



## Navigazione e crociere

### Care lettrici, cari lettori!



Quando si parla di trasporto sostenibile spesso si pensa solo al trasporto stradale e ferroviario. Il trasporto marittimo, che è responsabile del trasporto della maggior parte di tutti i beni a livello mondiale, invece viene spesso dimenticato. Una questione ambientale importante è che la maggior parte delle navi continua a essere alimentata da olio "pesante", la cui combustione rilascia, oltre alla CO<sub>2</sub>, anche una serie di altri inquinanti come, per esempio, anidride solforosa, ossido di azoto e particelle di fuliggine.

La crescita costante del settore delle crociere è un aspetto parziale del problema. Oltre alla propulsione dei giganti del mare, bisogna citare come temi importanti nell'analisi della sostenibilità anche il problema dei rifiuti e i diritti del lavoro dei membri dell'equipaggio.

Gli approcci per risolvere o mitigare i problemi vanno verso l'utilizzo di carburanti meno tossici, sistemi di propulsione generalmente più ecosostenibili, l'alimentazione delle navi nel porto con corrente elettrica fornita da terra e la riduzione della velocità delle navi che ha un impatto minore dal punto di vista ambientale, il cosiddetto "slow steaming". Il team della sostenibilità di Raiffeisen Capital Management ha analizzato i grandi player a livello mondiale nei comparti trasporto marittimo, da un lato, e crociere, dall'altro, e ha posto delle domande sui temi legati all'impatto ambientale e ad altri aspetti sostenibili.

Il vostro Wolfgang Pinner

Mag. Wolfgang Pinner è a capo del dipartimento SRI (Sustainable and Responsible Investment) di Raiffeisen Capital Management da novembre 2013.

\* Per Raiffeisen Capital Management si intende Raiffeisen Kapitalanlage GmbH.

#### Contenuto

**Pagina 2:**  
Navigazione e crociere

**Pagina 9:**  
Società del mese: Carnival Corporation

**Pagina 12:**  
Gamma dei fondi sostenibili di Raiffeisen

**Pagina 13:**  
Raiffeisen-ESC-Score



## Navigazione e crociere



Il trasporto merci via nave attualmente è responsabile del 3% circa delle emissioni globali di CO<sub>2</sub>, del 15% delle emissioni di ossido di azoto e del 13% delle emissioni di anidride solforosa. Il motivo è che gran parte delle navi è alimentata con motori diesel che utilizzano come carburante l'olio pesante o il leggermente più ecologico olio diesel marino. La completa sostituzione dell'olio pesante con il diesel marino causerebbe spese di carburante maggiori, al momento l'olio diesel marino costa circa il 20% in più dell'olio pesante. La percentuale di olio pesante sul portafoglio prodotti delle raffinerie in Europa è continuamente diminuito negli ultimi anni. A livello globale, tuttavia, continua a restare alta la domanda di questo carburante relativamente economico, soprattutto per quanto riguarda la domanda dall'Asia. Con

l'installazione di catalizzatori adeguati si potrebbe evitare gran parte delle emissioni di ossido di azoto. Finora anche i filtri antiparticolato sono stati installati solo sporadicamente nelle navi.

Nella lotta all'inquinamento ambientale causato dalla navigazione esiste un gran numero di iniziative internazionali. Tra l'altro, nel 1973 è stata firmata la convenzione MARPOL. Nel caso di questo accordo dell'Organizzazione marittima internazionale (International Maritime Organisation, IMO) si tratta di un accordo per la tutela dell'ambiente marino. I valori limite globali per il tenore di zolfo nel carburante a uso marittimo, che fino al 2012 erano pari al 4,5%, verranno progressivamente abbassati con l'obiettivo di raggiungere lo 0,5% entro l'inizio del 2020. Per le regioni marine particolarmente vulnerabili – le Emission Control Areas o ECA – valgono limiti massimi più bassi. Attualmente il limite di zolfo per il combustibile delle navi è dello 0,1%. Le ECA in Europa al momento comprendono il Mare del Nord, il Mar Baltico e il Canale della Manica. Nelle zone speciali possono essere introdotte restrizioni per le emissioni di anidride solforosa, ossido di azoto e particelle di fuliggine, così come altre direttive ambientali sullo smaltimento dei rifiuti e delle acque reflue.

