

INVESTIRE SOSTENIBILE



TRAFFICO AEREO E
INQUINAMENTO

PAGINA 04

COMPENSAZIONE
DI CO₂

PAGINA 08

TAVOLA ROTONDA:
GLI ANNUNCI DA
SOLI NON BASTANO

PAGINA 10

INDICE

03	EDITORIALE
04	ARTICOLI PRINCIPALI
04	TRAFFICO AEREO E INQUINAMENTO
08	COMPENSAZIONE DI CO ₂
10	RESEARCH
10	GLI ANNUNCI DA SOLI NON BASTANO
14	INFO BOX: SDG 9
16	SOCIETÀ IN PRIMO PIANO
18	LE OPINIONI DELLE AZIENDE SUL TEMA DEL TRASPORTO AEREO
20	INSIDE
20	LA LEADERSHIP HA BISOGNO DI DONNE
22	FONDI SOSTENIBILI
23	RAIFFEISEN-ESG-SCORE

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.

Coordinamento del progetto: Mag.^a Irene Fragner, Mag.^a Sabine Macha
Autore: Mag.^a Christa Geyer, Mag. Gernot Mayr,
Dr.ⁿ Andrea Pelinka-Kinz, Andreas Perauer, MSc, Mag. Wolfgang Pinner
Fotos: iStockphoto (Cover, S. 06, S. 16) Michaela Pranter (S. 10, S. 12, S. 13),
Design grafico: [WORX] Multimedia Consulting GmbH

Data di aggiornamento: 28 Febbraio 2020

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,

per decenni, la velocità massima era considerata la caratteristica più importante nella scelta del mezzo di trasporto per andare da A a B. Ma con l'avanzare della crisi climatica, in parte causata dal rapido aumento delle emissioni di CO₂, sia del traffico stradale che aereo, la decisione se spostarsi in bicicletta, auto, treno o aereo è diventata socialmente rilevante. Aspetti diversi dal risparmio di tempo stanno diventando sempre più importanti. Ciò si riflette anche nel comportamento in materia di mobilità delle società occidentali. L'auto sta perdendo sempre più il proprio status, soprattutto tra i giovani, che la considerano sempre più come un semplice oggetto d'uso comune che può essere utilizzato anche attraverso un modello di condivisione e non deve più essere necessariamente di proprietà.

Nonostante questo lento cambiamento nel modo di pensare, il traffico è ancora uno dei principali responsabili delle emissioni inquinanti. Una parte importante è rappresentata dal traffico aereo. Nel 2018 il traffico aereo ha contribuito con circa un miliardo di ton-

nellate alle emissioni globali di CO₂*. È probabile che questa cifra continui ad aumentare nei prossimi due decenni, perché nel lungo termine il numero di passeggeri non diminuirà, anzi aumenterà in modo consistente. L'Associazione Internazionale del Trasporto Aereo IATA stima che il numero dei passeggeri aerei verrà più che raddoppiato, passando da 3,8 miliardi a 8,1 miliardi nei prossimi 20 anni. Il mercato viene trainato soprattutto dalla Cina che nel 2023 supererà gli USA come il più grande mercato dell'aviazione. A ciò contribuiscono anche l'India, il Giappone, l'Indonesia, la Corea del Sud e la Thailandia, dove il numero dei voli con passeggeri crescerà a un ritmo superiore alla media.

Le discussioni sul riscaldamento globale e il contributo del traffico aereo negli ultimi anni hanno portato al fenomeno della „vergogna del volo“, ovvero la coscienza sporca che nasce quando si vola, perché si sa bene che ciò danneggia l'ambiente. Anche se la crescente consapevolezza delle persone per questo problema è fondamentale da vedere in chiave positiva, la vergogna del volo di al-

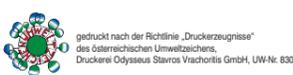


Mag. JFH Dieter Aigner

Amministratore delegato di Raiffeisen KAG,
responsabile per i dipartimenti Fund
Management e Sostenibilità

cuni passeggeri da sola non ci salverà dalla prevedibile catastrofe climatica. Sono necessarie misure valide che vadano alla radice del problema: da una parte, una tariffazione adeguata dei trasporti a livello internazionale, o almeno a livello europeo, in modo che un volo da Vienna a Stoccarda non costi meno del biglietto di andata e ritorno del treno espresso per l'aeroporto. C'è bisogno di compagnie aeree responsabili che eliminino dai loro programmi i voli a corto raggio sotto i 500 km. C'è bisogno di tecnologie innovative che riducano, per esempio, il consumo di carburante o consentano forme di propulsione alternative. Naturalmente sarà anche necessario includere i mezzi di trasporto „a terra“ nei concetti globali di mobilità. Ciò significa che l'infrastruttura ferroviaria dovrà fare la sua parte, così come l'ulteriore sviluppo della mobilità (elettrica) nel trasporto stradale. Ciò richiederà la partecipazione sia dell'industria che dei privati. Come investitori abbiamo inoltre la possibilità, attraverso i nostri investimenti, di promuovere le società e gli Stati che partecipano attivamente a questo sviluppo orientato al futuro.

* Lt. International Energy Agency 2019





Maggiori informazioni sugli Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals o, in breve, SDGs) a pagina 14-15.

TRAFFICO AEREO E INQUINAMENTO



Mag. Gernot Mayr
Senior Fund Manager
di Raiffeisen KAG

Dal primo volo dei fratelli Wright a Kitty Hawk, North Carolina, nel 1903 sono successe molte cose. Il trasporto aereo moderno consente di viaggiare nelle zone più remote del mondo nel tempo più breve possibile, la creazione di nuovi campi di attività e uno scambio globale di merci di dimensioni senza precedenti. Gli aerei garantiscono benessere e crescita e sono il presupposto per molte delle comodità della vita moderna. Oltre ai vantaggi citati, tuttavia, il trasporto aereo ha anche enormi conseguenze per l'ambiente.

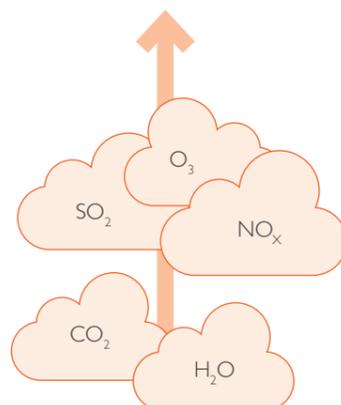
Gli aerei sono alimentati da motori a combustione interna. Come combustibile viene di solito utilizzato il cherosene, un distillato intermedio della produzione del petrolio. Il cherosene è costituito da idrocarburi, per lo più alcani, con una lunghezza da 9 a 13 atomi di carbonio. Il cherosene è dunque simile al diesel, ma contiene più molecole leggermente più leggere (con una dispersione relativamente bassa della dimensione della molecola) e di solito ha una densità leggermente minore. Durante la combustione di cherosene viene rilasciata energia e come sottoprodotto si producono anidride carbonica e acqua, particolarmente rilevanti per il cambiamento climatico, e quindi per l'uomo. In quantità minori vengono generati anche altri prodotti di combustione come l'ozono o l'anidride solforosa.

L'impatto ambientale del trasporto aereo può essere suddiviso in quattro aree:

il contributo al cambiamento climatico, l'inquinamento atmosferico generale, l'inquinamento idrico e l'inquinamento acustico. Mentre l'inquinamento dell'aria e dell'acqua e le emissioni acustiche sono fenomeni locali, il contributo al cambiamento climatico è un problema globale che si è spostato sempre più al centro dell'opinione pubblica a causa degli sviluppi degli ultimi anni.

Oltre all'anidride carbonica, il cui contributo al cambiamento climatico è stato ormai relativamente ben studiato, ci sono anche altre sostanze prodotte durante la combustione di cherosene, come l'ozono (O_3), gli ossidi di azoto (NO_x), i composti solforati (tra cui SO_2) e l'acqua prodotta (H_2O), che hanno un impatto sull'effetto serra, anche se le interdipendenze con il

EFFETTO SERRA



Stime della produzione di anidride carbonica nell'aviazione



I Paesi „Top 5“:
USA
Cina
Regno Unito
Giappone
Germania

clima sono in parte ancora relativamente sconosciute.

