dalla flotta rotabili impiegata nel 2024 dalle società subaffidatarie di ATM Spa nel servizio esercito su alcune linee.

²⁶ Il contributo alle emissioni derivanti dall'esercizio della rete di superficie già computato per il 2024, è stato oggetto di rielaborazione.

Tale azione si è resa necessaria a seguito sia dell'aggiornamento avvenuto sui fattori di emissione, sia per l'integrazione dei dati a suo tempo forniti con le emissioni derivanti dalla flotta rotabili impiegata nel 2024 dalle società subaffidatarie di ATM Spa nel servizio esercito su alcune linee.

Quantità totale di **sostanze estremamente preoccupanti generate o utilizzate durante la produzione oppure acquistate**; suddivise per le classi di pericolo principali delle sostanze preoccupanti.

Classe di rischio	u.m.	2025	2024	Note
Tossicità per la riproduzione, categorie 1 e 2	Chilogrammi	43	44	Matrice aria
Può interferire con il sistema endocrino nell'ambiente	Chilogrammi	11,19 ²⁷	6	Matrice aria
Si accumula nell'ambiente e negli organismi viventi, compresi gli esseri umani (proprietà persistenti, mobili e tossiche o molto persistenti e molto mobili)	Chilogrammi	10,40 ²⁸	23	Matrice aria
Si accumula notevolmente nell'ambiente e negli organismi viventi, compresi gli esseri umani (proprietà persistenti, bioaccumulabili e tossiche o molto persistenti e molto bioaccumulabili) (matrice aria)	Chilogrammi	9,99	11	Matrice aria
Pericolo cronico per l'ambiente acquatico, categorie da 1 a 4	Chilogrammi	0,33	0	Matrice acqua

ESRS E3 Acqua e Risorse Marine

Tabella IRO

Sub Topic	IRO	Tipologia	Catena del valore	Orizzonte temporale
Consumi idrici	Consumo elevato di acqua da parte del Gruppo per lo svolgimento delle proprie attività (lavaggio e pulizia)	Negativo / attuale	Operazioni Proprie	Breve

• Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità

ESRS 2 IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'acqua e le risorse marine

(IRO-1 8.a, 8.b) Il processo di Analisi di Doppia Materialità svolto nel 2025 ha portato all'identificazione di un **impatto materiale** relativo alle risorse idriche.

La comprensione della materialità dell'impatto ha considerato tutti i siti e le attività portate avanti dal Gruppo in Italia, Danimarca e Grecia. Con riferimento alla risorsa idrica, l'impatto prende in considerazione le attività di lavaggio dei mezzi di trasporto, per i quali è necessario un consumo idrico abbondante. Per l'identificazione dell'impatto materiale non sono state svolte consultazioni con comunità, in quanto in tal caso l'impatto si presenta sulle operazioni proprie del Gruppo e non coinvolge stakeholder esterni.

²⁷ Sono aumentati da 4 a 7 i prodotti contenenti questa classe di sostanze (oli per compressore e oli motore, adesivo pavimentazione eurotram, rivestimenti protettivi)

²⁸ La diminuzione del valore deriva dall'adozione di nuovi prodotti con formulazioni prive di questa classe di sostanze

E3-1– Politiche relative all'acqua e le risorse marine

(ESRS 2 MDR-P 62) Attualmente, ATM non dispone di una Politica formalizzata, a livello di Gruppo, specifica per la gestione degli impatti materiali individuati attraverso l'analisi di Doppia Materialità. Tuttavia, la società controllata Metro Service, operante in Danimarca, tratta la tematica all'interno della propria Politica Ambientale. Quest'ultima include l'impegno a ridurre l'impatto delle attività di Metro Service sulla qualità e sulla disponibilità dell'acqua, con particolare attenzione al consumo idrico e agli scarichi:

Consumo Idrico: L'uso dell'acqua è essenziale per la pulizia di gallerie, treni e veicoli. Metro Service dà priorità alla conservazione dell'acqua esplorando iniziative di riduzione e riciclo, nonostante l'attività si espliciti al di fuori di aree ad alto stress idrico. L'impegno a ridurre il consumo di acqua è integrato nel sistema di gestione ambientale e si prefigge l'obiettivo di sviluppare dati affidabili sul consumo idrico attraverso misurazioni accurate.

