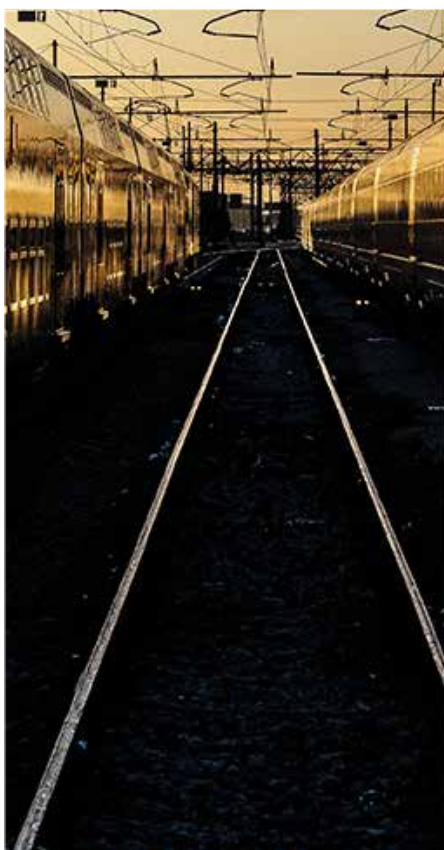


POLITICA DEL SETTORE TRASPORTI



INDICE

1. PREMESSA E FINALITÀ DEL DOCUMENTO	3
2. CONTESTO DI RIFERIMENTO	4
2.1 CONTESTO REGOLAMENTARE E NORMATIVO ESTERNO	4
2.2 PRINCIPALE NORMATIVA INTERNA COLLEGATA	5
3. PERIMETRO DI APPLICABILITÀ	6
3.1 PERIMETRO PER TIPOLOGIA DI OPERAZIONE	6
3.2 PERIMETRO SOCIETARIO	6
4. POSIZIONE DI CDP NEL SETTORE TRASPORTI	7
4.1 TRASPORTO SU STRADA	8
4.1.1 INFRASTRUTTURE STRADALI	8
4.1.2 COSTRUZIONE DI VEICOLI E MEZZI DI TRASPORTO	10
4.1.3 SERVIZI DI TRASPORTO	10
4.2 TRASPORTO SU FERRO E IMPIANTI FISSI	11
4.2.1 INFRASTRUTTURE	11
4.2.2 COSTRUZIONE DI VEICOLI E MEZZI DI TRASPORTO	12
4.2.3 SERVIZI DI TRASPORTO	12
4.3 TRASPORTO PER MARE E VIE NAVIGABILI INTERNE	13
4.3.1 INFRASTRUTTURE	13
4.3.2 COSTRUZIONE DI VEICOLI E MEZZI DI TRASPORTO	14
4.3.3 SERVIZI DI TRASPORTO	14
4.4 TRASPORTO AEREO	15
4.4.1 INFRASTRUTTURE	15
4.4.2 COSTRUZIONE DI VEICOLI E MEZZI DI TRASPORTO	16
4.4.3 SERVIZI DI TRASPORTO	16
5. RUOLI E RESPONSABILITÀ	17
6. TRASPARENZA E RENDICONTAZIONE	19
7. ALLEGATI	19
7.1 GLOSSARIO	19

1. 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 Statuto¹, 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 Finanziamento e 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 le richieste dei regolatori², *standard setter e rater* (“*driving forces ESG*”) verso tematiche di sostenibilità e con l’evoluzione degli Istituti Nazionali di Promozione e dei principali istituti di credito a livello europeo.

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 identificati all’interno del Piano Strategico 2025-2027, così come successivamente declinati nelle Linee Guida Strategiche (“LGS”). Le LGS, con l’obiettivo di informare le scelte di business nel medio periodo, identificano le azioni principali per l’intervento di CDP secondo i principi di addizionalità e complementarità rispetto al mercato, anche attraverso la definizione di campi di intervento di interesse prioritario e strategico per il Paese (Figura 1). Le LGS sono oggetto di aggiornamento a seguito di eventuali revisioni del Piano o eventi significativi che portino ad un mutamento del contesto di riferimento.