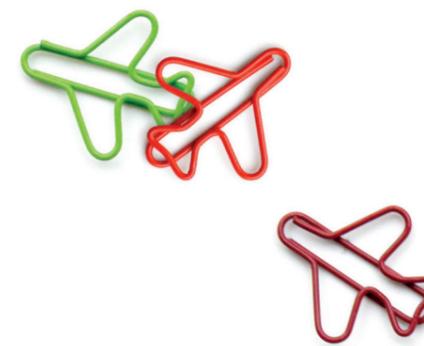
In particolare, non sono stati chiariti gli effetti delle scie di condensazione e dei cirri prodotti in determinate circostanze. Generalmente si presume che l'effetto climatico complessivo dei voli sia maggiore del contributo della CO_2 prodotta.

Secondo le stime, il traffico aereo civile e commerciale ha generato circa 900 milioni di tonnellate di CO_2 nel 2018. Con 38 miliardi di tonnellate di produzione di anidride carbonica di origine antropica, il contributo degli aerei civili è di circa il 2,5%. Su 900 milioni di tonnellate, l'80% è prodotto dal trasporto passeggeri, il 20%

dal trasporto merci. Se le emissioni vengono attribuite ai paesi in cui decollano gli aerei, non sorprende che i primi cinque paesi siano gli Stati Uniti, la Cina, il Regno Unito, il Giappone e la Germania.¹ Se l'UE fosse un paese, si collocerebbe al secondo posto.

Come passeggero si parla di circa 80 g di CO_2 per chilometro volato, per voli inferiori ai 500 chilometri si sale a circa 160 g. A titolo di paragone: una Golf VI 1.6 TDI (77 kW, automatica) genera 123 g di CO_2 /km secondo le specifiche del produttore. Naturalmente questo vale per singolo veicolo, se nell'auto viaggiano quattro persone, sono circa 30 g per chilometro e persona. Non sono disponibili dati precisi sulla

¹ ICCT, international council on clean transportation, Graver, Zhang, Rutherford, CO_2 emissions from commercial aviation, 2018



produzione di CO₂ dell'aviazione militare o dei movimenti aerei privati (piccoli aerei a turboelica e business jet).

In totale, l'IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change, in italiano "Gruppo intergovernativo sui cambiamenti climatici") stima la quota del traffico aereo totale sull'effetto serra antropogenico al 3,5 % circa. Le stime delle emissioni di anidride carbonica prodotte dall'uomo parlano di 38 gigatonnellate.² In questo contesto va sottolineato che queste stime vanno considerate con grande cautela, molte componenti di stima sono solo estremamente vaghe. L'esatta quantità di anidride carbonica prodotta dall'uomo, così come quella rilasciata in modo naturale, non è nota.

ESISTONO ALTERNATIVE?

Per ridurre gli effetti si sta lavorando a concetti di propulsione alternativi. Le considerazioni vanno dal bio-cherosene, il cherosene che non viene prodotto dal petrolio, all'etanolo. A prescindere dal fatto che queste alternative siano realmente idonee a ridurre le emissioni in modo sostenibile, per il momento non è prevedibile un uso commerciale diffuso di sistemi di propulsione alternativi.

L'uso del bio-cherosene, dove gli idrocarburi sono ottenuti da oli vegetali idroge-

nati, consente di continuare ad utilizzare gli stessi aerei, ma presenta gli stessi problemi di altri biocombustibili. Se vengono abbattute le foreste per produrre olio di colza o di palma o se i prezzi dei prodotti alimentari aumentano a causa della maggiore domanda, viene messa in discussione la compatibilità ambientale o sociale di queste alternative. In questo contesto, il prefisso „bio“ si riferisce solo all'origine vegetale, non alla provenienza da agricoltura biologica. Per questi motivi, la prossima generazione di bio-cherosene deve essere prodotta da rifiuti biologici o da materiali riciclati.³

Tuttavia, non si prevede un uso diffuso del bio-cherosene nel prossimo futuro, in quanto il prezzo del bio-cherosene è molto più alto di quello del cherosene prodotto dal petrolio.

Nel 2018, i movimenti aerei commerciali sono stati circa 39 milioni.⁴ I tassi di crescita dell'ultimo decennio sono enormi e dovrebbero essere intorno al 5 % all'anno. Il Centro Aerospaziale Tedesco (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) stima che il numero di passeggeri raddoppierà nei prossimi 20 anni. Anche se in Europa gli aeroporti come Berlino o Vienna stanno aumentando le capacità, la vera crescita si trova nell'Estremo Orien-

te. Solamente in Cina sono previsti oltre 200 nuovi aeroporti nei prossimi 15 anni.

Oltre al contributo all'effetto serra, è un tema anche l'inquinamento generale dell'aria e dell'acqua. Un problema in questo caso è il cherosene rilasciato generalmente solo ad alta quota dagli aerei e di cui, secondo le specifiche, solo una frazione può raggiungere il suolo. Nonostante ciò, questo carburante può contaminare i paesaggi.⁵

Un particolare impatto ambientale è rappresentato dal rumore prodotto che aumenta a causa del maggiore numero di movimenti aerei. Oltre al malessere soggettivo causato dall'inquinamento acustico, vi sono indicazioni di malattie fisiche o mentali come i disturbi cardiovascolari.⁶ Tuttavia, qui è difficile fornire prove concrete di rapporti causa-effetto.

Gli aerei moderni sono costruiti in modo più efficiente e silenzioso rispetto al passato in base a tecnologie più innovative, per motivi di costo e grazie a normative più severe, ma gli aumenti previsti delle capacità annullano questi effetti. Di conseguenza, nel settore del traffico aereo non si può ipotizzare alcuna riduzione dell'inquinamento ambientale per il prossimo futuro.

² Pubblicazioni dell'UE: Fossil CO₂ and GHG emissions of all world countries 2019 report study

³ Aviations Fuel Guide, seconda edizione, Dicembre 2018

⁴ ICCT, a. a. O.

⁵ Deutsches Umweltbundesamt, Häufig gestellte Fragen (FAQs) zum Treibstoffschneidablass, 2008

⁶ Deutsches Umweltbundesamt, Dr. Greiser, Greiser, Risikofaktor nächtlicher Fluglärm, 2010





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

COMPENSAZIONE DI CO₂

Le emissioni di CO₂ generate dal trasporto aereo, come per qualsiasi forma di utilizzo di energia da fonti di energia fossili, non possono essere completamente evitate, ma possono essere ridotte altrove. Sostenendo progetti a difesa del clima, ovvero finanziando investimenti che riducono i gas serra, vengono ridotte le emissioni di CO₂ nella misura delle emissioni causate e quindi si ottiene una compensazione del CO₂. Si tratta pertanto di finanziare attività che riducono effettivamente le emissioni di gas a effetto serra rispetto allo scenario "business as usual" sul posto e, di conseguenza, aiutare a compensare le proprie emissioni.

DIFFERENZE NEL CALCOLO

I calcoli dei costi di compensazione di CO₂ differiscono in modo significativo. Una verifica di mercato da parte della Federazione delle organizzazioni dei consumatori tedeschi sulla compensazione dei viaggi aerei mostra che solo tre fornitori di servizi specializzati calcolano correttamente le emissioni dei voli e controllano la qualità dei progetti di compensazione di CO₂. In generale si può affermare che le compagnie aeree dichiarano fondamentalmente un valore di CO₂ troppo basso per la compensazione. Chi desidera compensare le emissioni di CO₂ della propria vacanza dovrebbe quindi far riferimento alle agenzie di compensazione specializzate.

Gli offerenti raccomandabili di compensazioni di CO₂, per esempio, sostengono esclusivamente quei progetti di com-

pensazione che sono certificati con il „Gold Standard“. Il Gold Standard è uno standard di qualità per i progetti di compensazione di CO₂ che garantisce che i progetti soddisfino i requisiti più elevati del momento secondo il "Clean Development Mechanism", i cui criteri sono stati stabiliti dalle Nazioni Unite. In generale, i progetti Gold Standard indicano inoltre gli aspetti sociali e ambientali che contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità. Questo standard è utilizzato come standard aggiuntivo per i progetti registrati presso le Nazioni Unite ("Gold Standard CER") e dal 2006 viene in parte applicato anche sul mercato volontario ("Gold Standard VER, Voluntary Emission Reductions"). Mentre il tipo di certificato CER viene utilizzato anche nel commercio internazionale delle emissioni e quindi garantisce un'elevata qualità del progetto e trasparenza, nel caso della compensazione »

volontaria esistono anche le cosiddette riduzioni delle emissioni verificate (VER). Le VER vengono verificate da esperti, ma mancano standard uniformi e una procedura di riconoscimento centrale.

