

# INVESTIRE SOSTENIBILE



MOBILITÀ  
ELETTRICA

**PAGINA 04**

“NON SOTTOVALUTIAMO  
IL POTERE DEGLI  
INVESTITORI”  
TAVOLA ROTONDA

**PAGINA 12**

VEICOLI A  
IDROGENO

**PAGINA 16**

# INDICE

03	<b>EDITORIALE</b>
04	<b>ARTICOLI PRINCIPALI</b>
04	MOBILITÀ ELETTRICA
10	<b>RESEARCH</b>
10	IL CAMBIO DI STRATEGIA DELLA CINA NEL CAMPO DELLA MOBILITÀ ELETTRICA
12	“NON SOTTOVALUTIAMO IL POTERE DEGLI INVESTITORI!” TAVOLA ROTONDA
16	VEICOLI A IDROGENO
18	INFO BOX: SDG 7
20	VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ DEL TEMA “MOBILITÀ ELETTRICA”
22	SOCIETÀ AL CENTRO DELLA SOSTENIBILITÀ
24	<b>INSIDE</b>
24	COMITATO PER GLI INVESTIMENTI SOSTENIBILI
26	<b>FONDI SOSTENIBILI</b>
27	<b>RAIFFEISEN-ESG-SCORE</b>

## IMPRESSUM

Redazione: Zentrale Raiffeisen Werbung  
A-1030 Vienna, Am Stadtpark 9  
Documento prodotto da: Raiffeisen Kapitalanlage GmbH  
Mooslackengasse 12, A-1190 Vienna  
Responsabile del contenuto: Raiffeisen Kapitalanlage GmbH  
Mooslackengasse 12, 1190 A-Vienna  
Stampa: Druckerei Odysseus-Stavros Vrachoritis Ges.m.b.H.,  
A-2325 Himberg  
Luogo di pubblicazione: Vienna  
Luogo di produzione: Himberg

Contenuti: Informazioni su fondi d'investimento, titoli, mercati dei capitali e sull'investimento; per informazioni supplementari in accordo con la regolamentazione austriaca sui mezzi d'informazione consultare l'impressum su [www.rcm.at](http://www.rcm.at).

Coordinamento del progetto: Mag. Irene Fragner; Mag. Sabine Macha  
Autori: Mag. Klaus Glaser; Dipl.-BW Stephan Meier; Mag. Pia Oberhauser; Andreas Perauer; MSc, Mag. Wolfgang Pinner; Mag. Leopold Quell  
Foto: iStockphoto  
(Cover, S. 04, S. 05, S. 06, S. 07, S. 08, S. 11, S. 15, S. 17, S. 18, S. 19, S. 22)  
Richard Tanzer (S. 12, S. 13, S. 14, S. 15)  
Design grafico: [WORX] Multimedia Consulting GmbH

Data di aggiornamento: 5 Giugno 2019

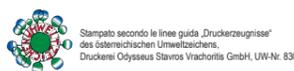
Questo è un documento di marketing della Raiffeisen Kapitalanlage GmbH.

Raiffeisen Capital Management è il marchio che rappresenta le seguenti società:  
Raiffeisen Kapitalanlage GmbH  
Raiffeisen Immobilien Kapitalanlage GmbH  
Raiffeisen Salzburg Invest GmbH

### Avvertenze legali

Gli investimenti nei fondi sono soggetti a rischi più alti, fino alla perdita del capitale. Il presente documento è stato redatto e realizzato da Raiffeisen Kapitalanlage-Gesellschaft m.b.H., Vienna, Austria ("Raiffeisen Capital Management" ovvero "Raiffeisen KAG"). Le informazioni in esso riportate, nonostante la cura posta nelle ricerche, sono destinate esclusivamente a scopi di informazione senza alcun impegno. Esse si basano sullo stato della conoscenza delle persone incaricate della stesura al momento della loro elaborazione e possono essere in qualsiasi momento e senza ulteriore preavviso modificate da Raiffeisen KAG. È esclusa qualsiasi responsabilità di Raiffeisen KAG in relazione al presente documento, in particolare modo per quanto riguarda l'attualità, la veridicità o la completezza. Allo stesso modo, eventuali previsioni o simulazioni di andamenti registrati in passato riportate in questo documento non costituiscono un indicatore affidabile per gli andamenti futuri. Il contenuto del presente documento non rappresenta un'offerta, né una proposta di acquisto o di vendita, né un'analisi degli investimenti. In particolare, esso non può sostituire la consulenza di investimento personalizzata né qualsiasi altro tipo di consulenza. Nel caso lei sia interessato ad un prodotto specifico, unitamente al suo consulente, saremmo lieti di fornirle per questo prodotto, prima di qualsiasi sottoscrizione, il prospetto completo o le informazioni per l'investitore previste in base alla sezione 21 della legge austriaca sui fondi d'investimento (AIFMG). Investimenti concreti non dovrebbero venir effettuati prima di un incontro con il suo consulente e senza una discussione e analisi del prospetto completo o delle informazioni per l'investitore previste in base alla sezione 21 della legge austriaca sui fondi d'investimento (AIFMG).

Si ricorda espressamente che le operazioni di investimento in titoli possono essere in parte accompagnate da rischi elevati e che il loro trattamento fiscale dipende dalla situazione personale e può essere soggetto a modifiche future. La riproduzione di informazioni o di dati ed in particolare l'utilizzazione di testi, parti di testi o di immagini contenuti nel presente documento è ammessa soltanto previo consenso di Raiffeisen Kapitalanlage-Gesellschaft m.b.H.



# EDITORIALE

*Care lettrici e cari lettori!*

Il cambiamento climatico è presente ovunque. Viene causato principalmente dall'aumento dei gas a effetto serra, specialmente dell'anidride carbonica (CO<sub>2</sub>). A questo contribuisce in maniera significativa il traffico. Nonostante il miglioramento delle tecnologie di combustione, le emissioni di CO<sub>2</sub> sono in generale aumentate in seguito all'aumento medio delle prestazioni e del peso dei veicoli, nonché a causa della crescita della domanda di carburante dovuta agli "optional" quali, per esempio, l'aria condizionata. E questa è una considerazione puramente tecnica che prescinde da altri parametri non ancora presi in considerazione come, per esempio, il cambiamento delle nostre abitudini (nel tempo libero) che implicano molti più chilometri percorsi in auto rispetto al passato.

Se vogliamo combattere il cambiamento climatico, il che implica una scelta teorica non esistente nella pratica, allora anche per il trasporto abbiamo bisogno di sistemi di

propulsione alternativi, a basse emissioni di CO<sub>2</sub>, oltre alle infrastrutture necessarie per rendere i veicoli con questi nuovi sistemi di propulsione competitivi e disponibili per tutti. I combustibili alternativi, come l'idrogeno, offrono probabilmente le prospettive più promettenti. Ma anche se ci sono già automobili a idrogeno, al momento manca ancora, tra l'altro, l'infrastruttura per renderle utilizzabili nella pratica anche dal consumatore medio.

Questo ci porta al tema centrale dell'attuale edizione, ovvero la mobilità elettrica. Negli ultimi anni, la vendita di veicoli elettrici ha visto una crescita molto dinamica a livello mondiale, anche grazie al cambio d'immagine, dovuto in gran parte all'azienda americana Tesla. In Europa il leader in questo segmento è la Norvegia. L'impatto più forte al mondo al momento lo sta avendo la Cina, dove il mercato degli acquirenti è in rapida crescita e i produttori di veicoli elettrici stanno battendo un record di vendite dopo l'altro. Ciò

che a prima vista potrebbe essere interpretato come uno sviluppo positivo, attira comunque molte critiche. È difficile al momento trovare un argomento nell'industria automobilistica più controverso di quello della mobilità elettrica. Che si tratti di convenienza, autonomia di guida, origine dell'energia elettrica, ricarica degli accumulatori e del loro smaltimento. È l'intero bilancio di CO<sub>2</sub> ad essere sempre più al centro delle critiche relativamente ai veicoli elettrici. Sono tutte solo cattiverie? Quanto sono giustificate queste critiche? Come affrontiamo noi investitori sostenibili il tema della mobilità elettrica? Si rischia di "buttare il bambino con l'acqua sporca"? Parleremo di queste e di altre questioni. Ciò dimostra ancora una volta che la sostenibilità è molto complessa e non è inquadrabile – e sicuramente non vivibile – all'interno di una prospettiva in "bianco e nero". La sostenibilità è un processo continuo, che a sua volta è soggetto a grande dinamismo e richiede molta riflessione, anche, o soprattutto, da parte di noi investitori.



**Mag. (FH) Dieter Aigner**  
Amministratore delegato di Raiffeisen KAG,  
responsabile per i dipartimenti Fund  
Management e Sostenibilità



# MOBILITÀ ELETTRICA

Le politiche nazionali e globali hanno individuato le tecnologie alternative “pulite” nei trasporti come una delle loro priorità. Alla base di questo interesse troviamo gli obiettivi in materia di cambiamenti climatici scaturiti dal vertice di Parigi e gli impegni per la protezione del clima legati ai cosiddetti NDC, i “Nationally Determined Contributions”, dei singoli Stati. Questi impegni a favore della tutela del clima in Europa hanno una dimensione sia nazionale che collettiva per tutta l'Unione europea.

Il settore dei trasporti è una causa importante delle emissioni di gas serra e, allo stesso tempo, un fenomeno in crescita costante. Secondo la relazione del 2017 sui cambiamenti climatici dell'Agenzia federale per l'ambiente, nel 2015 i trasporti sono stati responsabili per il 44,7% delle emissioni

2050 è quello di un settore dei trasporti il più possibile a impatto zero per il clima. Le misure comprendono il trasferimento modale, la promozione del trasporto pubblico, la promozione di forme di mobilità attive e soprattutto il passaggio a veicoli a emissioni zero basati sulle energie rinnovabili.

In generale, le emissioni del settore dei trasporti si basano in gran parte sui sistemi di propulsione dei veicoli, e attualmente il sistema dei trasporti è dominato dai motori a combustione interna. Tuttavia, a causa del rendimento termodinamico ottenuto pari al solo 45%, con questo concetto di mobilità va persa oltre la metà dell'energia utilizzata. L'efficienza di un motore elettrico è invece del 95% circa. Oltre alla propulsione elettrica, tra le tecnologie alternative „pulite” ad ampio potenziale ci sono anche i concetti basati sull'idrogeno. I presupposti per un successo – ovvero una maggiore penetrazione del mercato – a breve e medio termine della mobilità elettrica come tecnologia alternativa, attualmente al centro dell'attenzione, sono l'esistenza di un'infrastruttura adeguata, nonché di modelli di

di gas serra in Austria, senza considerare lo scambio delle quote di emissione. Il continuo progresso tecnologico delle tecnologie di propulsione basate sui combustibili fossili esiste ma non è assolutamente sufficiente per raggiungere gli obiettivi in materia di protezione del clima. In Austria, secondo la *Relazione sullo stato della mobilità dell'Agenzia federale per l'ambiente del 2019*, la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dal 2000 al 2016 delle autovetture di nuova immatricolazione è stata in media dell'1,6% all'anno. L'Austria ha dichiarato che il suo obiettivo per l'anno

L'Austria ha dichiarato che il suo obiettivo per l'anno 2050 è quello di un settore dei trasporti il più possibile a impatto zero per il clima.

incentivazione che possono andare dai vantaggi fiscali ad altri trattamenti preferenziali come l'utilizzo di corsie riservate agli autobus, parcheggi gratuiti, o l'utilizzo di stazioni di ricarica pubbliche.