Figura 1 - Macro-obbiettivi e campi di intervento per l’azione di CDP

Campi di intervento CDP	 Competitività	 Coesione sociale e territoriale	 Sicurezza economica e autonomia strategica	 Transizione verde e “giusta”
Transizione energetica	✓		✓	
Economia circolare				✓
Salvaguardia del territorio		✓		
Infrastrutture sociali				
Mercato dei capitali			✓	
Digitalizzazione	✓	✓		
Innovazione tecnologica				
Sostegno alle filiere strategiche				
Cooperazione internazionale			✓	
Trasporto/nodi logistici	✓	✓		✓
Sicurezza e Difesa				

¹ 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...”.

² 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.

In particolare, CDP ha identificato tra gli ambiti prioritari il supporto al settore dei Trasporti e dei Nodi logistici. Infatti, 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 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.

Alla luce di tale contesto, nel 2023 CDP ha adottato la Politica del Settore Trasporti (di seguito "Politica") per disciplinare le attività nel settore, nel rispetto degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite e degli impegni internazionali del Paese. In un'ottica di sistema, la presente Politica ha 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 definisce:

- il contesto di riferimento (capitolo 2);
- il perimetro di applicabilità (capitolo 3);
- l'analisi dei settori coperti dalla Politica ed i relativi criteri di trattamento, limitazione ed esclusione e gli aspetti da promuovere (capitolo 4);
- i ruoli e le responsabilità dei soggetti coinvolti (capitolo 5);
- le modalità con cui viene garantita la trasparenza e la rendicontazione (capitolo 6).

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/o in caso di adozione di un nuovo piano strategico. Il riesame del presente documento ha luogo, in ogni caso, ogni 3 anni.

La presente Politica, ove opportuno, va letta unitamente alle altre politiche, in particolare quelle Generali di Investimento e Finanziamento Responsabile, e alle fonti normative aziendali e/o di Gruppo pertinenti.

2. CONTESTO DI RIFERIMENTO

2.1 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 le infrastrutture e i servizi di trasporto siano sempre più sicuri e accessibili per tutte le persone e, in particolare, coloro in situazioni di vulnerabilità e con disabilità.

In questo contesto, l'Unione Europea ha emanato il *Green Deal*³ 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.

Nell'ambito del *Green Deal*, inoltre, l'Unione Europea ha elaborato la Strategia sulla Biodiversità per il 2030, con l'obiettivo di contenere i rischi associati al deterioramento della biodiversità e degli ecosistemi, alimentati dallo sfruttamento delle risorse naturali e dal cambiamento climatico. Tali rischi hanno assunto crescente rilevanza e sono attualmente centrali nell'ambito delle politiche ambientali e di sviluppo sostenibile a livello globale.

³ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

Una ulteriore *milestone* a supporto della strategia dell'Unione Europea per la salvaguardia dell'ambiente è rappresentata dalla *Nature Restoration Law*⁴, entrata in vigore nel 2024, il cui obiettivo è ripristinare almeno il 20% delle aree terrestri e marine dell'UE entro il 2030 e di tutti gli ecosistemi che necessitano di azioni di recupero entro il 2050, in coerenza con gli impegni internazionali indicati nel Quadro globale per la biodiversità Kunming-Montreal⁵.

Nel 2021, la Commissione Europea ha, inoltre, varato due importanti misure: (i) il pacchetto *Fit for 55*⁶, 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. Il regolamento relativo alle reti TEN-T è stato oggetto di ulteriore aggiornamento nel 2024 al fine di integrare e migliorare la multi-modalità, la digitalizzazione e la resilienza della rete.

Il settore dei trasporti è stato, altresì, 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.

Inoltre, al fine di rendere i trasporti più sicuri, efficienti e sostenibili, grazie anche al supporto delle tecnologie, nel 2023 la Commissione Europea ha pubblicato la Direttiva sui Sistemi di Trasporto Intelligenti (STI) che mira a migliorare l'interoperabilità dei sistemi di trasporto intelligenti nell'UE.

In continuità con queste iniziative, nel novembre 2025 la Commissione Europea ha adottato un nuovo pacchetto per i trasporti che comprende: (i) il *Sustainable Transport Investment Plan* (STIP), che definisce un approccio comune per stimolare gli investimenti nei combustibili puliti; e (ii) l'*High-Speed Rail (HSR) Action Plan*, che individua le azioni necessarie per realizzare entro il 2040 una rete ferroviaria più veloce, interoperabile e connessa, prevedendo una maggiore mobilitazione di capitali pubblici e privati mediante strumenti finanziari innovativi, in stretta collaborazione con gli Istituti Nazionali di Promozione, il Gruppo BEI e altri *stakeholder* finanziari.