CRITERI DI QUALITÀ

Per determinare la validità degli standard di qualità devono essere esaminate molte caratteristiche. Il criterio di „addizionalità“ significa che la misura di tutela del clima di un progetto non avrebbe avuto luogo senza i proventi previsti dalla vendita dei certificati. Inoltre, la riduzione delle emissioni deve essere permanente. I progetti di protezione delle foreste e delle paludi comportano rischi come incendi boschivi, infestazioni parassitarie o disboscamento illegale. Per lo sviluppo di progetti di protezione del clima gli standard di qualità affidabili usano solo disposizioni approvate (metodologie) che sono state verificate in modo indipendente e da esterni, la trasparenza è di massima importanza, serve sia alla verificabilità che alla tracciabilità. I progetti di tutela del clima possono emettere certificati ex ante (prima della riduzione conseguita) o certificati ex post (dopo l'effettiva riduzione). Le compensazioni ex ante comportano il rischio che le riduzioni delle emissioni non vengano realizzate come previsto. In ogni caso bisogna evitare doppi conteggi e coinvolgere gli stakeholder nella realizzazione dei progetti a tutela del clima. È auspicabile un contribu-

to allo sviluppo sostenibile presso la sede del progetto, per esempio, sulla base degli Obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite (SDG).

Il calcolo realistico delle emissioni di CO₂ è un requisito per ottenere un'adeguata compensazione di un volo. A questo proposito sono rilevanti almeno la distanza di volo, gli scali e il fattore RFI. Il fattore RFI, il "Radiative Forcing Index", tiene conto del maggiore effetto serra dovuto alle alte quote di volo. Molte compagnie aeree non tengono conto di questo fattore nel calcolo dei gas serra. Se si considerano tutte le emissioni del trasporto aereo nel loro insieme, dalla considerazione dell'RFI risulta che l'effetto di riscaldamento dovuto al trasporto aereo è in media da tre a cinque volte superiore all'effetto calcolato delle sole emissioni di CO₂.

In generale si possono distinguere due tipi di offerta per i pagamenti di compensazioni. La maggior parte delle organizzazioni che offrono la compensazione delle emissioni di CO₂ finanzia investimenti a favore della tutela del clima, soprattutto nei paesi in via di sviluppo. Per loro il già citato Gold Standard è un importante orientamento per la qualità dei progetti. È raro che per la compensazione vengano acquistati e cancellati i certificati di emissione del sistema europeo di scambio delle quote di emissione (EU-ETS).

IL TRASPORTO AEREO NEL CONTESTO DELLE TRE DIMENSIONI DELLA SOSTENIBILITÀ

E (Environment/Ambiente):

Il cherosene, il carburante utilizzato nel settore aeronautico, è un fattore importante nella discussione sul cambiamento climatico, il contributo del trasporto aereo all'effetto serra è stimato al 3,5 %. A ciò si aggiunge l'inquinamento dell'aria e dell'acqua causato dai movimenti degli aerei.

S (Sociale):

L'inquinamento acustico causato dal traffico aereo colpisce in particolare i residenti. I miglioramenti normativi, come l'esenzione dalla tassazione del carburante per l'aviazione, rendono possibili i cosiddetti voli a basso costo che per gran parte della popolazione rappresentano una componente importante del benessere soggettivamente percepito.

G (Governance):

I vettori nazionali e gli edifici aeroportuali di prestigio spesso impediscono ai rispettivi governi di affrontare in modo corretto, rispetto ad altri mezzi di trasporto, la questione del trasporto aereo.

Conclusione:

Per Raiffeisen Capital Management lo sviluppo sostenibile dei trasporti è un tema fondamentale. Nei nostri investimenti, attualmente il settore delle compagnie aeree non è tra quelli in cui investiamo.

Tavola rotonda sul tema del trasporto aereo



Tavola rotonda
Moderazione:
Mag. (FH) Dieter Aigner

Ulla Rasmussen
Agenzia „VCÖ – Mobilität mit Zukunft“



Dr. Günther Ofner
Membro del consiglio di amministrazione dell'Aeroporto di Vienna



Dr. Thomas Lindenthal
Centro per il cambiamento globale e la sostenibilità, Università delle risorse naturali e scienze della vita applicate



Herbert Perus
Responsabile team azionario-mercati sviluppati, Raiffeisen KAG



Sappiamo che il traffico aereo non è l'unica fonte di emissioni di CO₂, ma ne fornisce un contributo decisivo. Negli ultimi 30, 40 anni è cambiato molto. Le compagnie aeree a basso costo sono entrate sul mercato, il numero dei passeggeri è aumentato massicciamente. L'attuale discussione sull'introduzione di una tassa sul carbonio sembra essere la proverbiale goccia nell'oceano. Allo stesso tempo, si inizia a cambiare modo di pensare. Sostituire i voli a corto raggio con i viaggi in treno, per esempio, diventa sempre più importante. Voi, come vedete la situazione?

Ulla Rasmussen: C'è un ampio consenso sul fatto che l'aereo è il mezzo di trasporto più dannoso per il clima. Le esenzioni fiscali a vari livelli non sono proprio sostenibili in tempi di crisi climatica. Parola chiave: distanze brevi. Il fatto che questa offerta venga meno utilizzata si è potuto constatare chiaramente quando sono stati migliorati i collegamenti ferroviari con Salisburgo o ancora più verso ovest. Se c'è dunque una buona alternativa alle brevi distanze è anche molto logico che la gente cambi atteggiamento e passi al treno. Ciò che a mio avviso è problematico, tuttavia, è il fatto che il trasporto aereo non è ben regolato dal punto di vista climatico. Prendete gli obiettivi climatici dell'Austria: le emissioni del trasporto aereo non vi rientrano nemmeno. Per il governo è poco vantaggioso, in termini di obiettivo nazionale sul clima, occuparsi del traffico aereo, anche se sarebbe importante per la tutela del clima in generale. Qui vorrebbe un maggiore impegno da parte

della politica. L'Organizzazione dell'aviazione civile ICAO, in quanto gruppo di interesse internazionale, finora è riuscita molto bene a non mettere sul tavolo niente di efficace, nessuna misura tangibile. Con CORSIA, lo schema di compensazione e riduzione delle emissioni del settore aeronautico internazionale sviluppato dall'ICAO nel 2016, esiste per la prima volta un approccio globale alla riduzione delle emissioni. Tuttavia, questo pacchetto si occupa solo della crescita del traffico aereo e della sua compensazione. Questo da solo non sarà sufficiente.

Dr. Günther Ofner: Ritengo che la classificazione della rilevanza climatica dei voli non sia così facile come la vede lei. È vero che il traffico aereo rappresenta circa il 2,5 % delle emissioni globali di CO₂, ma anche i viaggi in treno hanno effetti collaterali. Il loro impatto di CO₂ dipende da come viene generata l'elettricità che viene consumata. Il consumo del suolo è una questione importante, così come l'enorme bisogno di materiale per costruire l'infrastruttura ferroviaria in primo luogo. Ciò su cui non sono d'accordo con lei è che non esistano strumenti per rendere il trasporto aereo più sostenibile. In Europa, dopo tutto, il trasporto aereo fa parte dello scambio di emissioni.

Ulla Rasmussen: Ma come sa, ciò implica anche moltissimi certificati gratuiti.

Dr. Günther Ofner: Ciò riguarda la questione di come e dove inizia effettivamente la regolamentazione. Ma il fatto è che i costi dei certificati per il trasporto aereo in Austria erano pari a circa 40 milioni di euro, con una

„GLI ANNUNCI DA SOLI NON BASTANO“

forte tendenza al rialzo, dato che aumenta, tra l'altro, anche il prezzo del CO₂. Per quanto riguarda la regolamentazione, grazie a CORSIA il trasporto aereo è più avanti di tutti gli altri. E va bene così, perché è sicuro che nei prossimi decenni il traffico aereo crescerà di molto in tutto il mondo. Attualmente vengono costruiti più di 900 aeroporti, soltanto in Cina sono previsti 215 grandi aeroporti commerciali. La tratta a lungo raggio non è semplicemente sostituibile con altri mezzi di trasporto e non ha rivali.

