

# Politica del Settore Trasporti

## Indice

<b>1</b>	<b>Glossario</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Premessa e finalità del documento</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Contesto di riferimento</b> .....	<b>7</b>
3.1	Contesto regolamentare e normativo esterno .....	7
3.2	Principale normativa interna collegata .....	7
<b>4</b>	<b>Perimetro di applicabilità</b> .....	<b>9</b>
4.1	Perimetro per tipologia di operazione .....	9
4.2	Perimetro Societario .....	9
<b>5</b>	<b>Posizione di CDP nel settore dei trasporti</b> .....	<b>11</b>
5.1	Trasporto su strada.....	12
5.1.1	Infrastrutture stradali .....	12
5.1.2	Costruzione di veicoli e mezzi di trasporto .....	14
5.1.3	Servizi di trasporto.....	15
5.2	Trasporti su ferro e impianti fissi.....	16
5.2.1	Infrastrutture.....	16
5.2.2	Costruzioni di veicoli e mezzi di trasporto .....	17
5.2.3	Servizi di trasporto.....	18
5.3	Trasporto per mare e vie navigabili interne.....	18
5.3.1	Infrastrutture.....	18
5.3.2	Costruzione di veicoli e mezzi di trasporto .....	20
5.3.3	Servizi di trasporto.....	20
5.4	Trasporto aereo .....	21
5.4.1	Infrastrutture.....	21
5.4.2	Costruzione di velivoli e mezzi di trasporto .....	22
5.4.3	Servizi di trasporto.....	23
<b>6</b>	<b>Ruoli e responsabilità</b> .....	<b>25</b>
<b>7</b>	<b>Trasparenza e rendicontazione</b> .....	<b>28</b>

## 1 Glossario

---

- **Accordo di Parigi:** l'Accordo di Parigi è un trattato internazionale giuridicamente vincolante sui cambiamenti climatici, entrato in vigore nel 2016. Il suo obiettivo è quello di limitare il riscaldamento globale al di sotto di 2, preferibilmente 1,5 gradi Celsius, rispetto ai livelli preindustriali. Per raggiungere questo obiettivo di temperatura a lungo termine, i Paesi mirano a raggiungere il prima possibile il picco globale delle emissioni di gas serra per ottenere un mondo neutrale dal punto di vista climatico entro la metà del secolo.
- **Agenda ONU 2030<sup>1</sup>:** programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità sottoscritto nel settembre 2015 dai governi dei 193 Paesi membri dell'ONU. Essa ingloba 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile – *Sustainable Development Goals*, SDG – in un grande programma d'azione per un totale di 169 “target”.
- **Capogruppo:** Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (anche CDP S.p.A.).
- **CDP Equity:** CDP Equity S.p.A. (anche CDPE).
- **Cold Ironing:** l'insieme delle tecnologie per mezzo delle quali è possibile fornire energia alle imbarcazioni durante la sosta in porto, tramite una connessione elettrica con la terraferma, consentendo l'azzeramento di inquinamento ed emissioni da parte delle imbarcazioni in porto.
- **Greenfield:** area libera e inutilizzata, non occupata da attività antropiche, dunque tendenzialmente incontaminata dal punto di vista ambientale e aperta a qualsiasi tipo di trasformazione. I Progetti *Greenfield* si intendono riferibili a nuovi, ovvero non esistenti, infrastrutture/costruzioni/servizi.
- **Gruppo CDP:** Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. e Società soggette a direzione e coordinamento di CDP S.p.A. ai sensi degli articoli 2497 e seguenti del Codice civile.
- **Environmental, Social e Governance (ESG):** indica tutte quelle attività che perseguono obiettivi tipici di una gestione attenta agli aspetti di natura ambientale, sociale e di governance.
- **Investimento:** ai fini del presente documento, indica l'attività di investimento effettuata sia attraverso investimenti diretti (investimenti in azioni, quote e/o titoli rappresentativi del capitale di rischio di società, strumenti finanziari partecipativi in società, altri strumenti, anche ibridi, simili nella sostanza economica a quelli precedenti, sia a livello domestico sia internazionale, o investimenti immobiliari), che attraverso investimenti indiretti (investimenti in quote di fondi comuni di investimento o fondi di fondi gestiti da Società di Gestione del Risparmio (SGR) e partecipazioni in altri OICR (Organismi di Investimento Collettivo del Risparmio), sia a livello domestico sia internazionale).
- **Nodi:** nel settore dei trasporti, un nodo è un punto in cui si incontrano più vie di comunicazione. Per nodo intermodale si intende una struttura operativa di scambio modale delle merci (pubblica, privata o mista) e di cui esiste una società di gestione delle aree e degli spazi.
- **Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDG):** 17 obiettivi concordati dall'Organizzazione delle Nazioni Unite che mirano a raggiungere complessivamente 169 target riguardanti lo sviluppo economico e sociale: la povertà, la fame, la salute, l'istruzione, il cambiamento climatico,

---

<sup>1</sup> <https://unric.org/it/agenda-2030/>

l'uguaglianza di genere, l'acqua, i servizi igienico-sanitari, l'energia, l'urbanizzazione, l'ambiente e l'uguaglianza sociale.

- **Piano Strategico:** Piano Strategico 2022-2024 del Gruppo CDP, approvato dal Consiglio di Amministrazione di CDP nella seduta del 25 novembre 2021, inclusivo di eventuali successivi aggiornamenti.
- **Progetto:** ai fini del presente documento, indica l'oggetto di "*specific purpose financing/project financing*" e/o di Investimento chiaramente identificabile come *asset* e/o attività.
- **Settore dei Trasporti:** settore inerente la realizzazione di infrastrutture, la costruzione di mezzi (ad esclusione della produzione della componentistica) e l'offerta di servizi di trasporto in ambito di trasporto su strada, trasporto su ferro e impianti fissi, trasporto per mare e vie navigabili interne e trasporto aereo.
- **TEN-T:** insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario (Reti trans-europee di trasporto).
- **TEU:** unità equivalente a venti piedi rappresentante la misura standard di lunghezza nel trasporto dei container ISO.
- **TPL:** trasporto pubblico regionale e locale.

## 2 Premessa e finalità del documento

---

Il Gruppo CDP promuove lo sviluppo del Paese, sia attraverso un ruolo di azionista stabile a presidio di infrastrutture e asset strategici, sia realizzando interventi di scopo per la crescita di imprese in settori chiave. Il Gruppo ricopre un ruolo significativo nell’allocazione delle risorse finanziarie in settori, aziende e progetti, ricercando un approccio addizionale rispetto agli operatori del mercato

finanziario, generando un effetto di moltiplicatore di risorse, anche grazie al ruolo di Istituto Nazionale di Promozione che lo rende interlocutore privilegiato della Pubblica Amministrazione per l’utilizzo di fondi nazionali ed europei e catalizzatore di risorse finanziarie di altri soggetti pubblici e privati.

L’ampliamento progressivo del ruolo e dell’operatività di Cassa depositi e prestiti S.p.A. (di seguito “CDP”), riflesso anche nella modifica del 2021 allo Statuto<sup>2</sup>, rende necessaria l’adozione di indirizzi precisi, così come definiti all’interno del Piano Strategico, che prevedano l’integrazione sistematica degli aspetti ambientali, sociali e di governance lungo tutto il processo di Investimento in quanto considerati fattori imprescindibili per garantire lo sviluppo sostenibile e la generazione di maggiore valore sia per le imprese in cui investe che per la collettività.

Tale consapevolezza è in linea con la crescente attenzione che si va consolidando a livello globale, da parte di regolatori<sup>3</sup>, standard setter e rater (“driving forces ESG”), verso tematiche di sostenibilità. In tale contesto anche gli Istituti Nazionali di Promozione e i maggiori istituti di credito a livello europeo si sono dotati di regole puntuali per indirizzare le proprie decisioni di investimento al fine di generare un impatto apprezzabile a livello economico, sociale e ambientale.