Infine, nell'ambito delle politiche di inclusione, si evidenzia il Regolamento (UE) 2006/1107, che stabilisce i requisiti volti a garantire che le infrastrutture e i servizi di trasporto pubblico siano progettati e gestiti in modo tale da essere accessibili alle persone con disabilità e ridotta mobilità.

2.2 Principale normativa interna collegata

Le fonti normative aziendali, in aggiunta al presente documento, all'interno delle quali CDP sancisce e riconosce i principi di sostenibilità quali valori fondanti sono, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- Statuto;
- Codice Etico;
- Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/2001;
- Framework di Sostenibilità;
- Politica Generale di Finanziamento Responsabile;
- Politica Generale di Investimento Responsabile;
- Politica del Settore Energia;
- Politica del Settore Difesa e Sicurezza;
- Politica del Settore Agricolo, dell'Industria Alimentare, del Legno e della Carta;
- Politica Generale di Stakeholder Engagement;
- Politica Generale Stakeholder Grievance Mechanism;
- Politica Generale di Diversità, equità e inclusione;
- Politica Generale Rischi;
- Regolamento del Credito.

⁴ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202401991

⁵ <https://www.cbd.int/gbf>

⁶ <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/>

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.

3. PERIMETRO DI APPLICABILITÀ

3.1 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 originate dopo l'approvazione del presente documento⁷, sia di Investimento (in modalità diretta e laddove possibile, in modalità indiretta), sia di Finanziamento (nella sola modalità diretta, relativamente alle controparti private) e rinnovo di tali operazioni⁸. La Politica non si applica alle operazioni⁹ su partecipazioni già detenute in portafoglio e alle modifiche di finanziamenti già in essere all'atto di prima emanazione della presente Politica. 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 Finanziamento/Investimento con scopo generico: la controparte è attiva nel settore Trasporti;
- ii. Operazione di Finanziamento/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.

Nell'ambito della sua *mission* istituzionale CDP è chiamata anche a gestire, per effetto di specifiche disposizioni normative, e/o appositi mandati, fondi di terze parti (es. risorse dei Ministeri). Tale attività è svolta nel rispetto dei vincoli normativi vigenti e degli indirizzi delle Istituzioni interessate.

Il Consiglio di Amministrazione di CDP 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 Finanziamento Responsabile e nella Politica Generale di Investimento Responsabile per i due ambiti di operatività con cui CDP interviene nel Settore dei Trasporti.

3.2 Perimetro Societario

La presente Politica si applica, con le specifiche di cui sopra, alle operazioni svolte da CDP S.p.A. nel Settore dei Trasporti.

CDP si impegna affinché le Società soggette a direzione e coordinamento¹⁰ che hanno adottato una politica nel Settore Trasporti¹¹ coerente con la Politica di CDP, recepiscano gli aggiornamenti di volta in volta apportati alla presente Politica, 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 vigilati¹², nonché della specifica normativa di settore a cui quest'ultimi sono sottoposti.

⁷ Le modifiche introdotte con questi aggiornamenti saranno applicabili alle operazioni originate a partire dalla data di approvazione della presente Politica.

⁸ Relativamente all'operatività di *export finance*, dove vi può essere un significativo *mismatch* fra la data di stipula di impegni di fornitura tra committente e fornitore e la data di stipula del contratto di finanziamento, la presente Politica non trova applicazione per gli impegni di fornitura tra committente e fornitore assunti prima dell'entrata in vigore della versione della presente Politica approvata a febbraio 2023 e già comunicati a CDP entro i 12 mesi dalla stessa data.

⁹ Include operazioni *equity* e similari (e.g. acquisto, scissioni, fusioni, conversioni di azioni, trasformazioni, concessioni di finanziamenti soci o versamenti in conto capitale, sottoscrizione strumenti ibridi, sottoscrizione convertibili, aumenti di capitale, salvo che questi ultimi riguardino l'acquisto di una società che opera nel settore).

¹⁰ Ai sensi degli articoli 2497 e seguenti del Codice civile.

¹¹ CDP Equity S.p.A., SIMEST S.p.A., CDP Real Asset SGR.

¹² 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).

4. POSIZIONE DI CDP NEL SETTORE 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. Con specifico riferimento al settore trattato dal presente documento, le Linee Guida Strategiche, 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 la posizione geografica cruciale nel Mediterraneo, l'Italia 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 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 nelle Politiche Generali di Finanziamento e Investimento Responsabile, e declinate nella normativa interna di dettaglio, la documentazione necessaria (es. bilancio integrato, autodichiarazioni, comunicati stampa, ecc.) a condurre le valutazioni¹³.

