Politica del Settore Trasporti di CDP RA SGR

CDP Real Asset Sgr

*Questo documento è proprietà di **CDP Real Asset SGR S.p.A**. che se ne riserva tutti i diritti*

Indice

1. Informazioni del documento 3
1.1 Scheda del documento 3
1.2 Storia del documento 4
1.3 Glossario 4
2. Premessa e finalità del documento 6
3. Contesto di riferimento 8
3.1 Contesto regolamentare e normativo esterno 8
3.2 Principale normativa interna collegata 9
4. Perimetro di applicabilità 10
4.1 Perimetro per tipologia di operazione 10
5. Posizione di CDP RA SGR nel Settore dei Trasporti 10
5.1 Trasporto su strada 12
5.1.1. Infrastrutture stradali 12
5.2 Trasporto su ferro e impianti fissi 14
5.2.1. Infrastrutture 14
5.3 Trasporto per mare e vie navigabili interne 16
5.3.1. Infrastrutture 16
5.4 Trasporto aereo 17
5.4.1. Infrastrutture 17
6. Ruoli e responsabilità 20
7. Trasparenza e rendicontazione 22

*Questo documento è proprietà di **CDP Real Asset SGR S.p.A**. che se ne riserva tutti i diritti*

1. Informazioni del documento

1.1 Scheda del documento

Tipologia Documento	☐ Politica Settoriale
Normativa interna abrogata	☐ -
Principale normativa di Gruppo collegata	☐ Principi generali sull'esercizio dell'attività di Direzione e Coordinamento ☐ Policy di Gruppo "Framework di sostenibilità" ☐ Policy di Gruppo Valutazione del Rischio Reputazionale delle operazioni ☐ Policy di Gruppo Compliance Antitrust ☐ Policy di Gruppo Antiriciclaggio ☐ Policy di Gruppo Anti-Corruzione ☐ Policy di Gruppo Sanzioni ed Embarghi ☐ Policy di Gruppo Operazioni Straordinarie ☐ Policy di Gruppo Operazioni di maggior rilievo in termini di rischio per le Società non rientranti nel perimetro "gruppo creditizio
Principale normativa interna collegata	☐ Codice Etico ☐ Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/2001 ☐ Politica per gli investimenti responsabili di CDP RA SGR ☐ Regolamento "Individuazione e gestione dei conflitti di interesse e delle operazioni infragruppo" ☐ Politica del settore Energia di CDP RA SGR
Riferimenti a normativa esterna	☐ Codice civile ☐ D. lgs. 231/2001 e s.m.i. ☐ Agenda ONU 2030 per lo Sviluppo Sostenibile ☐ Accordo di Parigi ☐ EU Taxonomy ☐ Patto per il clima COP26 di Glasgow ☐ Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 (PNIEC) ☐ Piano Italia Digitale 2026 ☐ Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (cd. PNRR) ☐ Piano nazionale per gli investimenti complementari (cd. PNC) ☐ Pacchetto "Fit for 55" ☐ Dichiarazione Universale dei Diritti Umani ☐ Convenzione internazionale sui diritti civili e politici ☐ Convenzione internazionale sui diritti economici, sociali e culturali

*Questo documento è proprietà di **CDP Real Asset SGR S.p.A**. che se ne riserva tutti i diritti*

	☐ Convenzioni dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) sui diritti umani fondamentali (convenzione 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 e 182) ☐ Linee Guida dell'OCSE per le Imprese Multinazionali ☐ Principi dell'UN Global Compact ☐ Principi per gli Investimenti Sostenibili (UN *Principles for Responsible Investment* – UN PRI) ☐ Standard di performance dell'International Finance Corporation (IFC) ☐ Linee guida su ambiente, salute e sicurezza a livello di Unione Europea ☐ Linee guida su ambiente, salute e sicurezza (EHS) della Banca Mondiale ☐ D.lgs. n. 254/2016 e s.m.i. ☐ Aspettative di vigilanza sui rischi climatici e ambientali – Banca d'Italia ☐ EU Best Available Techniques reference documents (BREFs)
Redazione	☐ Organizzazione e Sviluppo Risorse Umane
Validazione	☐ Fondo Infrastrutture ☐ Business Development e Sostenibilità
Valutazione ex-ante	☐ Compliance e Antiriciclaggio
Soggetto Approvatore	☐ Consiglio di Amministrazione
Emanazione	☐ Ordine di Servizio del Responsabile Organizzazione e Sviluppo Risorse Umane n. 20 del 7 novembre 2024
Modalità di pubblicazione	☐ Intranet Aziendale