Il Piano Strategico 2022-2024, anche al fine di generare il massimo impatto sull’economia italiana attraverso interventi funzionali agli obiettivi definiti dall’Agenda 2030 e dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (c.d. “PNRR”), ha individuato 10 campi di intervento dove concentrare in via prioritaria l’azione del Gruppo CDP, al fine di generare il massimo impatto sull’economia; tra essi rientra anche il supporto al settore dei trasporti e dei nodi logistici. In virtù della posizione geografica, all’incrocio di quattro delle nove reti trans-europee di trasporto multimodale (TEN-T) e nel cuore del Mar Mediterraneo, l’Italia infatti ricopre un ruolo strategico nel settore del trasporto a livello europeo. Inoltre, il sistema della logistica e dei trasporti è perno e fattore abilitante per la competitività del tessuto produttivo dell’Italia e per la crescita del Paese in generale.

Sulla base di tali considerazioni, CDP adotta la presente “Politica del Settore dei Trasporti” (di seguito “Politica”) per disciplinare le attività nel settore, nel rispetto degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile e degli impegni internazionali del Paese. In un’ottica di sistema, la presente politica ha

---

<sup>2</sup> Introduzione del principio di sviluppo sostenibile: “La società, nel perseguire la promozione della sostenibilità economica, sociale e ambientale nel lungo termine a beneficio degli azionisti e tenendo conto degli interessi degli altri *stakeholder* rilevanti per la società, ha per oggetto sociale...”

<sup>3</sup> Al riguardo si considerino inoltre, tra le altre, le “Aspettative di vigilanza sui rischi climatici e ambientali” della Banca d’Italia che racchiudono indicazioni di carattere generale in merito all’integrazione dei rischi climatici e ambientali nelle strategie aziendali, nei sistemi di governo e controllo, nel *risk management framework* e nella *disclosure* degli intermediari bancari e finanziari vigilati.

ad oggetto tutte le principali modalità di trasporto (su strada, ferro, acqua e aria) e i servizi ad essi connessi (Infrastrutture, Costruzione dei veicoli e Servizi).

La presente Politica, coerentemente con la politica generale di Investimento responsabile di CDP, nonché con le Linee Guida Strategiche Settoriali ("LGSS") - in particolare le Linee Guida Strategiche Settoriali per i Trasporti e i Nodi Logistici - si pone l'obiettivo di orientare l'operatività di CDP nel Settore dei Trasporti stabilendo criteri di trattamento, limitazione ed esclusione e gli aspetti da promuovere.

Nell'ambito della sua *mission* istituzionale di supporto alle politiche di incentivazione e di sostegno allo sviluppo economico del Paese, CDP è chiamata anche a gestire, per effetto di specifiche disposizioni normative, fondi di terze parti (es. risorse dei Ministeri). Con riferimento al Settore dei Trasporti, tale attività è svolta, per quanto applicabile, in coerenza con il presente documento e comunque nel rispetto delle disposizioni normative e regolamentari vigenti.

Il presente documento definisce:

- il contesto di riferimento (capitolo 3);
- il perimetro di applicabilità (capitolo 4);
- l'analisi dei settori coperti dalla Politica ed i relativi criteri di trattamento, limitazione ed esclusione e gli aspetti da promuovere (capitolo 5);
- i ruoli e le responsabilità dei soggetti coinvolti (capitolo 6);
- le modalità con cui viene garantita la trasparenza e la rendicontazione (capitolo 7).

Il presente documento è sottoposto a revisione periodica, anche al fine di riflettere, a titolo esemplificativo e non esaustivo, l'evoluzione normativa e regolamentare, il mutamento del contesto di riferimento e la conseguente revisione della strategia di CDP. Il riesame del presente documento ha luogo, in ogni caso, ogni tre anni e/o in caso di adozione di un nuovo piano strategico.

### 3 Contesto di riferimento

---

#### 3.1 Contesto regolamentare e normativo esterno

Con la ratifica dell'Agenda ONU 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, sottoscritta a settembre 2015 dall'Italia insieme ai Governi di altri 192 Paesi, la comunità internazionale ha espresso, in maniera più evidente rispetto al passato, un chiaro giudizio sull'insostenibilità di un modello di sviluppo basato esclusivamente su obiettivi economici e che non tenga conto di obiettivi ambientali e sociali. L'Agenda 2030 e la sua declinazione attraverso i 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDG) costituiscono una grande sfida per i Paesi di tutto il mondo che, attraverso la loro adozione, si impegnano a contribuire attivamente a questo percorso di sviluppo. Tale percorso prevede un'attenzione particolare anche al settore dei trasporti: da una parte, infatti, il settore è chiamato a fare la sua parte nel percorso di decarbonizzazione necessario per raggiungere gli obiettivi climatici definiti a livello internazionale; dall'altra, è necessario che i servizi di trasporto siano sempre più sicuri e accessibili per tutti e, in particolare, per le persone vulnerabili.

In questo contesto, l'Unione Europea ha emanato il *Green Deal*<sup>4</sup> che prevede una serie di proposte che hanno l'obiettivo di assicurare un'economia neutra dal punto di vista climatico entro il 2050. Come parte integrante di questo progetto, la Commissione Europea ha adottato nel 2020 la Sustainable and smart mobility strategy, base di partenza per la revisione del sistema dei trasporti dell'Unione Europea. In particolare, tale strategia mira a rendere i trasporti sostenibili, digitali, interconnessi e resilienti, ossia in grado di resistere agli shock esogeni del contesto economico, sociale e climatico.

Nel 2021, la Commissione Europea ha, inoltre, varato due importanti misure: (i) il pacchetto Fit for 55<sup>5</sup>, un insieme di proposte volte a rivedere e aggiornare le normative dell'UE e ad attuare nuove iniziative al fine di garantire che le politiche dell'UE siano in linea con gli obiettivi climatici in vari settori strategici, quali, ad esempio il settore energetico e quello dei trasporti; (ii) l'aggiornamento del sistema di reti TEN-T, infrastruttura per collegare le regioni europee e le reti nazionali, che oltre a prevedere una rimodulazione ed estensione delle infrastrutture, impone il raggiungimento di standard specifici e un potenziamento dell'intera rete dei trasporti.

Infine, il settore dei trasporti è stato incluso nella classificazione delle attività ecosostenibili ai sensi del Regolamento UE 2020/852 (cd. Tassonomia). Tale regolamento, prevede specifici criteri al fine di poter considerare un'attività ecosostenibile, ossia in grado di contribuire positivamente ad uno o più obiettivi ambientali. In tal modo l'Unione Europea intende garantire che le risorse pubbliche e private siano rivolte sempre più al finanziamento di attività sostenibili e in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione definiti. Tali criteri stanno diventando sempre più rilevanti anche a livello nazionale, come ad esempio nel PNRR<sup>6</sup>.

#### 3.2 Principale normativa interna collegata

Le fonti normative aziendali, in aggiunta al presente documento, all'interno delle quali CDP sancisce

---

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en)

<sup>5</sup> <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>

<sup>6</sup> <https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNRR.pdf>

e riconosce i principi ESG quali valori fondanti sono:

- Statuto Aziendale;
- Codice Etico;
- Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/2001;
- Framework di sostenibilità;
- Politica generale di Investimento responsabile di CDP;
- Politica del settore Energia di CDP;
- Politica del settore Difesa e Sicurezza di CDP;
- Linee Guida Strategiche Settoriali Trasporti e Nodi Logistici;
- Regolamento Rischi.

Tale documento va letto unitamente alle altre politiche generali, in particolar modo a quella di Investimento responsabile, nonché con le Linee Guida Strategiche Settoriali per i Trasporti e i Nodi Logistici. Il quadro regolatorio e normativo di riferimento è completato da ulteriori fonti normative interne, ove sono declinati i principi, le metodologie e le modalità operative attraverso cui la sostenibilità viene perseguita all'interno dell'organizzazione aziendale.