Negli ultimi 20, 25 anni abbiamo assistito a un aumento dell'efficienza del 50 % circa grazie a materiali più leggeri, turbine più efficienti e diversi altri miglioramenti tecnici. È chiaro che questo non è ancora sufficiente in termini di tutela del clima. In futuro sarà importante puntare sul cherosene sintetico, a zero emissioni di CO₂. La ricerca deve concentrarsi sul rendere i processi produttivi ancora più efficienti, affinché questo cherosene sia economicamente competitivo. In questo caso sarebbe auspicabile l'aggiunta obbligatoria di questo nuovo combustibile. Più siamo d'accordo a livello globale, meglio è.

Quali sono, secondo voi, le ragioni del drastico aumento del traffico aereo?

Dr. Günther Ofner: Per 40 anni, tutte le misure normative erano finalizzate a rendere i voli più economici. Le ferrovie, invece, si sono opposte a tutto ciò e ora si lamentano di non essere competitive. Da quando esiste un efficiente collegamento in treno dall'ovest del Paese all'aeroporto, il numero di perso-

ne che vanno all'aeroporto in auto è sceso di oltre il 50 per cento a meno del 30 per cento. C'è bisogno di un servizio funzionante che soddisfi le esigenze delle persone, che poi sono ben felici di passare al treno.

Dottor Lindenthal, qual è la sua opinione in merito?

Dr. Thomas Lindenthal: Negli ultimi 50 anni la nostra società non si è sviluppata in modo sostenibile nel contesto del trasporto pubblico. Il settore dell'aviazione è stato in parte molto più innovativo e ha riconosciuto che c'è una grande necessità di volare, ma ci sono anche stati fondamentali sviluppi non sostenibili, come tutto il settore dei voli low cost. Ma anche lo spirito dei tempi gioca un ruolo significativo. Da un lato, per la gente è importante risparmiare tempo, ma, dall'altro, non bisogna nemmeno sottovalutare la curiosità che la gente soddisfa con i viaggi. Conosco persone che sono molto impegnate dal punto di vista ambientale, che hanno poi postato su Instagram foto di ogni genere delle vacanze in tutto il mondo. Nel contesto della mobilità, il trasporto aereo è uno degli elementi in cui è possibile promuovere l'innovazione verso uno sviluppo sostenibile. Da un lato, si tratta di innovazioni tecniche, ma anche di innovazioni relative allo stile di vita. Dopo tutto, anche in molti altri settori troviamo tassi di crescita esponenziali come nel trasporto aereo. Se non cambiamo lo stile di vita attuale e non lo accompagniamo in qualche modo con innovazioni sostenibili, facciamo fallire il tutto. Tutta la nostra vita è

diventata una battaglia di materiali. Lo vediamo, per esempio, nella scarsità di terre rare, nel problema dei rifiuti, nell'impoverimento degli oceani, nel consumo di terra. I molti problemi legati alle risorse, ai quali stiamo andando incontro, fanno girare la testa.

Ulla Rasmussen: Penso, per esempio, che sia molto importante che ogni azienda dia un'occhiata alla propria politica della mobilità e, ove possibile, rinunci ai viaggi aerei e prenda in considerazione alternative come il treno o le riunioni in videoconferenza. Questo deve essere il primo passo, che ogni azienda si assuma la responsabilità della mobilità dei dipendenti e quindi anche dei viaggi di lavoro.

Decenni fa, volare era considerato un „prodotto di lusso“, non se lo poteva permettere nessuno. Oggi il motto è che tutti devono poterselo permettere in qualsiasi momento. Ma in generale, il trasporto ha un prezzo giusto?

Herbert Perus: Le compagnie aeree low cost cercano di conquistare quote di mercato con prezzi da „dumping“, per poi aumentare i prezzi una volta che hanno guadagnato le quote di mercato. È un comportamento orientato all'economia di mercato del tutto normale in un mercato altamente competitivo. Questo va a vantaggio dei viaggiatori. E lo spirito dei tempi è naturalmente caratterizzato dalla globalizzazione e dalla pubblicità. Dal punto di vista odierno dubito che la società sia in grado da sola di cambiare il proprio stile di vita in modo così rapido e drastico come sarebbe necessario. »



Mag. (FH) Dieter Aigner
Amministratore delegato
di Rafiffeisen KAG

Dr. Thomas Lindenthal: Abbiamo bisogno di pionieri per creare innovazioni che possano poi diventare mainstream.

Dr. Günther Ofner: Credo che per quasi tutti i problemi legati alla sostenibilità ci siano già le condizioni essenziali per poterli risolvere bene. La domanda è come creare le condizioni quadro per far sì che queste innovazioni si affermino? Come renderle vendibili, come possono essere implementate. E credo che il nostro ruolo in Austria o in Europa per un mondo più sostenibile non funzionerà se predichiamo la rinuncia. Il nostro contributo deve essere quello di sviluppare e offrire tecnologie migliori.

Herbert Perus: Un argomento che riguarda anche il settore degli investimenti: Se si esclude qualcosa, si vince solo temporaneamente. Alla fine bisogna creare incentivi perché cambi qualcosa.

In Austria al momento tutto sta indicando che ci sia voglia di „più rotaia“. Anche il „biglietto 1-2-3 Austria“ viene tematizzato. Sono questi gli incentivi giusti? O da dove bisognerebbe cominciare per far prendere il treno alle persone?

Dr. Günther Ofner: Liberalizzazione delle ferrovie. Cioè quello che per 50 anni è stato evitato con tutte le forze e ogni mezzo deve essere affrontato ora. Single European Sky (spazio aereo unico europeo). Questa è una follia assoluta, abbiamo 28 sistemi di controllo del traffico aereo nell'Unione europea. 22 anni fa è stato varato il programma Single

European Sky. Per 20 anni non siamo riusciti veramente a fare molti progressi perché, ovviamente, gli egoismi nazionali e i controllori fanno resistenza. Questi si trovano in una posizione chiave e ogni volta che c'è la minaccia di una riforma, scioperano. Così tutti fanno marcia indietro e si perdono altri cinque anni.

Herbert Perus: Ciò significa regolamentare?

Dr. Günther Ofner: Sì, e liberalizzare. Creare standard comuni e concorrenza. Altrimenti non migliorerà mai niente. La produttività aumenta, ma naturalmente solo attraverso una giusta concorrenza.

Dr. Thomas Lindenthal: Avremmo bisogno di un regolamento UE. Ma non esiste. Cosa si deve fare allora? In realtà, si dovrebbe dire che le aziende non operano più in uno spazio libero, dove alla fine contano solo la creazione di valore per gli azionisti e gli utili. In futuro questo ci costerà caro, o meglio, stiamo già vedendo i limiti che ci impone la natura. Non so quanti investitori dicono che è più importante aumentare di cinque volte il valore invece di una diagnosi ambientale, ma in alcune aree della sostenibilità si stanno aprendo le porte ed è qui che bisogna entrare.

Herbert Perus: Non penso di ricordare che abbiamo mai investito in compagnie aeree. In questo seguiamo Warren Buffett che ha detto: "It's the worst business in the history of mankind" („È il peggior business della storia dell'umanità“) e con questo siamo un po'

d'accordo, a causa dei rischi. Ma in passato e anche adesso abbiamo investito nell'uno o nell'altro aeroporto. Infatti, in uno dei nostri fondi deteniamo una posizione in Flughafen Wien AG pari a circa l'1,5 % del patrimonio del fondo, perché ci piacciono le aziende con un modello di business che hanno barriere all'ingresso molto alte. E naturalmente, come investitori ci piace anche l'andamento dei corsi degli ultimi anni, che dal 2012 è quintuplicato.