1.2 Storia del documento

AGGIORNAMENTI E REVISIONI			
Versione n°	**Principali modifiche introdotte**	**Data**	**Soggetto Approvatore**
1.0	☐ Documento di prima emanazione	07/11/2024	CDA

1.3 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 ad aggiungere 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**[1]: 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 dell'Investimento.
- ***Environmental, Social and Governance* (ESG)**: indica i fattori di tipo ambientale, sociale e di governo societario che qualificano una attività finanziaria come sostenibile.
- ***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.
- **Investimento:** ai fini del presente documento, indica l'attività di investimento effettuata sia attraverso investimenti diretti (ove previsti dal Regolamento del Fondo competente, si intendono 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 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).
- **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 triennale 2022-2024 di CDP RA SGR, approvato dal Consiglio di Amministrazione, inclusivo di eventuali successivi aggiornamenti.

[1] https://unric.org/it/agenda-2030/

- **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.
- **Regolamento del Fondo**: si intende il Regolamento di gestione del FOF Infrastrutture;
- **Settore dei Trasporti**: settore inerente alle infrastrutture e relativi servizi infrastrutturali, 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).

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.

In coerenza con le linee guida strategiche del Gruppo CDP, la SGR ha previsto nel proprio Piano Strategico, tra l'altro, l'istituzione del fondo di fondi denominato "FOF Infrastrutture", che si pone l'obiettivo di supportare lo sviluppo di infrastrutture sostenibili in ambiti d'intervento caratterizzati da significativi fabbisogni di risorse finanziare e maggiori potenzialità di sviluppo. Il fondo presenta tre principali finalità strategiche: (i) ridurre i gap con le altre principali economie; (ii) dare impulso alla crescita del mercato degli *asset manager* infrastrutturali; (iii) catalizzare le risorse di investitori istituzionali a favore di progetti che abbiano un impatto diretto sull'economia reale e sul territorio.

I principali settori di riferimento del fondo sono la transizione energetica e digitale, con particolare riferimento alle energie rinnovabili (inclusi impianti di biometano, legati all'economia circolare), l'efficienza energetica e le reti di telecomunicazione (per esempio, in fibra ottica). Altri settori di interesse sono, a titolo illustrativo e non esaustivo, il settore idrico, le infrastrutture sociali e sanitarie le infrastrutture di logistica, i trasporti e la mobilità sostenibile.

Sulla base di tali considerazioni, CDP RA SGR adotta la presente "Politica del Settore dei Trasporti di CDP RA SGR" (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 ad oggetto tutte le principali modalità di trasporto e i servizi infrastrutturali ad essi connessi .

La presente Politica, coerentemente con la normativa di riferimento, con la politica per gli investimenti responsabili di CDP RA SGR e con quanto previsto nel Regolamento del Fondo, si pone

*Questo documento è proprietà di **CDP Real Asset SGR S.p.A**. che se ne riserva tutti i diritti*

l'obiettivo di orientare l'operatività di CDP RA SGR nel Settore dei Trasporti, stabilendo criteri di trattamento, limitazione ed esclusione e gli aspetti da promuovere

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 RA SGR.

*Questo documento è proprietà di **CDP Real Asset SGR S.p.A**. che se ne riserva tutti i diritti*

3. Contesto di riferimento

3.1 Contesto regolamentare e normativo esterno

I Principi dell'UN Global Compact da tempo incoraggiano le aziende di tutto il mondo ad adottare politiche sostenibili, nel rispetto dei diritti umani, del lavoro, dell'ambiente e nella lotta alla corruzione.

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*[2] 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*[3], 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 e nel PNC.

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

[3] https://www.consilium.europa.eu/en/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/

3.2 Principale normativa interna collegata

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

- Statuto Aziendale;
- Codice Etico;
- Modello di Organizzazione Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/2001;
- Framework di Sostenibilità;
- Politica per gli investimenti responsabili di CDP RA SGR
- Politica del settore Energia di CDP RA SGR;
- Regolamento Rischi;
- Modello di Governance ESG;

Tale documento va letto unitamente alle altre politiche generali in materia di sostenibilità ed in particolar modo a quella di Investimento responsabile. 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.