Scarico Idrico: Metro Service tratta le acque reflue in conformità agli standard municipali e delle aziende di servizi pubblici, rispettando le autorizzazioni allo scarico e coordinandosi con le autorità locali per garantire una gestione responsabile delle acque reflue.

Per ulteriori informazioni sulla Politica Ambientale di Metro Service si rimanda alla sezione **E1-2- Politiche relative alla mitigazione dei cambiamenti climatici e all'adattamento agli stessi**

(E3-1 13) ATM opera in Italia, Grecia e Danimarca. Nessuna di queste aree geografiche è considerata come zona a elevato stress idrico. Anche per questo motivo non vi è, ad oggi, una politica specifica di Gruppo per la gestione della risorsa idrica.

E3-2– Azioni e risorse relative all'acqua e le risorse marine

(ESRS 2 MDR-A 68) Di seguito si riportano le azioni e iniziative che ATM attua per gestire i propri impatti legati all'utilizzo della risorsa idrica.

AZIONE	AMBITO DI APPLICAZIONE	ORIZZONTE TEMPORALE	TARGET	PERFORMANCE 2025	CAPEX / OPEX 2025	CAPEX / OPEX FUTURI
Impianti di lavaggio a ricircolo	ATM Italia	2030	100%	70%	N/D	N/D
Impianto di trattamento e riutilizzo delle acque	Thema	Annuale	N/D	N/D	N/D	N/D
Sostituzione della macchina di lavaggio su M1+M2	Metro Service	Svolto nel 2025	N/D	N/D	N/D	N/D

- **Impianti di lavaggio a ricircolo**

Al 31 dicembre 2025 risultano installati 12 impianti su 17, con una copertura pari al 70% dei siti operativi. Gli impianti, che interessano tutte le attività di TPL di ATM S.p.A, consentono il recupero e la depurazione dell'acqua utilizzata per il lavaggio dei mezzi, riducendo sia i prelievi idrici che gli scarichi

in fognatura. L'obiettivo è completare l'installazione su tutti i siti entro il 2030. Per quanto riguarda gli scarichi industriali si è passati da un valore di 2.634 MI di H₂O in scarico al 2022 ad un valore di 1.997 MI al 2023 fino a valori consuntivati al 2024 di 2.051 MI e al 2025 di 2.075 MI. La tendenza generale è in diminuzione. Tale attività garantisce benefici lungo la catena del valore sia a monte (riduzione dei consumi idrici) sia a valle (minori volumi di scarico e ridotto carico sugli impianti di depurazione cittadini).

- **Impianto di trattamento e riutilizzo delle acque**

Per le esigenze di lavaggio dei treni è operativo un sistema di lavaggio moderno che consente il riciclo del flusso d'acqua contaminata dopo il passaggio attraverso una vasca di sedimentazione e separazione degli oli. Il flusso riciclato (circa l'85%) viene riutilizzato all'interno del sistema di lavaggio, contribuendo alla conservazione delle risorse idriche primarie. L'installazione dell'impianto di lavaggio è stata inclusa nello studio iniziale dell'intero progetto ed è attualmente soggetta al rilascio del relativo permesso di "Scarico delle Acque Reflue" da parte della Società Statale delle Acque (EYATH).

- **Sostituzione della macchina di lavaggio su M1+M2**

Nel 2025 è stata effettuata un'attività di mappatura e di verifica per individuare le causa dei problemi riscontrati con la macchina di lavaggio sulle linee di Metro Service M3+M4. L'intervento ha avuto successo e la macchina di lavaggio è stata resa pienamente funzionante. Inoltre, nel 2025, la macchina di lavaggio su M1+M2 è stata sostituita a seguito di un guasto. Il progetto è stato implementato con successo grazie a un'eccellente collaborazione tra i reparti (esercizio e manutenzione) e Metroselskabet.

(E3-2 19) Non operando in aree a stress o rischio idrico, il Gruppo non ha attualmente in essere delle azioni che siano specifiche per la gestione idrica in tali aree.