## I VANTAGGI

Altri vantaggi dei motori elettrici rispetto ai motori a combustione interna sono il loro design semplice, la minore intensità di manutenzione, la rumorosità inferiore e l'eliminazione di emissioni locali. Attualmente si possono osservare grandi progressi nella tecnologia delle batterie, gli svantaggi come i lunghi tempi di ricarica e la ridotta autonomia durante l'uso del veicolo a causa della limitata densità energetica, vanno via via scomparendo. Dal punto di vista dell'Agenzia federale per l'ambiente, la produzione di un veicolo elettrico nel prossimo futuro potrebbe quindi essere più economica rispetto alla produzione di veicoli con motori a combustione interna con inoltre sistemi di post-trattamento dei gas di scarico sempre più complessi.

Oltre alla questione dei gas a effetto serra, l'elettromobilità può anche contribuire a ridurre molti altri effetti negativi del traffico stradale. Per i veicoli elettrici le emissioni di sostanze inquinanti nell'atmosfera si limitano all'abrasione e alla ri-sospensione delle polveri sottili. Ai suddetti vantaggi dei veicoli elettrici, miglioramento della qualità dell'aria e riduzione del rumore soprattutto nelle aree urbane, si contrappone una visione più generale riguardo alla questione della compatibilità climatica. L'analisi complessiva mostra

che quando si utilizzano veicoli elettrici una parte dei problemi ambientali si sposta verso processi a monte e verso altre parti della catena del valore. Tra questi rientrano gli aspetti della produzione dei veicoli e della produzione dei sistemi di batterie, ma anche la produzione dell'elettricità utilizzata. Il potenziale della mobilità elettrica può essere sfruttato appieno solo se l'energia elettrica utilizzata proviene al 100% da fonti rinnovabili.

## MISSIONE 2030

Nelle statistiche, le eventuali emissioni derivanti dalla produzione e dalla fornitura di elettricità per la mobilità elettrica in conformità con gli obblighi internazionali di rendicontazione non si trovano nel settore dei trasporti, ma nel settore della generazione di energia. In questo contesto, l'obiettivo del governo federale, come stabilito nella cosiddetta *#mission2030*, la strategia dell'Austria sul clima e l'energia, assume una maggiore rilevanza: il consumo totale di energia elettrica nazionale entro il 2030 dovrà essere coperto al 100% (bilancio nazionale) da fonti energetiche rinnovabili. Per una valutazione ecologica più ampia, oltre alle emissioni derivanti dalla produzione di energia, è inoltre rilevante la sufficiente frequenza d'uso del rispettivo veicolo. Per un effettivo risparmio di CO<sub>2</sub> attraverso l'elettromobilità è necessaria una sufficiente intensità di utilizzo che in base al ciclo di vita totale, a seconda del mix energetico, parte da 30.000 km percorsi e con un mix energetico medio è pari a 100.000 km. >>



Mag. Wolfgang Pinner  
Responsabile Team Investimenti  
Socialmente Responsabili  
di Raiffeisen KAG



## MOBILITÀ ELETTRICA

CO<sub>2</sub>

Attualmente, il dibattito sulla promozione delle energie pulite riguarda soprattutto l'elettrificazione dei trasporti e, in questo contesto, la limitazione ai segmenti delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri. Sono questi i settori in cui gli sviluppi tecnologici sembrano essere i più avanzati, inoltre esistono incentivi e programmi a livello politico. In una prospettiva odierna, il trasporto merci e la relativa elettrificazione degli automezzi pesanti acquisterà importanza solo dopo il 2030.

### 1,2 MILIONI DI VEICOLI ELETTRICI ENTRO IL 2030

Lo scenario esaminato dall'Agenzia federale dell'ambiente nell'ambito della *Relazione sullo stato della mobilità* sulla base delle misure attuali, escluse le ulteriori misure di promozione dell'elettromobilità, prevede che entro il 2020 il parco veicoli austriaco aumenterà a circa 70.000 auto elettriche a batteria (BEV) e ibride plug-in (PHEV). Nella fase successiva, nel 2030 si prevedono poco meno di 1,2 milioni di veicoli parzialmente e totalmente elettrici.

Nel 2050 le stime parlano di quasi 4,5 milioni di BEV e PHEV nel settore austriaco delle autovetture. Considerando l'ulteriore crescita del numero di auto, questo corrisponde al 69% del parco macchine totale.

Tuttavia, anche raggiungendo queste cifre si è ben lungi dall'ottenere la prevista de-

carbonizzazione quasi completa del traffico automobilistico entro il 2050. Nello scenario citato, le misure finora adottate per promuovere l'elettromobilità verrebbero portate avanti con l'attuale intensità. Ciò significherebbe una prosecuzione delle condizioni quadro economiche, come la perdita di entrate derivanti dall'imposta sugli oli minerali, il regime delle remunerazioni in natura, la deducibilità dell'imposta sul valore aggiunto, la promozione dei veicoli elettrici ad uso commerciale e privato fino alla fine del 2018 nonché l'attuazione delle misure del piano di attuazione dell'elettromobilità e del quadro strategico nazionale *Energia pulita nei trasporti* in attuazione della direttiva 2014/94/UE dell'Unione europea sullo sviluppo di infrastrutture per combustibili alternativi.

Le decisioni dell'UE di marzo 2019 verso nuovi obiettivi in materia di protezione del clima per l'industria automobilistica supportano le ambizioni politiche esistenti. Per raggiungere gli obiettivi climatici dell'UE, entro il 2030 i costruttori di autovetture devono ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle loro auto nuove del 37,5% rispetto al 2021. Per i veicoli commerciali leggeri è prevista una riduzione delle emissioni del 31% rispetto al 2021. Questa decisione è strettamente legata all'obiettivo globale di riduzione di almeno il 40% entro il 2030 che l'UE si è impegnata a rispettare nel quadro dell'accordo di Parigi sul clima. »



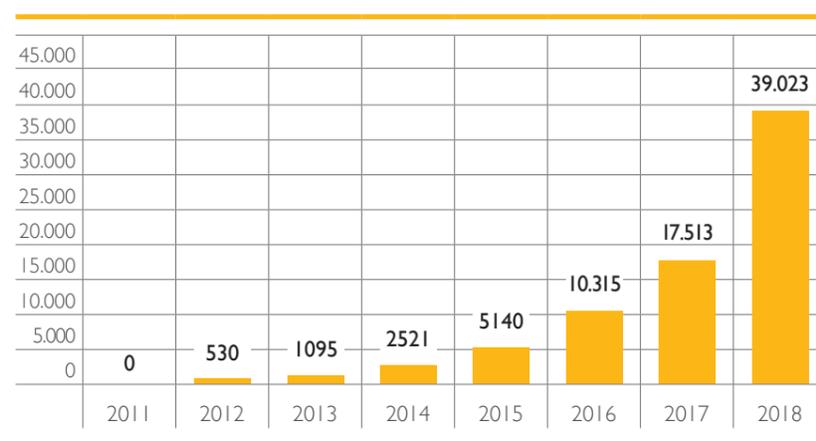


### MISURE DI SOSTEGNO

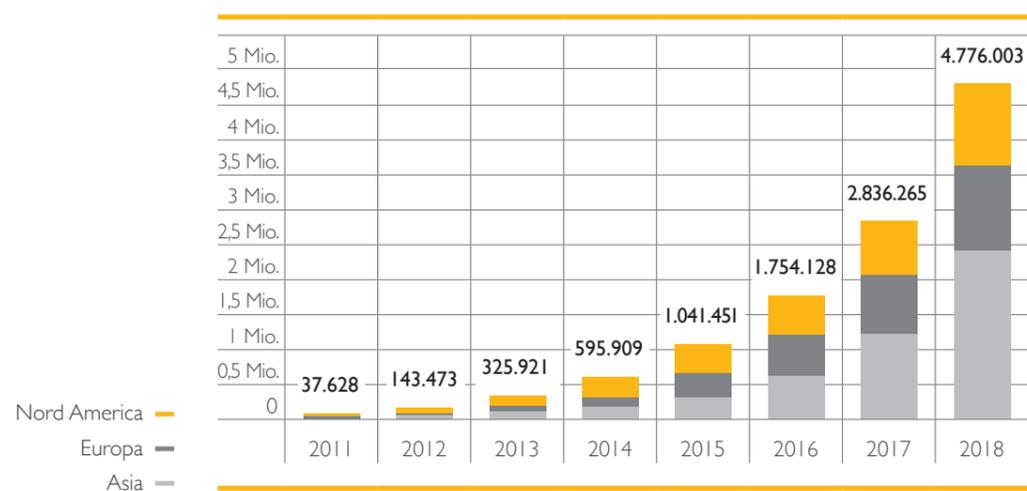
Il possibile potenziamento delle misure introduttive di accompagnamento potrebbero essere, da un lato, un aumento dell'imposta sugli oli minerali per il gasolio

nel senso di un adeguamento dell'aliquota comparabile per la benzina nonché l'indicizzazione delle aliquote nominali dell'imposta sugli oli minerali per la benzina e il gasolio mediante un indice dei prezzi al consumo a »

Numero cumulativo delle autovetture BEV e PHEV vendute in Austria



Numero cumulativo delle autovetture BEV e PHEV vendute a livello internazionale



Fonte: BloombergNEF, www.bnef.com  
Dati al 30 Aprile 2019

BEV...Vetture totalmente elettriche  
PHEV...Vetture ibride Plug-in

partire dal 2020. D'altra parte, si potrebbe aumentare la tariffa base della tassa sui premi assicurativi correlati al motore e rivedere la tassa di immatricolazione o la tassazione delle macchine aziendali mirando a valori di emissione di CO<sub>2</sub> più bassi. Gli incentivi del governo federale austriaco per l'acquisto di auto elettriche PHEV e BEV potrebbero essere prolungati.

In sintesi, l'obiettivo di una maggiore penetrazione del parco veicoli con auto puramente elettriche o ibride plug-in per ottenere una netta riduzione delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti è realistico solo se le misure di sostegno esistenti continuano ad esistere e vengono integrate, per quanto riguarda le condizioni quadro fiscali nonché una serie di altre misure che, tra l'altro, riguardano anche il significativo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica.

Guardando agli attuali sviluppi delle vendite sul piano internazionale, non solo emerge un chiaro trend verso un aumento del numero di BEV e PHEV vendute, ma anche una quota sempre più alta di veicoli venduti in Asia. Soltanto in Cina, nel 2018, sono state vendute più auto (2,07 milioni) che nei cinque paesi più grandi dell'Europa e del Nord America: USA, Norvegia, Gran Bretagna, Germania e Francia insieme (1,9 milioni). Ciò è dovuto, da un lato, ai programmi di incentivazione attualmente in corso e, dall'altro, naturalmente anche all'enorme popolazione cinese.