## 4 Perimetro di applicabilità

---

### 4.1 Perimetro per tipologia di operazione

Il perimetro di applicabilità del presente documento è riferibile all'operatività di CDP nel Settore dei Trasporti - inteso come infrastrutture, costruzione di mezzi e servizi di trasporto - relativamente alle operazioni di Investimento, originate dopo l'approvazione della presente Politica. La Politica non si applica alle operazioni<sup>7</sup> su partecipazioni già detenute in portafoglio. Per gli investimenti in portafoglio, in coerenza con quanto presente nella Politica generale di Investimento Responsabile, a cui si rimanda, CDP effettua un monitoraggio attivo e, allo stesso tempo, collabora con il *management* delle società, al fine di discutere possibili linee guida per i piani di sviluppo e per effettuare specifici approfondimenti su tematiche ad hoc. L'attività di *engagement*, svolta regolarmente, consente inoltre di ravvisare eventuali problematiche emergenti in fase di gestione dell'investimento e concordare le azioni necessarie da implementare che saranno verificate attraverso un apposito monitoraggio.

Una nuova operazione si intende riferita al Settore Trasporti nei seguenti casi:

- i Operazione di Investimento con scopo generico: la controparte è attiva nel settore Trasporti;
- ii Operazione di Investimento con scopo specifico: l'oggetto principale dell'operazione è riconducibile al settore Trasporti.

Si specifica che per le operazioni con scopo specifico relativo al trasporto di combustibili fossili rileva quanto disciplinato dalla Politica del Settore Energia; al contempo, per le operazioni con scopo specifico relative alla costruzione di mezzi di trasporto per uso militare, rileva quanto disciplinato dalla Politica del Settore Difesa e Sicurezza.

L'Amministratore Delegato di CDP Equity può, caso per caso, anche sulla base dell'istruttoria svolta dalle strutture competenti, approvare eventuali deroghe o interventi in deroga al presente documento, nel rispetto della normativa interna vigente, e in particolare di quanto stabilito rispettivamente nella Politica generale di Investimento responsabile.

### 4.2 Perimetro Societario

CDP si impegna affinché la presente Politica sia progressivamente estesa alle società soggette a direzione e coordinamento<sup>8</sup> di CDP che svolgono attività di Investimento, nel rispetto del principio di proporzionalità e tenuto conto dei profili di autonomia decisionale posta in capo agli organi societari delle società del gruppo ed in particolare dei soggetti vigilati<sup>9</sup>, nonché della specifica normativa di settore a cui quest'ultimi sono sottoposti.

---

<sup>7</sup> Include operazioni equity e similari (e.g. acquisto, aumenti di capitale, scissioni, fusioni, conversioni di azioni, trasformazioni, concessioni di finanziamenti soci o versamenti in conto capitale, sottoscrizione strumenti ibridi, sottoscrizione convertibili).

<sup>8</sup> Ai sensi degli articoli 2497 e seguenti del Codice civile.

<sup>9</sup> Società sottoposte ad un regime autorizzativo, regolamentare, ispettivo e informativo da parte delle Autorità di Vigilanza di settore (e.g., Banca d'Italia e IVASS).

In tale contesto, CDP Equity S.p.A., in quanto società soggetta a direzione e coordinamento di CDP, recepisce la presente Politica adeguandola al proprio modello organizzativo (cfr. par. 6 “Ruoli e responsabilità) e di *business*.

## 5 Posizione di CDP nel settore dei trasporti

---

CDP, nel rispetto del contesto normativo e statutario di riferimento, orienta il proprio approccio strategico ed operativo indirizzando l'utilizzo di risorse verso ambiti prioritari così come identificati nel Piano Strategico e declinati nelle Linee Guida Strategiche Settoriali. Con specifico riferimento al settore trattato dal presente documento, le Linee Guida Strategiche Settoriali per i Trasporti e Nodi Logistici, contengono le indicazioni di intervento, secondo una logica di addizionalità e complementarità rispetto al mercato, cruciali per il raggiungimento dei *target* definiti nell'ambito di accordi internazionali ed in sede comunitaria e nazionale (es. Accordo di Parigi, PNRR).

In particolare, dato il contesto geopolitico internazionale e le conseguenze della pandemia, le previsioni future indicano che il Mediterraneo si confermerà uno snodo cruciale per la movimentazione di merci e persone, ribadendo il ruolo centrale del sistema della logistica e dei trasporti come fattore abilitante per la competitività delle imprese italiane e per lo sviluppo di tutto il sistema Paese.

In questo contesto, tre fattori trasversali influenzano in modo determinante la definizione delle aree di focus e delle priorità strategiche di intervento di CDP: sostenibilità dei mezzi di trasporto, digitalizzazione di infrastrutture e servizi e intermodalità. Inoltre, CDP pone un'attenzione particolare alla riduzione degli squilibri territoriali in termini di dotazione delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità.

Alla luce di tali considerazioni, CDP ha definito tre aree di focus principali per il settore di trasporti:

- l'ammodernamento e l'efficientamento delle reti;
- il potenziamento e l'efficientamento dei nodi logistici;
- lo sviluppo della mobilità urbana e del trasporto pubblico locale (TPL).

In coerenza con tali aree di focus, la presente Politica si concentra sui seguenti sotto-settori:

- trasporto su strada;
- trasporto su ferro e impianti fissi;
- trasporto per mare e vie navigabili interne;
- trasporto aereo.

Per ogni sotto-settore la Politica disciplina la componente infrastrutturale, la costruzione di veicoli ed i servizi di trasporto.

Per ognuna di tali componenti, vengono forniti:

- una macro-descrizione del contesto, in linea con quanto già definito dalle Linee Guida Strategiche Settoriali di CDP;
- un riferimento agli obiettivi specifici definiti da CDP;
- i criteri di trattamento, limitazione ed esclusione e aspetti da promuovere.

Ai fini dell'applicazione della presente Politica, CDP acquisisce dalla Controparte, con le modalità definite nella Politica Generale di Investimento responsabile, e declinate nella normativa interna di

dettaglio, la documentazione necessaria (es. bilancio integrato, autodichiarazioni, comunicati stampa, ecc.) a condurre le valutazioni<sup>10</sup>.

In alcune specifiche circostanze, qualora ritenuto necessario, CDP può avvalersi del contributo consulenziale da parte di esperti indipendenti per supporto nella valutazione circa il rispetto dei requisiti identificati dalla Politica.

Data la centralità dei trasporti non solo per lo sviluppo economico delle diverse zone, ma anche per la mobilità individuale, indipendentemente dal sotto-settore, CDP valuta positivamente le operazioni in cui l'accesso alle infrastrutture e ai servizi di trasporto tiene in considerazione le esigenze di tutte le diverse forme di disabilità.

## 5.1 Trasporto su strada

### 5.1.1 Infrastrutture stradali

Le infrastrutture stradali italiane presentano un'articolazione particolarmente complessa dovuta, in parte, alla morfologia e all'orografia del territorio nazionale: basti pensare che il 60% delle gallerie previste nelle reti TEN-T si trova sul territorio italiano. Tale peculiarità geografica determina anche una carenza di collegamenti intermodali e di ultimo e penultimo miglio, soprattutto in aree interne e/o periferiche. Il patrimonio stradale italiano è, inoltre, caratterizzato da un elevato grado di vetustà (l'80% della rete autostradale è stato, infatti, costruito prima del 1980<sup>11</sup>) e presenta un elevato tasso di incidentalità, soprattutto nelle aree urbane<sup>12</sup>.

Pertanto, alla luce di tale contesto, CDP intende perseguire i seguenti obiettivi nel settore delle infrastrutture stradali attraverso le operazioni supportate:

- valorizzare e adeguare la rete agli standard di sicurezza, migliorando anche la resilienza climatica e sismica;
- razionalizzare la rete per decongestionarla e migliorare l'accessibilità alle aree interne e periferiche;
- sviluppare sistemi *smart* per il monitoraggio.

Inoltre, in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione del settore e con quanto previsto dalle Linee Guida Strategiche Settoriali per i Trasporti e i Nodi Logistici, CDP intende supportare tutte quelle infrastrutture che consentono una mobilità a basso impatto ambientale, tra cui, a titolo esemplificativo e non esaustivo, la realizzazione di ciclovie in ambito urbano.