*Questo documento è proprietà di **CDP Real Asset SGR S.p.A**. che se ne riserva tutti i diritti*

4. Perimetro di applicabilità

4.1 Perimetro per tipologia di operazione

Il perimetro di applicabilità del presente documento è riferibile all'operatività di CDP RA SGR nel Settore dei Trasporti - inteso come infrastrutture e relativi servizi - relativamente alle nuove operazioni di Investimento avviate dopo l'approvazione della presente Politica. La Politica non si applica alle operazioni[4] per cui risulti già avviata l'istruttoria[5] all'atto di prima emanazione della presente Politica. Per gli investimenti in portafoglio, in coerenza con quanto presente nella Politica per gli investimenti responsabili di CDP RA SGR, a cui si rimanda, CDP RA SGR effettua un monitoraggio attivo e, allo stesso tempo, collabora con il *management* dei fondi nonché, eventualmente, delle società in cui investe, 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.

Il Consiglio di Amministrazione di CDP RA SGR 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 per gli investimenti responsabili di CDP RA SGR per gli ambiti di operatività con cui CDP RA SGR interviene nel Settore dei Trasporti.

5. Posizione di CDP RA SGR nel Settore dei Trasporti

CDP RA SGR, in coerenza con il contesto normativo di riferimento, orienta il proprio approccio strategico ed operativo indirizzando l'utilizzo di risorse verso ambiti prioritari così come identificati nel Piano Strategico.

In particolare, il FOF Infrastrutture supporta lo sviluppo di infrastrutture sostenibili in ambiti d'intervento caratterizzati da significativi fabbisogni di risorse finanziare e maggiori potenzialità di sviluppo, incluso quello dei trasporti e della mobilità sostenibile.

Infatti, l'Italia sconta importanti carenze infrastrutturali che ostacolano la movimentazione efficiente di merci e persone, con ripercussioni negative sulla competitività del tessuto produttivo e sulla qualità

[4] Include operazioni equity e similari, ove applicabili sulla base del Regolamento del Fondo.

[5] Ai sensi dei par. 5.3.3 "Avvio istruttoria" della procedura "Processo decisionale e d'investimento / disinvestimento del patrimonio dei fondi a investimento indiretto" e della procedura "Processo decisionale e d'investimento del patrimonio dei fondi a investimento diretto".

*Questo documento è proprietà di **CDP Real Asset SGR S.p.A**. che se ne riserva tutti i diritti*

di vita dei cittadini. Tra queste si citano, a titolo di esempio, la mancanza di adeguati collegamenti intermodali (la rete ferroviaria nazionale raggiunge direttamente solo circa i 2/5 dei porti e meno di 1/3 degli aeroporti risulta collegato all'infrastruttura ferroviaria o ad altro sistema trasportistico) e la scarsa dotazione di infrastrutture su ferro per la mobilità urbana (l'estensione della rete metropolitana nazionale, con meno di 250 km, è inferiore a quella della sola Madrid).

Nonostante l'ingente disponibilità di risorse per investimenti prioritari nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, derivanti in particolare dal PNRR e dal PNC, persiste un elevato fabbisogno residuo per interventi e progetti prioritari in infrastrutture di mobilità, anche tenuto conto del mutato contesto geopolitico internazionale e delle 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 RA SGR:

- la sostenibilità dei mezzi di trasporto;
- l'intermodalità;
- la digitalizzazione di infrastrutture e servizi.

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

- l'ammodernamento e l'efficientamento delle reti di trasporto con riferimento sia alle infrastrutture su ferro per la mobilità interurbana, sia alla rete stradale e autostradale;
- il potenziamento e l'efficientamento dei nodi, attraverso l'incremento dell'accessibilità e della sostenibilità ambientale degli scali portuali e aeroportuali, lo sviluppo di collegamenti di ultimo e penultimo miglio e la promozione degli interporti e di sistemi di logistica integrata;
- lo sviluppo della mobilità urbana e del trasporto pubblico locale (TPL), attraverso in particolare il potenziamento delle infrastrutture su ferro per la mobilità urbana (metro, tram) e delle ciclovie.