### LA MOBILITÀ ELETTRICA NEL CONTESTO DELLE TRE DIMENSIONI DELLA SOSTENIBILITÀ

#### E (Ambiente – Environment):

Mettendo a confronto le autovetture a benzina, diesel ed elettriche, i veicoli elettrici a batteria presentano vantaggi rispetto a tutti i parametri rilevanti per l'ambiente nei confronti delle altre forme di propulsione. Il vantaggio maggiore delle auto elettriche è l'eliminazione delle emissioni di gas di scarico a livello locale. Fattori importanti nel confronto dei bilanci ecologici delle auto a benzina, diesel ed elettriche sono i parametri situazione di guida, durata della batteria e produzione dei veicoli. Per quanto riguarda la situazione di guida, l'uso di auto elettriche nelle aree urbane è ottimale da un punto di vista ambientale, mentre le auto convenzionali sono adatte al funzionamento al di fuori delle strutture urbane. I veicoli elettrici hanno evidenti vantaggi rispetto ai veicoli a benzina e

diesel anche per quanto concerne le emissioni di ossido di azoto e le emissioni di particolato.

#### S (Sociale – Social):

In un lontano futuro, l'abbassamento dei costi della mobilità elettrica contribuirà a ridurre il volume di sostegno necessario e ad aumentare l'accettazione della tecnologia da parte degli acquirenti di tutte le fasce di reddito.

#### G (Governance):

Il successo delle tecnologie alternative "pulite" in generale e della mobilità elettrica in particolare dipende dalle misure di supporto statali. I fattori trainanti sono gli impegni comunicati in occasione dell'accordo di Parigi sul clima dei singoli paesi in relazione al protocollo sul clima.

#### Conclusione:

Raiffeisen Capital Management è in stretto contatto con le aziende grazie al processo di "engagement" o di dialogo con le imprese.

### L'ESEMPIO DELLA NORVEGIA

Facendo un ulteriore passo avanti e dando un'occhiata al numero di veicoli elettrici venduti sul totale delle vendite di automobili all'interno di un paese, c'è un chiaro vincitore in Europa: la Norvegia. Nel 2018 la vendita di auto completamente elettriche è salita dal 20,8% del 2017 a una quota record del 31,2%. Se si contano anche le ibride plug-in diventa quasi il 50%, molto più che in qualsiasi altro paese. A marzo di quest'anno, i norvegesi sono addirittura riusciti per la prima volta in un mese ad acquistare più auto elettriche che auto convenzionali.

Ma come riesce la Norvegia a passare gradualmente e con successo alle macchine

elettriche? In principio, grazie alla presenza delle premesse di base sopra menzionate. Lo Stato della Norvegia sovvenziona l'acquisto di veicoli a batteria non solo con incentivi fiscali, ma anche con iniziative quali parcheggi gratuiti e l'uso gratuito dei punti di ricarica. Il paese dispone inoltre di una rete ben sviluppata di stazioni di ricarica, senza la quale un aumento così rapido dei veicoli elettrici non sarebbe possibile. Infine, gran parte dell'elettricità in Norvegia proviene da centrali idroelettriche che per quanto riguarda il bilancio di CO<sub>2</sub> mostrano risultati molto positivi. Combinando tutti questi elementi si crea un contesto ottimale per svolgere un ruolo pionieristico nell'ambito dei tipi di propulsione alternativi.

# IL CAMBIO DI STRATEGIA DELLA CINA NEL CAMPO DELLA MOBILITÀ ELETTRICA



**Mag. Leopold Quell**  
Gestore del team azionario mercati emergenti di Raiffeisen KAG

**Le sovvenzioni statali per l'acquisto di auto elettriche in Cina stanno finendo. Ancora quest'anno verranno ridotte in media del 50% circa. Nel 2020 spariranno completamente. È l'inizio dell'abbandono dell'elettromobilità della Cina? No, per niente, anche se è senz'altro in vista un cambiamento di strategia.**

La Cina è il leader mondiale nel settore della mobilità elettrica. Il 60% di tutte le auto elettriche vendute nel mondo sono state vendute nel quarto trimestre dell'anno passato in Cina. Nel 2013 questo dato era ancora inferiore al 10%. Nel paese ci sono già circa 300.000 stazioni di ricarica. Quasi cinque

volte il numero degli USA. Oltre tre quarti delle capacità produttive globali di batterie agli ioni di litio si trovano in Cina. Per il governo cinese, tuttavia, questo è solo l'inizio. Non si vuole lasciare nulla al caso e consolidare ulteriormente la forte posizione in questo settore chiave ad alta tecnologia.

## MOTIVI PER L'ORIENTAMENTO STRATEGICO

Da un lato, bisogna menzionare il rispetto dell'ambiente e qui soprattutto il miglioramento della qualità dell'aria che potrebbe essere ottenuto grazie al passaggio dalle automobili con motori a combustione interna a quelle con motori elettrici. In molte regioni della Cina, come, per esempio, a Pechino e dintorni, l'inquinamento da CO<sub>2</sub> nell'aria, soprattutto in inverno, è così alto e lo scontento della popolazione così grande che si stanno disperatamente cercando delle soluzioni. Anche se il trasporto privato non è il principale respon-



sabile delle emissioni di CO<sub>2</sub> (lo sono di gran lunga le centrali elettriche a carbone), si potrebbe comunque ottenere un notevole miglioramento.

D'altra parte, la Cina riconosce l'opportunità di partecipare al mercato globale delle auto non solo come acquirente, ma anche come fornitore. I produttori cinesi di automobili con motori a combustione interna finora non sono ancora riusciti a ottenere quote di mercato significative al di fuori della Cina. Non è da escludere che campioni cinesi come Geely Automobile riusciranno ancora a farlo, ma arrivarci è difficile e le riserve dei consumatori occidentali sulle auto cinesi sono notevoli. Tuttavia, le auto elettriche potrebbero rivoluzionare il mercato e portare a una completa riorganizzazione dei rapporti di potere.

## CHIEDETEVI...

Comprendereste un'auto elettrica cinese? No? E se avesse un'autonomia superiore a quella dei modelli della concorrenza e avesse ottenuto buoni risultati nei crash test? E se fosse alla pari, in termini di prezzo, di un'auto con motore a combustione interna? E se offrisse inoltre un design moderno e un buon piacere di guida (accelerazione!)? Non esiste ancora un simile modello T, come quello della Ford, che più di 100 anni fa aveva aperto il mercato alla classe media. Ma proprio questo è l'o-

biiettivo dichiarato dei produttori cinesi e del governo cinese.

## SOWVENZIONI PER I PRODUTTORI

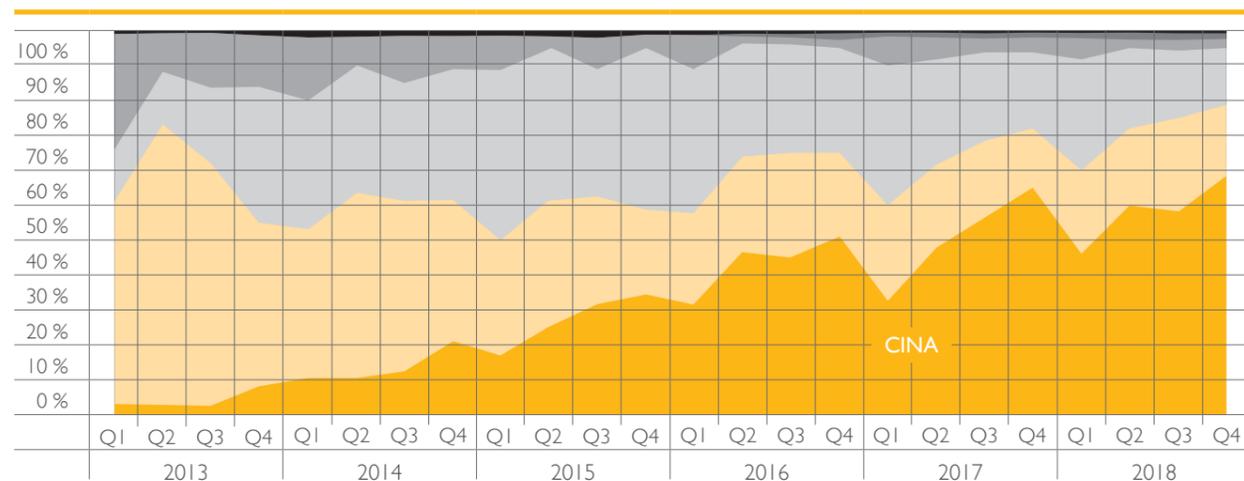
Come si inserisce quindi nel contesto il fatto che la Cina di recente ha annunciato di voler tagliare le sovvenzioni per l'acquisto di auto elettriche? Nel 2018, l'acquisto di un'auto elettrica con un'autonomia di oltre 400 km veniva sovvenzionato dallo Stato con l'equivalente di circa 6.600 euro. Un importo considerevole, che nel corso del 2019 verrà ridotto della metà. Nel 2020, il modello di incentivazione nella sua forma attuale verrà completamente abbandonato. Anche le sovvenzioni a livello provinciale non saranno più consentite a partire da giugno 2019. I relativi budget d'ora in poi dovranno essere utilizzati per aumentare le stazioni di ricarica nelle rispettive province.

Il modello di incentivazione a sostegno dei consumatori viene sostituito da un sistema di quote bonus/malus per i produttori. Entro il 2019 almeno il 10% di tutte le autovetture prodotte in Cina dovranno essere auto elettriche. Nel 2020 questo limite minimo sarà portato al 12%. Tutti i costruttori di automobili, indipendentemente se cinesi o stranieri, che non raggiungeranno questo valore, dovranno pagare multe o acquistare le quote in eccesso dai costruttori che superano questo obiettivo, il che, a sua volta, consentirà loro di offrire prezzi più bassi per le auto elettriche.

Si potrebbe esagerare e dire che con questa svolta il governo sta scambiando la carota con il bastone. I produttori di auto tradizionali sono quindi costretti a produrre auto elettriche o a sostenere costi aggiuntivi. L'allusione alla direzione nella quale dovrebbe svilupparsi il mercato non potrebbe essere più chiara. Il grande interrogativo rimane però, se il consumatore è disposto a stare al gioco e se i volumi di vendita di auto elettriche aumenteranno (ancora) notevolmente o se alla fin fine la produzione sarà troppo alta rispetto alla domanda.

Attualmente, l'aumento del tasso di penetrazione dei veicoli elettrici è praticato solo con l'aiuto di sovvenzioni. L'esempio del mercato europeo illustra che i dati relativi alle vendite di auto elettriche hanno una correlazione molto forte con le relative agevolazioni fiscali e le altre misure di incentivazione, quali l'uso di corsie riservate agli autobus o i parcheggi gratuiti. In questo modo le auto elettriche sono riuscite a conquistare quote di mercato significative esclusivamente in Norvegia e nei Paesi Bassi, mentre la loro quota sul mercato totale delle auto in paesi come la Germania o la Francia, dove il sostegno è minore, è molto più piccola. I dati dimostrano che il taglio alle sovvenzioni per le auto elettriche comporta un netto crollo delle vendite. La svolta in Cina è dunque relativamente rischiosa.