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 supporta le operazioni volte a garantire che l'accesso alle infrastrutture e ai servizi di trasporto considerino le esigenze delle persone in condizioni di vulnerabilità e con disabilità, favorendo la piena accessibilità e fruibilità dei sistemi di mobilità per tutte le persone, indipendentemente dalle loro condizioni fisiche, cognitive, psichiche o sensoriali.

¹³ 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.

In particolare, CDP valuta positivamente i Progetti volti a favorire la riduzione delle barriere architettoniche fisiche e digitali, il miglioramento dell'accesso ai mezzi di trasporto e a garantire che le soluzioni di mobilità siano fruibili in modo equo e inclusivo, in coerenza con quanto previsto dalle normative europee e italiane.

Inoltre, coerentemente con gli indirizzi normativi europei e italiani, CDP orienta le proprie scelte di Finanziamento/Investimento nel settore dei trasporti nel rispetto della biodiversità e della salvaguardia dei diversi ecosistemi, inclusi quelli particolarmente vulnerabili come le barriere coralline, che svolgono un ruolo cruciale nella protezione della biodiversità marina.

Fermo restando le esclusioni di carattere ambientale previste nelle Politiche Generali di Finanziamento e Investimento Responsabile, CDP sostiene Progetti compatibili con la conservazione della biodiversità e la resilienza degli ecosistemi e che integrano misure di mitigazione e ripristino, anche tenuto conto, laddove presente, della valutazione di impatto ambientale (VIA) che individua, descrive ed anticipa in via preventiva gli effetti su ambiente, salute e benessere che determinati progetti possono generare.

Inoltre, CDP valuta positivamente i Progetti che impiegano l'uso delle tecnologie *Nature Based Solutions* ("NBS"), considerate strumenti concreti per tutelare l'equilibrio ecosistemico delle infrastrutture, migliorare i servizi, mitigare le emissioni e aumentare la resilienza delle infrastrutture rispetto agli eventi estremi (a titolo esemplificativo e non esaustivo: corridoi ecologici e impianti verdi lungo autostrade per ridurre l'inquinamento e favorire la fauna; sistemi di drenaggio naturale per gestire le acque piovane e prevenire gli allagamenti; buffer forestali lungo le strade per prevenire le frane).

Conformemente agli Standard IFC e ai principali standard in materia, CDP si impegna a favorire lo svolgimento di attività nel Settore dei trasporti che garantiscano il rispetto dei diritti di titolarità delle comunità locali. Alla luce di tale obiettivo, in particolare con riferimento allo svolgimento di attività in Paesi in via di sviluppo, CDP non supporta Progetti non in linea con le migliori pratiche internazionali, tra cui:

- Performance Standard 5 "*Land Acquisition and Involuntary Resettlement*" dell'IFC, con riferimento al conseguente trasferimento e alla perdita di mezzi di sussistenza delle comunità locali;
- Performance Standard 7 "*Indigenous People*" dell'IFC, con riferimento al coinvolgimento delle comunità locali, al rispetto dei diritti delle popolazioni indigene e alla mitigazione degli eventuali impatti negativi. Nei casi in cui le attività comportino degli impatti sulle comunità locali così come previsto dai paragrafi 13 -17 del Performance Standard 7 dell'IFC, è richiesto l'ottenimento del consenso libero, preliminare e informato delle comunità locali interessate.

Nell'ambito di tali Progetti, CDP valuta inoltre in maniera positiva le Controparti che abbiano adottato un meccanismo di segnalazione delle criticità aperto alle comunità locali.

CDP, infine, valuta in maniera positiva i Progetti che integrano l'innovazione digitale e i Sistemi di Trasporto Intelligenti (di seguito "STI"), a favore di una mobilità efficiente, sicura e sostenibile, attribuendo particolare importanza all'adozione di soluzioni tecnologiche che favoriscano la gestione intelligente delle infrastrutture, dei servizi di trasporto e di logistica e promuovano l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto.

4.1 Trasporto su strada

4.1.1 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 oltre la metà 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 1980¹⁴) e presenta un elevato tasso di incidentalità¹⁵.

¹⁴ 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.