Ulla Rasmussen: Ma torniamo al traffico aereo. Le innovazioni tecniche sono necessarie, questo è chiaro. Prima ha menzionato il cherosene sintetico. Anche qui ci sono possibili effetti collaterali negativi da considerare. Perché il futuro cherosene si baserà su materiale biogenico, che in ultima analisi è legato alla terra, oppure saranno gli elettro-combustibili, che a loro volta hanno bisogno di elettricità. E qui è importante ricordare che non parliamo solo di trasporto aereo decarbonizzato, ma anche di una società decarbonizzata. Ciò significa che la domanda di soluzioni è in aumento, e dobbiamo partire dal presupposto che a un certo punto per queste soluzioni ci sarà una lotta per le materie prime e le risorse. Personalmente sono sicura che non sarà più possibile utilizzare la mobilità nella misura e nel modo in cui lo stiamo facendo ora. Il risultato sarà che le offerte di mobilità diventeranno più care. Soprattutto anche volare, anche perché le soluzioni sono care. Anche il bio-cherosene »

è molto più costoso. Molti mezzi di trasporto diventeranno più cari, perché si basano su risorse limitate. La decarbonizzazione è ciò che dobbiamo raggiungere, e questa deve anche essere controllata tramite gli investimenti. Tuttavia, dobbiamo renderci conto che la quantità di risorse necessarie per attuare la decarbonizzazione sia nel trasporto aereo che in quello automobilistico è molto limitata. Non credo che ci basteranno se manteniamo il sistema attuale.

Dr. Thomas Lindenthal: Lo dicono anche molti che elaborano i modelli, che avremo un enorme problema legato alle biomasse se non ci vengono in mente percorsi energetici molto più efficienti e se non cambiamo il nostro stile di vita e lo stile economico ad alta intensità di energia e di materiali.

Dr. Günther Ofner: Ma esistono già.

Dr. Thomas Lindenthal: Beh, sì, ma non ancora a livello generale. Ed è lì che dovrebbero arrivare.

Ulla Rasmussen: E questo anche abbastanza velocemente. Nessuno dei due avverrà presto, ma i tempi per delle soluzioni sono stretti.

Dr. Thomas Lindenthal: E poi c'è sempre la questione di dove finisce il capitale. E al momento sta ancora finendo in gran parte nei combustibili fossili o negli agrocanturanti di prima generazione, nonché in altre tecnologie e produzioni non sostenibili. Ma non possiamo sviluppare altri modelli futuri senza, come dice la signora Rasmussen, tenere presente le risorse limitate.

Sostenibilità significa rinunciare al benessere?

Dr. Günther Ofner: Credo che sia altamente auspicabile che le persone facciano considerazioni etiche. Non sono sicuro, se ciò sarà sufficiente. E qui credo che gli appelli da soli non bastino. Il fatto che qualcosa venga a prima vista considerato giusto, non significa che poi sia effettivamente importante nella vita quotidiana personale.

Dr. Thomas Lindenthal: Quindi quello che lei sta descrivendo è la dissonanza cognitiva, come la chiamano i sociologi ambientali. Cose che in realtà troviamo giuste in base allo standard di valore, non le facciamo. E viceversa, facciamo cose che in realtà consideriamo sbagliate in base allo standard di valore. Spesso compensiamo una vita infelice consumando materiali e risorse. Ciò di cui abbiamo bisogno sono ideali completamente diversi, completamente nuovi per il modo in cui vogliamo vivere – parola chiave: qualità della vita. E abbiamo bisogno di nuovi indicatori che non si riferiscono solo alla tutela del clima, alla conservazione delle risorse e altro, ma anche alla soddisfazione della vita e alla felicità. Questa discussione inizia con l'istruzione e va fino ai temi di cultura aziendale.

Dr. Günther Ofner: Trovo che la discussione in questo settore sia importante, ma non sufficiente. Di conseguenza, nel 2011 abbiamo deciso di agire. Da allora, come aeroporto, abbiamo ridotto le emissioni di CO₂ di oltre il 70 % e il consumo di energia del 45 %. E

senza adottare una sola misura che di per sé non sia economicamente sostenibile.

Dr. Thomas Lindenthal: Noi, cioè i paesi industrializzati, dobbiamo fare il nostro dovere, perché alla fine siamo stati noi a causare la maggior parte delle emissioni di CO₂. Questo è un argomento proposto ad ogni conferenza sul clima.

Ulla Rasmussen: Ci sono sempre state e ci sono ancora iniziative o spunti di riflessione che possono fare la differenza. Prendiamo il Club di Roma, per esempio, o le piogge acide, che sono diventate un tema enorme, dove poi è successo veramente qualcosa. Ciò che serve qui è meno panico e più motivazione ad agire.

Secondo me si è sviluppata una forte dinamica nell'opinione pubblica intorno a questo tema. Gli effetti del cambiamento climatico vengono ormai percepiti da tutti. Il processo di discussione che è iniziato sta cambiando molte cose.

Dr. Thomas Lindenthal: Sì, ma non basta solo modificare i prodotti. Le aziende devono chiedersi quale cultura aziendale vogliono, o cosa vogliono trasmettere ai propri dipendenti, per esempio, per quanto riguarda i criteri ecologici e sociali in azienda. Il settore dell'ecologia aziendale e degli standard sociali offre grandi opportunità creative e innovative che bisogna sfruttare.

Dr. Günther Ofner: La cosa più importante è entrare in azione.



OBIETTIVO DI SVILUPPO SOSTENIBILE 9 (SDG 9):

Costruire infrastrutture resistenti, promuovere l'industrializzazione sostenibile e inclusiva e favorire l'innovazione

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Gli investimenti in infrastrutture – trasporti, irrigazione, fornitura di energia e tecnologie dell'informazione e della comunicazione – sono cruciali per lo sviluppo sostenibile e per rafforzare le comunità in molti paesi. Si riconosce ormai da tempo che la crescita della produttività e dei redditi, così come il miglioramento del sistema sanitario e dell'istruzione, richiedono investimenti nelle infrastrutture.

Il settore manifatturiero è un importante motore per lo sviluppo economico e l'occupazione. Al momento, il valore aggiunto industriale pro-capite è, tuttavia, di soli 114 USD nei paesi meno sviluppati rispetto a poco meno di 5.000 USD in Europa e Nord America.

Le infrastrutture di base come strade, tecnologie dell'informazione e della comunicazione, servizi igienici e la fornitura di energia elettrica e acqua sono ancora scarsi in molti paesi in via di sviluppo. In molti paesi africani, soprattutto in quelli a basso reddito, le restrizioni infrastrutturali esistenti incidono sulla produttività delle imprese per il 40 % circa. Il progresso tecnologico è la base per il raggiungimento degli obiettivi ambientali, come una maggiore efficienza delle risorse e dell'energia, senza la quale non vi sarà l'industrializzazione. E senza l'industrializzazione non vi sarà sviluppo.

GLI OBIETTIVI DI SVILUPPO DELLE NAZIONI UNITE DEFINITI PER IL 2030 SUL TEMA „INDUSTRIA, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE“, COSÌ COME SONO STATI INSERITI ANCHE NELL'AGENDA 2030 PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE DEL GOVERNO FEDERALE DELL'AUSTRIA, SONO:

- ✓ Sviluppare infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti, comprese le infrastrutture regionali e transfrontaliere, per supportare lo sviluppo economico e il benessere degli individui, ponendo particolare attenzione a un accesso equo e conveniente per tutti.*
- ✓ Promuovere un'industrializzazione inclusiva e sostenibile, aumentare significativamente la quota dell'industria nell'occupazione e relativamente al prodotto interno lordo, in linea con la situazione nazionale, e raddoppiare questa quota nei paesi meno sviluppati.
- ✓ Incrementare l'accesso delle piccole imprese industriali e di altre aziende, in particolare nei paesi in via di sviluppo, ai servizi finanziari, compreso il prestito a prezzi accessibili, e la loro integrazione nelle catene di valore e nei mercati.*
- ✓ Ammodernare le infrastrutture e adeguare le industrie per renderle sostenibili, con una maggiore efficienza nell'utilizzo delle risorse e adottando maggiormente tecnologie e processi industriali più puliti e rispettosi per l'ambiente, facendo sì che tutti i paesi adottino misure nel rispetto delle loro rispettive capacità.
- ✓ Migliorare la ricerca scientifica e sviluppare le capacità tecnologiche dei settori industriali in tutti i paesi, in particolare in quelli in via di sviluppo, incoraggiando le innovazioni, e incrementare considerevolmente il numero di impiegati per ogni milione di persone nel settore della ricerca e dello sviluppo nonché la spesa sia pubblica che privata per la ricerca e per lo sviluppo.*
- ✓ Facilitare lo sviluppo di infrastrutture sostenibili e resilienti nei paesi in via di sviluppo attraverso un maggiore sostegno finanziario, tecnologico e tecnico ai paesi africani, ai paesi meno sviluppati, a quelli senza sbocco sul mare e ai piccoli Stati insulari in via di sviluppo.*
- ✓ Supportare lo sviluppo tecnologico interno, la ricerca e l'innovazione nei paesi in via di sviluppo, anche garantendo un contesto politico favorevole, tra l'altro, per una diversificazione industriale e un valore aggiunto nel settore delle materie prime.*
- ✓ Aumentare in modo significativo l'accesso alle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni e impegnarsi per fornire ai paesi meno sviluppati un accesso a internet universale ed economico entro il 2020.