La quota cinese delle auto elettriche vendute nel mondo



Cina — Europa — Corea del Sud — BEV...vetture totalmente elettriche  
Nord America — Giappone — Resto del mondo — PHEV...Vetture ibride plug-in  
Fonte: BloombergNEF  
Dati a Febbraio 2019



Tavola  
rotonda  
Moderazione:  
Dieter Aigner

Tavola rotonda sul tema della  
mobilità elettrica e dei tipi di propulsione alternativi

**Ute Teufelberger**

Presidente dell'associazione federale austriaca per la mobilità elettrica



**Michael Woltran**

Chief Advisor Gas Innovation & Advocacy dell'azienda petrolifera OMV



**Günther Schmitt**

Gestore del fondo Raiffeisen Azionario MegaTrends



Con la moderazione di Dieter Aigner, amministratore delegato di Raiffeisen KAG, Ute Teufelberger, presidente dell'Associazione federale austriaca per la mobilità elettrica, Michael Woltran, Chief Advisor Gas Innovation & Advocacy della OMV, e Günther Schmitt, gestore del fondo Raiffeisen Azionario MegaTrends, discutono sul futuro della mobilità elettrica e dei sistemi di propulsione alternativi.

**Se oggi diamo un'occhiata all'anno 2030: con quali sistemi di propulsione ci muoveremo?**

**Ute Teufelberger:** La tendenza stabilita dal legislatore è quella di un forte aumento della mobilità elettrica. Specialmente nel trasporto privato questo tipo di propulsione costituirà una quota molto importante. In altri settori, per esempio il trasporto merci, esisteranno sicuramente altri sistemi di propulsione, come l'idrogeno. In sostanza, la mobilità cambierà radicalmente. Anche la logistica. Se lo sviluppo dovesse, tuttavia, continuare di questo passo, possiamo aspettarci, secondo me, una quote dell'elettromobilità pari al 20 - 30%. Attualmente rappresenta un buon 0,5%.

**Michael Woltran:** Secondo noi, la mobilità del futuro avrà una forma molto più complessa rispetto a quella di oggi. La discussione si focalizza molto sul trasporto privato, ma se si osserva dove va a finire l'energia, circa la metà va usata nel movimento di merci. Spesso ciò viene trascurato. Inoltre, c'è il trasporto aereo, il trasporto marittimo, ecc. Queste sono forme di mobilità che nel dibattito pubblico non vengono

# “NON SOTTOVALUTIAMO IL POTERE DEGLI INVESTITORI!”

spesso nemmeno percepite. La discussione si concentra piuttosto sulle autovetture e qui prevediamo per il 2030 una moltitudine e un più ampio numero di tipi di propulsione: auto elettriche, tutte le possibili varianti ibride, propulsioni a gas, anche su base bio. Il tema dell'idrogeno rivestirà sicuramente un ruolo più importante rispetto ad oggi. Quale concetto avrà successo dipenderà molto anche da quanto le persone, i consumatori, si concentreranno sul tema della mobilità.

**Günther Schmitt:** Secondo me, si sopravvaluta il successo che avrà l'auto elettrica. E non credo nemmeno che le multe, annunciate dalla politica per il 2021, saranno efficaci. Quando un'azienda come Volkswagen investe 30 miliardi nell'elettromobilità e poi deve pagare due miliardi di euro di multa, verranno ben presto chiuse delle fabbriche. La politica allora dovrà pensarci due volte se vuole multare quest'azienda. Penso che la mobilità elettrica sia stato un "hype", che ora, piano piano, sta di nuovo rallentando. Ritengo che nel 2030 le auto ibride saranno la norma.

**A lungo termine le automobili elettriche avranno veramente ancora successo?**

**Michael Woltran:** In determinati settori i veicoli elettrici hanno pienamente ragione di esistere. Nelle aree urbane, per esempio. L'elettromobilità non funzionerà nel trasporto pesante, almeno non senza una tecnologia rivoluzionaria. Non nei prossimi dieci anni e probabilmente nemmeno nei prossimi vent'anni. Le batterie non sono

proprio in grado di fornire tali prestazioni. Qui avranno successo altre tecnologie. Nei trasporti pesanti prevarrà l'idrogeno, forse non entro il 2030, ma sicuramente dopo.

**Ute Teufelberger:** Per quanto riguarda il trasporto privato, sono convinta che la mobilità elettrica rivenderà una grande fetta del mercato. Questo andrà di pari passo con una svolta nel sistema della mobilità. Ci si accorge che l'auto come "status symbol" per i giovani non è più così importante. E lo diventerà sempre meno. Inoltre, grazie alla guida autonoma ci sarà bisogno di sempre meno macchine. Ad ogni modo, aumenterà il numero di auto alimentate con energia rinnovabile. Questo è importante e necessario. Non è nemmeno una domanda, se lo vuole l'Austria o il suo governo, ma è semplicemente un requisito a livello europeo e anche una reazione necessaria agli sviluppi in Cina. Anche se i produttori di auto europei auspicherebbero, in questo senso, un andamento un po' più lento, il mercato deve reagire, altrimenti arrivano sul mercato europeo i costruttori cinesi e di certo anche produttori di auto, ma anche la produzione delle batterie e altre nicchie di mercato tecnologiche.

**Günther Schmitt:** Tuttavia, i cinesi stanno già di nuovo facendo un piccolo passo indietro. Fino a poco tempo fa ogni auto elettrica veniva sovvenzionata con diverse migliaia di euro. Questi incentivi ora sono stati ridotti del 60 - 65%. Adesso hanno più interesse per le auto a idrogeno e hanno

chiesto a Toyota, se può essere d'aiuto nella ricerca e nello sviluppo. E non ritengo nemmeno che i cinesi siano così ansiosi di esportare le loro auto elettriche in tutto il mondo. Quello che esportano a livello mondiale sono le batterie e in Europa c'è poco interesse per entrare in concorrenza.

**Che dire dell'infrastruttura di ricarica? In futuro avremmo bisogno di un grande numero di sistemi di ricarica e rifornimento, forse anche mobili?**

**Michael Woltran:** Questa evoluzione sarà graduale. Ogni segmento avrà la sua infrastruttura. Non su tutto il territorio, ma in proporzione al relativo uso. L'idrogeno sarà disponibile presso stazioni di servizio concentrate soprattutto per i camion e autobus. Questo può essere realizzato attraverso investimenti contenuti, per esempio, in brevi condotte di idrogeno o sistemi di carico flessibili con autocarri. Ciò vale anche per il biogas che si può trasportare dalle zone rurali, forse anche in forma liquida. Non è necessario creare una rete capillare, ma delle prime teste di ponte. Basandosi su tali esperienze, entro il 2050 potrebbero essere creati sistemi completamente sviluppati. Ad ogni modo, c'è bisogno di apertura verso le nuove tecnologie e libertà per potersi muovere in tutte le direzioni.

**Cosa fa il settore per restare competitivo? In quale direzione va la capacità innovativa dei fornitori?**

**Günther Schmitt:** Per i gruppi automobilistici tutto diventa molto più caro, perché



**Dieter Aigner**  
Amministratore delegato di  
Raiffeisen KAG



bisogna puntare su tutte le tecnologie. Per questo le società automobilistiche hanno quotazioni così convenienti sulle borse azionarie, perché i costi sono significativamente aumentati per queste aziende. Devono continuare a svilupparsi in direzione delle ibride, ma anche continuare a lavorare sulla tradizionale tecnologia a combustione interna. Inoltre bisogna promuovere i temi della mobilità elettrica e dell'idrogeno. Di conseguenza, da un settore, o al massimo due settori con il diesel, sono diventati cinque, sei settori. I gruppi automobilistici cercano di scaricare questo sui fornitori. Questi vengono però messi ulteriormente sotto pressione. Anche per i servizi pubblici è diventato più difficile. Da circa dieci anni cercano di reinventarsi. Acquistano partecipazioni e nemmeno loro sanno con precisione in che direzione andranno. Finché sarà così, sarà caro per tutti.

**Ute Teufelberger:** La mobilità elettrica aumenterà sempre di più. Questa è la volontà politica. Se una famiglia, che in media consuma 5.000 chilowattora all'anno, consumerà altri 3.000 chilowattora per una macchina elettrica, è logico che un'azienda fornitrice di energia debba impegnarsi affinché questa energia elettrica venga messa a disposizione. Inoltre, i gestori delle reti devono preparare le reti elettriche per questo ulteriore fabbisogno, questi lavori di preparazione sono in fase di implementazione. Al

momento stiamo portando avanti diversi progetti di ricerca. Per esempio, in test reali vengono allestite intere strade con auto elettriche per vedere come reagiscono le reti. Quali prestazioni sono veramente richieste, come si possono ridurre i carichi. Siamo pronti a gestire una significativa corsa alla mobilità elettrica e aspettiamo gli sviluppi e le offerte dell'industria automobilistica.

#### **Da dove viene l'elettricità per la mobilità elettrica?**

**Ute Teufelberger:** Il portafoglio dei fornitori di energia elettrica in Austria è composto per oltre il 70% da energia rinnovabile. L'Austria è un ottimo esempio di un paese, nel quale l'elettromobilità è veramente sensata. Perché l'energia con la quale viene alimentata la macchina è in gran parte rinnovabile. A ciò si aggiunge che è possibile gestire l'ulteriore quantità di energia necessaria per la mobilità elettrica, perché abbiamo a che fare con una forma di propulsione molto efficiente. Le quantità necessarie di energia elettrica non stressano assolutamente i fornitori di energia. Piuttosto le prestazioni richieste, cioè quanta elettricità è necessaria in un certo momento. Ciò riguarda la rete elettrica. Questa questione rappresenta una sfida.

**Michael Woltran:** Sarà interessante vedere come nel 2020/2021 l'industria automobilistica, in particolare in grandi produttori,

implementeranno i loro obiettivi di flotta e se il consumatore si adeguerà. Da due, tre anni si discute molto intensamente di mobilità personale e cambiamenti climatici. Ma se si guarda alle statistiche di immatricolazione in Germania, si evince che in quel Paese è aumentato il "consumo di flotta" medio. Questo è un dato di fatto, tra l'altro anche in Austria. Ciò significa che il consumatore non ha ancora capito quello che pretende da lui la politica. Sarà interessante vedere, se questo cambierà effettivamente nei prossimi anni. L'auto da tre litri esiste sul mercato da circa sei anni. Ma non viene comprata. Personalmente sono quindi alquanto scettico sul fatto che le auto elettriche verranno acquistate in grande stile, perché ciò significa cambiare le abitudini di guida. **Günther Schmitt:** Anche se con gli incentivi il prezzo di vendita viene portato sullo stesso livello delle auto ad alimentazione convenzionale, con gli incentivi non si potrà influenzare il valore di rivendita e al momento la situazione è tale che un'auto elettrica vecchia di tre anni può essere rivenduta al 40% del prezzo di listino, mentre una macchina con motore a combustione interna vale circa il 60% del prezzo di mercato.

**Ute Teufelberger:** Perché non esiste ancora un mercato. Deve ancora svilupparsi.

**Günther Schmitt:** A mio avviso, non si tratta del mercato, ma delle batterie, che dopo tre anni non sono più efficienti. Nessuno >>>

acquista un'auto che nuova aveva un'autonomia di 400 chilometri e dopo tre anni riesce a percorrere solo 200 chilometri.

