

RELAZIONE SULLA GESTIONE

2021



2021 in cifre

+10,7%



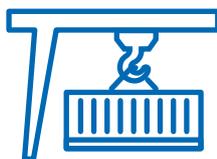
1.124.000
spedizioni stradali
trasferite su rotaia

+10,3%



1,5
mio. tonnellate di CO₂
risparmiate rispetto
alla strada

+14%



886.000
unità di carico
gestite nei terminal
del Gruppo Hupac

+12,7%



630
collaboratori
a tempo pieno



+6,1%

156

treni al giorno
operati nella rete
del Gruppo Hupac



+5,2%

8.100

moduli di carro
a bassa rumorosità



+14,4%

CHF 682,5 mio.
fatturato annuo
EUR 631,2 mio.



n/a

CHF 12,4 mio.
risultato d'esercizio
EUR 11,5 mio.

EDITORIAL



Nel 2021 Hupac ha dimostrato ancora una volta che il trasporto combinato è un sistema di trasporto affidabile e sostenibile. Le perdite di traffico dovute alla pandemia dell'anno precedente sono state recuperate. Abbiamo lanciato diversi nuovi collegamenti, soprattutto nelle aree a maggior sviluppo economico dell'Italia, del Benelux e dell'Europa sud-orientale. Con un volume di traffico di circa 1.124.000 spedizioni stradali, pari a una crescita del 10,7%, e un risultato d'esercizio positivo di CHF 12,4 milioni, Hupac guarda al futuro con fiducia.

Anche il bilancio ambientale è impressionante: rispetto al puro trasporto su strada, Hupac ha fatto risparmiare all'ambiente 1,5 milioni di tonnellate di CO₂, ha ridotto il consumo energetico di 17 miliardi di megajoule e ha alleggerito le strade del trasporto di 21 milioni di tonnellate di merci. Il trasporto combinato si conferma così una modalità di trasporto privilegiata per la protezione del clima e la svolta energetica del traffico merci che può contribuire significativamente al raggiungimento degli ambiziosi obiettivi del Green Deal europeo.

Il requisito indispensabile è la capacità e la stabilità della rete ferroviaria. Non devono più verificarsi colli di bottiglia e guasti come

abbiamo sperimentato lo scorso autunno a causa di lavori di costruzione e irregolarità, soprattutto sulla rete tedesca. In caso di perturbazioni, il complesso sistema del trasporto combinato va rapidamente in tilt a causa di effetti domino presso le imprese ferroviarie, nei terminal e nella gestione dei carri, con conseguenze che durano giorni sotto forma di ritardi e cancellazioni di treni.

La qualità è il prerequisito fondamentale per la fiducia del mercato e la crescita del traffico. La Strategia 2026 di Hupac, approvata dal Consiglio di Amministrazione nel dicembre 2021, si basa proprio su questo principio. La crescita target del traffico a 1,6 milioni di spedizioni stradali all'anno entro il 2026 sarà sostenuta da investimenti in materiale rotabile, terminal e sistemi informatici per un totale di CHF 300 milioni. L'obiettivo dichiarato è quello di raggiungere una leadership di qualità con una puntualità del 90% calcolata sull'orario di arrivo dei treni ai terminal. Ci stiamo lavorando con i partner della catena dei servizi.

Hupac si occupa altrettanto intensamente delle condizioni quadro di politica dei trasporti. Spostare il modal split a favore della ferrovia richiede una capacità sufficiente e una disponibilità assicurata.



Ci focalizziamo sui seguenti campi d'azione:

- > **Pianificazione e operazioni in un'ottica di corridoio**, in quanto il trasporto combinato si svolge prevalentemente su direttrici internazionali.
- > **Rimozione dei colli di bottiglia** per creare nuove capacità il più rapidamente possibile. Questo include le opere di costruzione specifiche per il trasporto merci come i binari di sosta e di sorpasso e i terminali di trasbordo.
- > **Implementazione dei parametri del traffico merci 740 m, 2000 t, profilo P400** sul corridoio Reno-Alpino per superare gli attuali deficit in Olanda, Germania e Italia.
- > **Linee di ridondanza** per assicurare la continuità in caso di interruzioni del traffico sui corridoi ad alta percorrenza. Oggi la linea della valle del Reno rappresenta un rischio elevato, che tuttavia può essere mitigato dalla creazione di un bypass a sinistra del Reno tra Mannheim e Basilea attraverso la Francia.
- > **Prezzi delle tracce competitivi** affinché strada e ferrovia abbiano pari opportunità di mercato e possano essere integrate nei concetti logistici nel modo più opportuno.
- > **Gestione transfrontaliera del traffico e dei cantieri** con l'obiettivo di assicurare le catene di approvvigionamento e consentire un ulteriore trasferimento alla ferrovia.

Varie iniziative di politica dei trasporti stanno andando nella giusta direzione. La revisione della direttiva per i corridoi TEN-T, attualmente in fase di discussione, contiene molti approcci promettenti. In Svizzera, il parlamento si è pronunciato a favore del cofinanziamento del bypass a sinistra del Reno attraverso l'Alsazia. L'Italia sta perseguendo ambiziosi piani di investimento per il traffico merci ferroviario, così come la Spagna e altri paesi europei.

I segnali per una maggiore crescita del trasporto combinato sono "green". L'Europa diventa sempre più unita – anche e soprattutto a causa della crisi in Ucraina. Sono convinto che Hupac possa continuare a dare un contributo importante per un'Europa economicamente vincente, solidale e sostenibile, e vi ringrazio a nome del Consiglio di Amministrazione per la vostra fiducia.

Hans-Jörg Bertschi
Presidente del Consiglio di Amministrazione

EDITORIAL





Hupac ha motivo di essere orgogliosa. Nel 2021 siamo stati in grado di compensare il crollo dovuto alla pandemia dell'anno precedente grazie a una forte crescita dei volumi. Il risultato economico negativo del 2020 rappresenta un'eccezione unica nelle statistiche dell'azienda, che è stata rapidamente compensata. "Stop the bleeding" è stata la massima dell'anno scorso. Insieme al mercato, ci siamo riusciti.

Tuttavia, è stato un anno difficile che ha continuato ad essere condizionato dalla pandemia. L'home office, le restrizioni di viaggio e le carenze di personale dovute al Covid hanno riguardato tutti noi, così come la volatilità e lo squilibrio dei flussi di traffico. Il fatto che siamo stati comunque in grado di trasportare quasi l'11% di volume in più rispetto al 2020 e ancora il 10% in più rispetto all'anno pre-pandemico 2019 è dovuto alla fiducia dei nostri clienti, al sostegno delle autorità e allo straordinario impegno dei nostri collaboratori e partner. Un grazie di cuore per questo!

Le maggiori perturbazioni si sono manifestate nell'area della produzione ferroviaria. La frana di Kestert, sul Medio Reno, ha influenzato il traffico sul corridoio Reno-Alpi per settimane, con numerose cancellazioni di treni e disservizi dovuti alle lunghe deviazioni. L'alluvione in Belgio e in Germania ha causato interruzioni sui principali assi di trasporto. Nel trasporto marittimo, il netto peggioramento della puntualità di arrivo delle navi ha influenzato la capacità di pianificare i trasporti e la disponibilità delle risorse. Nei mesi estivi fino all'autunno, i cantieri, i colli di bottiglia delle risorse e l'improvviso aumento della domanda hanno creato un mix esplosivo che ha portato a gravi problemi di qualità con cancellazioni dei treni fino al 20% in alcuni giorni.

Questa situazione richiedeva un'azione rapida. Abbiamo risposto con un pacchetto di misure incentrato sul nostro nucleo di produzione di Busto Arsizio. Più spazio di stoccaggio per le unità di carico e i carri ferroviari, nonché personale aggiuntivo in servizio 24 ore su 24, 7 giorni su 7, ci consentono di lavorare alla massima capacità. Più riserve di carri e anche nuovi partner di trazione fanno parte del pro-

gramma dettagliato tanto quanto il nostro impegno a livello di politica dei trasporti.

Occorre un ripensamento nella gestione del traffico. I cantieri e le irregolarità del traffico dovute a maltempo, incidenti ecc. sono e rimarranno una costante nella rete dei trasporti. Ma con una pianificazione attenta alle esigenze del trasporto merci, in pieno coordinamento internazionale, e misure di compensazione come l'istituzione di finestre temporali prive di costruzioni nei fine settimana per gestire i treni fermi in linea, le prestazioni possono essere migliorate e la fiducia del settore riconquistata. Se il numero più alto possibile di treni percorre la rete ferroviaria senza interruzioni o con tempi di interruzione ridotti al minimo, avremo fatto molto per il trasferimento modale e la protezione del clima.

Collegare le industrie e gli spazi vitali è l'obiettivo della logistica. Con l'Europa e il mondo che guardano sempre di più verso una maggiore sostenibilità, noi del trasporto combinato siamo LA parte della catena di approvvigionamento che può incidere positivamente sulla riduzione del consumo della natura. L'attuale quadro economico con eccessivi picchi di prezzo dell'elettricità e grande instabilità geopolitica, così come la prevista riduzione dei contributi d'esercizio per il traffico transalpino, non ci impediranno di investire nell'ulteriore stabilizzazione della catena di approvvigionamento.

Hupac fa di tutto per migliorare rapidamente e con grande incisività la qualità del sistema, e per integrare nuove capacità nell'offerta dei servizi intermodali. Questa è la nostra Strategia 2026 e ci impegniamo a realizzarla ogni giorno – insieme ai nostri clienti, azionisti, partner di servizio e a ciascuno dei nostri collaboratori.

Michail Stahlhut
CEO



STRATEGIA

Un percorso comune di sviluppo

Nel 2021 era finalmente giunto il momento: dopo la scadenza della Strategia 2016-2020 e una pausa dovuta alla pandemia, nella primavera dell'anno in esame il Consiglio di Amministrazione, la direzione e i quadri intermedi hanno potuto affrontare la revisione e l'aggiornamento della strategia aziendale. In vari workshop, il team ha analizzato l'ambiente di mercato, evidenziato le opportunità e le sfide, e ha identificato i campi d'azione. Alla fine del processo gestito professionalmente, la strategia è stata formulata con progetti dettagliati e piani di investimento, ed è stata presentata al Consiglio di Amministrazione per l'approvazione nel mese di dicembre.