* Questi obiettivi non hanno alcun orizzonte temporale
 Riferimenti: un.org/sustainabledevelopment/economic-growth
sustainabledevelopment.un.org
bundeskanzleramt.gv.at/themen/nachhaltige-entwicklung-agenda-2030

JETBLUE
AIRWAYS
CORPORATION

SOCIETÀ AL CENTRO DELLA SOSTENIBILITÀ

JETBLUE AIRWAYS CORPORATION

JetBlue Airways è una compagnia aerea americana con sede a Long Island City, New York. Con una media di oltre mille voli al giorno, la compagnia aerea trasporta circa 42 milioni di persone all'anno in circa 100 città negli USA, nei Caraibi e in America Latina. JetBlue è stata fondata nel 1998 e attualmente dà lavoro a circa 18.500 persone.

All'inizio di quest'anno, JetBlue ha annunciato che compenserà le emissioni di anidride carbonica (CO₂) di tutti i voli nazionali a partire da luglio 2020. JetBlue è dunque la prima grande compagnia aerea statunitense a compiere questo passo decisivo e misurabile. La compagnia ha inoltre annunciato l'intenzione di utilizzare un carburante sostenibile per i voli dall'aeroporto internazionale di San Francisco, sempre a partire dalla metà del 2020.

NEUTRALITÀ DELLE EMISSIONI DI CO₂

Dopo EasyJet, la seconda compagnia aerea low cost europea, ora vuole ridurre la propria impronta di carbonio tramite i pagamenti di compensazione e quindi lanciare un segnale contro il cambiamento climatico anche la prima compagnia aerea americana. L'impresa produce circa 8 milioni di tonnellate di emissioni di CO₂ all'anno, ma per il momento »

JetBlue non vuole rivelare l'importo dei relativi pagamenti di compensazione. Secondo la società, questi non avranno comunque nessun impatto diretto sui prezzi dei voli.

Sono invece ben noti i progetti su cui JetBlue intende concentrarsi. L'attenzione è rivolta alla silvicoltura, all'utilizzo dei gas di scarica e alle energie rinnovabili.

Progetti di compensazione di JetBlue

Silvicoltura:

Investimenti in progetti a tutela delle foreste che sono considerate un serbatoio naturale di CO₂.

Utilizzo dei gas di scarica:

Il gas di scarica è un sottoprodotto naturale della decomposizione del materiale organico nelle discariche. Invece di disperdersi nell'aria, il gas può essere catturato, convertito e utilizzato come fonte di energia rinnovabile.

Energie rinnovabili:

Investimenti in parchi solari ed eolici per sostenere la transizione energetica.

Secondo JetBlue, tutti i pagamenti di compensazione vengono controllati e

monitorati. Le compensazioni andranno esclusivamente a favore di progetti fisici che vengono confermati da un revisore speciale per le compensazioni di CO₂ e archiviati in un database pubblico.

COMBUSTIBILE SOSTENIBILE

Un passo fondamentale verso un'industria dell'aviazione più rispettosa dell'ambiente potrebbe essere l'uso di combustibili a basse emissioni. JetBlue intende puntare anche su questa misura in futuro e si affida al produttore di biocarburanti finlandese Neste Oyj. Nel concreto, per tutti i voli da San Francisco JetBlue vuole utilizzare un carburante prodotto al 100% da rifiuti e altri materiali residui che secondo Neste Oyj nel suo ciclo di vita ha un bilancio di CO₂ fino all'80% inferiore a quello del combustibile fossile.

Come parte del piano della compagnia aerea di prepararsi a un clima che cambia, questi impegni sottolineano la strategia a lungo termine di JetBlue di garantire un business più sostenibile per tutte gli stakeholder serviti da JetBlue. Secondo Robin Hayes, CEO di JetBlue, il motto della società è il seguente: „Riduciamo dove possiamo e compensiamo dove non possiamo“.

Gli sforzi si basano anche sui programmi esistenti della compagnia aerea, come gli investimenti in tecnologie e aerei a ridotto consumo di carburante nonché la promozione di un sistema di controllo del traffico aereo più efficiente dal punto di vista del consumo di carburante che ridurrebbe le emissioni dei voli. Poiché l'industria aerea collega persone e culture e sostiene l'economia globale, Hayes la vede come un'industria importante, ma comunque critica, che deve fare la sua parte per limitare il cambiamento climatico.

Dal punto di vista della sostenibilità è auspicabile che anche tutte le altre compagnie aeree imbrocchino questa strada e che la questione del „flight shaming“, vale a dire della vergogna del volo a causa degli effetti negativi sul clima, in futuro non debba più essere visto come problema. Per completezza, tuttavia, va anche ricordato che le misure citate, in particolare i pagamenti di compensazione, devono essere esaminati attentamente per quanto riguarda il loro contributo alla tutela del clima. In ogni caso, bisogna distinguere tra progetti che riducono le emissioni, come la conversione dei gas di scarica, e progetti come la protezione degli alberi che esistono già e quindi non possono compensare ulteriore CO₂.



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

LE OPINIONI DELLE AZIENDE SUL TEMA DEL TRASPORTO AEREO

In questo momento, il settore dell'aviazione sta lottando contro delle turbolenze nonostante il crescente numero di movimenti aerei. Soprattutto in Europa, ci sono stati numerosi fallimenti negli ultimi anni, l'ultima vittima è stato il tour operator britannico Thomas Cook. Uno dei motivi è la grande concorrenza e la conseguente pressione sui prezzi. Tuttavia, il settore non è solo in difficoltà economiche, ma è anche sempre più criticato per il suo contributo negativo al cambiamento climatico. Prevalentemente grazie alle community sui social media, l'espressione „flight-shaming“, cioè vergogna del volo, è diventata rapidamente un modo di dire comune.

Le osservazioni e i risultati seguenti sono il riassunto delle risposte a queste domande.

1 & 2 Con una quota del 3,5 % sull'effetto serra globale, il traffico aereo contribuisce in modo notevole al cambiamento climatico, o meglio, alla crisi climatica in cui ci troviamo attualmente. Anche le compagnie aeree si rendono conto di questo fatto e sentono quindi la propria responsabilità di dover ridurre l'impronta ecologica dei viaggi aerei. I principali approcci per raggiungere questo obiettivo sono, da un lato, la gestione efficiente delle risorse e, dall'altro, l'impiego di tecnologie moderne. Le rispettive strategie delle aziende vengono sviluppate di conseguenza.

La tedesca Lufthansa, per esempio, investe continuamente nel rinnovamento della flotta con aerei eco-efficienti. Nel concreto, la società prevede di mettere in funzione un nuovo aereo ogni due settimane nei prossimi 10 anni. I nuovi aerei promettono una riduzione delle emissioni del 25 % rispetto ai modelli più vecchi. L'americana Delta Air Lines, una delle più grandi compagnie aeree del mondo, suddivide la sua strategia climatica in obiettivi a breve, medio e lungo termine. Nel breve termine, Delta punta a migliorare l'efficienza del combustibile dell'1,5 % all'anno. Nel medio termine, l'acquisto di

compensazioni mira a mantenere il livello delle emissioni a quello del 2019/2020 e nel lungo termine, entro il 2050, la società vuole ridurre le proprie emissioni di CO₂ del 50 % rispetto al 2005. Anche la società britannica EasyJet sta lavorando per ridurre la sua impronta. La compagnia aerea, la cui affiliata EasyJet Europe opera dall'aeroporto di Vienna-Schwechat, è riuscita a ridurre di un terzo le emissioni di CO₂ per passeggeri-km tra il 2000 e il 2019. A novembre dello scorso anno, EasyJet ha inoltre annunciato di voler essere la prima compagnia aerea che compensa tutte le sue emissioni di CO₂. L'irlandese Ryanair sostiene di avere le emissioni più basse di tutte le grandi compagnie aeree. Secondo l'azienda questo è principalmente dovuto alla flotta aerea giovane (età media sei anni), il più alto tasso di riempimento dei voli (97 %) e i motori più efficienti, perché i più nuovi.