**Ute Teufelberger:** Questo è vero. Le batterie devono sicuramente essere ancora sviluppate ulteriormente, anche se esistono già veicoli elettrici, i cui livelli di efficienza sono nettamente superiori alle attese. Anche i costi di acquisto stanno diminuendo. Presto arriverà sul mercato la Volkswagen e-Golf che sul prezzo riesce a competere con la Golf tradizionale. Analizzando i costi del ciclo di vita, al momento l'auto elettrica è più conveniente in base al regime fiscale attuale e ai costi energetici.

#### **A proposito di batteria. È considerata il punto debole del sistema. Ci sono già delle soluzioni tecnologiche valide nel cassetto?**

**Michael Woltran:** Solo per avere una sensazione delle dimensioni di cui stiamo parlando in questo contesto: se nel 2030 vogliamo raggiungere gli obiettivi che ha stabilito il governo federale, allora abbiamo bisogno di almeno cinque terawattora di stoccaggio di energia a lungo termine. I costi: circa 300 miliardi di euro, se si volesse risolvere il problema con le batterie. Il progetto di utilizzare le auto elettriche per immagazzinare ulteriore energia, con la quale alimentare, per esempio, la lavatrice di sera, è sicuramente insufficiente per coprire questi obiettivi. A questo proposito ci saranno ancora molti

approcci innovativi e succederà ancora molto. Tutto questo si muoverà, tuttavia, all'interno di percentuali a una cifra del fabbisogno complessivo. Per immagazzinare grandi quantità di energia c'è bisogno di nuove soluzioni. Qui sarà utile solo la tecnologia "power-to-gas".

#### **Quali società e settori sono interessanti dal punto di vista degli investitori?**

**Günther Schmitt:** Fino a poco tempo fa eravamo fortemente investiti su questo tema, di recente abbiamo però ridotto significativamente i nostri investimenti. Abbiamo analizzato l'intera catena di approvvigionamento. Quali materie prime sono necessarie? Litio, cobalto, nickel, per esempio. I produttori di batterie riescono a fare soldi in questo modo? Qual è la situazione dei fornitori e dei produttori di auto? Chi è che trae realmente profitto da tutto questo? All'inizio si poteva guadagnare abbastanza bene con i produttori di litio. Nel frattempo potrebbe diventare scarso il cobalto. Non abbiamo mai investito veramente nei produttori di batterie. Qui si poteva pensare a Panasonic che forniva le batterie a Tesla. Ma Tesla ora punta su un produttore cinese. È difficile dire quale tecnologia avrà successo. Per quanto riguarda i costruttori di automobili non abbiamo nel portafoglio nessun'azienda, al di fuori di Toyota. Toyota perché crediamo che le auto ibride saranno i vincitori nei prossimi dieci anni.

#### **A livello dell'UE, ci si può aspettare supporto per gli obiettivi climatici dalla nuova Commissione?**

**Michael Woltran:** Le sfide per l'implementazione diventano sempre più grandi. La pressione sta aumentando su tutti i fronti. Ma il tema del cambiamento climatico non viene deciso in Europa e viene influenzato solo marginalmente dal nostro comportamento. L'Europa emette il 10% dei gas a effetto serra al mondo. Il tema viene trainato da ciò che succede al di fuori dell'Europa.

**Ute Teufelberger:** L'Europa ha una grande responsabilità nel fungere da esempio. La mobilità deve essere vista in un'ottica più ampia. Non ha soltanto ripercussioni sulla politica in materia di clima ed energia, ma anche sulla politica sanitaria e sulle dipendenze politiche.

**Günther Schmitt:** Non bisogna nemmeno sottovalutare il potere degli investitori. Anche se l'Europa è responsabile solo del 10% delle emissioni di gas serra, in Europa si trova il 20% degli investitori globali. Investitori, come, per esempio, Raiffeisen KAG, che detiene investimenti sostenibili per oltre 3 miliardi, partecipano alle assemblee generali o votano online. 20 anni fa era tutto diverso, allora le assemblee generali non interessavano nessuno. Oggi ci facciamo sentire e aiutiamo a decidere cosa succederà o cosa non deve succedere. In futuro, questo può cambiare molte cose.

# VEICOLI A IDROGENO: SIAMO FINALMENTE ARRIVATI A UNA SVOLTA?



Dipl.-BW Stephan Meier  
Investment Writer  
presso Raiffeisen KAG

Già nel 1874, Jules Verne nel suo romanzo “L’isola misteriosa” descriveva “l’acqua come combustibile del futuro”. Da allora, però, gli sforzi intorno ai veicoli alimentati a idrogeno evocano piuttosto associazioni con “Aspettando Godot” di Samuel Beckett. Negli ultimi anni sono inoltre stati superati dai veicoli a batteria. I motori a idrogeno potrebbero comunque rappresentare l’elemento centrale dell’elettromobilità futura, possibilmente anche coesistendo con la propulsione a batteria.

L’idrogeno è ricco di energia, la disponibilità è praticamente illimitata e come prodotto di combustione viene prodotta fondamentalmente solo acqua. Nonostante questi presupposti positivi, finora i veicoli alimentati a idrogeno sono ancora molto pochi, soprattutto a causa di ostacoli tecnologici e della scarsa redditività. Tuttavia, in alcuni settori la situazione sta cambiando rapidamente.

L’idrogeno è l’elemento più diffuso nell’universo, ma sulla terra è difficile da trovare in forma libera. Oggigiorno viene estratto principalmente dal gas naturale, in parte anche dal petrolio o dalle biomasse. Tuttavia, i processi standard rilasciano tanta CO<sub>2</sub> quanto la combustione di petrolio e gas. Attualmente si produce solo poco idrogeno per scissione dell’acqua (elettrolisi). Questo processo di estrazione è la vera *attrazione verde* di un’economia dell’idrogeno, ma ha bisogno di molta energia elettrica. In termini economici ed ecologici fa senso solo se per produrlo si utilizza elettricità da fonti di energia rinnovabili, preferibilmente quella che in ogni caso in quel momento non può essere utilizzata altrove.

Questa, allo stesso tempo, potrebbe anche essere immagazzinata a basso costo sotto forma di idrogeno. In tal modo si potrebbe risolvere anche un problema centrale dello sviluppo delle energie rinnovabili. Perché lo sviluppo di questa forma di produzione di energia ha veramente solo senso se esistono modi di immagazzinarla, come nel caso dell’eolico e del solare, dove si hanno occasionalmente delle eccedenze di energia elettrica. Le centrali ad accumulazione con pompaggio o le batterie non saranno assolutamente sufficienti per questo scopo. La capacità di collegare la produzione di energia rinnovabile al settore dei trasporti è uno degli argomenti principali a favore dell’idrogeno. Secondo uno studio tedesco del 2017, le sole eccedenze delle capacità eoliche e solari previste fino al 2050 potrebbero fornire idrogeno per l’intero trasporto su strada in Germania.

**IDROGENO: UN ARGOMENTO PER I MEZZI PESANTI IN SERVIZIO CONTINUO – MENO PER LE AUTOVETTURE**

Nel settore automobilistico, l’idrogeno potrebbe essere bruciato in modo del tutto convenzionale in un motore a benzina. I produttori di auto, tuttavia, si stanno concentrando di più sulla propulsione elettrica con l’aiuto di una cella a combustibile. Il costo totale dell’acquisto e del funzionamento di un veicolo elettrico a celle a combustibile (Fuel Cell Electric Vehicle, in breve FCEV) è di gran lunga superiore a quello di un veicolo a batteria o a combustione interna e il bilancio energetico dell’intero processo (dall’elettricità all’elettricità) è molto scarso. Se si includono la produzione, lo stoccaggio e la successiva riconversione dell’idrogeno, l’efficienza attualmente è inferiore al 50%. Le batterie sono molto più efficienti. Ma la loro produzione spesso consuma enormi risorse, sono pesanti, grandi e disponibili solo in misura limitata. Le propulsioni a batteria sono poco adatte alle applicazioni pesanti a lungo raggio e in servizio continuo (camion, autobus, navi, treni). In questo campo, a livello globale vengono utilizzate sempre più celle a combustibile, soprattutto perché i serbatoi di idrogeno necessari possono essere sistemati meglio e l’infrastruttura necessaria è più gestibile. Per le autovetture invece le batterie rimarranno probabilmente il mezzo preferito per la mobilità elettrica nel prossimo futuro.

## NUMEROSE SFIDE

Finora l’idrogeno deve essere fortemente compresso o liquefatto per essere immagazzinato, trasportato e fornito. Ciò costa ulteriore energia, richiede impianti di riforni- >>



I veicoli a celle a combustibile provengono dall’Europa o arrivano in Europa. Al momento sembra più probabile quest’ultimo caso.

David Wenger, esperto di mobilità elettrica e tecnologia dell’idrogeno

mento costosi e comporta rischi di sicurezza. Una via d’uscita la potrebbero offrire le nuove tecnologie al metallo idruro e LOHC. I vettori liquidi organici per il trasporto di idrogeno (Liquid Organic Hydrogen Carriers, in breve LOHC) possono assorbire idrogeno per reazione chimica e riemetterlo. L’idrogeno immagazzinato in LOHC è del tutto innocuo e per il trasporto si può utilizzare l’infrastruttura esistente, per esempio, pipeline o autocisterne. Il vettore LOHC può essere riutilizzato centinaia di volte. Potrebbe offrire notevoli vantaggi soprattutto per l’immagazzinamento in strutture fisse e per i veicoli di grandi dimensioni come autobus, navi o treni e in caso di grandi depositi potrebbe essere molto più conveniente delle batterie. In un prossimo futuro, il concetto dei LOHC non potrà essere implementato nelle autovetture.

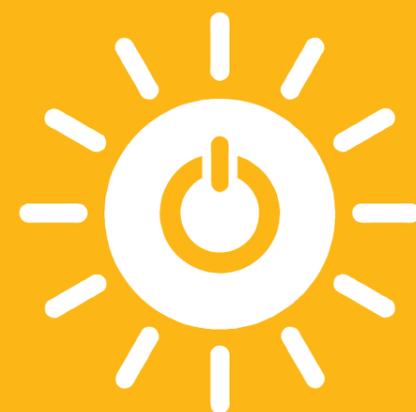
Volumi molto più elevati ridurrebbero notevolmente i costi di produzione e funzionamento degli FCEV e delle infrastrutture necessarie, ma i prezzi elevati finora hanno impedito una domanda corrispondente. Proprio questa diminuzione dei costi può essere osservata attualmente nelle auto

elettriche a batteria (Battery Electric Vehicle, in breve BEV). Per questo motivo e a causa dell’elevata pressione normativa per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>, quasi tutti i produttori di automobili stanno al momento promuovendo la tecnologia delle batterie. Continuano, tuttavia, a perseguire la propulsione a idrogeno. C’è però il rischio che proprio i gruppi automobilistici europei si fissino troppo sull’alimentazione a batteria e considerino poco le alternative quali l’idrogeno. La Cina, d’altro canto, considera l’idrogeno e le celle a combustibile evidentemente delle tecnologie fondamentali del futuro, potenzialmente ancora prima dei veicoli a batteria. Grazie a sovvenzioni e investimenti considerevoli si vuole raggiungere anche qui la necessaria massa critica e la leadership tecnologica globale.