# Investire Sostenibile



Documento di marketing di Raiffeisen Capital Management\*

[www.rcm.at](http://www.rcm.at) / [www.rcm-international.com](http://www.rcm-international.com)



Anche nuovi tipi di navi potrebbero rendere più sostenibile la navigazione. La progettazione e costruzione di navi sostenibili è da vedere comunque come un obiettivo di lungo periodo a causa della lunga durata di vita di almeno 20 anni. I nuovi concetti si muovono verso i motori a gas alimentati a gas liquido (LNG). Le navi con propulsione "dual fuel" possono essere alimentate sia a diesel marino che a gas liquido. La ricerca è attiva anche riguardo all'utilizzo di celle a combustione e costruzioni di vele come sistema di propulsione supplementare. Nei porti si può dare un contributo alla tutela dell'ambiente utilizzando la corrente elettrica fornita da terra.

Altre tematiche ambientali importanti nell'ambito della navigazione sono le acque di zavorra e il riciclaggio delle navi. Nei viaggi senza o con un carico ridotto le acque di zavorra permettono di stabilizzare l'assetto della nave. Con l'acqua di zavorra presa dal

mare è possibile, tuttavia, introdurre organismi in acque straniere. La convenzione internazionale sulle acque di zavorra del 2004 prevede due metodi differenti per la gestione delle acque di zavorra, da un lato, lo scambio dell'acqua di zavorra in mare e, dall'altro, il trattamento delle acque di zavorra a bordo.

Il riciclaggio delle navi oggi giorno viene fatto soprattutto nell'Asia orientale. La scomposizione delle navi nei singoli componenti negli impianti di riciclaggio nei paesi meno sviluppati è spesso legato a cattive condizioni di lavoro. Inoltre, vi è la preoccupazione che gli inquinanti nocivi alla salute potrebbero non essere smaltiti correttamente. La cosiddetta convenzione di Hong Kong del 2009 stabilisce gli standard in materia di riciclaggio ecocompatibile delle navi e relativi alle condizioni di lavoro negli impianti di demolizione.

La navigazione a bassa velocità, lo slow steaming, ha acquistato maggiore rilevanza soprattutto nella crisi del 2008. Lo slow steaming ha reso possibile una navigazione poco costosa di fronte alle basse tariffe di trasporto di allora. Questo tipo di riduzione dei costi di carburante, storicamente usato dalle petroliere e dalle navi portarinfuse, di recente ha assunto maggiore importanza anche nel trasporto di container via mare perché con questa strategia è possibile ridurre le capacità eccessive.

# Investire Sostenibile



Documento di marketing di Raiffeisen Capital Management\*

[www.rcm.at](http://www.rcm.at) / [www.rcm-international.com](http://www.rcm-international.com)

I costi risparmiati in questo modo sono particolarmente significativi, se le navi sono state concepite per lo slow steaming sin dall'inizio. La navigazione a bassa velocità riduce il carburante utilizzato e, di conseguenza, anche le emissioni. Secondo i calcoli è possibile un risparmio di carburante fino al 40%, se la velocità di crociera viene ridotta da 26 a 18 nodi.

Le crociere hanno, oltre agli effetti citati relativi alla propulsione delle navi, una serie di ulteriori ripercussioni a livello ecologico e sociale. Per le navi da crociera il rifornimento ha una rilevanza maggiore in quanto, a differenza

delle navi commerciali, le navi spesso rimangono vicino alle coste e sono ancorate nei porti nelle immediate vicinanze dei centri città. Un'altra tematica ecologica importante nell'ambito delle crociere è la raccolta differenziata dei rifiuti a bordo.

Rispetto al turismo terrestre, nel caso delle crociere le entrate nelle regioni sono più basse, poiché i turisti pernottano e mangiano sulle navi da crociera.

Dall'altro lato, il turismo da crociera ottiene risultati migliori rispetto al turismo terrestre per quanto concerne la distruzione del paesaggio e la proliferazione urbana.



# Investire Sostenibile



Documento di marketing di Raiffeisen Capital Management\*

[www.rcm.at](http://www.rcm.at) / [www.rcm-international.com](http://www.rcm-international.com)

La valutazione dei temi navigazione e crociere per quanto riguarda le singole dimensioni della sostenibilità è la seguente:



**E (Ambiente):** Le tematiche ambientali della navigazione si riferiscono all'inquinamento dell'aria e dei mari dovuto a carburanti alquanto tossici. Questo comporta molteplici contaminazioni, cioè con CO<sub>2</sub>, azoto, zolfo e fuliggine. Un problema fondamentale in questo contesto è la visibilità e percezione relativamente più bassa dell'inquinamento rispetto al trasporto stradale. L'acqua di zavorra, il riciclaggio delle navi e lo scarico dei rifiuti da parte delle navi da crociera sono altri temi di rilevanza ambientale.