Di seguito sono elencati i criteri che CDP utilizza per i Progetti relativi alle infrastrutture stradali e strutture accessorie per il loro funzionamento.

---

<sup>10</sup> Nelle proprie attività di valutazione, in linea con quanto previsto dalla Policy di Gruppo Sanzioni ed Embarghi, CDP si conforma alle misure restrittive di natura oggettiva ivi individuate.

<sup>11</sup> Saltari, L. e Tonetti, A. "La realizzazione e la gestione di infrastrutture: il regime giuridico delle concessioni". IRPA Working Paper – Policy Papers Series No. 2, 2014.

<sup>12</sup> Il tasso di incidentalità nel 2021 è stato pari a 256,9/100.000ab. di cui 73% su strade urbane, 22% su strade extraurbane, 5% su autostrade (fonte ISTAT).

### **Infrastrutture stradali per la mobilità ciclo-pedonale**

CDP valuta in maniera positiva i Progetti relativi a infrastrutture ciclo-pedonali *Greenfield* che non prevedano consumo di suolo e/o che adottano accorgimenti atti a prevenire il rischio idrogeologico.

### **Infrastrutture stradali ad uso esclusivo, o prevalente<sup>13</sup>, di mezzi pubblici su gomma**

CDP valuta in maniera positiva i Progetti di nuova realizzazione di infrastrutture stradali ad uso esclusivo, o prevalente, di mezzi pubblici su gomma, come, ad esempio, filovie e busvie che sono conformi alle disposizioni ministeriali previste per la richiesta di contributi a fondo perduto.

### **Infrastrutture stradali ad uso promiscuo per il movimento di persone e merci**

CDP non supporta Progetti *Greenfield* di strade nei seguenti casi:

- in ambito urbano, qualora il Progetto abbia ad oggetto strade a scorrimento (i.e. strade di cui alla categoria D del Codice della Strada) che non contribuiscano al decongestionamento della viabilità;
- in ambito *extraurbano*, qualora il Progetto abbia l'effetto di rallentare la transizione verso sistemi di trasporto più efficienti per l'ambiente, non contribuisca al decongestionamento della viabilità e non abbia, o non si impegni ad avere, una strategia di allineamento ai principi comunitari dell'*Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR)*<sup>14</sup>.

Allo stesso tempo, CDP supporta Progetti relativi a:

- interventi di manutenzione straordinaria di strade urbane ed *extraurbane*;
- nuove realizzazioni di strade di quartiere e strade locali (strade di cui rispettivamente alle categorie E ed F del Codice della Strada).

Infine, CDP valuta positivamente gli interventi su infrastrutture per le quali siano stati previsti piani di monitoraggio (anche digitali) e valutazione delle condizioni e/o classe di vulnerabilità con identificazione della priorità di intervento.

### **Altre infrastrutture accessorie**

Al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati e consentire un funzionamento efficace delle infrastrutture stradali, CDP supporta i Progetti relativi a:

- interporti che consentono uno *shift* modale da mezzi di trasporto su gomma a mezzi di trasporto su ferro;
- depositi dedicati ai mezzi pubblici;

---

<sup>13</sup> Si considerano infrastrutture ad uso prevalente di mezzi pubblici su gomma quelle infrastrutture che sono dedicate per più del 70% del percorso a tali mezzi pubblici.

<sup>14</sup> Regolamento del Consiglio UE (2021) nell'ambito del Fit for 55 volto ad assicurare che la transizione sia supportata da adeguate reti infrastrutturali sufficienti per ricaricare o rifornire i veicoli con combustibili alternativi. (<https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/fit-for-55-afir-alternative-fuels-infrastructure-regulation/#:~:text=Alternative%20fuels%20infrastructure%20regulation%20explained,as%20to%20avoid%20range%20anxiety>).

- parcheggi che consentono uno scambio tra la mobilità privata e quella pubblica;
- infrastrutture di ricarica elettrica dedicate sia al trasporto pubblico in ambito urbano e metropolitano sia alla mobilità privata su gomma.

Relativamente ai depositi per mezzi pubblici e ai parcheggi, CDP valuta positivamente quei Progetti che prevedono la realizzazione di infrastrutture idonee per l'utilizzo da parte di mezzi che abbiano emissioni di CO<sub>2</sub> dallo scarico pari a zero (es. presenza di stazioni di ricarica elettrica/idrogeno). In linea con tale approccio, CDP non supporta Progetti relativi ad interporti che consentono lo scambio di merci da mezzi di trasporto su gomma a mezzi della stessa tipologia, fatta eccezione per quegli interporti che sono predisposti per l'alimentazione di mezzi con emissioni di CO<sub>2</sub> dallo scarico pari a zero.

### 5.1.2 Costruzione di veicoli e mezzi di trasporto

Il parco mezzi pubblici circolante in Italia risulta vetusto a causa dell'età media dei veicoli più elevata rispetto alla media europea ed è composto solo marginalmente da veicoli ad emissioni di CO<sub>2</sub> dallo scarico pari a zero: a settembre 2021, l'incidenza di tali veicoli sul totale è stata pari a 1,4%<sup>15</sup>.

Pertanto, relativamente alle attività di costruzione di veicoli e mezzi di trasporto su strada, CDP si pone i seguenti obiettivi da perseguire attraverso le proprie operazioni:

- rinnovo e ampliamento del parco rotabili con mezzi ad emissioni di CO<sub>2</sub> dallo scarico pari a zero;
- adozione di tecnologie di bordo che consentano l'ottimizzazione del consumo di energia;
- potenziamento del comparto industriale per accompagnare gli operatori nazionali dell'*automotive* nella transizione verso le nuove tecnologie, tenuto anche conto dell'appartenenza dell'*automotive* alle filiere strategiche per il sistema produttivo italiano.

In linea con tali obiettivi, CDP non effettua Investimenti in Controparti attive nella costruzione di veicoli e mezzi di trasporto che non abbiano adottato un piano di transizione verso la produzione di veicoli ad emissioni di CO<sub>2</sub> dallo scarico pari a zero o che non abbiano formalizzato l'impegno ad adottare tale piano entro tre anni.

Inoltre, CDP supporta i Progetti relativi alla produzione di:

- dispositivi di mobilità personale e ciclo logistica (come, ad esempio, le biciclette);
- veicoli elettrici, ad idrogeno o, in generale, veicoli ad emissioni di CO<sub>2</sub> dallo scarico pari a zero;
- veicoli per il trasporto pubblico collettivo.

In riferimento ai Progetti relativi alla produzione di veicoli con motori termici, CDP non effettua Investimenti in Controparti che non abbiano adottato un piano di transizione verso la produzione di veicoli ad emissioni di CO<sub>2</sub> dallo scarico pari a zero, o che non abbiano formalizzato l'impegno ad adottare tale piano entro tre anni.

---

<sup>15</sup> Fonte: MIT <https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/202210/Parco%20autobus%20settembre%202022.pdf>

### 5.1.3 Servizi di trasporto

Come illustrato nel paragrafo precedente, il parco mezzi pubblici risulta vetusto e con una bassa incidenza di veicoli ad emissioni di CO<sub>2</sub> dallo scarico pari a zero. Inoltre, la rete stradale mostra forti differenze territoriali e un modesto livello di integrazione con le altre modalità di trasporto, particolarmente per le merci.

Pertanto, alla luce di tale contesto, CDP intende perseguire i seguenti obiettivi nel settore dei servizi di trasporto stradale attraverso le operazioni supportate:

- decarbonizzare il trasporto viaggiatori attraverso il rinnovo delle flotte con mezzi ad emissioni di CO<sub>2</sub> dallo scarico pari a zero;
- potenziare lo sviluppo tecnologico e la digitalizzazione delle tratte stradali e autostradali (*smart road*);
- migliorare l'accessibilità dei nodi in ottica di intermodalità.