Uno studio del *Centro di ricerca Jülich* ritiene che i costi per la creazione e il funzionamento di un’infrastruttura BEV e FCEV rispettivamente siano all’incirca gli stessi. Raccomanda una combinazione intelligente dei due concetti invece di una scelta tra i due per unire i rispettivi punti di forza di entrambe le tecnologie nei diversi campi di applicazione.



## ENERGIA PULITA E ACCESSIBILE



### OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE (SDG) N° 7:

Assicurare l'accesso all'energia a buon mercato, affidabile, sostenibile e moderna per tutti



L'energia si trova sempre al centro di quasi tutte le grandi sfide con cui oggi si deve confrontare il mondo. Siano esse l'occupazione, la sicurezza, il cambiamento climatico, la produzione alimentare o l'andamento dei redditi: l'accesso all'energia per tutti è essenziale.

L'accesso universale all'energia, l'aumento dell'efficienza energetica e il maggior impiego di energie rinnovabili tramite nuove opportunità economiche e lavorative sono fondamentali per creare comunità più sostenibili e integrative e la resilienza alle questioni ambientali come l'attuale crisi climatica. La produzione di energia è il principale responsabile del cambiamento climatico con circa il 60% del totale delle emissioni di gas serra globali. 3 miliardi di persone dipendono ancora da legno, carbone, carbonella o rifiuti di origine animale per cucinare e

riscaldarsi, il 13% della popolazione mondiale non ha ancora accesso all'elettricità moderna.

La Conferenza sul clima di Parigi del 2015 significa in pratica l'abbandono a livello mondiale delle energie fossili nei prossimi 30 – 50 anni. Il futuro sta nelle fonti di energia rinnovabili e nell'efficienza energetica. L'Austria, a differenza di molti altri Stati, si trova in una posizione di partenza molto buona per quanto riguarda le energie rinnovabili: Nell'UE, l'Austria si colloca al primo posto con una quota di fonti di energia rinnovabili del 70% circa del fabbisogno elettrico, davanti alla Svezia (63%) e al Portogallo (52%). Oltre all'energia idroelettrica e alla biomassa, che costituiscono la spina dorsale delle energie rinnovabili, l'energia eolica e il fotovoltaico contribuiscono sempre più alla produzione di energia senza emissioni di CO<sub>2</sub>.

### GLI OBIETTIVI DI SVILUPPO DELLE NAZIONI UNITE IN MATERIA DI ENERGIA DEFINITI PER IL 2030, COSÌ COME SONO STATI INSERITI ANCHE NELL'AGENDA 2030 PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE DEL GOVERNO FEDERALE DELL'AUSTRIA, SONO:

- ✓ Garantire l'accesso universale a servizi energetici moderni, sicuri ed economici
  - ✓ Aumentare significativamente la quota dell'energia rinnovabile nel mix energetico globale
  - ✓ Raddoppiare il tasso di crescita mondiale dell'efficienza energetica
  - ✓ Rafforzare la cooperazione internazionale per facilitare l'accesso alla ricerca e alla tecnologia nel settore dell'energia pulita, soprattutto dell'energia rinnovabile,
- dell'efficienza energetica nonché delle tecnologie avanzate e pulite per i combustibili fossili e promuovere gli investimenti nelle infrastrutture energetiche e nelle tecnologie energetiche pulite
- ✓ Sviluppare le infrastrutture e modernizzare le tecnologie per fornire servizi energetici moderni e sostenibili a tutti nei paesi in via di sviluppo e in particolare ai paesi meno sviluppati, ai piccoli paesi insulari in via di sviluppo e ai paesi in via di sviluppo senza sbocco sul mare, in conformità ai loro rispettivi programmi di sostegno

Riferimenti: [un.org/sustainabledevelopment/energy](http://un.org/sustainabledevelopment/energy), [bundeskanzleramt.gv.at/nachhaltige-entwicklung-agenda-2030](http://bundeskanzleramt.gv.at/nachhaltige-entwicklung-agenda-2030)  
 SDG-Fortschrittsbericht BMLFUW 2017 ([www.bmnt.gv.at/umwelt/nachhaltigkeit/nachh\\_strategien\\_programme/sdgs\\_fortschrittsbericht\\_2017.html](http://www.bmnt.gv.at/umwelt/nachhaltigkeit/nachh_strategien_programme/sdgs_fortschrittsbericht_2017.html))



Andreas Perauer, MSc  
Membro del Team SRI di Raiffeisen  
Capital Management

# VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ: SOSTENIBILITÀ DEL TEMA “MOBILITÀ ELETTRICA”

Il settore dei trasporti è una delle principali fonti di emissioni di gas a effetto serra ed è quindi corresponsabile dei cambiamenti climatici negativi. I responsabili politici nazionali e internazionali hanno posto questo tema in alto nelle proprie agende. La decisione dell'Unione europea (UE) di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle auto-veicoli nuove del 37,5% e dei veicoli

commerciali leggeri del 31% entro il 2030 (anno di riferimento: 2021) ne è l'esempio più recente.

Non solo la politica, ma anche la società si occupa intensamente dell'argomento. Ciò che qualche anno fa veniva forse ancora liquidato con un'alzata di spalle, ora viene seguito con attenzione.

I risultati e le osservazioni possono essere riassunti come segue:

1 Delle società contattate durante il processo di engagement hanno fornito il loro feedback soprattutto i player europei. Il *BMW Group*, per esempio, che annovera tra i suoi marchi *BMW*, *MINI* e *Rolls Royce*, dal lancio della *BMW i3* nel 2013 si è concentrato sull'elettificazione del portafoglio core con un'ampia gamma di ibride plug-in, ad iniziare dalla *MINI* nel segmento delle auto compatte fino alla serie *BMW 7* nel segmento di lusso "full size". Alla fine dell'anno si parte con la produzione della *MINI* completamente elettrica, nel 2020 seguirà la *BMW iX3* completamente elettrica. La *BMW X3* sarà quindi il primo veicolo a essere proposto con tutti e tre i tipi di propulsione: a combustione convenzionale, ibrida plug-in e completamente elettrica. Nel 2025 la *BMW* si attende una quota del 15 – 25% dei veicoli elettrici e ibridi sulle vendite totali. Le stesse percentuali vengono stimate anche da *Daimler* (*Mercedes-Benz*, *Smart*). L'azienda di Stoccarda a questo proposito punta sul suo nuovo marchio di prodotti *EQ*. Questa è suddivisa in *EQ* (trazione elettrica), *EQ Boost* (motori a combustione elettrificati high tech) e *EQ Power* (ibride plug-in).

2 Mentre nessuna delle società contattate vuole impegnarsi definitivamente a favore di un tipo di propulsione, si può comunque notare una certa tendenza verso l'elettificazione. La *Volkswagen* (*VW*, *Audi*, *Porsche*, *Skoda*, *Seat*, *Lamborghini* ecc.) ritiene che la circolazione con energia elettrica sia a più basso consumo energetico e meno

costosa dell'idrogeno. Di conseguenza, *Audi* prevede solo una piccola serie di auto alimentate a idrogeno. Nel settore degli automezzi pesanti, per *Volkswagen* l'idrogeno potrebbe, tuttavia, avere un futuro grazie alla riduzione del peso e della migliore autonomia. Le aziende sono tutte d'accordo quando si tratta dell'esistenza a breve e medio termine dei motori a combustione. Mentre *Mazda* ritiene che nel 2035 ancora l'84% delle auto vendute avrà un motore a combustione interna, comprese le ibride, *Volkswagen* prevede che, grazie alla progressiva introduzione di incentivi per le auto elettriche e il rincaro di quelle a combustione, almeno nel lungo periodo, si compirà un passaggio automatico alla variante completamente elettrica.

3 Dal punto di vista dei produttori di automobili, le ibride sono una buona soluzione per offrire la migliore combinazione tra guida a emissioni zero a livello locale e autonomia enorme. Il *Groupe PSA*, di cui fanno parte i marchi di auto *Peugeot*, *Citroën*, *DS*, *Opel* e *Vauxhall*, si concentra pertanto sul miglioramento delle proprie tecnologie ibride, *BMW* parla addirittura dell'anno 2019 come l'anno delle ibride plug-in. Per *Volkswagen* le ibride sono più che altro una soluzione temporanea, dato che secondo l'azienda due diversi tipi di propulsione in una macchina sono troppi, anche perché troppo costosi e, nel lungo periodo, si affermeranno comunque i veicoli elettrici.

4 La *BMW* condivide la nostra opinione che per un successo duraturo sul mercato

dell'elettromobilità occorre un adeguato sviluppo dell'infrastruttura di ricarica e la continuazione degli incentivi. Come esempio positivo la *BMW* cita la Norvegia. Nel settore tecnologico *Daimler* al momento ritiene che la tecnologia agli ioni di litio sia la tecnologia delle batterie più efficiente in termini di qualità, prestazione, vita e costi. Si prevede che soprattutto le tecnologie che mirano al miglioramento dei materiali nonché il continuo aumento dei volumi prodotti, che portano a ulteriori riduzioni del prezzo, determineranno le fasi di sviluppo nei prossimi anni.

5 Il *Groupe PSA* parte dal presupposto che la competitività dei prezzi rispetto ai veicoli tradizionali non potrà essere raggiunta prima del 2022/2023. Più o meno in quel momento l'azienda prevede una svolta grazie ai progressi compiuti nella produzione delle batterie e delle trasmissioni. Anche per *Daimler* i costi delle batterie rappresentano l'ago della bilancia. Al di là dell'aspetto del prezzo si presume inoltre un aumento della competitività a causa dell'attuale discussione sulle agevolazioni fiscali, i divieti di circolazione per le auto a combustione interna nelle città e la tematica dei diesel, perché grazie a ciò sempre più conducenti si occupano intensamente dell'argomento della mobilità elettrica e aumenta l'interesse per le auto elettrificate.

6 La *BMW* gestisce l'implementazione degli obiettivi di CO<sub>2</sub> e la valutazione del progresso nel processo di sviluppo tramite l'adozione di un'analisi del ciclo di vita secondo la norma ISO 14040/44. L'analisi della *BMW*

*530e iPerformance* mostra, per esempio, che l'impronta di CO<sub>2</sub> di un veicolo ibrido plug-in, considerando il mix di energia elettrica dell'UE 28, è inferiore del 15% rispetto a un veicolo di riferimento tradizionale. Con la produzione di elettricità da fonti energetiche rinnovabili l'impronta si riduce addirittura del 47%. In *Mazda* le analisi del ciclo di vita servono soprattutto per gestire il raggiungimento degli obiettivi in materia di CO<sub>2</sub>. La società giapponese vuole ridurre l'impronta media di CO<sub>2</sub> dei suoi veicoli del 50% entro il 2030, del 90% entro il 2050 (base 2010).

7 *Daimler* ritiene che gli obiettivi di riduzione dell'UE siano molto ambiziosi. L'azienda è consapevole della propria responsabilità, fa, tuttavia, notare che il raggiungimento degli obiettivi alla fine non è solo una questione di possibilità tecnologiche, ma in modo determinante anche dell'effettiva decisione di acquisto dei clienti a favore di prodotti puliti. La stessa opinione viene condivisa dal *Groupe PSA*. Intraprenderà tutti gli sforzi per raggiungere gli obiettivi, è però preoccupata delle regole severe e dei possibili effetti disastrosi delle multe. Inoltre, l'azienda fa rilevare che molti produttori hanno già annunciato dei piani per ridurre drasticamente i costi e la conseguente perdita di posti di lavoro per poter coprire eventuali costi aggiuntivi o multe. *BMW* ritiene inoltre che ci sia il bisogno di agire da parte dell'UE riguardo a un'azione concordata di tutti gli Stati membri per portare al successo la mobilità elettrica con un sistema di incentivazione sostenibile.