3 Non solo in Austria, ma in tutto il mondo, negli ultimi anni si è discusso, e lo si sta facendo anche adesso, sull'introduzione di una tassa sul carbonio. Si parla spesso anche di una tassa sul carburante per l'aviazione, il cherosene. Le compagnie aeree sono consapevoli dei potenziali effetti dell'introduzione di tali tasse e pertanto osservano e valutano costantemente gli sviluppi in questo senso. Dal punto di vista di Lufthansa, le tasse nazionali causerebbero danni enor-

mi, soprattutto per quanto riguarda la posizione competitiva della società. Una tassa dovrebbe quindi essere introdotta almeno a livello europeo per non avere un impatto negativo sulle singole aziende. Lufthansa ritiene inoltre che le tasse non tutelino automaticamente il clima, in quanto di solito non vengono utilizzate in modo mirato per lo sviluppo di nuove tecnologie, come il combustibile per l'aviazione da fonti rinnovabili, ma confluiscono nel bilancio complessivo del rispettivo governo. Finnair, la compagnia aerea di bandiera finlandese, è della stessa opinione. Ritiene che il problema non siano i viaggi aerei in sé, ma le emissioni. Comprendere questa distinzione è importante per far sì che vengano adottate le misure giuste per affrontare il problema delle emissioni.

4 Anche se le compagnie contattate nell'ambito dell'engagement non possono/vogliono dire molto sull'andamento futuro dei prezzi, una cosa dovrebbe essere chiara: è poco probabile che i voli diventino meno cari. La più grande compagnia aerea sudamericana, LATAM Airlines, cerca di metterla in termini neutrali, osservando che i risparmi o i costi aggiuntivi di solito vengono ribaltati rapidamente sulle tariffe, influenzando così la domanda sensibile ai prezzi dei passeggeri. Lufthansa adotta una linea simile e parte dal presupposto che i prezzi dei

biglietti aumenteranno in caso di ulteriori tasse, perché queste vengono trasferite direttamente al cliente. Per Ryanair sarebbe ipotizzabile un leggero calo dei voli nazionali, ma allo stesso tempo la società ritiene che la domanda internazionale di voli aumenterà, trainata dai paesi in via di sviluppo con una crescente ricchezza.

5 A breve termine, le compagnie aeree considerano l'uso di carburante per aerei sostenibile come l'unica soluzione praticabile per volare a zero emissioni – a parte il pagamento di compensazioni che a loro volta non rendono volare di per sé neutrale dal punto di vista climatico, ma nel migliore dei casi neutralizzano l'intero impatto delle attività di un'azienda. A medio e lungo termine sarebbero del tutto ipotizzabili soluzioni alternative come gli ibridi o gli aerei completamente elettrici. Con questo obiettivo in mente, EasyJet sostiene la start-up americana Wright Electric, che sta lavorando allo sviluppo di un aereo elettrico per voli a corto raggio. Inoltre, EasyJet ha recentemente stretto una partnership con Airbus per analizzare insieme le opportunità e le sfide dell'introduzione di aerei ibridi ed elettrici per i voli a corto raggio in Europa. Sia Ryanair che Finnair reputano che probabilmente ci vorranno almeno 20 anni prima di arrivare all'uso diffuso degli aerei a propulsione elettrica.

Le attività di engagement del team della sostenibilità di Raiffeisen Capital Management in tema di trasporto aereo comprendono il dialogo con alcune delle società quotate in borsa più importanti del settore. Sono state poste le seguenti domande:

- 1** Notiamo che la reputazione delle compagnie aeree per quanto riguarda il loro impatto ambientale continua a peggiorare. Qual è la vostra opinione su questo tema?
- 2** Seguite una strategia sul clima particolare?
- 3** Come valutate le considerazioni dei governi e delle istituzioni sovranazionali sull'introduzione di una tassa sul carbonio o una tassa sul cherosene?
- 4** Come vedete l'andamento futuro dei prezzi dei voli? Le tasse sopra menzionate potrebbero avere un impatto sul volume del trasporto merci e sul numero di passeggeri?
- 5** Vi aspettate che altre tecnologie, come le soluzioni ibride o addirittura gli aerei completamente elettrici, prenderanno il sopravvento nel medio e lungo termine?



Mag. Christa Geyer

Responsabile del Center of Competence CEE di Raiffeisen Capital Management e „donna fund manager“

LA LEADERSHIP HA BISOGNO DI DONNE

C'ERA UNA VOLTA ...

così iniziano le favole. La maggior parte finisce bene, ma non tutte.

C'era una volta una manager di successo. Ha saputo di una nuova posizione al vertice, alla quale era interessata, e ha aspettato l'annuncio ufficiale. Ma non è arrivato. Si è comunque candidata e la risposta che ha ricevuto era che il posto era già stato assegnato, a un uomo nell'ambito di una „rotazione interna“.

Non è una favola, è la realtà, nell'Anno del Signore 2020. Per questo motivo c'è bisogno del manuale „La leadership ha bisogno di donne“ delle donne fund manager austriache, il network di donne dell'industria degli investimenti austriaca. Contiene una raccomandazione per aumentare il numero di dirigenti donne a tutti i livelli gerarchici.

Le rivendicazioni più importanti in sintesi:

Annunci per ogni posto di lavoro,

una pipeline di posizioni con una quota femminile al 50 % e

una quota femminile misurabile e giustificabile.

COSA SI PUÒ FARE CONCRETAMENTE?

Come possiamo ottenere un maggior numero di donne in posizioni dirigenziali (al vertice)? Li conosciamo tutti, i miti e le scuse che si stanno ancora usando. Cominciano, per esempio, con „*Troppe poche donne si fanno avanti*“: Questo è vero fintanto che i posti di lavoro vengono assegnati in base a una „rotazione interna“. Naturalmente, il presupposto per un procedimento equo è che tutti gli interessati siano informati della posizione vacante e che ci sia un annuncio ufficiale. Non c'è nulla da discutere, dovrebbe essere una cosa ovvia. È anche importante avere una pipeline di candidati con una parità 50:50, cioè con il 50 % di donne e il 50 % di uomini. Ciò garantisce che coloro che vogliono il posto di lavoro sono interessati alla parità di genere nel processo di candidatura.

Niente paura degli annunci di lavoro che cercano una Super Woman! Le donne spesso si candidano solo quando soddisfano almeno l'80 % dei requisiti necessari per il lavoro. Gli uomini non sono così precisi, si candidano più spesso e non prendono tanto sul personale un rifiuto. Da qui l'appello: Donne, siate coraggiose e candidatevi. Il più spesso possibile!

L'argomentazione letale, spesso usata anche in politica, secondo cui *non ci sarebbero abbastanza donne qualificate*, è svanita nel nulla al più tardi dopo la formazione dell'ultimo governo di transizione. Attualmente, le donne costituiscono addirittura oltre il 50 % dei membri del governo.

La prossima scusa „*le donne non hanno le stesse qualifiche degli uomini*“ non andrebbe nemmeno commentata. Il fatto è piuttosto che un'alta percentuale di donne nel management migliora in modo duraturo i risultati aziendali.* Ciò richiede un cambiamento culturale che deve iniziare in alto. E lì – soprattutto nel settore finanziario – troneggiano ancora gli uomini che non vogliono darsi la zappa sui piedi.

Una misura importante può anche essere che un team esterno, diverso non solo

accompagni l'assegnazione delle posizioni di vertice, ma partecipi anche al processo decisionale per contrastare la cosiddetta "preferenza inconsapevole".

Il pretesto che „*il part-time non è sufficiente per la leadership*“ deve essere visto in modo differenziato. Ovviamente il lavoro part-time nelle funzioni a livello dirigenziale non è semplice, ma è comunque fattibile. Le aziende scandinave ci mostrano come.