E3-3 – Obiettivi relativi all'acqua e le risorse marine

Obiettivo ATM S.p.A	Dati a consuntivo					Obiettivo
	2019	2022	2023	2024	2025	2030
Installazione degli impianti di ricircolo dell'acqua	21%	62%	68%	70%	70%	100%

- **Metriche e obiettivi**

(ESRS 2 MDR-T 80) ATM registra un consumo idrico diretto limitato, poiché le proprie attività non prevedono utilizzi industriali della risorsa. L'acqua impiegata proviene esclusivamente dai servizi idrici locali, come quello della città di Milano, alimentato da falde profonde e caratterizzato da un sistema acquedottistico e fognario altamente efficiente, gestito da MM Spa, che presenta perdite tra le più basse in Italia. Tuttavia, l'attenzione di ATM S.p.A verso un utilizzo responsabile della risorsa idrica rimane elevata: ne è testimonianza l'inserimento, all'interno dei KPI della propria Politica di Sostenibilità, dell'**installazione in tutti i depositi di impianti di ricircolo dell'acqua per il lavaggio dei mezzi**, a conferma dell'impegno nel ridurre il prelievo di acqua potabile e ottimizzare i consumi operativi.

(E3-3, 23) L'obiettivo identificato dal Gruppo riguarda la gestione della risorsa idrica in termini di riduzione del consumo, grazie al ricircolo dell'acqua utilizzata. Non vi sono obiettivi legati alle zone a rischio idrico, in quanto non presenti nelle aree geografiche in cui opera ATM, e non riguardano le risorse marine, in quanto le operazioni di ATM di Trasporto Pubblico Locale non interagiscono con la natura marina.

(E3-3, 25) Gli obiettivi definiti dal Gruppo sono volontari e non obbligatori per legge.

E3-4– Consumo idrico

(E3-4, 28)

Indicatore di riferimento ²⁹	u.m.	2025	2024
Consumo idrico totale		517,23	230,94
Consumo idrico totale in zone a rischio idrico (comprese quelle a elevato stress idrico)		0	0
Volume totale di acqua riciclata e riutilizzata	m ³	28.596,00	n.d.
Volume totale di acqua immagazzinata		517,23	230,94
Variazioni dell'acqua immagazzinata	%	124%	n.a.
Intensità idrica (consumo idrico totale / ricavi della gestione caratteristica del Gruppo)	m ³ /€/000	0,0005	0,0002

(E3-4, 28e) I consumi idrici del Gruppo ATM, definiti come la quantità di acqua in entrata nel perimetro aziendale che non viene restituita all'ambiente acquatico, risultano essere minimali. Ciò è dovuto al fatto che quasi tutta l'acqua prelevata e riutilizzata viene integralmente destinata allo scarico, garantendo un'efficiente gestione delle risorse idriche.

Il totale dei prelievi idrici, dato utilizzato per calcolare i consumi idrici del Gruppo sopra riportati, è stato parzialmente stimato (con riferimento ai consumi del perimetro italiano), in quanto per gli ultimi

²⁹ Gli indicatori sul consumo idrico di competenza dell'esercizio 2024 e 2025 non includono la controllata greca Thema in quanto il dato non è ad oggi monitorato.

mesi del 2025, uno dei gestori non ha provveduto all’invio delle fatture dei consumi dell’ultimo periodo dell’anno. Pertanto, il consumo totale (lato Italia) deriva sia da una misurazione diretta per la prima parte dell’anno che da una stima, con riferimento agli ultimi mesi. Il consumo è stato stimato facendo riferimento ai consumi registrati nei primi mesi dell’anno.

Per quanto riguarda l’acqua riciclata e riutilizzata il volume è stato calcolato tramite differenza tra letture di febbraio 2025 e gennaio 2026 dei contatori installati in 5 depositi. Il dato è parziale in quanto negli altri depositi non ci sono i contatori che permettono di monitorare questo dato.

Con riferimento invece al volume totale di acqua immagazzinata è riconducibile esclusivamente al perimetro italiano. Il dato è stato estratto dal consuntivo rifiuti 2025 con riferimento alla quantità di acque gestite come rifiuto e condotte a smaltimento presso terzi e, quindi, non reimmesse nell’ambiente tramite scarico diretto in pubblica fognatura o corpo d’acqua superficiale. Il volume dell’acqua immagazzinata è aumentato considerevolmente tra il 2024 e il 2025 a causa delle maggiori operazioni di spurgo attuate in risposte alle esigenze delle singole località aziendali.