**S (Sociale):** I diritti del lavoro dominano la dimensione sociale nel trasporto merci, tematiche importanti per il settore delle crociere sono la salute dei passeggeri e dell'equipaggio. Si registrano continuamente infezioni virali a bordo. La forte crescita delle crociere è causa di capacità insufficienti nelle regioni turistiche particolarmente amate.

**G (Governance):** L'ampliamento delle regioni marine particolarmente a rischio (ECA) e una riduzione più rapida dei limiti del tenore di zolfo nel carburante marino sono argomenti importanti che andrebbero trattati a livello governativo



**Conclusioni:** Raiffeisen Capital Management al momento non investe in nessuna delle società interpellate nell'ambito del processo di engagement.

**Carnival Corporation** è un esempio interessante delle aree problematiche e del potenziale di miglioramento nel settore.

**AP Moeller-Maersk** è un titolo sul quale il team azionario, che segue un approccio di gestione tradizionale, è molto positivo, i fondi sostenibili ad ogni modo non investono in questo titolo. Seguendo un'approccio „best-in-class“ l'azienda rappresenta un investimento interessante all'interno del settore. Inoltre, sembra essere possibile ottenere altri miglioramenti mediante il dialogo aziendale.



## Valutazione della sostenibilità

Con le convenzioni internazionali, come la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL), la convenzione internazionale sulle acque di zavorra e la convenzione di Hong Kong, le compagnie marittime devono già attenersi a diversi standard.

Nonostante ciò, il comparto sembra relativamente „sporco“ e rispetto ad altri settori nell'ambito dei trasporti “poco regolamentato”. L'industria crocieristica sembra crescere in modo sfrenato e senza rispetto per i limiti imposti dalla natura o dal contesto sociale.

Per questo è opportuno un dialogo con le aziende del settore per evidenziare i problemi e rivendicare soluzioni. Per quanto riguarda il tema navigazione e crociere, il dialogo con le aziende del team della sostenibilità di Raiffeisen Capital Management riguarda le maggiori società nel settore dei trasporti di merci e i più importanti operatori di crociere.

- Il tema della prevenzione dell'inquinamento ambientale nella navigazione diventa sempre più importante. Quali obiettivi ha fissato la vostra società in termini di emissioni della vostra flotta – riguardo a CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> e particelle sottili?

- Quale percentuale di olio pesante, olio diesel marino e altri carburanti utilizzate? Quali obiettivi interni esistono in questo senso per il futuro?
- Su quali alternative di alimentazione intendete puntare in futuro, ci sono già progetti in merito?
- Il settore è continuamente sotto pressione a causa dei temi legati ai diritti del lavoro e alle condizioni di lavoro. Cosa fate per evitare questi problemi?
- In che modo affrontate il tema delle acque di zavorra? Ci sono delle regole interne che vanno oltre la convenzione internazionale sulle acque di zavorra?
- In che modo affrontate il tema del riciclaggio delle navi? Ci sono delle regole interne che vanno oltre la convenzione di Hong Kong?

### **Per il settore delle crociere abbiamo formulato le seguenti domande aggiuntive:**

- Come cercate di mitigare gli effetti negativi del turismo di massa causato dalle crociere?
- Quale ulteriore responsabilità ambientale hanno le navi da crociera a causa delle loro rotte che passano nelle immediate vicinanze delle città?
- Quali concetti a tutela dell'ambiente avete sviluppato in materia di smaltimento dei rifiuti?

# Investire Sostenibile



Documento di marketing di Raiffeisen Capital Management\*

[www.rcm.at](http://www.rcm.at) / [www.rcm-international.com](http://www.rcm-international.com)

## Tra le società contattate durante il processo di engagement hanno fornito un feedback circa la metà delle società armatrici.

Le risposte sul tema olio pesante sono state deludenti. Il rapporto tra la percentuale di olio pesante e gasolio per le società intervistate in media è di 6:1, ciò significa che l'olio pesante, dannoso per l'ambiente, è estremamente dominante come carburante. Dal punto di vista di alcune società si può, tuttavia, prevedere che la riduzione dei limiti globali del contenuto di zolfo nei carburanti delle navi, che dal 2020 saranno abbassati al valore obiettivo dello 0,5%, cambierà il tipo dei carburanti utilizzati. DFDS riesce, per esempio, a rispettare i limiti massimi pari allo 0,1% che già ora sono più bassi nelle Emission Control Areas, grazie all'utilizzo di appositi filtri.