Fermo restando tali aree di focus, la presente Politica disciplina i seguenti sotto-settori in cui i fondi gestiti da CDP RA SGR sono suscettibili di effettuare investimenti (direttamente o indirettamente):

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

Per ognuna di tali componenti, vengono forniti:

- una macro-descrizione del contesto;
- un riferimento agli obiettivi specifici definiti da CDP RA SGR;
- i criteri di trattamento, limitazione ed esclusione e aspetti da promuovere.

*Questo documento è proprietà di **CDP Real Asset SGR S.p.A**. che se ne riserva tutti i diritti*

Ai fini dell'applicazione della presente Politica, CDP RA SGR acquisisce dalla Controparte, con le modalità definite nella Politica per gli investimenti responsabili di CDP RA SGR, e declinate nella normativa interna di dettaglio, la documentazione necessaria a condurre le valutazioni[6].

In alcune specifiche circostanze, qualora ritenuto necessario, CDP RA SGR 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, CDP RA SGR 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[7]) e presenta un elevato tasso di incidentalità, soprattutto nelle aree urbane[8].

In tale contesto, CDP RA SGR, in caso di investimenti nel settore delle infrastrutture stradali, persegue, tra gli altri, anche i seguenti obiettivi:

- 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 della rete;
- potenziare lo sviluppo tecnologico e la digitalizzazione delle tratte stradali e autostradali (*smart road*);
- migliorare l'accessibilità dei nodi in ottica di intermodalità.

Inoltre, in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione del settore, CDP RA SGR 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.

[6] Nelle proprie attività di valutazione, in linea con quanto previsto dalla Policy di Gruppo Sanzioni ed Embarghi, CDP RA SGR si conforma alle misure restrittive di natura oggettiva ivi individuate.
[7] 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.
[8] 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).

*Questo documento è proprietà di **CDP Real Asset SGR S.p.A**. che se ne riserva tutti i diritti*

Nell'ambito delle progettualità e degli investimenti inerenti alle infrastrutture stradali e alle strutture accessorie per il loro funzionamento, CDP RA SGR valuta in maniera positiva la realizzazione di infrastrutture stradali:

- per la mobilità ciclo-pedonale;
- per scambi intermodali;
- ad uso esclusivo o prevalente di mezzi pubblici;
- ad uso promiscuo per il movimento di persone e merci, ove tali progetti abbiano ad oggetto la realizzazione di interventi di mobilità sostenibile, ad esempio tramite nuovi servizi digitali.

In generale, con riferimento agli investimenti dei fondi immobiliari (anche indiretti) che prevedano opere di urbanizzazione riguardanti anche il settore trasporti (e.g., realizzazione strade), le Unità di Gestione e Sviluppo dei Fondi (i.e. Fondo Sviluppo, Fondo Valorizzazione Immobili, Fondi Turismo, Fondi Abitare Sociale) faranno quanto ragionevolmente possibile affinché gli investimenti (sia diretti che indiretti) rispettino i principi enucleati nel presente paragrafo.

Infrastrutture stradali per la mobilità ciclo-pedonale

CDP RA SGR 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[9], di mezzi pubblici

CDP RA SGR 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 RA SGR farà quanto ragionevolmente possibile affinché la Controparte non supporti 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)[10].

Allo stesso tempo, CDP RA SGR supporta Progetti relativi a:

- interventi di manutenzione straordinaria di strade urbane ed *extraurbane*;

*Questo documento è proprietà di **CDP Real Asset SGR S.p.A**. che se ne riserva tutti i diritti*

- nuove realizzazioni di strade di quartiere e strade locali (strade di cui rispettivamente alle categorie E ed F del Codice della Strada).

Infine, CDP RA SGR 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 RA SGR 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.

Relativamente ai depositi per mezzi pubblici e ai parcheggi, CDP RA SGR valuta positivamente quei Progetti che prevedono la realizzazione di infrastrutture idonee per l'utilizzo da parte di mezzi che abbiano emissioni di CO_2 dallo scarico pari a zero (es. presenza di stazioni di ricarica elettrica/idrogeno). In linea con tale approccio, CDP RA SGR farà quanto ragionevolmente possibile affinché la Controparte non supporti 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_2 dallo scarico pari a zero.