ESRS E5 Uso delle risorse ed economia circolare

Tabella IRO

Sub Topic	IRO	Tipologia	Catena del valore	Orizzonte temporale
Afflussi di risorse, compreso l'uso delle risorse	Impatto: Consumo elevato di materiali e risorse , come acciaio, alluminio e minerali rari, con impatti negativi indiretti su ambiente ed ecosistemi causati dalla loro estrazione	Negativo – Attuale	A monte, Operazioni proprie	Breve
Rifiuti	Impatto: Contributo al recupero e riciclo di materiali grazie all'adozione di una politica per la gestione sostenibile della dismissione e del recupero di tutto o parte dei veicoli operativi del Gruppo alla fine del loro ciclo di vita	Positivo – Attuale	Operazioni proprie A valle	Breve
	Opportunità: Adozione di pratiche efficienti per la gestione e lo smaltimento dei rifiuti post-manutenzione , privilegiando attività di riciclo ove possibile, con conseguenti possibilità di riduzione dei costi legati allo smaltimento grazie all'ottimizzazione delle risorse	N/A	A monte, Operazioni proprie	Breve

- **Gestione degli impatti, dei rischi e delle opportunità**

ESRS 2 IRO-1 – Descrizione dei processi per individuare e valutare gli impatti, i rischi e le opportunità rilevanti connessi all'uso delle risorse e all'economia circolare

(IRO-1 11.a, 11.b) Il processo di Analisi di Doppia Materialità svolto nel 2025 ha portato all’identificazione di **due impatti materiale** ed **una opportunità**, con riferimento all’utilizzo di risorse e gestione dei rifiuti.

La comprensione della materialità degli impatti e della opportunità ha considerato tutti i siti e le attività portate avanti dal Gruppo in Italia, Danimarca e Grecia. Le comunità interessate sono state coinvolte nella valutazione della materialità di tali IRO durante lo *stakeholder engagement* svolto nel 2024.

E5-1– Politiche relative all'uso delle risorse e all'economia circolare

(ESRS 2 MDR-P 62) Attualmente, ATM non dispone di una Politica formalizzata, a livello di Gruppo, specifica per la gestione delle risorse e dell'economia circolare. Tuttavia, ATM valuterà la possibilità di redigere una politica *ad hoc* sulla tematica, o rafforzare il proprio corpo procedurale già presente.

Tuttavia, la società controllata Metro Service, operante in Danimarca, tratta la tematica all'interno della propria Politica Ambientale. La Politica Ambientale evidenzia l'impegno di Metro Service nel prolungare la vita utile degli asset della metropolitana e del *light rail* attraverso attività di manutenzione e riparazione accuratamente eseguite.

Flussi di risorse

Con un forte impegno verso pratiche di economia circolare, Metro Service si attiva per riparare e riutilizzare i componenti all'interno dei sistemi metro e light rail. Quando possibile, i pezzi vengono rigenerati, riutilizzati o venduti per un nuovo impiego, riducendo così il consumo di risorse.

Gestione dei rifiuti

Metro Service attribuisce priorità a una gestione responsabile dei rifiuti per ridurre l'impronta ambientale, anche attraverso l'acquisto di prodotti a basso impatto e rispettosi dell'ambiente per ottimizzare la separazione e la raccolta dei rifiuti. Le pratiche di gestione dei rifiuti sono disciplinate dal sistema di gestione ambientale, che assicura un trattamento sicuro e conforme in tutte le operazioni.

E5-2– Azioni e risorse relative all'uso delle risorse e all'economia circolare

(ESRS 2 MDR-A 68) Di seguito si riportano le azioni e le iniziative che ATM attua per gestire i propri impatti e opportunità in relazione all'uso delle risorse e dell'economia circolare, nonché per ridurre il proprio impatto ambientale, migliorare la gestione dei rifiuti e promuovere il recupero e il riciclo delle risorse.