Mitsui O.S.K. ha fissato come obiettivo per le emissioni di gas serra per collo singolo una riduzione del 25% entro il 2030 e del 50% entro il 2050 – sulla base dei dati del 2014.

Molte società armatrici vedono come alternativa per l'alimentazione soprattutto il gas liquido (LNG), in alcuni casi vengono citati come sostituto o complemento nel mix energetico anche l'alimentazione a batterie, il metanolo, l'energia solare e l'energia eolica, per esempio tramite l'uso di moderne tecnologie per le vele. Per il momento Mitsui O.S.K. ha implementato la tecnologia LNG nel comparto dei rimorchiatori e ha ordinato una prima nave con questa tecnologia.



# Investire Sostenibile



Documento di marketing di Raiffeisen Capital Management\*

[www.rcm.at](http://www.rcm.at) / [www.rcm-international.com](http://www.rcm-international.com)



Il problema che limita l'ampio ricorso alla tecnologia LNG attualmente è legato alla disponibilità ancora insufficiente su molte rotte navali importanti. TUI Cruises è però co-fondatore della cosiddetta „Maritime LNG Platform” che promuove l'uso di LNG come energia alternativa.

Per quanto riguarda i diritti del lavoro, la norvegese Wallenius Wilhelmsen Logistics (WWL) ASA ha deciso di far ingaggiare indirettamente l'equipaggio per ogni nave da società indipendenti.

WWL ASA permette ai membri dell'equipaggio di organizzarsi, DFDS ha negoziato accordi collettivi per le sue navi. Per quanto riguarda il tema delle acque di zavorra, le società rispettano le regole internazionali adottate, lo stesso vale anche per il riciclaggio delle navi. Bisogna sottolineare che DFDS rinnova regolarmente la propria flotta e la questione della necessaria rottamazione, dal punto di vista della società, non viene posta al centro dell'attenzione.

Nell'ambito delle crociere gli effetti negativi del turismo di massa vengono regolarmente discussi nel quadro della Cruise Line International Association (CLIA).

La Tui ha ideato dei speciali “Green and Fair Excursion Programs” per le escursioni a terra, inoltre si collabora con agenzie di viaggio locali in materia di benessere degli animali - cavalcare sugli elefanti, per esempio, è escluso. Anche nel campo della gestione dei rifiuti TUI è da considerare un pioniere nel settore con il suo approccio “reduce, reuse, recycle”.



## In primo piano: Carnival Corporation

Carnival Corporation è uno dei più grandi operatori di crociere a livello globale. La sede della società si trova a Miami nello Stato americano della Florida.

La società, che al momento dispone di 24 navi, è stata fondata nel 1972 e attualmente dà lavoro a circa 37.000 dipendenti, il 90% di questi lavorano a bordo delle navi.

### Carnival Vista

La società mostra una forte crescita, l'ultima nave della Carnival Corporation, la Carnival Vista, è stata messa in servizio nel 2016. La nave battente bandiera panamense ha una lunghezza di 324 metri, il numero di passeggeri consentito è di 3.936, i componenti dell'equipaggio sono 1.450.

Nel 2018 dovrebbe seguire la Carnival Horizon, anche essa costruita dall'azienda italiana Fincantieri.

### Impatto ambientale

Carnival dispone di una gestione integrale della salute, dei rischi di incidenti e della sicurezza dei suoi clienti. D'altra parte, in campo ambientale negli ultimi anni si è osservata una crescente intensità di emissione di ossido di zolfo. La quota di olio pesante, che presenta un rischio dal punto di vista dell'ambiente, sul consumo complessivo di carburante nel 2015 è stata alta con un valore del 78,4% e quindi oltre il 10% in più rispetto a due anni fa. Rispetto al settore, le emissioni tossiche di Carnival sono superiori alla media.



# Investire Sostenibile

Documento di marketing di Raiffeisen Capital Management\*



[www.rcm.at](http://www.rcm.at) / [www.rcm-international.com](http://www.rcm-international.com)



Per quanto riguarda i rifiuti, nel 2015 è stata raggiunta una percentuale di riciclaggio di soli 26,6%, il volume dei rifiuti alimentari scaricati in mare è rimasto stabile negli ultimi anni, è però pari a un quarto dei rifiuti prodotti complessivamente.