Le attività di "engagement" del team della sostenibilità di Raiffeisen Capital Management in merito al tema della mobilità elettrica comprendono il dialogo con alcune delle società quotate in borsa più importanti del settore automobilistico. Sono state poste loro le seguenti domande:

- 1 In che modo il tema dell'elettromobilità influenza le attività della vostra società e quali sono le vostre attività in questo ambito? Vi siete posti dei chiari obiettivi e termini a questo proposito?
- 2 Ritenete che la mobilità elettrica sia "la" tecnologia del futuro o credete che a medio e lungo termine avranno successo altre tecnologie? Quale sarà, secondo voi, quella con le maggiori probabilità di successo nel lungo periodo?
- 3 Che cosa ne pensate, in un'ottica di lungo periodo, delle tecnologie miste, per esempio le soluzioni ibride?
- 4 Quali potrebbero essere i motivi per cui l'elettromobilità potrebbe non riuscire a soddisfare le elevate aspettative? Potrebbero essere responsabili i problemi relativi alle tecnologie in generale, alle batterie, all'accettazione da parte del consumatore o alle infrastrutture?
- 5 Quali attese avete in merito all'andamento dei prezzi dell'elettromobilità? Quando vi aspettate che sarà competitiva rispetto ai veicoli tradizionali anche senza incentivi?
- 6 Avete, sulla base di un'analisi del ciclo di vita, già effettuato dei calcoli sull'impronta ecologica delle soluzioni per l'elettromobilità della vostra società? Li avete confrontati con i risultati dei veicoli convenzionali?
- 7 Come valutate l'impatto delle recenti decisioni dell'UE in merito alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> sulla vostra società, o meglio, sull'intero settore automobilistico?


 MOBILITÀ  
ELETTRICA

# SOCIETÀ IN PRIMO PIANO

## UMICORE SA

Umicore SA è un gruppo incentrato nel settore dei materiali tecnologici e del riciclaggio globale. La società è attiva nei settori catalisi, tecnologie energetiche e di superficie, nonché del riciclaggio. Il segmento della catalisi comprende i catalizzatori per automobili e la chimica dei metalli preziosi, il segmento delle tecnologie energetiche e di superficie si occupa di materiali per le batterie ricaricabili, cobalto e materiali speciali, materiali elettro-ottici e della galvanotecnica. Il segmento del riciclaggio infine comprende i comparti raffinazione di metalli preziosi, gestione dei metalli preziosi, gioielli e metalli industriali. Umicore è stata fondata nel 1904, attualmente ha poco più di 10.000 dipendenti e ha la sua sede a Bruxelles, Belgio.

Abbiamo deciso per Umicore come società in primo piano, perché siamo dell'opinione che il passaggio all'elettromobilità può portare a un miglioramento dell'ambiente solo se l'intera catena del valore agisce in modo sostenibile. Umicore svolge un ruolo determinante soprattutto grazie alle sue tecnologie di riciclaggio, ma anche alla produzione di catalizzatori. Di seguito vengono illustrati gli aspetti fondamentali del tema dell'elettromobilità in relazione a Umicore.

## APPROVVIGIONAMENTO SOSTENIBILE

Umicore acquista e ricicla minerali e metalli e, di conseguenza, produce materiali per batterie ricaricabili che successivamente trovano applicazione nei veicoli elettrici o nei dispositivi elettronici portatili. L'approvvigionamento sostenibile è un fattore importan-

te dell'obiettivo di Umicore di trasformare la sostenibilità in un vantaggio concorrenziale. In alcune regioni del mondo, per esempio nella Repubblica Democratica del Congo, dove si trova la maggior parte delle riserve di cobalto, l'estrazione di materie prime naturali crea pratiche non etiche, come il lavoro forzato, cattive condizioni di salute e di sicurezza, lavoro minorile e corruzione. Per far fronte a questi problemi, Umicore ha sviluppato una strategia sulla base delle attuali linee guida dell'OCSE, che si impegna a favore di una catena di approvvigionamento responsabile per i minerali che provengono da zone colpite da conflitti e zone ad alto rischio. Per quanto riguarda il cobalto, la strategia comprende un quadro di approvvigionamento esemplare che pone grande attenzione sulla sostenibilità e ogni anno viene controllato da un organismo esterno.

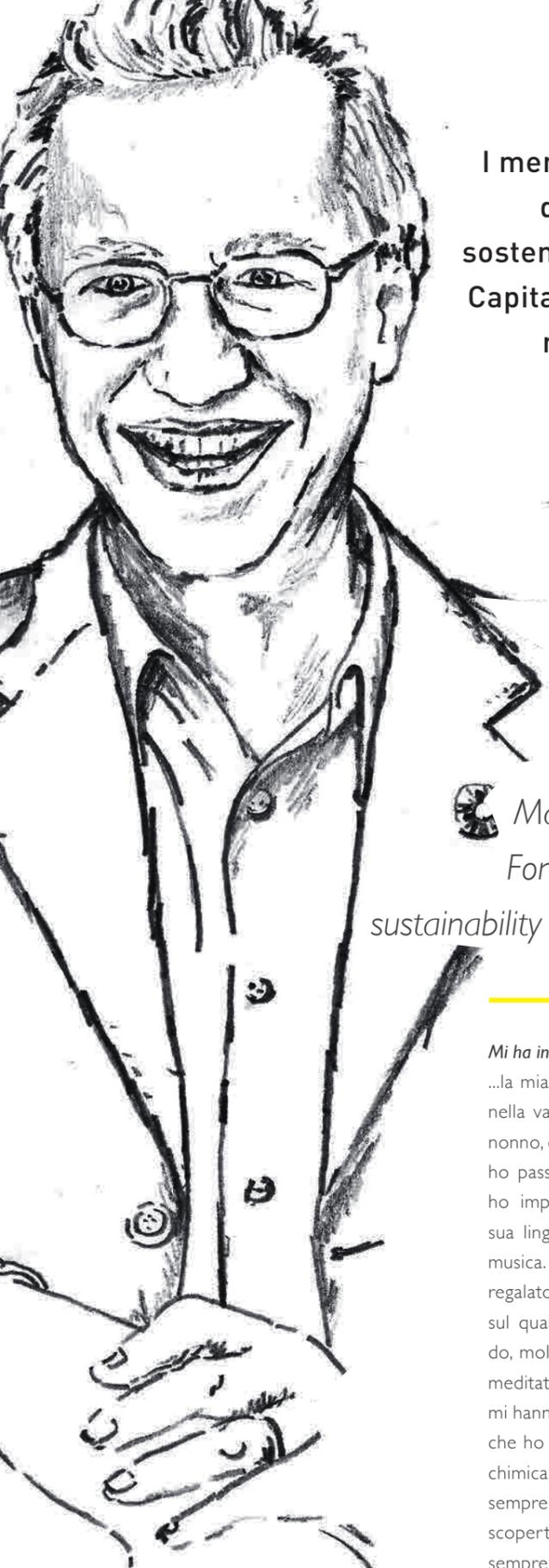
## RICICLAGGIO

Umicore offre servizi di riciclaggio per batterie ricaricabili a ioni di litio e al nichel-metallo idruro provenienti da tutte le applicazioni, come auto elettriche, bici elettriche, computer portatili, smartphone e macchine fotografiche. In una prima fase, le batterie vengono suddivise e smantellate, dopodiché i metalli vengono recuperati con un processo di fusione. Il trattamento prevede lo smantellamento sicuro delle batterie senza schiacciare o fare a pezzi le celle. Il vantaggio di questo processo è che né i lavoratori né l'ambiente sono esposti a sostanze nocive. Durante il processo di fusione si ottiene una lega metallica che contiene rame, nichel, cobalto, litio e terre

rare. In seguito, la lega viene trasmessa alle raffinerie e alla fine i metalli e le terre rare recuperati in questo modo possono essere riutilizzati in nuovi materiali per batterie o altri prodotti o essere rivenduti. Nel caso di una batteria per auto elettrica, per esempio, il tasso di riciclaggio dei metalli obiettivo è pari al 95%. Grazie a questa prestazione, Umicore contribuisce essenzialmente a un'economia circolare efficiente e rispettosa delle risorse, senza la quale non sarebbe possibile una svolta efficace della mobilità verso sistemi di propulsione rinnovabili.

## SOLUZIONI PER LA SVOLTA DELLA MOBILITÀ

Al momento molti produttori di auto si stanno rompendo la testa per capire quale tipo di propulsione offra le migliori chances (di sopravvivenza) nel futuro. Al momento nessuno sa con precisione, se e quale propulsione avrà successo. Umicore è, tuttavia, sicura di poter offrire l'intero spettro dei materiali tecnologici, e in questo senso supportare il passaggio a una mobilità più pulita: catalizzatori per motori a combustione interna, catalizzatori elettrici per celle a combustibile che sono, per esempio, richiesti nella trazione a idrogeno, e materiali per le auto alimentate a batteria, tra cui le auto elettriche pure e le ibride plug-in. Umicore dispone, dunque, a nostro avviso, di competenze e tecnologie che puntano ai megatrend globali dell'elettrificazione dei veicoli, alla scarsità delle risorse e alla necessità di aria pulita. L'azienda rispetta e promuove inoltre il rispetto dei diritti umani e del lavoro in un contesto così difficile come quello dell'industria mineraria.



I membri del comitato degli investimenti sostenibili di Raiffeisen Capital Management in modalità wordrap

Dipl.-Ing.  
Dr. Alfred Strigl

Managing Partner &  
Fondatore di plenum:  
*sustainability • change • impact*

**Mi ha influenzato...**

...la mia infanzia da ragazzo di campagna nella valle dell'Ötztal in Tirolo. Con mio nonno, erborista e naturopata dell'Ötztal, ho passato molto tempo nella natura e ho imparato ad ascoltare e parlare la sua lingua. Poi c'è anche l'amore per la musica. Una nostra zia viennese ci aveva regalato un pianoforte a mezza coda, sul quale ho suonato per ore meditando, molto prima di sapere che la parola meditazione esisteva davvero. E infine mi hanno influenzato le esperienze di vita che ho fatto durante lo studio della biochimica, nella vita privata e nel lavoro. Ho sempre potuto imparare dagli errori e ho scoperto che dopo una caduta ci si può sempre rialzare.

# COMITATO PER GLI INVESTIMENTI SOSTENIBILI

**Mi impegno a favore della sostenibilità da...**

...quando sono in grado di pensare. Le mie radici sono nelle montagne e nei boschi così come negli uomini. Ho avuto e ho tuttora una famiglia meravigliosa, affettuosa, sincera e premurosa. Per questo, la sostenibilità per me non è solo un programma puramente ambientale. Senza l'impegno e il cuore delle persone non servono a nulla i migliori sforzi in materia di sostenibilità. Negli anni '80 all'Università tecnica di Graz ho sentito per la prima volta la parola sostenibilità pronunciata dal mio stimato professore Anton Moser. E ho pensato che ciò fosse la cosa più normale del mondo. In pochi anni, mi dicevo allora, noi uomini saremmo ritornati sulla strada della sostenibilità. Probabilmente sono stato un po' troppo ottimista.