Stabilizzare il core business e sfruttare il potenziale di crescita – queste sono state le linee guida per lo sviluppo della strategia. La situazione di partenza è rappresentata dalla vicina scadenza dei contributi d'esercizio per il trasporto combinato nel transito alpino attraverso la Svizzera. Con la messa in funzione di AlpTransit, si possono sfruttare vantaggi di produttività quali il maggior carico utile per locomotiva, treni più lunghi e tempi di percorrenza più brevi. Il compito principale per il periodo della strategia 2022-2026 è quello di integrare coerentemente questi fattori nei concetti di trasporto esistenti.

Inoltre, i potenziali di crescita che emergono in altre aree dell'Europa devono continuare ad essere sfruttati. Questi includono gli assi dell'Europa sud-orientale, orientale e sud-occidentale che hanno visto un notevole sviluppo negli ultimi anni, ma anche nuovi segmenti di mercato come il trasporto marittimo inland con le sue esigenze specifiche.

Ulteriori campi d'azione sono l'ottimizzazione dei processi e l'uso intelligente delle risorse quali i carri ferroviari e i terminal. La sfida centrale è la gestione efficiente della rete e il raggiungimento di un livello qualitativo in linea con i requisiti di un mercato che nei periodi di maggiore domanda è caratterizzato da massicci problemi di capacità. Flessibilità, intelligenza digitale e la stretta collaborazione con i partner della catena di servizio sono i presupposti di base per la performance e la soddisfazione del cliente.





We shape the future of intermodal transport



Intermodale

Collegiamo ferrovia, strada e mare in tutta Europa e oltre.



Connessi

I nostri clienti beneficiano della forza di un network globale.



Smart

Rappresentiamo il modo intelligente di gestire l'intermodalità, con un'ampia gamma di servizi al giusto prezzo.



Servizio

Mettiamo una marcia in più per i nostri clienti.



Qualità

Ci battiamo per migliorare la performance del sistema ferroviario.



Agile

Ascoltiamo, cooperiamo, sviluppiamo e raggiungiamo gli obiettivi.



Emission-free

Insieme, realizziamo la rivoluzione green.

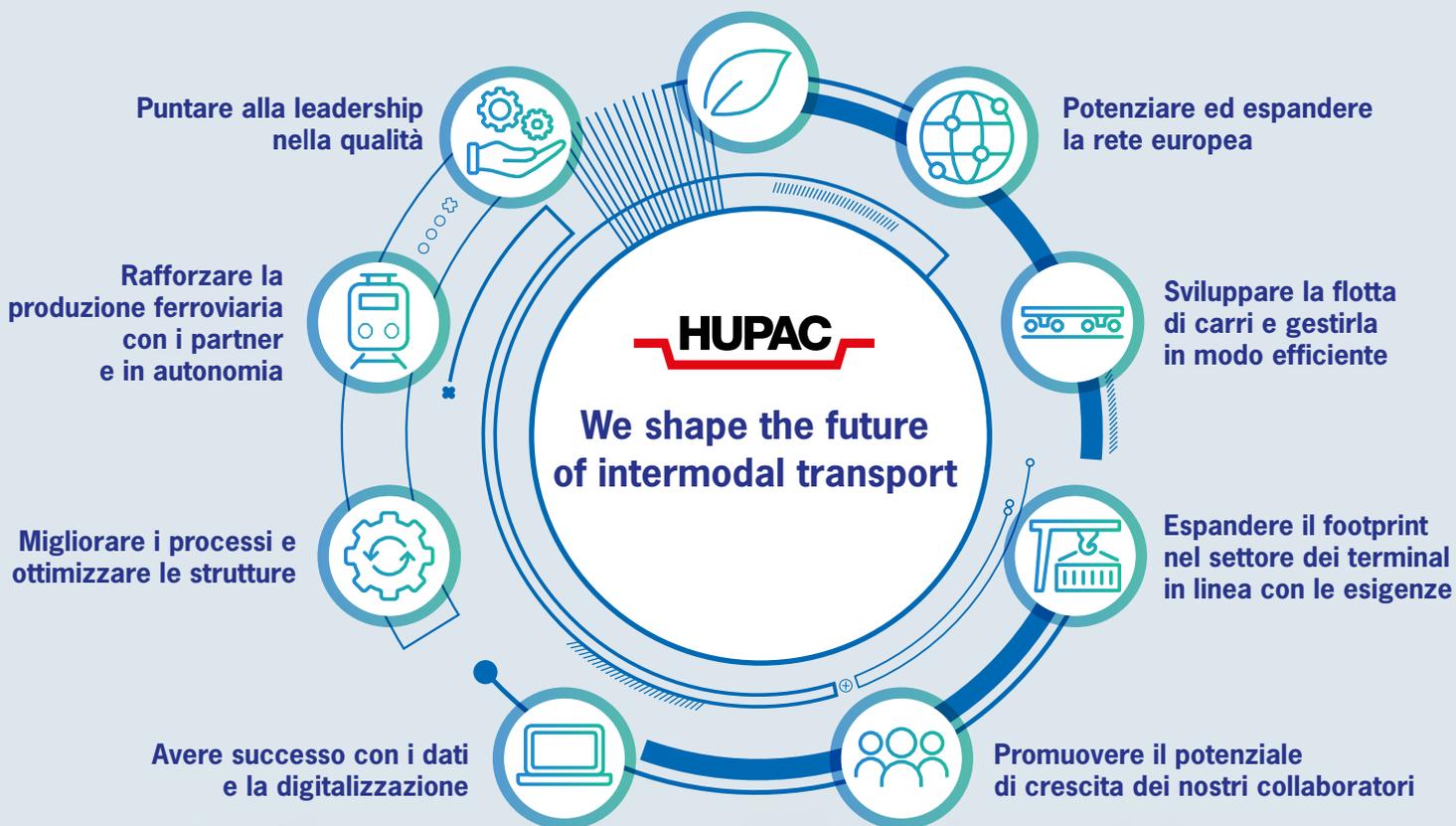
La via è la meta

Il momento culminante dello sviluppo della strategia è stato il workshop “Strategy Update” svoltosi a settembre, al quale hanno partecipato attivamente e con grande impegno una quarantina di collaboratori provenienti da tutti i dipartimenti e tutte le filiali del Gruppo Hupac. Sulla base di un ampio lavoro preliminare, i colleghi hanno discusso idee e progetti in maniera trasversale e messo a punto un’identità comune. Il risultato sono stati sei progetti con decine di task e piani di lavoro dettagliati per i prossimi mesi e anni, nonché una dichiarazione di mission aggiornata per il Gruppo Hupac.

I progetti della strategia

- > **Potenziamento del core business:** concetto per treni più lunghi e pesanti via Svizzera
- > **Espansione della rete:** sviluppo dei mercati Spagna, Europa sud-orientale, Europa nord-orientale, transito alpino
- > **Marittimo:** creazione di una rete integrata per i trasporti marittimi inland
- > **Risorse:** sviluppo della flotta di carri e della rete di terminal
- > **Sviluppo dei prodotti** con focus sul time-to-market e i benefici per il cliente
- > **Ottimizzazione operativa** per una maggiore efficienza e migliori prestazioni.

Aumentare il volume in misura superiore alla media e trasferire il traffico merci



Soluzioni competitive per il trasferimento modale

La strategia di trasporto dell'UE per raggiungere la neutralità climatica, rappresenta uno stimolo per un'ulteriore crescita del trasporto combinato. Hupac intende sfruttare le opportunità, e con la sua Strategia 2026 guida l'espansione della sua rete e l'ulteriore sviluppo di processi e strutture.

La strategia di crescita di Hupac si basa su punti di forza maturati nel corso degli anni. Gli elementi centrali sono lo sviluppo di una rete intermodale orientata alla domanda, l'indipendenza dalle ferrovie e gli investimenti in risorse proprie come carri ferroviari, terminal e sistemi informatici.

Per il periodo 2022-2026, Hupac si pone l'obiettivo di un aumento annuo del volume trasportato del 7%. Con una crescita economica prevista del 2%, si otterrà quindi un reale trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia. Entro il 2026, Hupac mira a raggiungere un volume di traffico di 1,6 milioni di spedizioni stradali, pari a un aumento del 40% rispetto al 2021. Per raggiungere questo obiettivo, il Consiglio di Amministrazione ha approvato un programma di investimenti di CHF 300 milioni.

Priorità strategiche

Potenziare ed espandere la rete europea

L'attenzione è rivolta al rafforzamento del core business sull'asse nord-sud e all'espansione della rete su assi con un grande potenziale di crescita come il sud-est, il sud-ovest e il nord-est dell'Europa. Nel settore marittimo Hupac mira a collegare la propria rete ai porti italiani e a raccorderla al network di ERS Railways dai porti di Amburgo, Bremerhaven e Rotterdam.

Puntare alla leadership nella qualità

Attraverso una gestione intelligente delle risorse e un flusso di dati trasparente, Hupac intende aumentare notevolmente il livello qualitativo del trasporto combinato in collaborazione con i partner ferroviari. L'obiettivo è una puntualità del 90% degli arrivi dei treni ai terminal.

Rafforzare la produzione ferroviaria con i partner e in autonomia

Hupac svolge un ruolo attivo per potenziare la produzione del trasporto merci sulla rete ferroviaria europea. Elementi centrali sono l'impegno per i mercati aperti, la pianificazione di servizi ferroviari in proprio e le iniziative per aumentare la performance insieme ai partner ferroviari.

Sviluppare la flotta di carri e gestirla in modo efficiente

Hupac possiede una delle maggiori flotte private per il trasporto combinato in Europa. Aumentando il chilometraggio, sviluppando ulteriormente i concetti di manutenzione e acquistando nuovi carri, si assicurano le risorse per la crescita target del trasporto.

Espandere il footprint nel settore dei terminal in linea con le esigenze

Terminal efficienti sono il prerequisito fondamentale per il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia. Hupac investe in terminal sotto la propria gestione o con partner per assicurare la capacità necessaria nei mercati in crescita.

Migliorare i processi e ottimizzare le strutture

La crescita prevista richiede più automazione e un'efficace integrazione a livello di Gruppo. Con team agili e sistemi IT di supporto, Hupac libera risorse e aumenta la produttività dell'azienda.

Avere successo con i dati e la digitalizzazione

Con tecnologie digitali, strumenti analitici all'avanguardia e intelligenza artificiale, Hupac guida l'innovazione e migliora l'efficienza. L'attenzione si concentra sull'integrazione dei dati con clienti e partner, così come sulla pianificazione e la prevedibilità in tutte le aree della produzione.