Di seguito sono elencati i criteri che CDP utilizza per valutare i Progetti relativi a servizi di trasporto stradale di merci e passeggeri e per le Controparti attive nei suddetti settori.

#### **Servizi di trasporto di passeggeri su strada**

CDP non effettua Investimenti in Controparti che non prevedono iniziative di riduzione delle emissioni. Inoltre, CDP valuta positivamente la presenza di un piano di transizione adottato dalla Controparte che preveda l'utilizzo di veicoli ad emissioni di CO<sub>2</sub> dallo scarico pari a zero.

In linea con i propri obiettivi, CDP supporta i Progetti che hanno ad oggetto attività relative alla gestione di dispositivi di mobilità personale e ciclo logistica come, ad esempio, biciclette e/o monopattini.

Relativamente al trasporto urbano e suburbano di passeggeri, CDP valuta positivamente i Progetti relativi a servizi di trasporto caratterizzati da uno dei seguenti elementi:

- servizi di trasporto erogati con mezzi a trazione elettrica;
- servizi di trasporto erogati attraverso mezzi alimentati a gas e che prevedono eventuali piani di sviluppo per la transizione all'idrogeno.

#### **Servizi di trasporto di merci su strada**

Relativamente ai servizi di trasporto merci su strada, CDP non effettua Investimenti in Controparti che non hanno adottato piani di transizione verso l'utilizzo di mezzi ad emissioni di CO<sub>2</sub> dallo scarico pari a zero. Laddove ciò non sia tecnologicamente o economicamente possibile, sono considerati esclusi gli Investimenti in Controparti che non hanno adottato piani di transizione verso l'utilizzo di mezzi a basse emissioni come definito all'articolo 3, punto 12, del Reg. UE 2019/1242.

Inoltre, CDP supporta Progetti relativi a servizi che non comportino un aumento delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Negli altri casi, non supporta Progetti sviluppati da aziende che non rispettino i suddetti criteri previsti a livello di Controparte.

## 5.2 Trasporti su ferro e impianti fissi

### 5.2.1 Infrastrutture

L'infrastruttura ferroviaria italiana risulta tra le più elettrificate in Europa - con un'incidenza sul totale pari al 72%, a fronte di una media UE del 56% - e tra le più sicure – con 0,19 incidenti significativi per milione di chilometri, contro lo 0,49 della media UE<sup>16</sup>.

Tuttavia, le infrastrutture ferroviarie italiane scontano una minore diffusione rispetto alla media europea, con meno di 300 chilometri di binari per milione di abitanti, rispetto ad una media di oltre 450.

Dal punto di vista dell'utilizzo di mezzi pubblici, inoltre, l'Italia presenta un tasso di utilizzo pari all'11% degli spostamenti quotidiani, quota più bassa tra i principali paesi europei<sup>17</sup>.

Tale fattispecie è dovuta, in parte, anche ad un ritardo del TPL italiano che è caratterizzato da una dotazione in termini di metro e tranvie significativamente inferiore ai paesi europei. Ad oggi, per esempio, l'offerta metropolitana nazionale - con meno di 250 km totali distribuiti tra 7 città - è inferiore a quella della sola area di Madrid, che raggiunge quasi i 300 km<sup>18</sup>.

Pertanto, alla luce di tale contesto, CDP intende perseguire i seguenti obiettivi nel settore delle infrastrutture di trasporto su ferro e degli impianti fissi:

- estendere la rete metropolitana e tranviaria nelle aree metropolitane;
- modernizzare le infrastrutture con adeguamenti per la sicurezza e miglioramenti tecnologici con impatti positivi anche sui tempi di percorrenza.

Di seguito sono elencati i criteri che CDP utilizza per valutare i Progetti relativi a infrastrutture ferroviarie e impianti fissi.

#### **Infrastrutture ferroviarie per il trasporto passeggeri e merci a livello extraurbano, urbano e metropolitano**

In linea con i propri obiettivi, CDP supporta i Progetti relativi a:

- interventi di manutenzione straordinaria su tutte le tipologie di infrastrutture;
- interventi legati a linee elettrificate (nuove – es. progetti AV/AVC – o esistenti);
- interventi che prevedono il raddoppio delle linee a singolo binario – per tutte le tipologie di infrastrutture – in ottica di miglioramento della sicurezza.

Relativamente alle linee non elettrificate, CDP non supporta Progetti relativi a nuova realizzazione di rete che non prevedono la possibilità di impiegare motrici alimentate ad idrogeno su tale rete.

---

<sup>16</sup> Ministero delle Infrastrutture e della mobilità Sostenibili, Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci, 2021. Per incidenti significativi si intende la definizione di cui all'Appendice dell'Allegato 1 del d. lgs. 14 maggio 2019 n. 50, "ovvero qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente (ovvero danni quantificabili in 150.000 euro o più) oppure un'interruzione".

<sup>17</sup> Special Eurobarometer 495, Mobility and Transport, 2020.

<sup>18</sup> Legambiente, "Rapporto Pendolaria 2022", 2022.

Infine, CDP valutata in maniera positiva quei Progetti che prevedono:

- interventi di elettrificazione della rete;
- interventi di segnalamento per la gestione e il controllo della circolazione ferroviaria e metropolitana;
- interventi volti a rendere la linea utilizzabile da motrici ad idrogeno.

### **Infrastrutture tranviarie**

CDP valuta in maniera positiva i Progetti di nuova realizzazione di infrastrutture tranviarie che sono conformi alle disposizioni ministeriali previste per la richiesta di contributi a fondo perduto.

### **Impianti a fune**

CDP valuta in maniera positiva i Progetti relativi a impianti a fune dedicati al trasporto pubblico locale.

## **5.2.2 Costruzioni di veicoli e mezzi di trasporto**

Nonostante l'infrastruttura ferroviaria italiana risulti tra le più elettrificate in Europa, il materiale rotabile attualmente in circolazione sulle linee regionali è datato, soprattutto in riferimento al trasporto di passeggeri a livello regionale e nel Mezzogiorno dove l'età media dei convogli è di 19,2 anni rispetto agli 11,7 del Nord Italia<sup>19</sup>. Inoltre, in alcuni casi, tale materiale rotabile è caratterizzato da alimentazione a diesel: in Italia, infatti, ci sono ancora circa 4.700 chilometri di linee non elettrificate<sup>20</sup>.

Pertanto, alla luce di tale contesto e degli obiettivi generali della presente politica, CDP intende perseguire i seguenti obiettivi nel settore della costruzione di veicoli e mezzi di trasporto su ferro attraverso le proprie operazioni nel settore:

- rinnovare e ampliare il parco rotabili con mezzi ad emissioni di CO<sub>2</sub> dallo scarico pari a zero;
- adottare tecnologie di bordo che consentano l'ottimizzazione del consumo di energia.

In linea con tali obiettivi, CDP non effettua Investimenti in Controparti attive nella produzione di materiale rotabile ferro-tranviario che non abbiano adottato un piano di transizione verso la produzione di veicoli ad emissioni di CO<sub>2</sub> dallo scarico pari a zero, o che non abbiano formalizzato l'impegno ad adottare tale piano entro tre anni.

Inoltre, CDP supporta i Progetti che non comportino un aumento delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Negli altri casi, i Progetti sono supportati unicamente se sviluppati da aziende che rispettano i criteri previsti a livello di Controparte.

---

<sup>19</sup> Legambiente, Rapporto Pendolaria, 2022.

<sup>20</sup> Fonte: RFI <https://www.rfi.it/it/rete/la-rete-oggi.html>

### 5.2.3 Servizi di trasporto

Tra le modalità di trasporto, il trasporto ferroviario riguarda ancora solo il 12% del trasporto merci e il 6% di quello dei passeggeri, rispetto ad una media europea più alta rispettivamente di 5 e 2 punti percentuali<sup>21</sup>.