Le contravvenzioni dovute a violazioni delle leggi ambientali sono molto diminuite negli ultimi anni. Nonostante ciò, nel dicembre 2016 Carnival ha ricevuto una sanzione record di 40 miliardi di dollari USA per l'inquinamento intenzionale dei mari negli USA e in Gran Bretagna.

## Obiettivi sostenibili

Carnival ha fissato degli obiettivi a tutti i livelli della sostenibilità per l'anno 2020. In questo senso si vuole ridurre del 25% l'impronta di CO<sub>2</sub> della società, sulla base dei dati del 2005. Inoltre, è prevista una riduzione del 5% dei rifiuti e un'aumento dell'efficienza riguardo all'utilizzo dell'acqua del 5%. Si vuole migliorare i livelli di emissione della flotta Carnival con lo sviluppo e l'uso di impianti di depurazione dei gas di scarico sulle navi. In questo contesto non vengono però indicati obiettivi dettagliati. Carnival prevede inoltre un'uso maggiore del gas liquido/LNG relativamente più sostenibile. Alla fine del 2018 è previsto l'utilizzo di LNG sia sulle navi che nei porti.

# Investire Sostenibile



Documento di marketing di Raiffeisen Capital Management\*

[www.rcm.at](http://www.rcm.at) / [www.rcm-international.com](http://www.rcm-international.com)



**Wolfgang Pinner**  
Responsabile SRI

## Ehi capitano, come va con la tutela dell'ambiente?

La discussione sull'inquinamento ambientale e sul traffico viene portata avanti in modo estremamente scorretto. Il proprietario di un'autovettura viene al giorno d'oggi sempre più criticato "solo se si siede" nella sua auto alimentata in modo convenzionale. Dall'altro lato però, si sente parlare troppo poco del trasporto merci con i camion e quasi per niente del trasporto navale. Per un paese senza coste come l'Austria ciò è forse ancora abbastanza comprensibile, a livello internazionale bisogna parlare piuttosto di "peccato di omissione". Perché il trasporto navale con le sue innumerevoli navi container, navi cisterne e altre navi di trasporto di tutti i tipi è, per quanto riguarda l'impronta ecologica, un settore molto "sporco". A questo proposito non cambiano nulla le convenzioni per le singole regioni costiere del mondo, per le quali gli standard ambientali vengono alzati un po'. Ma non basta che merci di tutti i tipi vengano trasportate attraverso gli oceani in lungo e in largo, ultimamente si è aggiunto anche un gran numero di turisti e qui vale solo il motto "ancora più grande e ancora più passeggeri".

Se si volesse a tutti i costi introdurre nuove regole che abbiano un impatto sulla protezione dell'ambiente e del clima, allora bisognerebbe abbandonare la terra ferma e avventurarsi in mare, dove oggi i pirati sono un problema minore rispetto ai temi "olio pesante & co.". Almeno dal 2020 nei mari il tema dovrebbe essere però molto meno "sulfureo" ...



**Herbert Perus**  
Responsabile Team Azionario  
Mercati Sviluppati

## AP Moeller-Maersk, un modello in molti settori

Il dipartimento azionario mercati sviluppati sostiene uno stile d'investimento di lungo termine orientato al valore. In questo senso, AP Moeller-Maersk, il leader mondiale di mercato nel trasporto container che viene dalla Danimarca, ne è un ottimo esempio. In un settore di per sé molto competitivo, che ha un po' la fama di settore sporco, l'azienda occupa una posizione preminente. La società offre un prodotto di qualità eccezionale; solo lo 0,2% di tutti i trasporti di Moeller vengono contestati dai clienti, mentre la media del settore in termini di reclami è di oltre il 15%.

Anche gli sforzi nel campo degli SRI sono il punto di riferimento per i concorrenti. Moeller Maersk paga salari molto superiori alla media ai suoi dipendenti negli impianti di smaltimento indiani, provvede ad alloggi migliori della media e offre anche prestazioni sociali che superano di molto le normali condizioni indiane. Nel campo della sicurezza, da molti anni la società riferisce di una costante diminuzione degli incidenti – evidentemente l'ampliamento dell'offerta di formazione per i dipendenti paga. Nell'ultimo anno c'è stato solo un incidente grave nell'intera azienda. Gli obiettivi di sostenibilità nell'ambito del CO<sub>2</sub>, che partono da una riduzione delle emissioni del 25%, sono già stati raggiunti quest'anno.