Promuovere il potenziale di crescita dei nostri collaboratori

Hupac sta effettuando un cambiamento culturale affinché i collaboratori possano sfruttare appieno il loro talento e la loro energia. L'obiettivo è un'organizzazione in cui le persone sono ispirate, curiose e autonome. I giovani talenti sono sistematicamente coinvolti nei processi decisionali e assumono responsabilità. Allo stesso tempo continueranno ad essere valorizzati i punti di forza dell'attuale cultura Hupac, come il forte pragmatismo, la vicinanza al cliente, il focus sui servizi di qualità e il collegamento tra le culture del nord e del sud Europa.



Ambiente e clima

Impegno per il clima

Il trasporto combinato è il sistema preferito per un trasporto merci ecologico. Il ruolo di Hupac è quello di fornire all'industria logistica una rete affidabile e competitiva per il trasporto intermodale. La sfida chiave a questo riguardo è una gestione efficiente, perché il trasporto ecologico non deve essere più costoso o di qualità inferiore rispetto alle offerte comparative.

Insieme ai suoi partner – ferrovie, società terminalistiche, produttori di materiale rotabile e imprese di manutenzione – Hupac si impegna da oltre cinquant'anni per l'ulteriore sviluppo del trasporto combinato.

Footprint positivo

L'anno scorso la rete di trasporti di Hupac Intermodal ha fatto risparmiare circa 1,3 milioni di tonnellate di CO₂ rispetto al puro trasporto su strada. Hupac riduce così l'impatto ambientale del trasporto merci di quasi il 90%. Il calcolo è basato sul sistema Ecotransit. Il valore stimato per il trasporto complessivo del Gruppo Hupac – cioè compresi i volumi di ERS Railways – è di 1,5 milioni di tonnellate di CO₂.

Anche l'efficienza energetica è un argomento importante per il bilancio ambientale del trasporto combinato. L'anno scorso il risparmio nella rete Hupac Intermodal è stato di circa 14,4 miliardi di megajoule rispetto al puro trasporto su strada. L'effetto di riduzione ammonta a quasi il 75%. La certificazione delle prestazioni ambientali è disponibile online per i clienti di Hupac Intermodal.

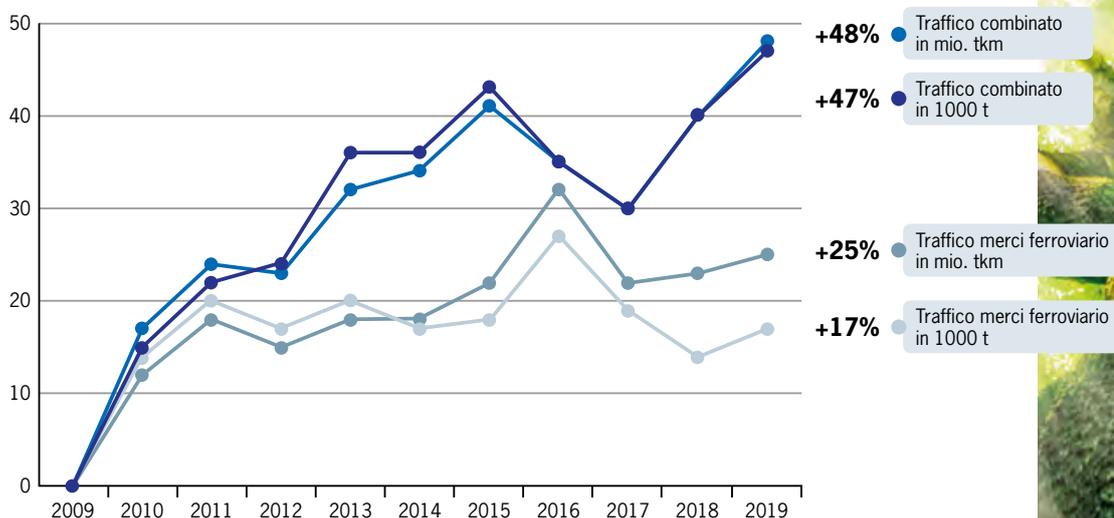
Carri merci silenziosi

La flotta di carri di Hupac è a basso impatto fonico e soddisfa quindi le disposizioni di legge. Dal 2016, tutti i carri sono dotati di freni di resina sintetica a bassa rumorosità. Un'ulteriore riduzione delle emissioni foniche può essere

ottenuta con freni a disco. I nuovi carri vengono preferibilmente acquistati con questa nuova tecnologia. Alla fine dell'anno in esame, 554 moduli di carro di Hupac erano dotati di sistemi frenanti a disco.

Sviluppo del trasporto combinato

in % rispetto all'anno base 2009



Source: Eurostat 2021

Attenzione per l'ambiente

La considerazione degli aspetti ambientali è una realtà quotidiana nel Gruppo Hupac. I miglioramenti dell'efficienza giocano un ruolo di primo piano nella gestione della rete. Vari strumenti informatici aiutano a sfruttare al meglio la capacità dei treni di Hupac Intermodal e di conseguenza a ridurre l'impatto ambientale, come il tool di pianificazione SPEAK e le previsioni di arrivo dei treni per i terminal e i clienti (ETA Estimated Time of Arrival, ETP Estimated Time of Pick-up).

In questo modo si ottimizzano le risorse e si evitano viaggi a vuoto.

ERS Railways usa solo elettricità verde da energia idroelettrica tramite il suo partner di trazione boxXpress, il cui acquisto è assicurato per i prossimi anni. La tratta ferroviaria per i trasporti marittimi inland da e per Amburgo, Bremerhaven e Rotterdam è quindi a impatto climatico zero.

Sostegno attivo alla politica svizzera di trasferimento

Nel 2021 Hupac ha raggiunto un volume di trasporto di 597.512 spedizioni stradali o 11,6 milioni di tonnellate nette nel segmento del trasporto transalpino attraverso la Svizzera. L'azienda è quindi un importante attore della politica svizzera dei trasporti, il cui obiettivo costituzionalmente ancorato è quello di trasferire il traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia.

La strategia aziendale di Hupac è orientata principalmente alla crescita del trasporto combinato nel transito alpino attraverso la Svizzera. La messa in funzione del corridoio dei 4 metri alla fine del 2020 consente di accedere all'enorme potenziale per il trasferimento dei semirimorchi di grande volume. La fornitura di servizi competitivi per questo segmento è il fulcro della politica dell'offerta.

Green Deal fissa obiettivi ambiziosi

Il Green Deal della Commissione Europea, presentato nel 2019, punta sui temi della transizione della mobilità e della politica energetica. Gli obiettivi sono ambiziosi: l'Europa deve essere neutrale per il clima entro il 2050. Il settore dei trasporti, attualmente responsabile del 25% delle emissioni di gas serra, è chiamato a contribuire in modo significativo al raggiungimento di questo obiettivo.

Il trasporto combinato, con il suo collegamento intelligente di diversi sistemi di trasporto, è predestinato a giocare un ruolo centrale nel traffico merci a zero emissioni. Hupac allinea di conseguenza la sua strategia di crescita e contribuisce attivamente allo sviluppo del quadro politico in materia di trasporti.

Prestazioni ambientali 2021



Risparmio



Puro traffico stradale



Traffico di
Hupac Intermodal

Emissioni di CO₂
in 1000 tonnellate

1.267

1.423

156

Consumo d'energia
in mia. megajoule

14,4

19,6

5,2

Source: www.econtransit.org

Focus strategico

Materiale rotabile di proprietà crea indipendenza

Alla fine del 2021, il Gruppo Hupac disponeva di una flotta di 8.139 moduli di carro. Questo rappresenta un aumento del 5,2% rispetto all'anno precedente. La percentuale di carri in affitto sul totale del materiale rotabile è stata pari al 18,0%. Dalla fine del 2016 la flotta di carri di Hupac SA è completamente a basso impatto fonico.

A causa della pandemia e della relativa decisione di Hupac di rinviare gli investimenti in materiale rotabile, nell'anno in esame sono stati consegnati a Hupac SA soltanto 34 carri del tipo T3000. Altri 33 carri seguiranno nel primo trimestre del

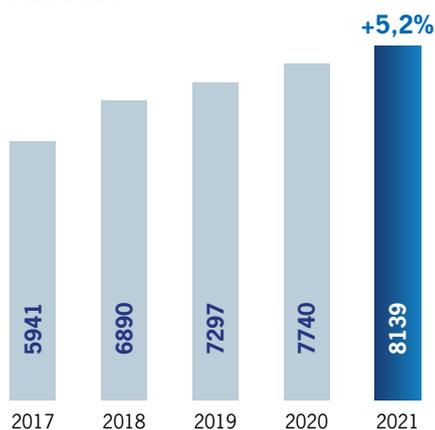
2022. La consegna di 50 carri pianale da 90 piedi a sei assi è stata rimandata al 2022.

L'impresa ferroviaria di Hupac SpA possiede 10 locomotive di manovra e/o di linea. Con queste risorse, Hupac SpA garantisce l'attività di manovra nei terminal di Busto Arsizio-Gallarate, Pordenone e Piacenza. L'azienda gestisce anche il treno shuttle Busto ↔ Bologna e trasporta carri vuoti tra Busto Arsizio e le officine nel nord Italia.

Hupac SA possiede 8 locomotive di tipo Vectron e 3 locomotive di tipo Taurus.

Materiale rotabile

Moduli di carro



Collaboratori

Persone equivalenti a tempo pieno



Trazione ferroviaria con partner

Oltre il 95% dei trasporti di Hupac Intermodal avviene in base al principio della trazione a responsabilità integrata internazionale. Le eccezioni sono rappresentate dai mercati le cui strutture consentono questo modello di business solo in misura parziale.

Nell'anno in esame i vettori contrattuali dei treni Hupac Intermodal erano rappresentati da SBB Cargo International, DB Cargo, Mercitalia Rail, BLS Cargo, Captrain, WLC, SNCF Fret, LTE, Railtraxx, Metrans, Foxrail, GTS, Gysev Cargo, Sangritana, Twentyone e la società ferroviaria di Hupac SpA.

ERS Railways collabora con le imprese ferroviarie boxXpress, Freightliner e Ruhrthalbahn.

Nel 2021 Hupac Intermodal ha ordinato e gestito per la prima volta in proprio delle tracce orarie in qualità di access party. La trazione dei

treni su queste tracce è stata affidata a partner ferroviari collaudati. Con questo passo, Hupac ha potuto assicurarsi un contatto diretto con il gestore dell'infrastruttura e fare ingresso a livelli più profondi nella catena del valore.