Pertanto, alla luce di tale contesto, CDP intende perseguire i seguenti obiettivi nel settore dei servizi di trasporto su ferro e altri impianti fissi attraverso le proprie operazioni nel settore:

- aumento dei treni in circolazione e delle frequenze sulla rete regionale e metropolitana;
- supporto allo *shift* modale dal mezzo privato al mezzo pubblico per le persone;
- digitalizzazione del TPL e implementazione di servizi di *Mobility as a Service*;
- spostamento di una quota sostanziale di trasporto merci da gomma a ferro.

In linea con tali obiettivi, CDP adotta i seguenti criteri per le operazioni nel settore dei servizi di trasporto ferroviario o mediante impianti a fune.

#### **Trasporto passeggeri e merci a livello extraurbano, urbano e metropolitano**

In linea con gli obiettivi menzionati, CDP non effettua Investimenti in Controparti che non prevedono iniziative di riduzione delle emissioni CO<sub>2</sub>. Inoltre, CDP valuta positivamente la presenza di un piano di transizione adottato dalla Controparte che preveda l'utilizzo di veicoli ad emissioni di CO<sub>2</sub> dallo scarico pari a zero.

Inoltre, CDP supporta Progetti che non comportino un aumento delle emissioni di CO<sub>2</sub> e valuta positivamente tutti i Progetti relativi a servizi forniti con mezzi a trazione elettrica o che prevedano la transizione all'idrogeno.

#### **Trasporto mediante impianti a fune**

CDP valuta in maniera positiva i Progetti relativi a servizi di trasporto mediante impianti a fune utilizzati come servizi di trasporto pubblico locale.

## 5.3 Trasporto per mare e vie navigabili interne

### 5.3.1 Infrastrutture

Il posizionamento geografico al centro degli scambi nel Mediterraneo rende l'Italia un Paese strategico anche dal punto di vista del traffico marittimo, come confermato dalla rilevanza di tale tipologia di trasporto nel traffico merci. Tuttavia, l'Italia, se da un lato presenta *performance* eccellenti nel corto raggio, dall'altro non riesce ad intercettare pienamente i flussi potenziali a lunga distanza di merce via mare (commercio transoceanico).

Tale fenomeno è dovuto, in parte, ad aspetti connessi alle caratteristiche dei porti nazionali che

---

<sup>21</sup> Fonte: RFI <https://www.rfi.it/it/rete/la-rete-oggi.html>

si caratterizzano per elevati costi e tempi di transito (questi ultimi dovuti a fattori quali la carenza di collegamenti adeguati di ultimo miglio).

Inoltre, il ricorso al cd. “gigantismo navale” da parte degli operatori richiede sempre più infrastrutture in grado di ospitare navi di ultima generazione.

Lo sviluppo del sistema portuale italiano deve essere perseguito tenendo in debita considerazione gli aspetti di carattere ambientale e climatico, accelerando la transizione dello stesso verso la sostenibilità, attraverso interventi quali l’elettrificazione dei consumi portuali (ad es. *Cold Ironing*) anche con ricorso a fonti rinnovabili, la connessione dei porti con la rete ferroviaria per lo sviluppo di una logistica intermodale.

Pertanto, alla luce di tale contesto, CDP intende perseguire i seguenti obiettivi nel settore delle infrastrutture di trasporto per mare e per vie navigabili interne:

- potenziare e migliorare l'accessibilità delle infrastrutture portuali e retroportuali;
- contribuire alla mitigazione dei cambiamenti climatici;
- efficientare gli scali e le flotte in ottica green (es. *Cold Ironing*).

Di seguito sono elencati i criteri che CDP utilizza per valutare i Progetti relativi a infrastrutture di trasporto per mare e per vie navigabili interne.

### **Infrastrutture portuali**

In riferimento ai Progetti che hanno sede nei Paesi OCSE, CDP non supporta interventi che riguardano:

- la costruzione di banchine portuali di accosto nei porti commerciali che non prevedono predisposizioni per l’adozione di sistemi di *Cold Ironing*, ad eccezione degli accosti «rifugio»;
- l’aumento della capacità portuale che non prevedono possibilità (anche successive alla messa in opera delle infrastrutture portuali) di connessione con linee ferroviarie.

Fanno eccezione i Progetti che generano impatto positivo dal punto di vista socio-economico (es. quelli in ambito insulare) e i Progetti di interesse pubblico prevalente.

Sono sempre supportati i Progetti relativi al *transhipping* (attività di trasbordo di merci nei porti commerciali).

In riferimento ai Progetti che hanno sede nei Paesi non OCSE, CDP non supporta Progetti che non sono ritenuti in grado di generare un impatto positivo dal punto di vista socio-economico e/o dell’interesse pubblico prevalente.

Inoltre, CDP valuta positivamente i Progetti di aumento della capacità di piazzali di stoccaggio che prevedono sistemi di movimentazione automatizzata o con alimentazione elettrica (es: gru, auto e mezzi d’opera a terra) e supporta gli investimenti relativi a progetti di strutture di *Cold Ironing*.

## Altre infrastrutture

CDP supporta i Progetti relativi a interventi di canalizzazioni per il trasporto di passeggeri e merci e retroporti e piazzali di stoccaggio e deposito esterni alle aree portuali.

### 5.3.2 Costruzione di veicoli e mezzi di trasporto

L'Italia si posiziona al primo posto in Europa per il trasporto passeggeri (con 10.3Mio/passeggeri/anno<sup>22</sup>), mentre a livello di merci via *container* (TEU) i principali porti Italiani (Genova, La Spezia e Gioia Tauro) insieme non raggiungono i 11Mio/TEU/anno del Porto di Rotterdam.

Confermando l'interesse dei grandi *players* crocieristi e di trasporto logistico verso i cantieri navali presenti in Italia, si registrano aumenti delle navi in portafoglio ordini che dovrebbero rispettare sempre di più requisiti di minor impatto ambientale.

Pertanto, alla luce di tale contesto, CDP intende perseguire i seguenti obiettivi nel settore della costruzione di mezzi di trasporto per mare e per vie navigabili interne:

- efficientamento delle flotte in ottica *green*;
- localizzazione della cantieristica navale.

In linea con tali obiettivi, CDP adotta i seguenti criteri nel settore della costruzione di mezzi di trasporto marittimi:

- per il trasporto passeggeri, CDP supporta esclusivamente Progetti relativi a nuove navi con
  - i. la predisposizione all'uso di LNG o di combustibili non fossili, al fine di supportare la transizione energetica verso emissioni nulle; e
  - ii. la predisposizione all'utilizzo dei sistemi di *Cold Ironing*;
- per il trasporto merci, CDP supporta la costruzione di navi e imbarcazioni adibite per tali tipologie di trasporto.

### 5.3.3 Servizi di trasporto

Il sistema della logistica e dei trasporti è perno e fattore abilitante per la competitività delle imprese e per lo sviluppo del Paese. Come riportato nelle Linee Guida Strategiche Settoriali, i flussi commerciali con l'estero evidenziano un eccessivo ricorso alla gomma (21% dell'*import* e 43% dell'*export*), ma risulta evidente la centralità del comparto marittimo e portuale. Oltre due quinti dell'*export* e più di metà dell'*import*, infatti, viaggia via nave<sup>23</sup>.

Tuttavia, al fine di rendere il comparto pienamente competitivo, occorre favorire l'accesso ai mercati esteri per le imprese e qualificare l'Italia come *hub* di ingresso per l'Europa dai mercati extracomunitari.

In riferimento al settore dei servizi di trasporto per mare e vie navigabili interne, CDP intende

---

<sup>22</sup> Dati 2019 Fonte: Assoporti, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

<sup>23</sup> Banca d'Italia, "Indagine sui trasporti internazionali di merci", 2021.

perseguire i seguenti obiettivi:

- supportare la digitalizzazione dei processi per una migliore efficienza e trasparenza dei processi;
- supportare l'aggregazione degli operatori logistici, promuovendo la crescita dimensionale delle aziende del comparto.

Relativamente alle operazioni nel settore, CDP non effettua Investimenti in Controparti che abbiano:

- navi non classificate come provenienti da un membro dell'Associazione Internazionale delle Società di Classificazione (IACS<sup>24</sup>);
- navi che operano sotto una delle bandiere delle liste nere mantenute dalle autorità dello Stato di approdo che partecipano al Protocollo d'intesa di Parigi e al Protocollo d'intesa di Tokyo.