¹⁵ La distribuzione percentuale mostra che gli incidenti avvengono con maggior frequenza sulle strade urbane (73,3%), mentre il maggior numero di vittime si concentra sulle strade extraurbane (48,4%). Sulle autostrade si registrano, invece, il 5,3% degli incidenti e il 7,9% dei deceduti. (fonte ISTAT).

Al fine di promuovere una mobilità ciclabile sostenibile in Europa, funzionale anche a migliorare la qualità della vita, ridurre le emissioni di CO₂ e promuovere il benessere dei cittadini, la Commissione Europea ha pubblicato la *European Declaration on Cycling*¹⁶.

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, 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.

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 prevalente¹⁷, 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

Nei Paesi OCSE, 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)*¹⁸.

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.

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 stradali

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;
- 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.

¹⁶ https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/European_Declaration_on_Cycling_en_0.pdf

¹⁷ 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.

¹⁸ 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>).

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 CO₂ 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 CO₂ dallo scarico pari a zero.

4.1.2 Costruzione di veicoli e mezzi di trasporto

Il parco mezzi circolante in Italia risulta composto solo marginalmente da veicoli ad emissioni di CO₂ dallo scarico pari a zero.

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 CO₂ dallo scarico pari a zero;
- adozione di tecnologie di bordo che consentano l'ottimizzazione del consumo di energia e il dialogo veicolo-infrastruttura;
- 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 eroga Finanziamenti e 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 CO₂ 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 CO₂ 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 eroga Finanziamenti e non effettua Investimenti in Controparti che non abbiano adottato un piano di transizione verso la produzione di veicoli ad emissioni di CO₂ dallo scarico pari a zero, o che non abbiano formalizzato l'impegno ad adottare tale piano entro tre anni.

4.1.3 Servizi di trasporto

Anche il parco mezzi pubblici risulta con una bassa incidenza di veicoli ad emissioni di CO₂ 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 CO₂ dallo scarico pari a zero;
- potenziare lo sviluppo tecnologico, la digitalizzazione delle tratte stradali e autostradali (*smart road*) e l'implementazione di servizi di *Mobility as a Service*;
- 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 eroga Finanziamenti ed effettua Investimenti solo in Controparti che prevedono iniziative di riduzione delle emissioni o che si sono dotate di un piano di transizione che preveda l'utilizzo di veicoli ad emissioni di CO₂ 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 eroga Finanziamenti e non effettua Investimenti in Controparti che non hanno adottato piani di transizione verso l'utilizzo di mezzi ad emissioni di CO₂ dallo scarico pari a zero. Laddove ciò non sia tecnologicamente o economicamente possibile, sono considerati esclusi i Finanziamenti e 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 CO₂ per mezzo di trasporto. Negli altri casi, non supporta Progetti sviluppati da aziende che non rispettino i suddetti criteri previsti a livello di Controparte.

4.2 Trasporto su ferro e impianti fissi

4.2.1 Infrastrutture

L'infrastruttura ferroviaria italiana risulta ampiamente elettrificata, con un'incidenza sul totale superiore al 72%, e con elevate performance di sicurezza¹⁹. Tuttavia, si riscontrano significative divergenze di copertura delle infrastrutture ferroviarie sul territorio italiano.

La domanda di trasporto pubblico locale è tornata ai livelli pre-pandemici, anche se l'utilizzo di mezzi pubblici in Italia presenta un tasso pari a circa il 9% degli spostamenti²⁰.

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 circa 270 km totali è inferiore a quella della sola area di Madrid, che raggiunge quasi i 300 km²¹.

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.

¹⁹ Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali, "Relazione annuale sulle reti ferroviarie interconnesse", 2024.

²⁰ Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti, "Rapporto sulla mobilità degli italiani 2024".

²¹ Legambiente "Rapporto Pendolaria". 2025.

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.

Infine, CDP valuta 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.

4.2.2 Costruzione 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 e al Mezzogiorno dove l'età media dei convogli è di 18,1 anni rispetto ai 14,6 del Nord Italia²². Inoltre, in alcuni casi, tale materiale rotabile è caratterizzato da alimentazione a diesel: in Italia, infatti, ci sono ancora circa 4.602 chilometri di linee non elettrificate²³.

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 CO₂ dallo scarico pari a zero;
- adottare tecnologie di bordo che consentano l'ottimizzazione del consumo di energia.

In linea con tali obiettivi, CDP non eroga Finanziamenti e 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 CO₂ 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 CO₂ per mezzo di trasporto.