Un intento simile è perseguito dal progetto "Cascio Blu", in cui Hupac tiene a contratto dei macchinisti e li mette a disposizione delle imprese ferroviarie in caso di difficoltà operative – una misura per garantire la qualità e l'affidabilità del trasporto ferroviario.

Di importanza strategica è l'uso coerente dei parametri massimi disponibili per i treni nel traffico transalpino attraverso la Svizzera. Nell'anno in esame sono stati compiuti numerosi preparativi affinché il maggior numero possibile di treni possa sfruttare il potenziale di produttività di AlpTransit. I primi passi sono stati attuati nell'anno in corso.



Forte impronta nel settore terminalistico

Nel settore dei terminal, Hupac ha potuto riprendere l'attività di investimento che era stata interrotta a causa della pandemia, anche se su scala ridotta.

Al terminal di Brwinów, vicino a Varsavia, i lavori di costruzione sono stati riattivati e proseguono a ritmo sostenuto. La messa in funzione dell'impianto è prevista per la fine del 2022. L'attività di costruzione è ripresa anche nei terminal di Piacenza e Milano Smistamento. Entrambe le strutture dovrebbero essere completate nel 2024. Il progetto del terminal di Brescia, invece, è ancora in fase di preparazione. I terminal di Piacenza, Milano Smistamento e Brescia vengono realizzati insieme al Gruppo FS.

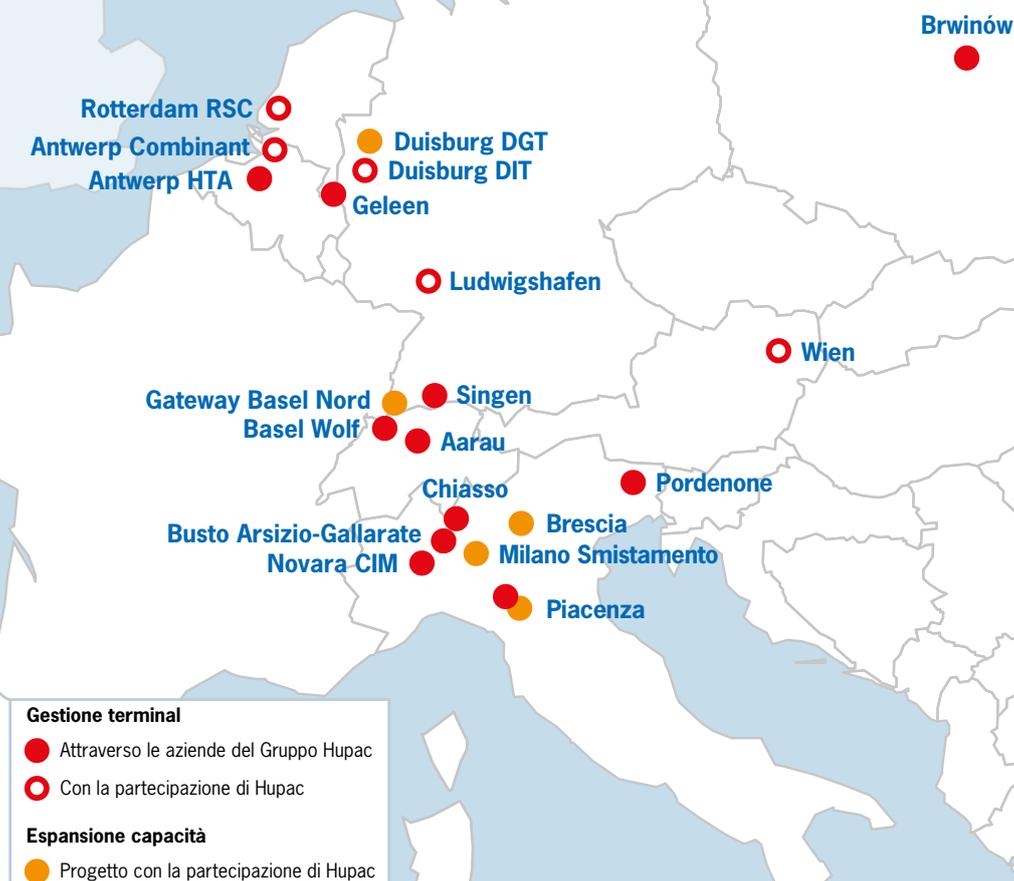
Il potenziamento e la manutenzione del terminal di Busto Arsizio-Gallarate sono di importanza cruciale. Nell'anno in esame, la capacità operativa è stata aumentata creando nuovi spazi di parcheggio per semirimorchi e aggiungendo ulteriori corsie stradali con gestione digitale degli accessi.

In dicembre è stato inaugurato il nuovo apparato centrale computerizzato per la gestione di tutti i treni in entrata e uscita. Sono previsti ampi lavori di rinnovamento e investimenti di sostituzione per garantire la futura performance dell'impianto.

A seguito dell'acquisizione delle operazioni del terminal Novara CIM da parte della filiale Combi-connect, sono stati compiuti alcuni investimenti iniziali e urgenti in attrezzature di movimentazione come gru mobili e trattori. I lavori di costruzione per la rimodulazione del terminal inizieranno l'anno prossimo; essi comprendono l'estensione dei binari dagli attuali 600 metri allo standard europeo di 740 metri, nuovi binari di entrata e uscita e gru a portale ad alte prestazioni.

Nel settembre 2021 Hupac ha potuto acquisire una partecipazione di minoranza nella società di gestione WienCont GmbH. In questo modo si sottolinea la collaborazione strategica di Hupac con il terminal di Vienna quale hub per i trasporti nella regione dell'Europa sudorientale.

Terminal





Progressi nella trasformazione digitale

Con la trasformazione digitale dei processi aziendali, Hupac rafforza la competitività del trasporto combinato. Nell'anno in esame, il "Train Radar" è stato messo a disposizione dei clienti attraverso la piattaforma WOLF. Lo strumento contiene informazioni in tempo reale sulla circolazione dei treni sulla base dei dati provenienti dai partner ferroviari, dai terminal e dalle unità GPS installate sui treni di Hupac. Per i terminal di Busto Arsizio-Gallarate, Aarau, Basilea e Singen, l'ETP Estimated Time of Pick-up è disponibile anche tramite la piattaforma CESAR. Circa il 60% dei clienti usa Train Radar quotidianamente.

Nell'anno in esame è stato avviato un progetto per l'implementazione di un'applicazione per offrire servizi digitali a clienti e autisti dei terminal di Hupac. La prima versione dell'app sarà lanciata nel secondo trimestre del 2022 per il terminal di Busto Arsizio-Gallarate. Essa consentirà l'accesso alle informazioni sullo stato delle unità, l'interazione con il terminal attraverso l'invio dell'orario di arrivo stimato dell'autista e la gestione elettronica dell'accesso agli sportelli e alle aree di movimentazione.

Sviluppi significativi sono stati registrati anche per il sistema EDIGES. Questo standard per lo scambio di dati nel trasporto combinato, sviluppato da Hupac nel 2005, è ora diventato uno standard industriale a livello europeo. Il consorzio EDIGES, fondato nel 2019 da Hupac, Kombiverkehr e Mercitalia Intermodal, ha il compito di sviluppare ulteriormente il sistema e di sostenerne la diffusione tra le aziende di tra-

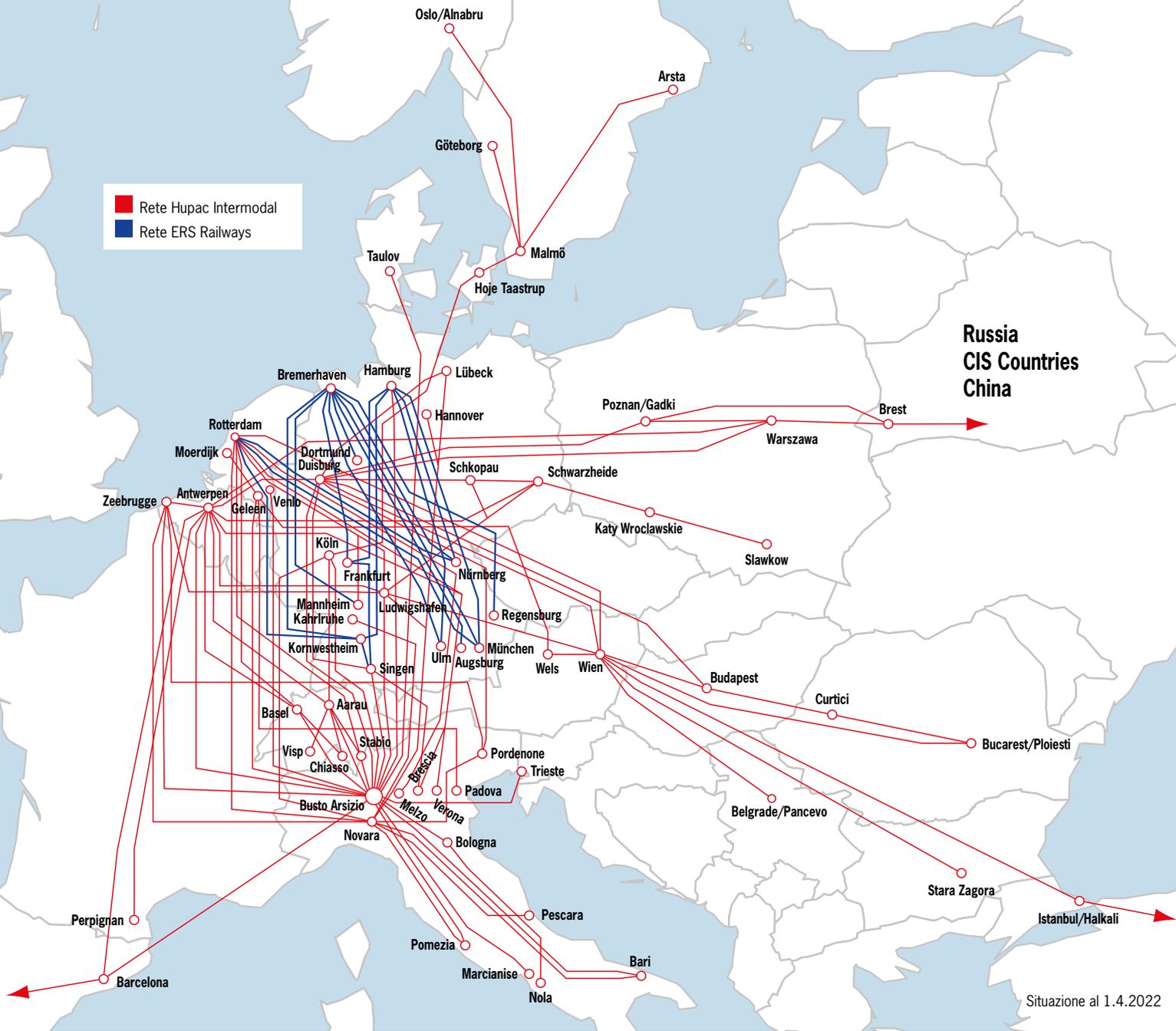
sporto, gli operatori del trasporto combinato, le ferrovie e i terminal. Nell'anno in esame, è stata lanciata una nuova versione EDIGES 4.1. che copre ulteriori processi di business come il pre-/on-carriage, gli orari, gli slot dei terminal, l'ETA e l'ETP. Circa 50 terminal in Europa utilizzano EDIGES. Presso Hupac Intermodal il 60% delle prenotazioni viene elaborato tramite EDIGES. Nell'anno in esame sono stati scambiati circa 9 milioni di dati EDIGES.