5.2 Trasporto 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[11].

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[12].

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

[11] 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".*
[12] Special Eurobarometer 495, Mobility and Transport, 2020.

*Questo documento è proprietà di **CDP Real Asset SGR S.p.A**. che se ne riserva tutti i diritti*

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[13].

In tale contesto, CDP RA SGR, in caso di investimenti nel settore delle infrastrutture di trasporto su ferro e degli impianti fissi persegue, tra gli altri, anche i seguenti obiettivi:

- 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;
- promuovere lo sviluppo di nodi logistici e degli scambi intermodali.

Nell'ambito delle progettualità e degli investimenti inerenti ai servizi di trasporto su ferro e degli impianti fissi, CDP RA SGR valuta in maniera positiva progetti:

- di espansione della rete metropolitana;
- di manutenzione straordinaria su tutte le tipologie di infrastrutture;
- interventi legati a linee elettrificate;
- interventi in ottica di miglioramento della sicurezza;
- 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 ferroviarie per il trasporto passeggeri e merci a livello extraurbano, urbano e metropolitano

In linea con i propri obiettivi, CDP RA SGR 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 RA SGR farà quanto ragionevolmente possibile affinché la Controparte non supporti Progetti relativi a nuova realizzazione di rete che non prevedono la possibilità di impiegare motrici alimentate ad idrogeno su tale rete.

Infine, CDP RA SGR 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 RA SGR 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.

[13] Legambiente, "Rapporto Pendolaria 2022", 2022.

Impianti a fune

CDP RA SGR valuta in maniera positiva i Progetti relativi a impianti a fune dedicati al 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 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.

In tale contesto, CDP RA SGR, in caso di investimenti nel settore delle infrastrutture di trasporto per mare e per vie navigabili interne persegue, tra gli altri, anche i seguenti obiettivi:

- 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*).

Infrastrutture portuali

In riferimento ai Progetti che hanno sede nei Paesi OCSE, CDP RA SGR farà quanto ragionevolmente possibile affinché la Controparte non supporti 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 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 RA SGR 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.

*Questo documento è proprietà di **CDP Real Asset SGR S.p.A**. che se ne riserva tutti i diritti*

Inoltre, CDP RA SGR 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 RA SGR 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.

5.4 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.

Inoltre, 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[14] 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%[15] (80% dei traffici *e-commerce* extra-nazionali viaggiano via aereo[16]). 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%

[14] Ispra. 2018.
[15] IATA, "E-Commerce Monitor", 2022.
[16] IATA, "The e-commerce Impact on Air Cargo Operations", 2020.

*Questo documento è proprietà di **CDP Real Asset SGR S.p.A**. che se ne riserva tutti i diritti*

del traffico potenziale verso altri scali europei, con conseguente aumento dei costi totali di trasporto a beneficio di operatori attivi fuori dai confini nazionali[17].

In tale contesto, CDP RA SGR, in caso di investimenti nel settore delle infrastrutture del settore aereo persegue, tra gli altri, anche i seguenti obiettivi:

- rafforzare l'accessibilità e promuovere l'ammodernamento degli aeroporti con interventi infrastrutturali, funzionali soprattutto allo sviluppo del comparto cargo;
- digitalizzare i processi per una migliore efficienza e trasparenza;
- contribuire in maniera sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici.

Nell'ambito delle progettualità e degli investimenti inerenti alle infrastrutture di trasporto aereo, CDP RA SGR valuta in maniera positiva progetti:

- finalizzati al miglioramento della capacità aeroportuale esistente attraverso interventi di sicurezza e di razionalizzazione, misure di decarbonizzazione e sistemi di trasporto intelligenti (AAM: mobilità aerea avanzata);
- di espansione della capacità aeroportuale previsti nell'ambito dei Piani Nazionali Aeroportuali vigenti (es. Piano Nazionale Aeroportuale Italiano , in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione – dell'International Civil Aviation Organization - ICAO , Fit for 55, ecc.).

Infrastrutture aeroportuali

CDP RA SGR 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 Italiano18, in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione – dell'International Civil Aviation Organization - ICAO19, Fit for 55, ecc.)