AZIONE	AMBITO DI APPLICAZIONE	ORIZZONTE TEMPORALE	TARGET	PERFORMANCE 2025	CAPEX / OPEX 2025	CAPEX / OPEX FUTURI
Eco-compattatori ³⁰	Deposito di Monterosa, Metro di Cascina Gobba e funicolare di Como-Brunate	N/A	N/D	741 bottiglie conferite	N/D	N/D
Erogatori dell'acqua	Sedi aziendali sul territorio di Milano	2030	100%	70%	6.000 €	10.000 €
Digitalizzazione dei titoli di viaggio	ATM S.p.A	2030	80%	80%	2,6 €/mln	2,3 €/mln
Piano di Gestione dei rifiuti	Thema	2025	N/D	N/D	N/D	N/D

³⁰ Convenzione con fornitore Coripet che sostiene tutti i costi

Gestione degli impatti e delle risorse

I servizi di Trasporto Pubblico legati a metropolitana e autobus richiedono un ingente uso di risorse prime e materiali per la loro costruzione e manutenzione. Per ridurre i propri impatti derivanti da tale ingente uso, ATM privilegia l'approvvigionamento di prodotti e materiali eco-compatibili, biodegradabili o caratterizzati da elevate *performance* ambientali. Nella gestione dei rifiuti, l'azienda adotta soluzioni che mirano a favorire il recupero e il riutilizzo rispetto allo smaltimento. I rifiuti assimilabili agli urbani sono conferiti nel circuito della raccolta differenziata comunale, mentre i rifiuti industriali, solidi e liquidi, pericolosi e non pericolosi, vengono gestiti tramite appalti con ditte autorizzate. Altre tipologie di rifiuti speciali, come metalli, batterie, oli e pneumatici, sono prevalentemente avviate al recupero presso centri specializzati.

Inoltre, ATM si è dotata di un **Regolamento Vendite** finalizzato a promuovere il **riuso dei materiali e delle risorse in uscita**. Tale Regolamento prevede la valutazione, da parte dei responsabili e con il supporto dell'Unità Sostenibilità, delle possibili destinazioni d'uso dei materiali, privilegiando la loro seconda vita all'interno dell'azienda. Qualora ciò non fosse possibile, si procede alla ricerca di ricondizionamento o vendita esterna; solo in ultima istanza si valuta l'avvio a riciclo, nel rispetto delle normative ambientali vigenti (D.lgs. 152/06) e delle procedure aziendali in materia di gestione dei rifiuti speciali. In aggiunta, per garantire una corretta gestione degli impatti ambientali del Gruppo, le società ATM S.p.A., Rail Diagnostics S.p.A., e NET S.r.l. si avvalgono di un sistema di gestione ambientale che è conforme alla norma ambientale UNI EN ISO 14001:2015. Al fine del mantenimento di tale certificazione, le società adottano specifici documenti organizzativi (es. manuali, istruzioni di lavoro e procedure) relativi alle prassi per la buona gestione delle risorse ambientali, la gestione delle emergenze ambientali e la valutazione di significatività degli impatti ambientali.

Infine, ATM predispone annualmente il **Modello Unico di Dichiarazione Ambientale (MUD)** per la dichiarazione dei rifiuti prodotti.

Eco-compattatori

Dal 2021, ATM ha avviato il progetto di installazione di due eco-compattatori, per il riciclo della plastica PET, all'interno dello spazio aziendale di Monte Rosa e alla stazione della metropolitana di Cascina Gobba. Il funzionamento dell'eco-compattatore è molto semplice: inserendo una bottiglia di plastica di qualsiasi dimensione che ha contenuto liquidi e alimentari, questa verrà riciclata e destinata alla produzione di nuove bottiglie (*bottle to bottle*). Oltre ai vantaggi ambientali questa operazione comporta anche vantaggi personali. Loggandosi attraverso l'App Coripet, infatti, per ogni bottiglia riciclata è possibile guadagnare punti. La lista premi è in continuo aggiornamento. L'iniziativa è in collaborazione con CORIPET, consorzio volontario senza fini di lucro, riconosciuto dal Ministero dell'Ambiente. Nell'ottobre del 2022 è stata posizionata una terza macchina presso la stazione della funicolare Como-Brunate. Dall'inizio delle installazioni fino a tutto il 2025 sono state conferite 103.385 bottiglie equivalenti a **4,1 tonnellate di plastica riciclata** e un risparmio di quasi **7 tonnellate di CO₂**.