EDIGES è anche il protocollo di scambio dati per l'iniziativa KV4.0, un progetto finanziato dal Ministero tedesco dei trasporti e dell'infrastruttura digitale per sviluppare un'interfaccia dedicata allo scambio di dati lungo l'intera catena del processo nel trasporto combinato. Il sistema è stato testato con successo nell'anno di riferimento. Nell'anno in corso verrà fondata una società operativa alla quale Hupac parteciperà attivamente sostenendo lo sviluppo e l'utilizzo del sistema come piattaforma aperta.

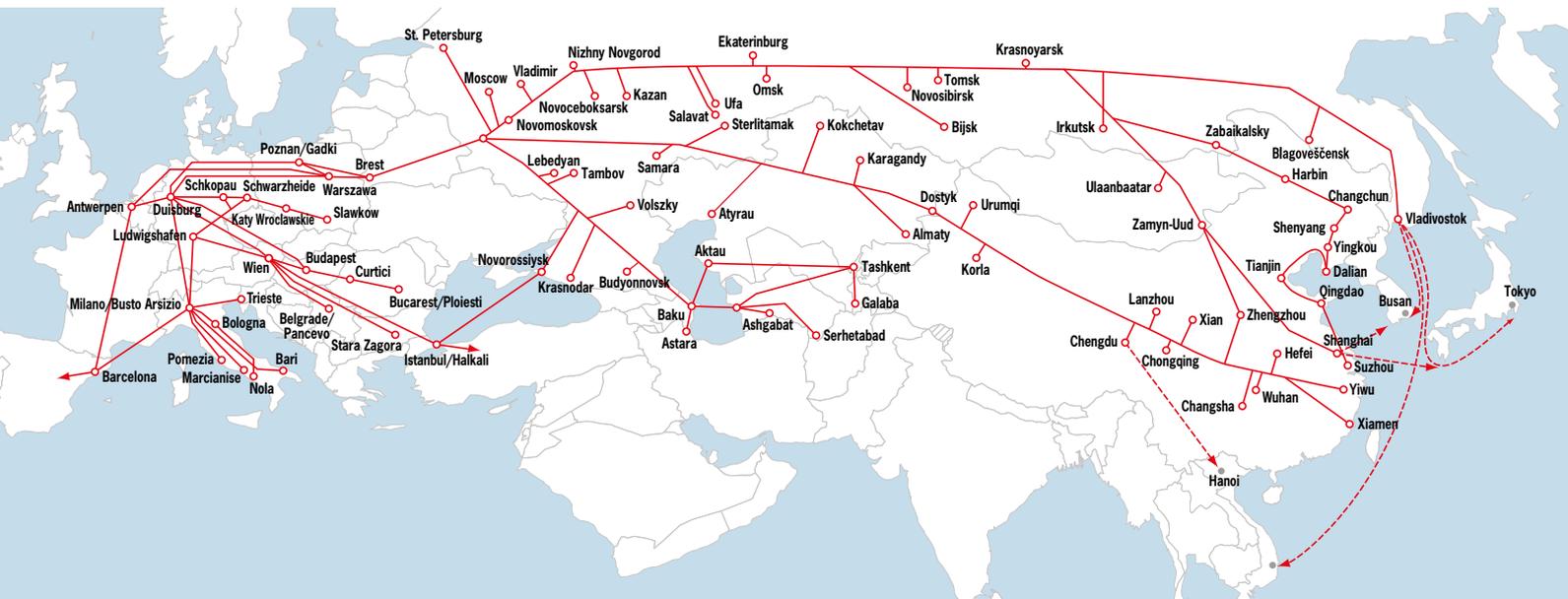
Ulteriori progressi sono stati fatti anche nella digitalizzazione dei processi aziendali. Nell'anno in esame, Hupac ha trasferito nel cloud diversi servizi di gestione dei documenti e software di supporto al back-office. Inoltre, per supportare l'ottimizzazione dei processi aziendali, sono state implementate iniziative di intelligenza artificiale con la definizione di progetti specifici a supporto della movimentazione dei treni e degli asset. Nel campo della sicurezza informatica, sono stati fatti investimenti mirati per garantire la stabilità e la sicurezza dei sistemi.

Svilippo del traffico

■ Rete Hupac Intermodal
■ Rete ERS Railways



Situazione al 1.4.2022



1,1 milioni di spedizioni stradali trasferite

L'anno scorso il Gruppo Hupac ha trasportato 1.123.562 spedizioni stradali nel trasporto combinato strada/rotaia e nel trasporto marittimo inland. Rispetto all'anno precedente, sono stati trasferiti ulteriori 100.000 camion, pari ad un aumento del 10,7%. Hupac ha quindi raggiunto nuovamente il volume di traffico pre-pandemico e lo ha addirittura superato di quasi il 10%.

Le iniziative d'impulso a favore del trasferimento modale in vari paesi hanno avuto un notevole impatto positivo, facendo sì che i collegamenti di trasporto siano stati tenuti in essere nonostante lo sbilanciamento dei volumi e la volatilità della domanda. Questo ha rafforzato le catene di approvvigionamento e ha garantito le forniture durante la pandemia.

Tutti i segmenti di traffico hanno contribuito allo sviluppo positivo in misura comparabile. Il traffico transalpino attraverso la Svizzera è cresciuto dell'11,0% a 597.512 spedizioni stradali, soprattutto grazie al successo del corridoio di 4 metri via Gottardo.

Anche il traffico transalpino attraverso l'Austria via Tarvisio si è sviluppato favorevolmente con un aumento del 7,8% rispetto all'anno precedente. Il trasporto transalpino attraverso la Francia comprende la linea di Modane. Hupac è attiva su questo asse con collegamenti tra l'Italia e la Spagna. Il traffico è aumentato del 26,3% da un livello ancora piuttosto basso, continuando la tendenza promettente dell'anno precedente.

Il traffico non transalpino si è sviluppato in modo molto dinamico con un tasso di crescita del 10,4%, raggiungendo un volume di 479.181

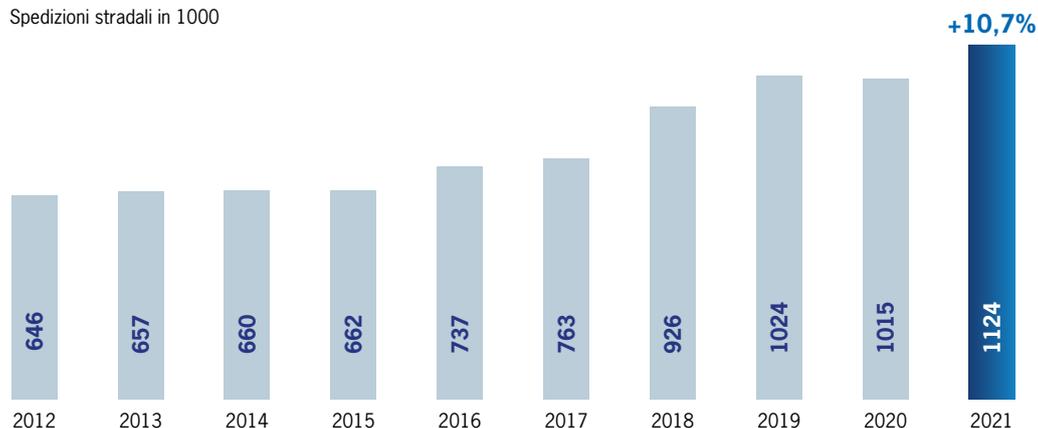
spedizioni stradali. I segmenti dell'Europa sud-orientale e sud-occidentale hanno contribuito in modo significativo a questo risultato. Nel traffico marittimo di container, la filiale ERS Railways ha recuperato le perdite di traffico dovute alla pandemia dell'anno precedente e ha generato una crescita soddisfacente dei volumi nonostante la persistente volatilità.

La rete del Gruppo Hupac è aperta sia al traffico continentale che a quello marittimo. Esistono tuttavia delle restrizioni dovute alla tipologia di carri in esercizio sulle relazioni dedicate al trasporto containerizzato dai porti marittimi. Questo è il caso dei servizi di ERS Railways da Amburgo, Bremerhaven e Rotterdam. Una rete per i trasporti marittimi dai porti liguri in Italia è in fase di sviluppo. A questo scopo, Hupac ha potuto firmare un accordo di cooperazione con l'operatore italiano Logtainer all'inizio del 2021.

L'anno 2021 è stato caratterizzato da un numero eccezionalmente alto di interruzioni del traffico. Nella seconda metà dell'anno in particolare, il livello di qualità della produzione ferroviaria ha raggiunto un minimo senza precedenti. Le ragioni sono legate soprattutto a fattori infrastrutturali e pandemici, che hanno portato a restrizioni significative delle prestazioni. Le cancellazioni operative sono state quasi il 10% nella seconda metà dell'anno, con picchi giornalieri fino al 20%. Sono stati elaborati interventi di miglioramento nei circoli di qualità insieme a tutti i partner ferroviari. Inoltre, sono state procurate riserve aggiuntive nel settore dei carri. Alla fine dell'anno, il volume di traffico arretrato è stato gradualmente ridotto e infine smaltito.

Volume di traffico

Spedizioni stradali in 1000



Spedizione stradale: una o due unità di carico che nel trasporto su strada equivarrebbero a un autocarro, per esempio un semimorchio o due casse mobili di 7,82 metri di lunghezza o una cisterna pesante o due container da 20 piedi.