Negli altri casi, i Progetti sono supportati unicamente se sviluppati da aziende che rispettano i criteri previsti a livello di Controparte.

4.2.3 Servizi di trasporto

Tra le differenti modalità, 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 percentuali²⁴.

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 (a titolo esemplificativo e non esaustivo, lo sviluppo di interporti destinati allo *shift* modale, i collegamenti con gli hub logistici e con i porti).

²² Legambiente, "Rapporto Pendolaria", 2024.

²³ <https://www.rfi.it/it/rete/la-rete-oggi.html> - dati aggiornati al 30 giugno 2025.

²⁴ Federmerci, "Rapporto-annuale-trasporto-ferroviario", 2025.

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 eroga Finanziamenti ed effettua Investimenti solo in Controparti che prevedono iniziative di riduzione delle emissioni o che si sono dotate di un piano di transizione che preveda l'utilizzo di veicoli ad emissioni di CO₂ dallo scarico pari a zero.

Inoltre, CDP supporta Progetti che non comportino un aumento delle emissioni di CO₂ per mezzo di trasporto, 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.

4.3 Trasporto per mare e vie navigabili interne

4.3.1 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 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'elettificazione 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 *transshipping* (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.

4.3.2 Costruzione di veicoli e mezzi di trasporto

L'Italia si conferma *leader* a livello europeo nel trasporto passeggeri mentre a livello di merci le potenzialità restano solo parzialmente sfruttate, penalizzate dalla capacità di intercettare il traffico container di lungo raggio²⁵.

Confermando l'interesse dei grandi *player* 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.

4.3.3 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, il trasporto merci è dominato dalla gomma, con una limitata integrazione tra nodi logistici, ma risulta evidente la centralità del comparto marittimo e portuale. In Italia il trasporto marittimo movimentava il 31% dell'*import-export* in valore e il 51% in volume²⁶.

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 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.

²⁵ A fine anni '90, per i porti italiani transitavano volumi di container comparabili a quelli dei porti spagnoli, olandesi e tedeschi. Oggi, Spagna, Paesi Bassi e Germania registrano volumi superiori del 45%, 25% e 12% rispetto all'Italia, che è stata superata anche da Belgio e Turchia. Fonte: OECD Data Archive, "Container transport", 1970-2022.

²⁶ Elaborazioni CDP su dati Banca d'Italia, "Indagine sui trasporti internazionali di merci", giugno 2025.

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

- navi non classificate come provenienti da un membro dell'Associazione Internazionale delle Società di Classificazione (IACS²⁷);
- 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'acquisto²⁸ 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*.

4.4 Trasporto aereo

4.4.1 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 dall'*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 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 Italiano²⁹, in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione – dell'*International Civil Aviation Organization* - ICAO³⁰, 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.

²⁷ 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.

²⁸ La nozione di acquisto, da intendersi in senso lato, comprende anche il leasing e l'affitto di flotte.

²⁹ <https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-10/Piano%20Nazionale%20degli%20Aeroporti.pdf>

³⁰ 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/sites/default/files/sp-files/environmental-protection/Documents/Assembly/Resolution_A41-21_Climate_change.pdf).

4.4.2 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*³¹).

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*.

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 eroga Finanziamenti e 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 CO₂ nulle al 2050).

Inoltre, CDP non supporta Progetti che comportino un aumento delle emissioni di CO₂, 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.

4.4.3 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 47% dei visitatori in entrata nel Paese transita per gli aeroporti³² 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%³³ (80% dei traffici *e-commerce* extra-nazionali viaggiano via aereo³⁴). Nel trasporto cargo, l'Italia, seppur registrando una forte crescita nel 2024, sconta un *gap* significativo rispetto ai principali *peer*, occupando il quinto posto in Europa, dopo Germania, Francia, Belgio e Paesi Bassi³⁵.

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 nazionali³⁶.

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 comparto;
- digitalizzare i processi per una migliore efficienza e trasparenza.

³¹ 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.

³² Ispra, 2018.

³³ IATA, "E-Commerce Monitor", 2022.

³⁴ IATA, "The e-commerce Impact on Air Cargo Operations", 2020.

³⁵ Centro Studi Fedespedi, "Le società di gestione aeroportuale: un'analisi economico-finanziaria", 2025 – report promosso da ANAMA (Associazione Nazionale Agenti Merci Aerei).

³⁶ Piano Nazionale Aeroporti, 2012.