Inoltre, CDP non supporta Progetti che prevedono l'acquisto<sup>25</sup> di nuove navi adibite al trasporto passeggeri che non abbiano:

- la predisposizione all'uso di LNG o di combustibili non fossili, al fine di supportare la transizione energetica verso emissioni nulle; e
- la predisposizione all'utilizzo dei sistemi di *Cold Ironing*.

## 5.4 Trasporto aereo

### 5.4.1 Infrastrutture

Anche in riferimento al settore aeroportuale l'Italia è caratterizzata da un posizionamento geografico strategico rispetto agli altri paesi europei.

Gli scali aeroportuali italiani, tuttavia, risultano penalizzati a causa dell'assenza di un sistema intermodale integrato ed evoluto che risulta carente per dotazione infrastrutturale (piste, servizi doganali, ICT), servizi offerti (trattamento merci speciali, velocità di esecuzione), accessibilità aeroportuale e connessione intermodale.

Lo sviluppo infrastrutturale del settore deve tenere conto del Piano Nazionale degli Aeroporti vigente e sue successive integrazioni e modifiche; il Piano vigente prevede la razionalizzazione degli scali intercontinentali, internazionali e nazionali, oltre all'integrazione delle più recenti tecnologie per la gestione dei voli e delle altre attività di supporto, con l'obiettivo di intercettare l'incremento dei flussi di traffico previsti sia per il trasporto dei passeggeri che per il traffico di merci, quest'ultimo guidato dalle nuove esigenze dettate dell'*e-commerce*.

Pertanto, alla luce di tale contesto, CDP intende perseguire i seguenti obiettivi nel settore delle infrastrutture del settore aereo:

- rafforzare l'accessibilità e promuovere l'ammodernamento degli aeroporti con interventi

---

<sup>24</sup> Associazione Internazionale delle Società di Classificazione navale. L'attività dell'associazione verte principalmente nell'organizzazione e il coordinamento con l'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale) per garantire al massimo la sicurezza della navigazione. Per l'Italia è associato l'ente di classifica RINA Registro Italiano Navale.

<sup>25</sup> La nozione di acquisto, da intendersi in senso lato, comprende anche il leasing e l'affitto di flotte.

infrastrutturali, funzionali soprattutto allo sviluppo del comparto cargo;

- contribuire in maniera sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici.

Di seguito sono elencati i criteri che CDP utilizza per valutare i Progetti relativi alle infrastrutture per il trasporto aereo.

### **Infrastrutture aeroportuali**

CDP supporta i Progetti che hanno come finalità il miglioramento della capacità aeroportuale esistente attraverso interventi di sicurezza e di razionalizzazione, misure di decarbonizzazione e sistemi di trasporto intelligenti (AAM: mobilità aerea avanzata).

Sono altresì supportati i Progetti di espansione della capacità aeroportuale previsti nell'ambito dei Piani Nazionali Aeroportuali vigenti (es. Piano Nazionale Aeroportuale Italiano<sup>26</sup>, in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione – dell'*International Civil Aviation Organization* - ICAO<sup>27</sup>, Fit for 55, ecc.)

Infine, in linea con gli obiettivi perseguiti dalla presente Politica, CDP non supporta Progetti in Paesi privi di Piani Nazionali Aeroportuali vigenti che non generano impatti positivi dal punto di vista socio-economico e/o che non sono caratterizzati da un interesse pubblico prevalente.

### **Altre infrastrutture per il trasporto aereo**

CDP supporta i Progetti relativi a eliporti e vertiporti e valuta positivamente i Progetti relativi a sistemi di trasporto intelligenti.

## **5.4.2 Costruzione di velivoli e mezzi di trasporto**

La necessità di diminuire l'impatto ambientale del settore ha guidato l'Unione Europea verso politiche a favore di veicoli sempre più efficienti e sostenibili. La graduale obbligatorietà dell'utilizzo di combustibili sostenibili per il trasporto aereo prevede anche lo sviluppo di tecnologie e aeromobili che possano supportare questo cambiamento e quindi il passaggio da un parco di aeromobili alimentati con *jet fuel* tradizionale ad un parco aeromobili che impiegherà sempre maggiormente combustibili sostenibili (SAF - *Sustainable Aviation Fuel*<sup>28</sup>).

Tuttavia, attualmente, il parco aeromobili è formato principalmente da velivoli che utilizzano come carburante principale il *jet-fuel* tradizionale: solo in casi limitati si assiste ad un uso combinato di *jet-fuel* e di *Sustainable Aviation Fuel*.

---

<sup>26</sup> <https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/202210/Piano%20Nazionale%20degli%20Aeroporti.pdf>

<sup>27</sup> Organizzazione internazionale dell'aviazione civile - agenzia autonoma delle Nazioni Unite incaricata di sviluppare i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale, delle rotte e degli aeroporti e promuovere la progettazione e lo sviluppo del trasporto aereo internazionale rendendolo più sicuro e ordinato ([https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Assembly/Resolution\\_A40-18\\_Climate\\_Change.pdf](https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Assembly/Resolution_A40-18_Climate_Change.pdf))

<sup>28</sup> Biocarburante utilizzato per alimentare gli aeromobili che ha proprietà simili a quelle del carburante per aerei convenzionale, ma con un'impronta di carbonio minore. A seconda della materia prima e delle tecnologie utilizzate per la sua produzione, il SAF può ridurre drasticamente le emissioni di gas a effetto serra nel ciclo di vita rispetto al carburante convenzionale per aerei.

Pertanto, alla luce di tale contesto, CDP intende perseguire i seguenti obiettivi nel settore della costruzione di velivoli e mezzi di trasporto aereo:

- implementare soluzioni di mobilità intelligente e sostenibile;
- supportare l'implementazione del Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Aerea Avanzata 2021-2030;
- migliorare l'accessibilità e la mobilità dei territori, sfruttando a pieno la terza dimensione.

In linea con tali obiettivi, CDP non effettua Investimenti in Controparti che non abbiano adottato un piano di sviluppo dei *Sustainable Aviation Fuel* e/o un piano di decarbonizzazione in linea con gli obiettivi ICAO di lungo termine (i.e. emissione di CO<sub>2</sub> nulle al 2050).

Inoltre, CDP non supporta Progetti che comportino un aumento delle emissioni di CO<sub>2</sub>, nel caso in cui siano sviluppati da aziende che non rispettano i suddetti criteri previsti a livello di Controparte. I Progetti con finalità esclusiva di Ricerca e Sviluppo e di miglioramento dell'impatto ambientale/sociale dei processi aziendali sono invece sempre supportati.

### 5.4.3 Servizi di trasporto

Garantire l'interconnessione efficiente tra i nodi del Paese e quindi il collegamento tra gli aeroporti con le zone di destinazione e di origine delle merci e del traffico passeggeri, è elemento cardine per usufruire del vantaggio competitivo, rispetto alle altre economie europee, assicurato dal posizionamento geografico strategico dell'Italia.

Il settore aereo, infatti, è rilevante tanto per il comparto del turismo quanto al settore del trasporto merci. Il 40% dei visitatori in entrata nel Paese transita per gli aeroporti<sup>29</sup> rendendoli degli snodi cruciali per trainare il comparto turistico oltre che elemento fondamentale di accessibilità nei contesti isolani. Questa modalità di trasporto sta inoltre acquisendo una rilevanza crescente anche nell'ambito del traffico merci legato soprattutto al fenomeno dell'*e-commerce* per il quale è previsto un incremento delle vendite a livello globale dal 2021 al 2025 del 50%<sup>30</sup> (80% dei traffici *e-commerce* extra-nazionali viaggiano via aereo<sup>31</sup>). Nel trasporto cargo, l'Italia sconta un *gap* significativo rispetto ai principali *peer*, occupando il sesto posto in Europa, con una quota pari al 6% dei volumi, contro il 30% della sola Germania e il 15% circa di Francia e Regno Unito. Un mancato sviluppo del comparto penalizza anche le imprese italiane che si stima arrivino a dirottare le proprie merci fino a oltre il 50% del traffico potenziale verso altri scali europei, con conseguente aumento dei costi totali di trasporto a beneficio di operatori attivi fuori dai confini nazionali<sup>32</sup>.