Shuttle Net in corso di espansione

Lo sviluppo della rete Shuttle Net si svolge lungo i principali assi di traffico, tenendo conto dei nuovi segmenti di mercato che stanno mostrando un interesse crescente per i servizi europei di Hupac.

Sull'asse nord-sud, l'attenzione si è concentrata sull'espansione della rete verso sud per offrire nuove opzioni di trasporto combinato verso l'Italia centrale e meridionale, nonché verso Pordenone nell'Italia orientale. Sono stati istituiti nuovi collegamenti e partenze aggiuntive sulle linee Busto Arsizio ↔ Marcianise, Busto Arsizio ↔ Pomezia, Novara ↔ Bari, Pordenone ↔ Duisburg e Pordenone ↔ Rotterdam. Altri nuovi servizi o aumenti di frequenza riguardano i collegamenti Travemünde ↔ Novara, Venlo ↔ Busto Arsizio e Zeebrugge ↔ Bologna.

Sull'asse est-ovest, il terminal di Duisburg Hohenbudberg è stato impostato come hub centrale per la rete tra la Germania e la Polonia, con connessioni gateway per Singen e il nord Italia. Nel traffico con la Cina sono stati organizzati di-

versi treni tra Lanzhou e l'Europa; il volume di traffico è aumentato di circa il 50%.

Nel segmento dell'Europa sud-orientale, numerosi collegamenti sono stati introdotti o rafforzati. Nel gennaio dello scorso anno, Ploiesti nei pressi di Bucarest è stata collegata alla rete. A marzo è seguito un nuovo collegamento Geleen ↔ Vienna, successivamente esteso fino a Moerdijk. In autunno è stato potenziato il collegamento Duisburg ↔ Vienna e la frequenza dello shuttle Rotterdam ↔ Vienna-Budapest è stata aumentata. All'inizio di quest'anno è stato lanciato un collegamento tra Belgrado e Vienna. Passo dopo passo, viene così creata un'offerta ad alto valore aggiunto tra la regione Benelux/Ruhr e l'Europa sudorientale attraverso Vienna come hub e punto di consolidamento.

Complessivamente, la business unit Shuttle Net ha raggiunto un volume di traffico di 811.102 spedizioni stradali, pari ad un aumento dell'8,5% rispetto all'anno precedente.

Company Shuttle: soluzioni per clienti con grandi volumi

La business unit Company Shuttle ha continuato a svilupparsi in modo dinamico, raggiungendo un volume di trasporto di 127.331 spedizioni stradali (+25,4%) nell'anno in esame. L'offerta è stata adattata alla domanda con shuttle aggiun-

tivi. I treni viaggiano per conto di singole società di trasporto. I clienti si assumono il rischio di utilizzo dei treni e affidano l'organizzazione e la gestione dei trasporti a Hupac in qualità di operatore.

ERS Railways rafforza la rete marittima

Nel trasporto marittimo inland, le conseguenze del blocco del canale di Suez continuano a farsi sentire. Tuttavia, la filiale ERS Railways è stata in grado di aumentare le partenze su alcune tratte della Germania meridionale. Nonostante i gravi impedimenti causati dalla volatilità, dalla

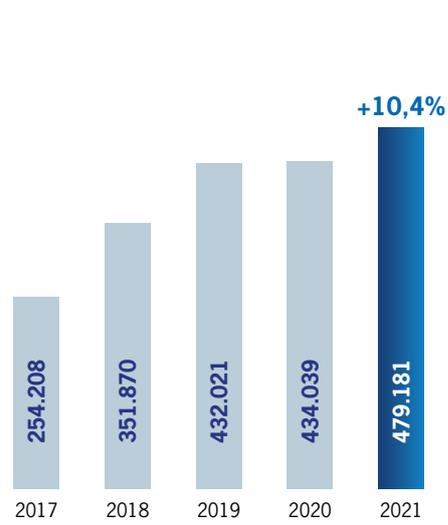
congestione dei porti e dalle irregolarità del traffico, ERS Railways è riuscita a compensare le perdite di traffico dell'anno precedente e ad aumentare i volumi a 335.134 TEU, corrispondenti a 185.149 spedizioni stradali (+11,8%).



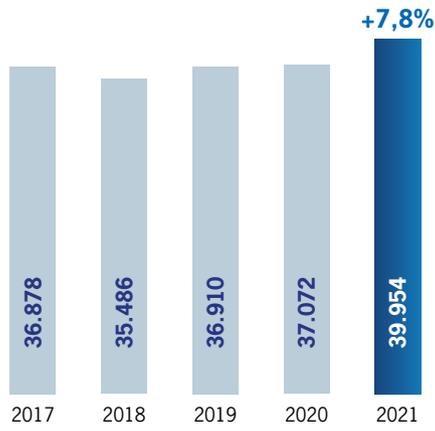
Traffico transalpino via Svizzera in spedizioni stradali



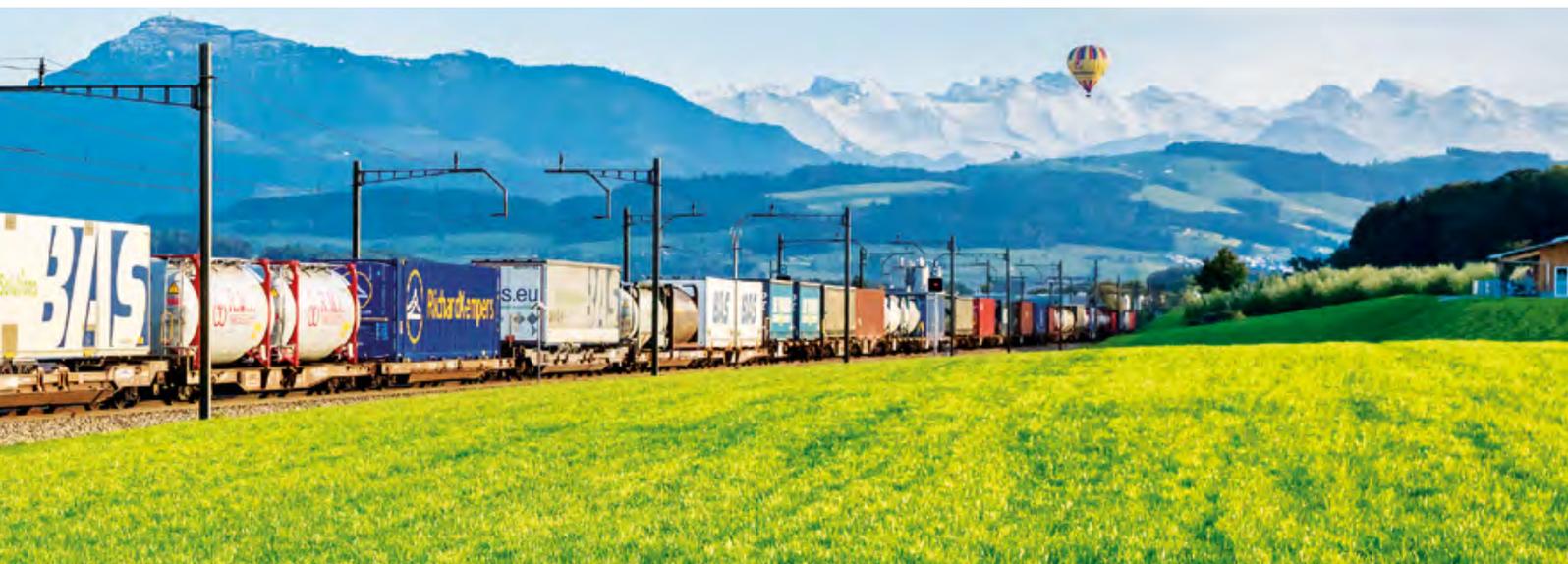
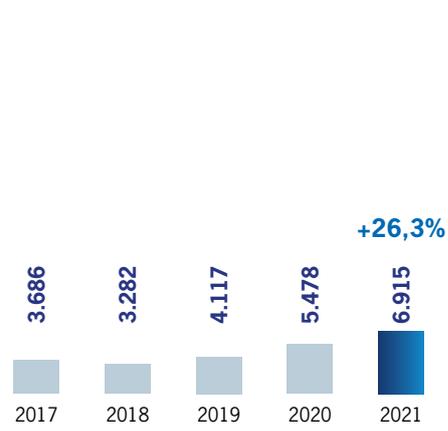
Traffico non transalpino in spedizioni stradali



Traffico transalpino via Austria in spedizioni stradali



Traffico transalpino via Francia in spedizioni stradali





Terminal: trasbordo efficiente strada/rotaia

Il Gruppo Hupac gestisce dieci terminal in Svizzera, Italia, Germania, Belgio e Paesi Bassi. Le società di gestione sono Hupac Intermodal SA per i terminal di Aarau, Basilea e Chiasso, Hupac SpA per i terminal di Busto Arsizio-Gallarate e Pordenone, TPI Terminal Piacenza Intermodal SpA per il terminal di Piacenza, Hupac Intermodal BVBA per il terminal di Anversa, Rail Terminal Chemelot BV per il terminal di Geleen e la società in joint venture Terminal Singen TSG GmbH per il terminal di Singen. Nell'ottobre 2021, la filiale Combiconnect ha iniziato a gestire il Terminal Novara CIM.

Circa 350 dipendenti del Gruppo Hupac lavorano nel settore terminalistico. Ogni giorno caricano migliaia di unità su vagoni ferroviari e autocarri e amministrano l'entrata e l'uscita di treni, carri e veicoli stradali. Il software GOAL (Global Oriented Application for Logistics) accompagna e gestisce ogni singolo elemento del processo terminalistico.

Nell'anno in esame l'attività terminalistica del Gruppo Hupac si è sviluppata positivamente.

È stato gestito un totale di 885.636 unità di carico, pari a un aumento del 14% rispetto all'anno precedente. Gli effetti speciali sono i volumi del terminal di Novara, aggiuntosi nel 2021. Tutti i terminal sono stati in grado di raggiungere e in alcuni casi superare fortemente i volumi di movimentazione pre-pandemia.

I terminal del Gruppo Hupac contribuiscono notevolmente a stabilizzare la puntualità del traffico. Hupac misura la puntualità di arrivo e partenza dei treni su tratte selezionate evidenziando che i treni con ritardi di arrivo a volte estremamente lunghi partono generalmente in orario o con ritardi inferiori a un'ora. I terminal fungono quindi da buffer, ma questo grava pesantemente sulla produttività degli impianti. L'alto impegno dei collaboratori e la disponibilità di composizioni sostitutive, tenute appositamente per questo scopo, sono fattori indispensabili per il raggiungimento di questo risultato.