In particolare, CDP non eroga Finanziamenti e 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 CO₂ nulle al 2050).

Inoltre, CDP non supporta Progetti che comportino un aumento delle emissioni di CO₂, 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. 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

- approva in via esclusiva e non delegabile il presente documento nonché ogni sua revisione di carattere non formale e la relativa eventuale abrogazione;
- valuta se è opportuno intervenire nelle operazioni di Finanziamento/Investimento anche negli ambiti esclusi dal presente documento, approvando eventuali deroghe o interventi in deroga, secondo quanto indicato al capitolo 3 "Perimetro di Applicabilità".

Comitato Rischi e Sostenibilità

- rilascia parere al Consiglio di Amministrazione sul presente documento nonché sulle sue revisioni;
- rilascia pareri specifici su eventuali interventi nei settori esclusi e su eventuali deroghe.

Amministratore Delegato

- propone al Consiglio di Amministrazione l'approvazione della presente Politica, nonché eventuali modifiche;
- 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 Amministrazione, Finanza, Controllo e Sostenibilità

- assicura la definizione di proposte di aggiornamento del presente documento, in coordinamento con le altre strutture competenti, nel rispetto delle Linee Guida Strategiche di volta in volta definite, garantendo un supporto consulenziale nel continuo in merito alla relativa interpretazione;
- assicura il monitoraggio e la rendicontazione degli obiettivi e degli indicatori di sostenibilità;
- presidia il dialogo con le agenzie di *rating* ESG al fine di acquisire informazioni e contenuti volti a contribuire al miglioramento del presente documento.

Direzione Pubblica Amministrazione

- contribuisce in coordinamento con la Direzione Amministrazione, Finanza, Controllo e Sostenibilità all'aggiornamento della presente Politica;
- garantisce, in collaborazione con le strutture coinvolte, la corretta implementazione della presente Politica, valutando la coerenza delle diverse linee d'intervento di CDP con i principi ivi definiti, contribuendo, congiuntamente alle strutture interessate, alle necessarie integrazioni del *framework* contrattuale;
- assicura, in fase di istruttoria, in collaborazione con le U.O. 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.

Direzione Strategie Settoriali e Impatto

- 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, nell'ambito della valutazione di sostenibilità e impatto *ex-ante*, l'individuazione delle tematiche di sostenibilità rilevanti connesse ai settori a cui è riferita la presente Politica, in sede di valutazione di impatto di sostenibilità dell'operazione a supporto delle strutture competenti;
- assicura, in collaborazione con le strutture competenti, 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 e per cluster di progetti effettivamente generato dalle iniziative poste in essere da CDP.

Direzioni Business e Cooperazione Internazionale allo Sviluppo

- assicura, anche avvalendosi del necessario supporto della Direzione Pubblica Amministrazione, il rispetto dei principi contenuti nel presente documento nelle operazioni di Finanziamento/Investimento, anche orientando le attività di *origination* verso operazioni coerenti con quanto stabilito dalla presente Politica nonché dalle Politiche Generali di Finanziamento e Investimento Responsabile;
- garantisce, ove necessario, l'acquisizione dalla controparte dei dati e delle informazioni utili allo svolgimento delle analisi di cui al presente documento;
- gestisce con le controparti eventuali *mismatch* di coerenza rispetto alle aspettative sugli impatti sociali, ambientali, ed economici, ad esito delle valutazioni *ex-post* effettuate dalle strutture competenti;
- sottopone all'approvazione del Consiglio di Amministrazione le operazioni per le quali rilevano le casistiche di deroga, secondo quanto previsto dalla presente Politica.

Direzione Investimenti, Persone, Trasformazione e Relazioni Esterne

- assicura, anche avvalendosi del necessario supporto della Direzione Amministrazione, Finanza, Controllo e Sostenibilità e/o della Direzione Pubblica Amministrazione, 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;
- garantisce, ove necessario, l'acquisizione dalla controparte dei dati e delle informazioni utili allo svolgimento delle analisi di cui al presente documento;
- sottopone all'approvazione del Consiglio di Amministrazione le operazioni per le quali rilevano le casistiche di deroga, secondo quanto indicato dalla presente Politica;
- contribuisce all'individuazione delle tematiche rilevanti utili a definire le priorità strategiche attraverso il dialogo costante con gli *stakeholder* di riferimento;
- presidia, in collaborazione le altre strutture competenti, il dialogo con la società civile al fine di acquisire monitorare ed orientare il posizionamento su tematiche rilevanti per la definizione dei contenuti del presente documento;
- garantisce le opportune iniziative di sensibilizzazione e formazione relativamente al presente documento.