Erogatori dell'acqua

Un ulteriore intervento riguarda l'installazione di erogatori d'acqua presso sedi aziendali e capolinea, con l'obiettivo di ridurre l'uso di bottiglie di plastica. L'iniziativa, avviata dal 2019, è stata

accompagnata dalla distribuzione di borracce brandizzate ai dipendenti. I risultati di questa attività hanno portato a una progressiva riduzione del consumo di plastica:

- **2022:** risparmiate 3.415 bottiglie (~34 kg di plastica),
- **2023:** risparmiate 4.206 bottiglie (~42 kg di plastica),
- **2024:** risparmiate 2.446 bottiglie (~24,5 kg di plastica), dato in calo per lo spegnimento temporaneo di una macchina.
- **2025:** risparmiate 741 bottiglie (~7,5 kg di plastica), dato in calo per lo spegnimento temporaneo di due macchine su tre.

Piano di Gestione dei rifiuti

Con riferimento alla metropolitana di Salonico, la società Thema ha adottato un **Piano di Gestione dei rifiuti**. Il Piano definisce gli obiettivi generali e le modalità di gestione dei rifiuti prodotti.

Gli obiettivi principali del Piano sono:

- Garantire la conformità con la normativa vigente e con le obbligazioni contrattuali relative alla gestione dei rifiuti.
- Identificare e classificare i diversi tipi di rifiuti generati dall'esercizio della metropolitana.
- Fornire procedure dettagliate per la gestione dei rifiuti solidi.
- Descrivere le misure di prevenzione, riduzione, riutilizzo e riciclo dei rifiuti.
- Definire ruoli e responsabilità delle parti coinvolte, inclusi monitoraggio e controllo.

Le disposizioni del Piano si applicano a tutti i reparti di Thema e ai partner esterni coinvolti nella gestione dei rifiuti, sia urbani che speciali, pericolosi e non, prodotti presso il deposito, lungo la linea e nelle stazioni.

Per quanto riguarda invece i rifiuti prodotti negli uffici, la carta generata viene conferita al sistema municipale di raccolta differenziata per il successivo riciclo, mentre i rifiuti riciclabili derivanti dalle attività di laboratorio, inclusi oli esausti, componenti di ricambio e altri materiali tecnici, sono raccolti e avviati a recupero tramite operatori autorizzati, nel rispetto della normativa vigente. I rifiuti non riciclabili sono smaltiti in discarica secondo le disposizioni di legge applicabili.

• **Metriche e obiettivi**

E5-3– Obiettivi relativi all'uso delle risorse e all'economia circolare

Obiettivo ATM S.p.A	Dati a consuntivo					Obiettivo
	2019	2022	2023	2024	2025	2030
% di rifiuti recuperati sul totale - Italia	75%	58%	61%	52%	60%	85%

(ESRS 2 MDR-T 80) In linea con l'indirizzo strategico delineato dalla Politica di Sostenibilità all'interno del Pilastro "Consumi responsabili", che si pone l'obiettivo di utilizzare le minime risorse indispensabili

per mezzo di processi di efficientamento dei consumi e di recupero, ricondizionamento e riciclo delle risorse adoperate, ATM ha identificato un obiettivo legato alla percentuale di rifiuti recuperati sul totale dei rifiuti prodotti. Nel 2025, la percentuale di rifiuti industriali recuperati sul totale è pari al 60% (nel 2024 era del 52%). L'ambito di applicazione dell'obiettivo riguarda esclusivamente il territorio italiano e si riferisce in particolare alle **attività di manutenzione** di ATM e delle sue controllate italiane. Gli obiettivi sono calcolati considerando la quantità e la classificazione dei rifiuti prodotti da ATM secondo i codici CER e secondo le disposizioni normative. Non sono previsti calcoli basati su dati scientifici e nella definizione di tali obiettivi non è stato previsto il coinvolgimento degli stakeholder.

(ESRS 2 MDR-T 80.j) Dal monitoraggio annuale dei risultati emerge un **andamento altalenante della percentuale di rifiuti recuperati**, strettamente legato alla tipologia delle lavorazioni di manutenzione effettuate nei diversi anni. A titolo esemplificativo, nel 2019 la dismissione di treni della metropolitana ha consentito di avviare a seconda vita una parte significativa dei materiali, incidendo positivamente sul dato del recupero. Al contrario, ad esempio, nel 2022 la sostituzione di binari e traversine tranviarie ha determinato un incremento dei materiali non recuperabili per legge, causando un peggioramento della percentuale.