I terminal del Gruppo Hupac sono accessibili senza discriminazione e vengono utilizzati da circa una dozzina di operatori.

Terminal	Superficie	Gru	Binari di trasbordo	Coppie di treni al giorno	Destinazioni	Unità di carico 2021	% 2021/2020
Busto Arsizio-Gallarate	245.000 m ²	12 gru a portale	13 x 540-760 m	33	Germania, Svizzera, Italia, Spagna, Paesi Bassi, Belgio, Danimarca, Polonia	458.073	+12%
Piacenza	35.000 m ²	8 gru mobili	3 x 600 m 1 x 500 m	8	Italia, Germania, Belgio, Polonia, Romania, Svizzera	108.529	+15%
Pordenone	100.000 m ²	3 gru mobili	4 x 750-800 m	8	Italia, Germania, Paesi Bassi, Belgio	28.825	+239%
Novara CIM *	152.000 m ²	5 gru mobili	7 x 610 m	13	Italia, Germania, Paesi Bassi, Belgio, Francia	25.738	-
Chiasso	7.000 m ²	1 gru mobile	1 x 300 m	2	Svizzera	9.456	+4%
Aarau	33.000 m ²	3 gru mobili	4 x 300 m 1 x 200 m	6	Germania, Italia, Belgio, Svizzera	50.054	+10%
Basel Wolf	17.000 m ²	2 gru mobili	1 x 380 m	3	Paesi Bassi, Belgio, Svizzera	31.940	+6%
Singen	77.000 m ²	2 gru a portale 1 gru mobile	4 x 650 m	8	Germania, Italia	72.278	+8%
Antwerp HTA	53.000 m ²	3 gru a portale	5 x 620 m	10	Italia, Svizzera	79.093	+6%
Geleen	65.000 m ²	1 gru a portale	2 x 660 m 1 x 700 m	6	Italia, Paesi Bassi, UK, Austria, Ungheria, Romania, Turchia	47.388	+28%
						885.636	+14%

* Dal 18.10.2021

RELAZIONE ANNUALE



TL TransLog
International
www.tli-translog.com

TL Trans
International



53 t

HUPAC

A1808
TLID 001808 4

KRONE

P12

C

P13

WAGGONS
70 80

SL
nat



Sviluppo del business

Dopo l'impegnativo anno precedente, l'esercizio 2021 è stato significativamente migliore sia in termini di fatturato che di risultati.

Nel 2021 il Gruppo Hupac ha raggiunto un volume di 1,124 milioni di spedizioni stradali, con una crescita del 10,7% rispetto all'anno precedente. Gli aumenti di volume sono stati raggiunti in tutti i mercati importanti, con una crescita superiore alla media nell'Europa sud-orientale. La filiale ERS Railways, relativamente giovane e particolarmente colpita dagli sconvolgimenti del trasporto marittimo mondiale, ha tuttavia aumentato i suoi volumi del 4,6%. Lo sviluppo del fatturato del Gruppo è stato particolarmente soddisfacente con un aumento del 14,4%. Ciò è dovuto in primo luogo alla crescita organica del 10,7%, in misura minore all'aumento dell'1% del tasso di cambio EUR/CHF e – particolarmente positivo – al miglioramento del mix di vendita del 2,7%. Nell'anno in esame non ci sono state acquisizioni.

I contributi d'esercizio sono aumentati complessivamente di CHF 2,6 milioni a CHF 74,3 milioni. Anche la componente più importante, i ricavi dal transito alpino attraverso la Svizzera, sono leggermente aumentati nell'anno in esame grazie all'incremento del volume e nonostante l'interruzione del sostegno aggiuntivo per il Covid dell'anno precedente pari a CHF 2,0 milioni. Le entrate dal bonus per il rumore, invece, sono state inferiori, poiché i contributi di sostegno per chilometro sono stati ridotti come previsto.

Con l'8,6%, i costi delle prestazioni fornite sono aumentati molto meno del fatturato. Ciò è dovuto alla ritrovata efficienza rispetto all'anno precedente, quando la frequenza dei treni è stata mantenuta nel secondo trimestre del 2020

nonostante il calo dei volumi di trasporto dovuto alla pandemia. Hanno contribuito positivamente anche la riduzione dei prezzi delle tracce in Germania e la gestione in proprio del Terminal Novara CIM con uno spostamento dai costi diretti ai costi indiretti del personale. Il margine di utile lordo è così aumentato dal 18,6% al 22,2%.

I costi indiretti sono aumentati in linea con l'aumento del fatturato. Rettificato per il sostegno finanziario ricevuto nell'anno precedente in relazione al Covid, tuttavia, i costi sono aumentati meno significativamente. Gli investimenti in personale aggiuntivo dovuti all'aumento dei volumi e l'acquisizione delle operazioni del terminal di Novara hanno contribuito in modo significativo all'aumento dei costi. La voce "Ammortamenti e rettifiche di valore" è aumentata complessivamente di CHF 15,5 milioni, in particolare a causa degli investimenti effettuati e dei maggiori rischi nella seconda metà dell'anno in relazione alla minore qualità dei servizi, all'accelerazione del rincaro e ai corrispondenti rischi valutari. I risultati delle aziende associate hanno dato un contributo significativo al risultato con un miglioramento di CHF 4,4 milioni.

Dopo un risultato d'esercizio negativo di CHF -3,3 milioni nell'anno precedente, quest'anno il risultato d'esercizio di CHF 15,8 milioni è stato soddisfacente.

Le spese finanziarie sono rimaste invariate. Un importante prestito bancario è stato rimborsato alla fine dell'anno, il che avrà un effetto favorevole nel prossimo anno. Le perdite sui cambi sono risultate superiori di CHF 2,6 milioni quest'anno, soprattutto a causa dell'elevata liquidità in euro e del notevole deprezzamento dell'euro alla fine dell'anno.

Importi in 1000 CHF	2021	2020	%
Ricavi da forniture e prestazioni	682.526	596.808	14,4
Altri ricavi	74.308	71.742	3,6
Costi delle prestazioni fornite	605.029	557.279	8,6
Utile lordo	151.805	111.271	36,4
Risultato d'esercizio del Gruppo	12.394	-2.515	n/a
EBITDA	64.790	53.063	22,1

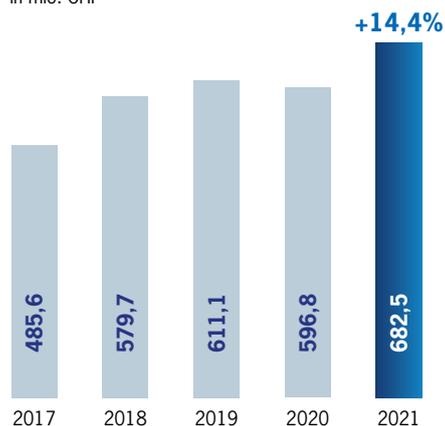
La vendita di vecchi macchinari e rottami metallici e un corrispondente contributo all'utile di CHF 1,1 milioni hanno aumentato l'utile prima delle imposte a CHF 16,9 milioni. Dopo le imposte di CHF 3,8 milioni, è rimasto un risultato positivo di CHF 12,4 milioni.

Anche l'EBITDA è stato nettamente superiore, con un aumento del 22% rispetto all'anno precedente

a CHF 64,8 milioni. Per quanto riguarda gli investimenti, la riluttanza legata alla pandemia a ordinare nuovi carri ha avuto un impatto sulla flotta di carri che è rimasta quasi invariata. I progetti pluriennali riguardanti le strutture terminalistiche sono invece andati avanti secondo i piani. Essi hanno portato a investimenti totali in immobili, impianti e attrezzature per CHF 23,7 milioni, un livello nettamente inferiore rispetto all'anno precedente.

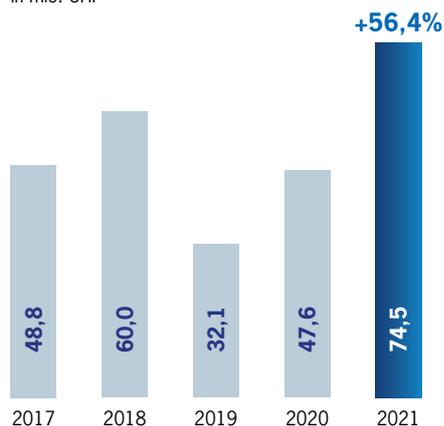
Fatturato annuo

in mio. CHF



Cash flow operativo

in mio. CHF



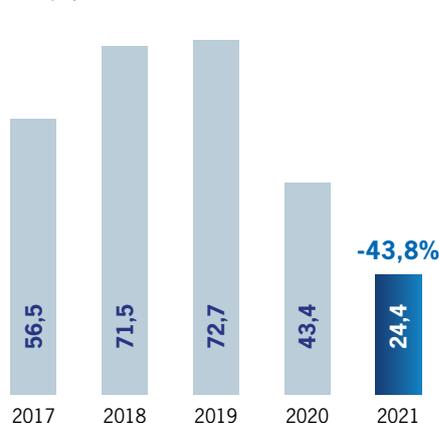
EBITDA

in mio. CHF



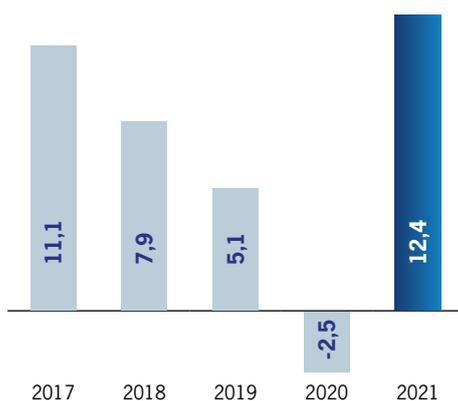
Investimenti materiali

in mio. CHF



Risultato d'esercizio

in mio. CHF



Finanziamenti pubblici

La Confederazione Svizzera prevede diverse misure di sostegno al processo di trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. I proventi della tassa sul carburante forniscono da un lato un contributo al finanziamento delle infrastrutture terminalistiche, poiché la redditività degli impianti di trasbordo non è garantita in caso di finanziamento sul mercato dei capitali. Dall'altro lato gli operatori del trasporto intermodale, e in particolare nel transito alpino, non sono in grado di coprire completamente i costi con i proventi del mercato. In conformità a diverse disposizioni giuridiche, il governo federale assicura un sostegno finanziario ai fornitori di servizi intermodali.