Direzione Rischi

- assicura un presidio di secondo livello dei rischi, per le parti di competenza, in ottemperanza ai principi della Politica Generale Rischi, della Policy di Gruppo Valutazione Rischio reputazionale delle operazioni, della Policy Antiriciclaggio e del Regolamento Indicatori di anomalia antiriciclaggio;
- assicura la valutazione dei rischi ESG, 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.

6. 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 la rendicontazione di sostenibilità, in conformità con gli *European Sustainability Reporting Standards*, secondo quanto previsto dalla *Corporate Sustainability Reporting Directive*.

Il presente documento è pubblicato sul sito istituzionale di CDP.

7. ALLEGATI

7.1 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 2030³⁷:** 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*.
- **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.
- **Controparte:** Società beneficiaria del Finanziamento o dell'Investimento. Nel caso di operazioni di: (i) esportazione come Controparte si intendono sia la società promotrice/ esportatore dell'operazione sia il *borrower*; (ii) *project financing* come Controparte si intendono sia il *borrower*\SPV che gli azionisti di quest'ultima che detengono singolarmente o congiuntamente una partecipazione maggioritaria (pari ad almeno il 51% del capitale).
- **Environmental, Social and Governance (ESG):** indica i fattori di tipo ambientale, sociale e di governo societario che qualificano una attività finanziaria come sostenibile.
- **Finanziamento:** senza pregiudizio per le altre normative interne/di Gruppo collegate, ai fini del presente documento indica la tipologia di impiego con scopo generico o scopo specifico comprendente le attività effettuate sotto qualsiasi forma tecnica consentita dalla legge e dallo Statuto di CDP con fondi propri, e con fondi di terze parti, sia a livello domestico sia internazionale, ivi inclusi i prestiti obbligazionari, le linee di credito *revolving*, l'acquisto di crediti di impresa e il rilascio di garanzie³⁸.
- **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 Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. ai sensi degli articoli 2497 e seguenti del Codice civile.

³⁷ <https://unric.org/it/agenda-2030/>

³⁸ Per informazioni sulle Operazioni di Finanziamento a cui si applica la presente Politica si rimanda al capitolo "3.1 Perimetro per tipologia di operazione".

- **Investimento:** senza pregiudizio per le altre normative interne/di Gruppo collegate, 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 di debito ed *equity* 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) con fondi propri e con fondi di terze parti³⁹.
- **Nature – based solutions (“NBS”):** soluzioni ispirate e sostenute dalla natura, economicamente vantaggiose, che apportano contemporaneamente benefici ambientali, sociali ed economici e contribuiscono a rafforzare la resilienza. Tali soluzioni introducono nelle città, nei paesaggi terrestri e marini elementi e processi naturali più numerosi e diversificati, attraverso interventi sistemici, efficienti dal punto di vista delle risorse e adattati alle realtà locali.
- **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, tra cui la povertà, la fame, la salute, l'istruzione, il cambiamento climatico, l'uguaglianza di genere, l'acqua, i servizi igienico-sanitari, l'energia, l'urbanizzazione, l'ambiente e l'uguaglianza sociale.
- **Piano Strategico:** Piano Strategico 2025-2027 di CDP, approvato dal Consiglio di Amministrazione di CDP nella seduta del 19 dicembre 2024, 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.
- **Sistemi di trasporto intelligenti (STI):** Sistemi nei quali sono applicate tecnologie dell'informazione e della comunicazione nel settore del trasporto stradale, comprese le infrastrutture, i veicoli e gli utenti, nella gestione del traffico e della mobilità e nelle interfacce con altre modalità di trasporto.
- **Tassonomia europea:** sistema di classificazione (da qui il termine “tassonomia”) coniato dall'UE che fornisce definizioni appropriate per le quali le attività economiche possono essere considerate (e definirsi) sostenibili.
- **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.

La Politica di prima emanazione è stata approvata dal CdA in data 23 febbraio 2023 e il presente aggiornamento è stato approvato dal CdA in data 18 dicembre 2025

³⁹ Per informazioni sulle Operazioni di Investimento a cui si applica la presente Politica si rimanda al paragrafo “3.1 Perimetro per tipologia di operazione”.