Infine, in linea con gli obiettivi perseguiti dalla presente Politica, CDP RA SGR farà quanto ragionevolmente possibile affinché la Controparte non supporti 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 RA SGR supporta i Progetti relativi a eliporti e vertiporti e valuta positivamente i Progetti relativi a sistemi di trasporto intelligenti.

CDP RA SGR 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).

[17] Piano Nazionale Aeroporti, 2012.

Inoltre, CDP RA SGR farà quanto ragionevolmente possibile affinché la Controparte non supporti Progetti che comportino un aumento delle emissioni di CO_2, 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.

Infine, in linea con gli obiettivi perseguiti dalla presente Politica, CDP RA SGR farà quanto ragionevolmente possibile affinché la Controparte non supporti 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.

*Questo documento è proprietà di **CDP Real Asset SGR S.p.A**. che se ne riserva tutti i diritti*

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":

- approva il presente documento nonché ogni sua revisione di carattere non formale e la relativa eventuale abrogazione.

"Amministratore Delegato":

- propone al Consiglio di Amministrazione l'approvazione della Politica del Settore dei Trasporti di CDP RA SGR, nonché eventuali modifiche;
- sottopone al Consiglio di Amministrazione le operazioni per le quali rilevano le casistiche di non applicabilità e di deroga, secondo quanto indicato dalla presente Politica;
- supervisiona nel continuo, l'applicazione di quanto stabilito dalla presente Politica, garantendo un assetto organizzativo funzionale all'obiettivo.

"Comitato Sostenibilità":

- valuta proposte di aggiornamento e/o integrazione alla presente Politica;

"Direzione Fondo Infrastrutture":

- assicura, avvalendosi del necessario supporto di "Sviluppo Prodotti e Sostenibilità" (di seguito anche "SVS"), 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 per gli investimenti responsabili di CDP RA SGR;
- assicura, avvalendosi del necessario supporto di SVS, l'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;
- sottopone all'Amministratore Delegato, ai fini della presentazione al Consiglio di Amministrazione le operazioni per le quali rilevano le casistiche di non applicabilità e di deroga, secondo quanto indicato dalla presente Politica;
- contribuisce per quanto di competenza alla definizione di proposte di aggiornamento del presente documento, in coordinamento con le altre strutture competenti.

"Direzione Rischi":

- assicura un presidio di secondo livello dei rischi, per le parti di competenza, in ottemperanza ai principi del Regolamento Rischi, della Policy di Gruppo Valutazione Rischio reputazionale delle operazioni, della Policy Anti-Riciclaggio e della Procedura "Gestione degli adempimenti antiriciclaggio";

*Questo documento è proprietà di **CDP Real Asset SGR S.p.A**. che se ne riserva tutti i diritti*

- assicura la valutazione dei rischi climatici e ambientali sulla base di quanto previsto dal Regolamento Rischi tempo per tempo vigente;

“Direzione Revisione Interna”:

- 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 realizzazione delle azioni di mitigazione conseguenti.

“Direzione Sostenibilità e Progetti Speciali” per il tramite dell’Area “Sviluppo Prodotti e Sostenibilità”:

- supporta, con riferimento alle tematiche ESG trattate dalla presente Politica, la Direzione Fondo Infrastrutture, nella fase di istruttoria e nel successivo monitoraggio delle opportunità di investimento/disinvestimento
- assicura il monitoraggio e la rendicontazione degli obiettivi ESG e degli indicatori non finanziari, relativi alla Dichiarazione Consolidata di Carattere non Finanziario (DNF) di Gruppo e al Report di Sostenibilità della SGR;
- 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, anche con il supporto della Direzione “Comunicazione ed Eventi”;

“Direzione Comunicazione ed Eventi”:

- presidia, in collaborazione con le altre unità organizzative 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.

*Questo documento è proprietà di **CDP Real Asset SGR S.p.A**. che se ne riserva tutti i diritti*

7. Trasparenza e rendicontazione

CDP RA SGR, 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 RA SGR pubblica annualmente sul proprio sito web il Report di Sostenibilità redatto secondo standard riconosciuti e inclusivo delle proprie attività e degli impatti generati anche dalla propria operatività interna.

Il presente documento è pubblicato sul sito istituzionale di CDP, nella sezione dedicata a CDP RA SGR.

*Questo documento è proprietà di **CDP Real Asset SGR S.p.A**. che se ne riserva tutti i diritti*