Un ulteriore elemento di criticità nella rendicontazione del dato riguarda la fase successiva alla cessione del rifiuto alle imprese di smaltimento: ATM, infatti, una volta trasferita la proprietà del rifiuto, non è più in grado di tracciare il reale destino finale dello stesso, né se una parte conferita come "smaltita" venga poi effettivamente recuperata dall'operatore. Questa dinamica comporta una sottostima del recupero effettivo.

(E5-3 24 e 25) L'obiettivo è strettamente connesso alla gestione dei rifiuti e alla massimizzazione del recupero degli stessi, con particolare riferimento allo strato della gerarchia europea dei rifiuti che privilegia il recupero rispetto allo smaltimento. Non sono invece previsti, al momento, obiettivi specifici relativi all'aumento della progettazione circolare dei prodotti, all'utilizzo di risorse secondarie o all'approvvigionamento sostenibile di risorse rinnovabili.

(E5-3 27) Gli obiettivi fissati dal Gruppo ATM in materia di gestione dei rifiuti e incremento della percentuale di rifiuti recuperati non sono obbligatori per legge, ma sono **obiettivi facoltativi e volontari** definiti nell'ambito della Politica di Sostenibilità del Gruppo. Tali obiettivi rappresentano l'impegno di ATM verso una gestione più responsabile delle risorse e la progressiva integrazione dei principi di economia circolare nelle proprie attività.

E5-4– Flussi di risorse in entrata

(E5-4 30) Nel corso del 2025, le principali risorse materiali in ingresso per il Gruppo ATM sono state rappresentate dai nuovi veicoli acquisiti per il servizio di Trasporto Pubblico Locale, fondamentali per lo svolgimento delle attività operative di ATM S.p.A. e NET e da prodotti e materiali tecnici per Metro Service

Nello specifico, durante l'anno sono stati consegnati:

- 5 treni metropolitani per la linea M1,

- 11 tram a media capacità,
- 3 filobus,
- 118 autobus elettrici,
- 2 autobus ibrido,
- 29 minibus elettrici.

(E5-4 31.a) Il peso complessivo delle principali risorse materiali in ingresso è riportato nella tabella seguente:

Risorse in entrata	UM	2025	2024
Peso complessivo dei prodotti e dei materiali tecnici	Tonnellate	4.160,4	1.633,3

Si riporta invece di seguito una tabella di maggior dettaglio per la sola ATM S.p.A., relativa alle tipologie di prodotti e materiali tecnici in entrata:

Tipologia di risorse in entrata ³¹	UM	2025	2024
Minibus elettrici	Tonnellate	163,9	0
Bus Elettrici		2.198,5	524,0
Bus Ibridi		22,4	254,4
Filobus		58,2	523,4
Tram		407,0	148,0
Treni metropolitana		917,3	183,5

(E5-4 31.b e 31.c) Al momento, non sono disponibili dati specifici relativi alla percentuale di materiali biologici provenienti da filiera sostenibile o alla quantità di materiali secondari riutilizzati o riciclati per la produzione o la manutenzione dei mezzi e delle infrastrutture.

(E5-4 32) Il peso dei veicoli è definito all'interno di schede tecniche che riportano i dettagli dei mezzi acquistati nell'anno di rendicontazione. Per tale motivo la metodologia utilizzata per il calcolo corrisponde al peso riportato nei documenti citati.

E5-5– Flussi di risorse in uscita

Rifiuti

(E5-5 37.a, 37.b, 37.c, 37.d)

Categoria	UM	2025	2024
Totale dei rifiuti prodotti	Tonnellate	6.925,43	6.817,17
<i>di cui pericolosi</i>	Tonnellate	1.175,47	776,56

³¹ Il Gruppo ATM, in quanto provider di servizi di Trasporto Pubblico Locale, non produce prodotti né dispone di materiali in ingresso di natura biologica o tecnica ai fini produttivi. I dati riportati di competenza 2024 si riferiscono esclusivamente alle società italiane del Gruppo. A partire dal 2025, sono stati inclusi anche i dati della controllata Metro Service.