## Fondi sostenibili

I fondi sostenibili di Raiffeisen investono solo in titoli che sono classificati come 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 i diritti del lavoro e i diritti umani. **Al momento, la gamma dei fondi sostenibile di Raiffeisen Capital Management è composta dai seguenti sette fondi.**

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

I prospetti pubblicati e i documenti contenenti le informazioni per i clienti (Informazioni chiave per gli investitori) dei fondi della Raiffeisen Kapitalanlage GmbH sono disponibili in lingua tedesca sul sito [www.rcm.at](http://www.rcm.at)

**Gli investimenti in fondi sono connessi a rischi maggiori, perdite del capitale investito non possono essere escluse.**

**Il Raiffeisen Azionario Sostenibile 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. Nell'ambito della strategia d'investimento del Raiffeisen Bilanciato Sostenibile è possibile investire in**

**derivati in misura sostanziale (con i rischi che ne conseguono). Il Regolamento del Raiffeisen Sostenibile Diversificato è stato approvato dalla FMA. Il Raiffeisen Sostenibile Diversificato può investire oltre il 35 % del patrimonio del Fondo in titoli/strumenti del mercato monetario dei seguenti emittenti: Germania, Francia, Italia, Regno Unito, Austria, Belgio, Finlandia, Paesi Bassi, Svezia, Spagna.**

# Investire Sostenibile



Documento di marketing di Raiffeisen Capital Management\*

[www.rcm.at](http://www.rcm.at) / [www.rcm-international.com](http://www.rcm-international.com)

## 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	
Raiffeisen Sostenibile Breve Termine	72,8
Raiffeisen Bilanciato Sostenibile	70,3
Raiffeisen Azionario Sostenibile	70,6
Raiffeisen Azionario Sostenibile Mercati Emergenti	54,7
Raiffeisen Sostenibile Diversificato	76,7
Raiffeisen Sostenibile Solidità	70,3
Raiffeisen GreenBonds	66,6

Aggiornamento al 31 agosto 2017



audited by Novethic



Il logo europeo sulla trasparenza dei fondi sostenibili indica che Raiffeisen Capital Management si impegna a mettere a disposizione informazioni in modo corretto, adeguato e tempestivo al fine di offrire la possibilità alle persone interessate e, in particolare, ai clienti, di comprendere gli approcci e i metodi dell'investimento sostenibile dei relativi fondi. Informazioni dettagliate sul codice europeo della trasparenza sono disponibili sul sito [www.eurosif.org](http://www.eurosif.org). Il codice della trasparenza è gestito da Eurosif, un'organizzazione indipendente. Il logo europeo SRI-Transparency indica l'impegno del gestore sopra descritto e non va inteso come appoggio a una particolare azienda, organizzazione o persona.

# Investire Sostenibile



Documento di marketing di Raiffeisen Capital Management\*

[www.rcm.at](http://www.rcm.at) / [www.rcm-international.com](http://www.rcm-international.com)

## Avvertenze legali

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 RIFA in relazione al presente documento ed alla presentazione verbale basata sullo stesso, in particolar modo per quanto riguarda l'attualità, la veridicità o la completezza delle informazioni messe a disposizione ovvero delle fonti, nonché per quanto riguarda l'avverarsi delle previsioni in esso espresse. Allo stesso modo, eventuali previsioni ovvero simulazioni riportate sulla base di andamenti registrati in passato 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, anche noi 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).**



Per favore pensa all'ambiente prima di stampare.

**Si ricorda espressamente che le operazioni di investimento in titoli possono essere accompagnate da rischi elevati e che il loro trattamento fiscale dipende dalla situazione personale dell'investitore, oltre ad essere soggetto a modificazioni 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.**

## Impressum

Redazione: Zentrale Raiffeisen Werbung,  
1030 Wien, Am Stadtpark 9

Documento prodotto da Raiffeisen Kapitalanlage  
GmbH, Mooslackengasse 12, 1190 Wien

Responsabile del contenuto: Raiffeisen  
Kapitalanlage GmbH, Mooslackengasse 12,  
1190 Wien

Contenuti: Informazioni su fondi d'investimento, 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).

Data di aggiornamento: 22 settembre 2017

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 Kapitalanlage GmbH