**Il mio progetto personale in termini di sostenibilità è...**

...lo sviluppo e la genesi dell'uomo. Questo suona pomposo e filosofico e nonostante ciò è del tutto elementare. Come penso, sento e parlo? Cosa faccio? Perché lo faccio? Quali valori e atteggiamenti mi contraddistinguono? Questo è ciò che pratichiamo in tutti i nostri progetti con le aziende e le persone: una pratica etica della sostenibilità. Al momento sto partecipando a diversi progetti avvincenti. Con il mio amico, l'artista Emmerich Weissenberger, sto salvando un pezzo di foresta pluviale nella Colombia centrale dalla deforestazione definitiva. Con l'Umdasch Umdasch Group ho l'onore di poter sviluppare una strategia di sostenibilità >>

integrata straordinariamente interessante che stabilisce degli standard completamente nuovi tramite la valutazione di sei tipi di capitale. E nella mia vita privata sto imparando a conoscermi sempre meglio grazie all'attività continua di progettazione e integrazione all'interno di un progetto di coabitazione con 80 persone.

**L'industria finanziaria può fare molto in termini di sostenibilità, perché...**

...il denaro è la risorsa più meravigliosa e straordinaria che attualmente è nelle mani dell'umanità. Il potere e la forza di questo mezzo sta appena adesso entrando nella coscienza delle persone. Sono convinto che per quanto riguarda la capacità di gestire bene il denaro e in modo sostenibile nel tempo molte persone sono analfabeti monetari. E queste persone si trovano anche e soprattutto nell'industria finanziaria. Ho avuto il piacere di imparare molto in termini di alfabetizzazione monetaria dal mio mentore, Peter John König di Zurigo. Mi ha introdotto nei suoi lavori sul denaro e le fonti, cioè nella percezione riflessiva di ciò che è la mia relazione con il denaro, cosa significa per me denaro, cosa combiniamo con il denaro, se lo usiamo in modo inconsapevole, indifferente e stupido, e infine cosa riesce a fare di positivo il denaro.

**Il mio compito nel comitato è...**

...introdurre il mio modo di vedere dall'esterno, spesso in termini di sfida o provocazione. Lo faccio soprattutto per suscitare

passione e "agitare la linfa vitale". Secondo uno studio dell'Agenzia internazionale per le energie rinnovabili, entro il 2050 il mondo avrebbe bisogno di 15 mila miliardi di dollari USA, un quinto del prodotto interno lordo globale del 2018, per passare quasi completamente alle fonti di energia rinnovabili. Una somma ridicola di 480 miliardi di dollari USA all'anno a livello globale. Non di più. Soltanto con un'imposta sul CO<sub>2</sub> tassando globalmente le emissioni di CO<sub>2</sub> con 70 dollari USA a tonnellata, solo nei paesi del G20 si avrebbero entrate per almeno 630 miliardi all'anno. I soldi ci sono. Dobbiamo solo avere il coraggio politico per impegnarli a favore delle cose giuste, positive.

**Tra dieci anni...**

...vivrò, per quanto riguarda la mia impronta di CO<sub>2</sub>, in modo ancora più modesto. Forse allora avrò un impatto positivo sul clima. Da anni non mangio più carne. Non lo faccio assolutamente per motivi ecologici, ma per motivi di sofferenza che non voglio infliggere a nessuna creatura vivente. Da giovane ho potuto uccidere animali, nelle macellazioni. In seguito abbiamo sezionato gli animali e trasformato la carne. Se oggi non lo voglio più fare, non posso pagare per liberarmi della sofferenza sul piano etico, se lascio questo lavoro a un'industria che è stata incaricata a farlo. Per quanto riguarda le emissioni di CO<sub>2</sub> sto compensando molti dei miei chilometri volati con il sistema di compensazione dell'Università delle risorse naturali e scienze biologiche applicate di Vienna (Universität

## COMITATO DELLA SOSTENIBILITÀ

Poiché la percezione della sostenibilità cambia in modo dinamico, il dialogo costante con gli stakeholder è particolarmente importante per noi. Raiffeisen Capital Management ha quindi istituito un comitato per gli investimenti sostenibili.

Il comitato della sostenibilità supporta lo sviluppo del concetto globale nel settore degli investimenti sostenibili. I suoi membri sono rappresentanti indipendenti del mondo della scienza, della chiesa, delle aziende e dell'organizzazione Raiffeisen. In particolare, il comitato offre consigli sullo sviluppo di criteri per la valutazione della sostenibilità degli investimenti. Ciò comprende anche i criteri di esclusione relativi alle società e agli emittenti statali. Inoltre, il comitato può anche dare suggerimenti relativi ai dialoghi con le imprese e discutere aspetti sostenibili dei prodotti e delle classi di attivo.

für Bodenkultur). Questo mi permette di volare ancora. Volo e contemporaneamente faccio qualcosa di buono, vale a dire investo nel mio progetto nella foresta amazzonica. Ciò è sensato ed è motivo di piacere.

**Credo che...**

...abbiamo bisogno di più coraggio, gioia e amore, esplicitamente nell'economia, per riuscire nella trasformazione solo apparentemente troppo grande verso un mondo sostenibile. Sono convinto che con il senno di poi ciò sarà stato molto più facile di quanto lo possiamo immaginare oggi e che la gestione sostenibile del denaro – e di conseguenza anche l'industria finanziaria – avrà dato un contributo essenziale a questa trasformazione.

FONDI  
SOSTENIBILI

# FONDI SOSTENIBILI

Gli investitori che intendono investire nei fondi sostenibili Raiffeisen possono scegliere fra:

Denominazione del fondo	Tipologia	Orizzonte d'investimento	Obiettivo d'investimento
Raiffeisen Sostenibile Breve Termine	Obbligazionario	3 anni	Rendimenti regolari
Raiffeisen Bilanciato Sostenibile	Bilanciato	8 anni	Crescita sostenuta del capitale
Raiffeisen Azionario Sostenibile	Azionario	10 anni	Crescita del capitale nel lungo periodo dietro accettazione di rischi superiori
Raiffeisen Azionario Sostenibile Mercati Emergenti	Azionario emergente	10 anni	Crescita del capitale nel lungo periodo dietro accettazione di rischi superiori
Raiffeisen Sostenibile Diversificato	Bilanciato	5 anni	Crescita del capitale nel lungo periodo dietro accettazione di rischi superiori
Raiffeisen Sostenibile Solidità	Bilanciato	5 anni	Crescita moderata del capitale
Raiffeisen GreenBonds	Obbligazionario	5 anni	Crescita moderata del capitale
Raiffeisen Sostenibile Momentum	Azionario	10 anni	Crescita del capitale nel lungo periodo dietro accettazione di rischi superiori



\* 2 stelle per il Raiffeisen Sostenibile Breve Termine

I fondi sostenibili di Raiffeisen investono solo in titoli che sono classificati come responsabili e sostenibili secondo criteri sociali, ecologici ed etici. Allo stesso tempo, non si investe in particolari settori come gli armamenti o l'ingegneria genetica vegetale oltre che nelle aziende che violano le norme internazionali come, per esempio, i diritti del lavoro e i diritti umani.

# RAIFFEISEN- ESG-SCORE

Il Raiffeisen-ESG-Score è una misura per valutare la sostenibilità di un'azienda o di un fondo d'investimento. Per ogni azienda vengono valutate le dimensioni "ambiente", "società" e "governo societario" in base a diversi criteri e poi aggregati per formare il Raiffeisen-ESG-Score. ESG è l'abbreviazione dei concetti "Environment, Social e Governance", vale a dire la traduzione inglese delle tre dimensioni valutate.

Per calcolare il Raiffeisen ESG-Score di un fondo, le valutazioni delle società in cui si investe vengono ponderate con la quota della società nel patrimonio del fondo alla rispettiva data di riferimento.

L'intervallo va da zero a 100, e ciò significa: più è alto il punteggio raggiunto, più è alta la valutazione della sostenibilità.

Raiffeisen-ESG-Score della gamma dei fondi per investitori privati e investitori istituzionali	
Raiffeisen Sostenibile Breve Termine	70,7
Raiffeisen Sostenibile Solidità	72,4
Raiffeisen Bilanciato Sostenibile	72,1
Raiffeisen Azionario Sostenibile	71,0
Raiffeisen Sostenibile Momentum	72,0
Raiffeisen Azionario Sostenibile Mercati Emergenti	57,3
Raiffeisen Sostenibile Diversificato	74,8
Raiffeisen GreenBonds	70,6

Aggiornamento al 31 Maggio 2019

Per le pagine 26 e 27: Il Raiffeisen Azionario Sostenibile, il Raiffeisen Sostenibile Momentum e il Raiffeisen Azionario Sostenibile Mercati Emergenti presentano una volatilità elevata, vale a dire che il valore delle quote può essere esposto anche in tempi brevi ad ampie oscillazioni verso l'alto o il basso, non è quindi possibile escludere anche perdite di capitale. Rendimenti bassi o addirittura negativi degli strumenti del mercato monetario e delle obbligazioni dipendenti dal mercato possono avere un effetto negativo sul valore patrimoniale netto del Raiffeisen Sostenibile Breve Termine o potrebbero non essere sufficienti a coprire le spese correnti. Il regolamento del fondo Raiffeisen Sostenibile Diversificato è stato approvato dalla FMA. Il Raiffeisen Sostenibile Diversificato può investire oltre il 35% del proprio patrimonio in obbligazioni dei seguenti emittenti: Germania, Francia, Italia, Regno Unito, Austria, Belgio, Finlandia, Paesi Bassi, Svezia, Spagna. I regolamenti dei fondi Klassik Nachhaltigkeit Solide e Klassik Nachhaltigkeit Mix sono stati approvati

dalla FMA. Il Klassik Nachhaltigkeit Solide può investire oltre il 35% del proprio patrimonio in obbligazioni dei seguenti emittenti: Germania, Francia, Paesi Bassi, Belgio, Austria, Finlandia.

I prospetti pubblicati e i documenti contenenti le informazioni per i clienti (Informazioni chiave per gli investitori) dei fondi sostenibili della Raiffeisen Kapitalanlage GmbH sono disponibili in lingua tedesca sul sito [www.rcm.at](http://www.rcm.at). I prospetti pubblicati e le Informazioni chiave per gli investitori previste in base alla sezione 21 della legge austriaca sui fondi d'investimento (AIFMG) nonché i documenti contenenti le informazioni per i clienti (Informazioni chiave per gli investitori) dei fondi della Raiffeisen Salzburg Invest GmbH (RSI) sono disponibili in lingua tedesca sul sito [www.raiffeisen-salzburg-invest.com](http://www.raiffeisen-salzburg-invest.com), quelli dei fondi della Raiffeisen Kapitalanlage GmbH sono disponibili in lingua tedesca e inglese sul sito [www.rcm.at](http://www.rcm.at).

**Raiffeisen  
Capital Management**