Totale rifiuti non riciclati	Tonnellate	3.537,87	3.637,32
	Percentuale	51,09%	53,36%
Operazione di recupero	UM	2025	2024
Rifiuti pericolosi	Tonnellate	612,67	533,74
Preparazione per il riutilizzo		0,10	0,05
Riciclo	Tonnellate	19,70	4,14
Altre operazioni di recupero		592,87	529,55
Rifiuti non pericolosi	Tonnellate	2.774,89	2.646,10
Riciclo	Tonnellate	191,91	135,19
Altre operazioni di recupero		2.582,99	2.510,91
TOTALE		3.387,56	3.179,85
Operazione di smaltimento	UM	2025	2024
Rifiuti pericolosi	Tonnellate	562,80	242,82
Altre operazioni di smaltimento	Tonnellate	562,80	242,82
Rifiuti non pericolosi	Tonnellate	2.975,07	3.394,51
Incenerimento		555,70	632,44
Smaltimento in discarica	Tonnellate	707,95	3,96
Altre operazioni di smaltimento		1.711,42	2.758,108
TOTALE		3.537,87	3.637,32

(E5-5 38.a, 38.b) Il Gruppo ATM non genera una tipologia prevalente e ricorrente di rifiuti, in quanto la composizione dei rifiuti dipende dalle attività svolte e dai cantieri attivi di anno in anno. Tuttavia, tra i flussi di rifiuti potenzialmente rilevanti per il settore del trasporto pubblico si possono includere: rifiuti da manutenzione di veicoli (es. oli esausti, pneumatici, batterie), rifiuti metallici da lavorazioni meccaniche o sostituzione di parti, rifiuti elettronici (RAEE) derivanti dalla dismissione di dispositivi elettronici, e rifiuti urbani assimilabili prodotti dalle attività quotidiane delle sedi operative. Le informazioni puntuali sulla composizione materiale dei rifiuti (es. percentuale di metalli, plastiche, biomassa, ecc.) non sono attualmente disponibili per tutto il Gruppo.

Si riporta invece di seguito una tabella riepilogativa per la sola ATM S.p.A., degli elementi costitutivi i rifiuti prodotti nel 2025:

Elementi principali costitutivi dei rifiuti	Quantità [kg]	% sul totale rifiuti prodotti
Materiali in ferro totali (12.01.01; 16.01.17; 17.04.05; 17.04.09*)	1.240.350	25,45%
Alluminio (16.01.18; 17.04.02)	23.140	0,47%
Rame (16.01.18; 17.04.01)	23.400	0,48%
Ottone (16.01.18; 17.04.01)	3.970	0,08%
Rifiuti liquidi (acque) (12.01.15; 08.01.20; 16.10.01*; 16.10.02)	1.718.150	35,25%
Fanghi depurazione (19.08.13*; 19.08.14)	83.280	1,71%
Pneumatici fuori uso (16.01.03)	47.236	0,97%
Batterie al piombo, nichel-cadmio, altro (16.06.01*; 16.06.02*)	66.087	1,36%
Plastica (15.01.02; 17.02.03; 16.01.19)	44.864	0,92%
Tessuto (Stracci) (15.02.02*; 15.02.03)	13.980	0,29%
Carta (15.01.01; 20.01.01)	73.851	1,52%
Vetro (16.01.20; 17.02.02)	21.620	0,44%

<i>Vernici (08.01.11*;08.01.12)</i>	2.421	0,05%
<i>Legno 803.01.05; 15.01.03)</i>	18.940	0,39%
<i>Cavi elettrici (17.04.10*;17.04.11)</i>	9.890	0,20%
<i>Oli (13.01.10*;13.01.11*;13.01.13*;13.02.05*; 13.02.06*;13.02.08*</i>	17.742	0,36%
<i>Filtri aria (15.02.02*; 15.02.03)</i>	71.950	1,48%
<i>Residui pulizia strade</i>	63.390	1,30%
<i>Veicoli fuori uso (16.01.04*)</i>	322.600	6,62%
<i>Altro (ingombranti, liquidi antigelo, materiale granulare assorbente, segatura, altri materiali)</i>	1.006.906	20,66%

(E5-5 39) Il totale dei rifiuti pericolosi generati dal Gruppo ATM è riportato nella tabella precedente ed è di **1.175,47 tonnellate**. Il Gruppo non genera invece rifiuti radioattivi, come definiti dall'articolo 3(7) della Direttiva 2011/70/Euratom.

(E5-5 40) Per approfondimenti sulle metodologie di calcolo dei rifiuti e sulle rilevazioni di misurazioni dirette o stime si rimanda al capitolo **ESRS 2 Informazioni generali – BP 11**.