Nel middle management, invece, ogni azienda dovrebbe beneficiare della formazione organizzativa e gestionale che

una madre apparentemente fa incidentalmente. Io sono diventata madre a 18 anni, ho finito l'istituto tecnico commerciale, mi sono trasferita con mia figlia a Vienna e ho studiato. Oggi mi rendo conto che allora ho acquisito inevitabilmente e incidentalmente importanti strumenti di gestione. Nessuna azienda dovrebbe fare a meno di tali qualifiche. La condizione è, naturalmente, un numero sufficiente di posti nelle strutture per l'infanzia che consentano alle donne di lavorare quanto vogliono.

Le diverse fasi della vita richiedono per l'appunto orari di lavoro flessibili – sia per

gli uomini che per le donne – e le aziende di successo stanno rispondendo a questo.

Un'altra frase letale è: „*Ma le abbiamo dato una possibilità*“. Soprattutto nel settore finanziario, le donne nel top management sono – ancora – una specie rara. E abbandonata. Quindi è importante dare alle donne lo stesso sostegno degli uomini. Questo non significa solo mentoring, ma anche sponsorizzazione attiva delle donne, proprio come fanno gli uomini. E ricordate: Anche gli uomini commettono errori, nel caso delle donne si dà un'occhiata ancora più da vicino.

Le donne in posizioni dirigenziali sono chiamate ad appoggiare un aumento della quota delle donne al loro stesso livello e ai livelli inferiori, creando così una nuova cultura manageriale.

Siamo lieti che il manuale delle donne fund manager abbia avuto un'ampia risposta da parte dei media. Anche altri settori stanno mostrando interesse e le donne fund manager sono state invitate alla Hofburg per la Giornata internazionale della donna a marzo. Quindi, tutto è bene ciò che finisce bene? Neanche lontanamente.

Consigli per le donne

Assumersi la propria responsabilità e candidarsi, candidarsi, candidarsi.

Assicurare il sostegno reciproco non appena una donna si trova in una posizione di leadership.

Puntare a posizioni dirigenziali anche facendo il part-time.

Raiffeisen Capital Management (Raiffeisen KAG) e Raiffeisenbank International AG sono sponsor principali delle „donna fund manager“ in Austria.

* Credit Suisse: Gender diversity and corporate performance

**IL N°1 FRA I
GESTORI DI FONDI
SOSTENIBILI IN
AUSTRIA***

FONDI SOSTENIBILI

RAIFFEISEN- ESG-SCORE

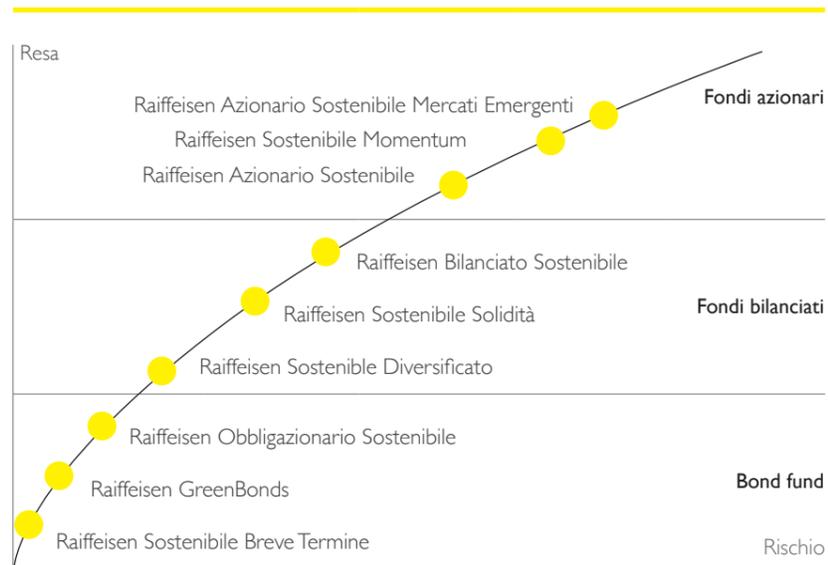
I fondi sostenibili di Raiffeisen investono solo in titoli che sono classificati come responsabili e sostenibili secondo criteri sociali, ecologici ed etici. Allo stesso tempo, non si investe in particolari settori come gli armamenti o l'ingegneria genetica vegetale oltre che nelle aziende che violano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



Sigillo FNG con 3 stelle per tutti i fondi elencati
Eccezione: Raiffeisen Azionario Sostenibile Mercati Emergenti (2 Stelle)

* Raiffeisen KAG, con il 21,5 % (1.764 miliardi di Euro), è leader di mercato in Austria per quanto riguarda i fondi sostenibili retail. Dato a Dicembre 2018. La rilevazione avviene una volta all'anno nel mese di Febbraio dall'agenzia di consulenza aziendale rfu, Mag. Teinhard Friesenbichler.

Gamma dei prodotti



NOVITÀ: Raiffeisen Capital Management ha recentemente iniziato ad offrire anche un servizio di gestione patrimoniale basato su criteri sostenibili.

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 SRI registrati in Italia	
Raiffeisen Sostenibile Solidità	73,1
Raiffeisen Sostenibile Breve Termine	71,2
Raiffeisen Sostenibile Momentum	73,7
Raiffeisen Bilanciato Sostenibile	73,0
Raiffeisen Azionario Sostenibile Mercati Emergenti	56,2
Raiffeisen Sostenibile Diversificato	77,3
Raiffeisen Azionario Sostenibile	72,5
Raiffeisen GreenBonds	69,7
Raiffeisen Obbligazionario Sostenibile	75,0
Raiffeisen Obbligazionario PAXetBONUM	70,4
Raiffeisen Azionario PAXetBONUM	71,8

Aggiornamento al 28 Febbraio 2020

Per le pagine 22 e 23: Il Raiffeisen Azionario Sostenibile, il Raiffeisen Sostenibile Momentum, il Raiffeisen Azionario Sostenibile Mercati Emergenti e il Raiffeisen Azionario PAXetBONUM 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. I regolamenti dei fondi Raiffeisen

Sostenibile Diversificato, Raiffeisen Obbligazionario Sostenibile e del Raiffeisen Obbligazionario PAXetBONUM sono stati approvati dalla FMA (l'Autorità di Vigilanza Austriaca). 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. Il Raiffeisen Obbligazionario Sostenibile può investire oltre il 35 % del proprio patrimonio in obbligazioni/strumenti del mercato monetario dei seguenti emittenti: Germania, Francia, Italia, Regno Unito, Svizzera, USA, Canada, Australia, Giappone, Austria, Belgio, Finlandia, Paesi Bassi, Svezia e Spagna. Nel quadro della propria strategia

d'investimento il fondo può investire in misura prevalente in strumenti derivati (in relazione al rischio a ciò collegato) oppure utilizzarli a scopi di copertura. Il Raiffeisen Obbligazionario PAXetBONUM può investire oltre il 35 % del proprio patrimonio in obbligazioni/strumenti del mercato monetario dei seguenti emittenti: Francia, Paesi Bassi, Austria, Belgio, Finlandia, Germania. Rendimenti bassi o addirittura negativi degli strumenti del mercato monetario e delle obbligazioni possono avere un effetto negativo sul valore patrimoniale netto del fondo o potrebbero non essere sufficienti a coprire le spese correnti. I prospetti e le informazioni per gli investitori ai sensi del § 21 dell'AIFMG, nonché le Informazioni Chiave per

la Clientela (KID) dei fondi di Raiffeisen Kapitalanlage-Gesellschaft m.b.H. sono disponibili all'indirizzo www.rcm.at in tedesco (e, per alcuni fondi, il KID è disponibile anche in lingua inglese). Nel caso di vendita all'estero delle quote dei fondi della Raiffeisen Kapitalanlage-Gesellschaft m.b.H. tali documenti sono disponibili sul sito www.rcm-international.com in lingua inglese o, nel caso del KID, anche in Italiano. Inoltre, tali documenti sono disponibili anche presso le filiali di Raiffeisen Kapitalanlage GmbH: in inglese e italiano (KID) presso la filiale italiana: Via Gaspare Gozzi 1, 20129 Milano / in inglese e tedesco presso la filiale tedesca: Wiesenhüttenplatz 26, 60329 Francoforte).

**Raiffeisen
Capital Management**