Pertanto, alla luce di tale contesto, CDP intende perseguire i seguenti obiettivi nel settore dei servizi di trasporto aereo:

- sviluppare i servizi Cargo;
- aggregare gli operatori logistici, promuovendo la crescita dimensionale delle aziende del

---

<sup>29</sup> Ispra, 2018.

<sup>30</sup> IATA, "E-Commerce Monitor", 2022.

<sup>31</sup> IATA, "The e-commerce Impact on Air Cargo Operations", 2020.

<sup>32</sup> Piano Nazionale Aeroporti, 2012.

comparto;

- digitalizzare i processi per una migliore efficienza e trasparenza.

In particolare, CDP non effettua Investimenti in Controparti che non abbiano adottato un piano di decarbonizzazione in linea con gli obiettivi ICAO di lungo termine (i.e. emissione di CO<sub>2</sub> nulle al 2050).

Inoltre, CDP non supporta Progetti che comportino un aumento delle emissioni di CO<sub>2</sub>, nel caso in cui siano sviluppati da aziende che non rispettano i suddetti criteri previsti a livello di Controparte. I Progetti con finalità esclusiva di Ricerca e Sviluppo e di miglioramento dell'impatto ambientale/sociale dei processi aziendali sono invece sempre supportati.

## 6 Ruoli e responsabilità

---

Alla luce del contesto delineato, si definiscono di seguito i ruoli e le responsabilità - nel rispetto ed in conformità del sistema normativo, organizzativo e dei poteri e delle deleghe interne aziendali - dei diversi soggetti coinvolti.

### **“Consiglio di Amministrazione”:**

- valuta se è opportuno intervenire nelle operazioni di Investimento anche negli ambiti esclusi dal presente documento, approvando eventuali deroghe o interventi in deroga, secondo quanto indicato al Capitolo 4 “Perimetro di Applicabilità”.

### **“Comitato Investimenti e Partecipazioni”:**

- rilascia pareri specifici su eventuali interventi nei settori esclusi e su eventuali deroghe.

### **“Amministratore Delegato”:**

- approva in via esclusiva e non delegabile il presente documento nonché ogni sua revisione di carattere non formale e la relativa eventuale abrogazione;
- supervisiona nel continuo, ricevendo a tal fine flussi informativi, l’applicazione di quanto stabilito dalla presente Politica, garantendo un assetto organizzativo funzionale all’obiettivo.

### **“Direzione Policy, Valutazione e Advisory” di CDP S.p.A.<sup>33</sup>:**

- assicura la definizione di proposte di aggiornamento del presente documento, in coordinamento con le altre strutture competenti, nel rispetto delle Linee Guida Strategiche Settoriali di volta in volta definite, garantendo le opportune iniziative di sensibilizzazione e formazione nonché un supporto consulenziale nel continuo in merito alla relativa interpretazione;
- garantisce, in collaborazione con le strutture coinvolte, la corretta implementazione della presente Politica, valutando la coerenza delle operazioni di CDP con i principi ed i criteri ivi definiti, contribuendo, congiuntamente alle strutture interessate, alle necessarie integrazioni del *framework* contrattuale, nonché informando i Vertici Aziendali in caso di scostamenti;
- può contribuire, in collaborazione con le competenti strutture di CDP Equity, all’individuazione delle tematiche ESG rilevanti connesse al settore dei trasporti da analizzare durante la valutazione preliminare dell’Investimento e supporta nella valutazione delle principali risultanze;
- assicura, in fase di istruttoria, in collaborazione con le strutture competenti, che gli impatti sociali, ambientali, ed economici siano in linea con le aspettative, indirizzando eventuali divergenze anche mediante la definizione di misure di mitigazione.

---

<sup>33</sup> Service Agreement con CDP Equity S.p.A.

**“Direzione Strategie Settoriali e Impatto” di CDP S.p.A.<sup>34</sup>:**

- assicura la definizione e l’aggiornamento delle linee guida strategiche nel settore dei trasporti funzionali ad indirizzare le priorità di intervento volte a colmare i gap di mercato / socioeconomici;
- assicura, in collaborazione con le strutture competenti di CDP Equity, l’attività di monitoraggio periodico dell’impatto delle iniziative poste in essere da CDP, raccogliendo i dati necessari alla realizzazione della valutazione ex post;
- assicura l’attività di valutazione ex post dell’impatto aggregato effettivamente generato dalle iniziative poste in essere da CDP.

**“Direzione Investimenti”:**

- assicura, anche avvalendosi del necessario supporto della Direzione Policy, Valutazione e *Advisory* di CDP, il rispetto dei principi contenuti nel presente documento nelle operazioni di Investimento, anche orientando le attività di *origination* verso operazioni coerenti con quanto stabilito dalla presente Politica nonché dalla Politica Generale di Investimento Responsabile di CDP;
- sottopone all’approvazione del Consiglio di Amministrazione le operazioni per le quali rilevano le casistiche di non applicabilità e di deroga, secondo quanto indicato dalla presente Politica.

**“Direzione Rischi”:**

- assicura un presidio di secondo livello dei rischi, per le parti di competenza, in ottemperanza ai principi del Regolamento Rischi e della Policy di Gruppo Valutazione Rischio reputazionale delle operazioni;
- assicura la valutazione dei rischi climatici e ambientali, che si integra e completa la valutazione *ex ante* di sostenibilità.

**“Direzione Internal Audit”:**

- assicura un presidio di terzo livello, sulla base del proprio Regolamento approvato dal Consiglio di Amministrazione e con un approccio *risk-based*, valutando la completezza, adeguatezza, funzionalità (in termini di efficacia ed efficienza) ed affidabilità del sistema di controllo interno riferito ai processi aziendali;
- segnala tempestivamente alle strutture aziendali competenti gli elementi di criticità rilevati nelle verifiche e monitora periodicamente la corretta realizzazione delle azioni di mitigazione conseguenti.

**“Direzione Comunicazione, Relazioni Esterne e Sostenibilità” di CDP Equity S.p.A.<sup>35</sup>:**

- contribuisce all’individuazione delle tematiche rilevanti utili a definire le priorità strategiche descritte nel presente documento attraverso il dialogo costante con gli *stakeholder* di riferimento;

---

<sup>34</sup> Service Agreement con CDP Equity S.p.A.

<sup>35</sup> Service Agreement con CDP Equity S.p.A.

- assicura il monitoraggio e la rendicontazione degli obiettivi ESG e degli indicatori non finanziari, relativi alla Dichiarazione Consolidata di Carattere non Finanziario (DNF);
- presidia, in collaborazione con le altre unità organizzative competenti, il dialogo con le agenzie di *rating* ESG al fine di acquisire informazioni e contenuti volti a contribuire al miglioramento del presente documento;

## 7 Trasparenza e rendicontazione

---

CDP, riconoscendo il valore della trasparenza e del dialogo continuo con i propri clienti, investitori, agenzie di rating e organizzazioni della società civile, al fine di comprenderne le legittime aspettative, si impegna ad una rendicontazione continua e trasparente.

A tal fine, CDP pubblica annualmente sul proprio sito web una rendicontazione non finanziaria, inclusiva della Dichiarazione Consolidata di Carattere non Finanziario (DNF) ai sensi del D.lgs. 254/2016, redatta secondo standard riconosciuti (es. *GRI Sustainability Reporting Standards*, *Integrated Reporting Framework*, *Sustainability Accounting Standards Board*) e inclusiva delle proprie attività e degli impatti generati, non solo dalla propria operatività interna, ma anche in forma aggregata dalle operazioni di investimento oggetto del presente documento.

Il presente documento è pubblicato sul sito istituzionale di CDP.