Numerosi progetti d'investimento a favore delle infrastrutture terminalistiche di Termini SA, Termini SpA e Hupac Intermodal BVBA sono stati finanziati parzialmente dal governo federale. I seguenti progetti sono completati:

- Terminal Busto Arsizio
- Raccordo ferroviario di Gallarate
- Terminal Singen
- Ampliamento del terminal di Busto Arsizio sull'area comunale di Gallarate
- HTA Hupac Terminal Antwerp
- Completamento del Terminal Busto Arsizio-Gallarate (come da consuntivo del 2012).

Hupac dovrà restituire una parte considerevole di questi finanziamenti pubblici, pari a un importo dal 2021 al 2041 di CHF 41,9 milioni. Per lo stesso periodo dovranno essere corrisposti interessi alla Confederazione per circa CHF 0,58 milioni (vedi tabella).

Sono in fase di pianificazione altri progetti terminalistici nelle aree di Brescia, Piacenza, Milano Smistamento e Basilea Nord.

Per quanto riguarda i contributi d'esercizio, il modello di sovvenzione della Confederazione ha carattere digressivo. Il trasferimento di un numero crescente di trasporti dovrà essere realizzato con una riduzione dei mezzi finanziari in termini assoluti. I contributi d'esercizio per spedizione stradale nel traffico transalpino attraverso la Svizzera sono rimasti invariati nel 2021 rispetto al 2020, escludendo il sostegno per l'emergenza Covid dell'anno precedente.

Restituzione di finanziamenti pubblici e interessi: carico indicativo per il flusso di cassa per anno

Importi in 1000 CHF

Periodo	2021	2022-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2041	2021-2041 Totale
Rimborso prestiti	3.597	3.597 - 3.597	2.553 - 2.553	1.551 - 2.108	65 - 1.470	41.897
Interessi	141	36 - 120	3 - 22			579
Totale	3.738	3.633 - 3.717	2.556 - 2.575	1.551 - 2.108	65 - 1.470	42.476

Sviluppo delle partecipazioni operative

SBB Cargo International SA, Olten

Dall'inizio del 2011 Hupac detiene una quota di minoranza del 25% nel vettore svizzero per i treni blocco internazionali e il trasporto combinato sull'asse nord-sud. L'integrazione di know-how logistico del settore consente a SBB Cargo International di affermarsi come ferrovia merci forte e snella. Questo stimola il mercato e crea ulteriori impulsi di trasferimento.

boxXpress GmbH, Amburgo

Da giugno 2018 il Gruppo Hupac, attraverso l'affiliata ERS Railways, detiene una partecipazione del 47% nell'impresa ferroviaria boxXpress. La società con sede ad Amburgo possiede 34 locomotive e 1000 carri pianale e garantisce il trasporto tra i porti marittimi tedeschi e olandesi e le maggiori aree economiche della Germania.

Mercitalia Intermodal SpA, Milano

Fin dagli anni settanta, Hupac intrattiene una stretta collaborazione con l'operatore intermodale italiano Mercitalia Intermodal. Alla fine dell'anno in esame, Hupac continuava a detenervi una quota di capitale del 34,48%.

RAlpin SA, Olten

Insieme a FFS e BLS, Hupac è azionista dell'operatore del trasporto combinato fondato nel 2001 per il trasporto combinato accompagnato attraverso la Svizzera. Alla fine dell'anno di riferimento, la quota di capitale restava invariata al 33,11%. Hupac svolge numerosi incarichi per conto di RAlpin, come ad esempio l'assistenza ai clienti, la disposizione e la fatturazione dell'Autostrada Viaggiante. Il terminal di Novara è gestito dall'affiliata Fidia. Nell'anno in esame Hupac SA ha affittato a RAlpin 420 carri a pianale ribassato.

Terminal Singen TSG GmbH, Singen

La società di joint venture, fondata nel 1999, gestisce il terminal Singen insieme a DB Intermodal Services. Circa 50 treni transitano settimanalmente su questo impianto.

KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH, Ludwigshafen

Dal 2005 Hupac detiene una quota del 15% nella società di gestione del terminal per il trasporto combinato di Ludwigshafen. KTL funge da hub centrale nella rete di Hupac per il raggruppamento delle spedizioni tra Germania, Italia, Belgio, Paesi Bassi ed Europa dell'Est. Circa 110 treni Hupac passano attraverso questo hub ogni settimana.

DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, Duisburg

Il terminal trimodale Duisburg Intermodal Terminal, di cui Hupac è azionista con una quota del 10% dal 2003, funge da hub per i grandi porti del Mare del Nord di Rotterdam e Anversa. Nell'anno in esame Hupac ha gestito circa 25 treni alla settimana su questo terminal, compresi i trasporti verso Austria e Ungheria.

Combinant NV, Anversa

Hupac detiene una quota del 35% della società Combinant NV, fondata nel 2009. Gli altri soci sono BASF e Hoyer. Nell'anno in esame, Hupac ha gestito 70 treni a settimana nel terminal Combinant.

RSC Rail Service Center, Rotterdam

Dalla fine del 2014 Hupac è rappresentata nel consorzio proprietario dell'RSC Terminal Rotterdam con una quota del 16,33%. Hupac gestisce 120 partenze alla settimana attraverso il terminal RSC.

CIS Cesar Information Services Scarl, Bruxelles

Hupac è socio fondatore di Cesar Information Services, costituita nel 2004, di cui detiene una quota di capitale del 25,1%. Questa società di servizi con sede a Bruxelles, in cui partecipano come azionisti numerosi altri operatori del trasporto combinato, si occupa della gestione e dello sviluppo del sistema informativo CESAR.

Valutazione dei rischi

Hupac esegue regolarmente un'analisi dei rischi al fine di individuare ex ante i pericoli, effettuare una corretta valutazione dei rischi e attuare misure di mitigazione adeguate. L'obiettivo è quello di proteggere il Gruppo da perdite economiche, mancata conformità ai regolamenti, problemi di sicurezza operativa, eventi con impatto sulla salute e la sicurezza dei dipendenti, criticità di natura fiscale, incidenti informatici e altre questioni critiche. I capi reparto, i direttori di filiale e tutti i collaboratori sono coinvolti nel processo di valutazione dei rischi. Un report periodico è sottoposto al Consiglio di Amministrazione.

L'Enterprise Risk Management (ERM), introdotto nel 2020, comprende tutte le attività del Gruppo e analizza costantemente i rischi di tutte le organizzazioni. A questo scopo, vengono definiti ulteriori KPI con soglie per il controllo dei rischi e si monitorano le tendenze nelle diverse aree di business. L'introduzione di questo nuovo sistema è stata ritardata dalla pandemia e richiederà altro tempo per essere pienamente integrato nei processi decisionali e di gestione delle imprese.

Nell'ambito ERM il rischio non viene recepito unicamente come un aspetto critico e negativo ma anche con un'accezione positiva. Questo permette di identificare tutte le opportunità all'interno dell'organizzazione per minimizzare le perdite e massimizzare le opportunità in una logica di long-term return.

L'introduzione dell'ERM consente di supervisionare e governare in modo coordinato ed efficace tutti i sistemi di gestione presenti nel Gruppo nell'ambito delle norme ISO (qualità, ambiente, salute e sicurezza), il sistema di controllo interno, l'ECM e la cyber security. Rappresenta anche un metodo efficace per ottimizzare e snellire i processi.

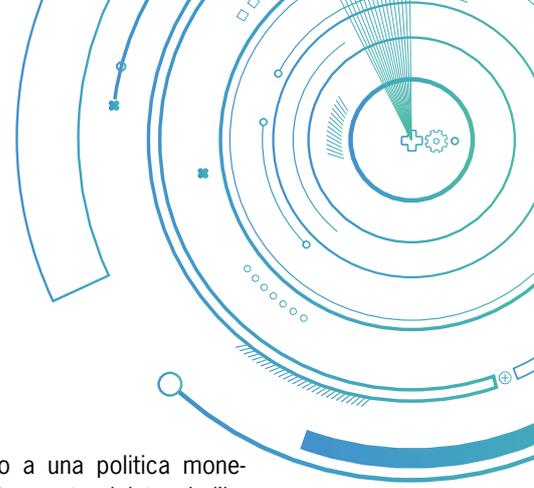
Per quanto concerne il materiale rotabile, l'ERM prevede l'utilizzo e l'applicazione del regolamento RE 402/2013 che stabilisce disposizioni specifiche per il funzionamento sicuro del materiale rotabile.

Anche il sistema di gestione della sicurezza è stato integrato nell'ERM. L'obiettivo è "zero eventi critici con responsabilità Hupac nelle diverse attività del Gruppo". A tale scopo vengono stabiliti piani e strumenti adeguati, con focus sui principali rischi operativi. Questi riguardano il trasbordo nei terminal, la trazione ferroviaria con le unità di carico e il materiale rotabile, le merci pericolose, la costruzione di opere e tutto ciò che ha impatto sulla sicurezza informatica collegata all'attività aziendale. Nell'anno in esame questo obiettivo è stato raggiunto.

Gli audit vengono effettuati nelle varie unità di business per monitorare i processi. L'intero sistema è controllato dal top management.

Nell'ottica del miglioramento continuo e della minimizzazione dei rischi, nel 2020 è stata avviata un'analisi del sistema di controllo interno esistente. L'obiettivo è quello di garantire l'efficacia del sistema in un quadro di costante cambiamento nell'organizzazione e nella tecnologia. Nel 2021 sono stati condotti audit con il supporto di specialisti esterni e sono stati fatti miglioramenti per rendere l'intero sistema più robusto e meglio strutturato.

Prospettive



Prospettive future positive

Il Consiglio di Amministrazione e la direzione ritengono che le prospettive future a medio e lungo termine del Gruppo Hupac siano molto buone, grazie alle ulteriori opportunità di crescita e ai continui investimenti nel nostro modello aziendale sostenibile e rispettoso del clima. La messa in funzione del corridoio di 4 metri attraverso la Svizzera apre ulteriori opportunità che Hupac sta sfruttando sistematicamente. La crescente consapevolezza globale della sostenibilità continuerà a fornire condizioni quadro favorevoli a lungo termine.

Alla luce della situazione generale di incertezza, vediamo alcuni rischi e possibili cause per un indebolimento della crescita economica nonostante lo sviluppo economico favorevole. La maggiore incertezza deriva dagli alti tassi di inflazione nel 1° trimestre 2022 e dalla dinamica persistente dei prezzi delle materie prime e dei costi di produzione in tutto il mondo. Il

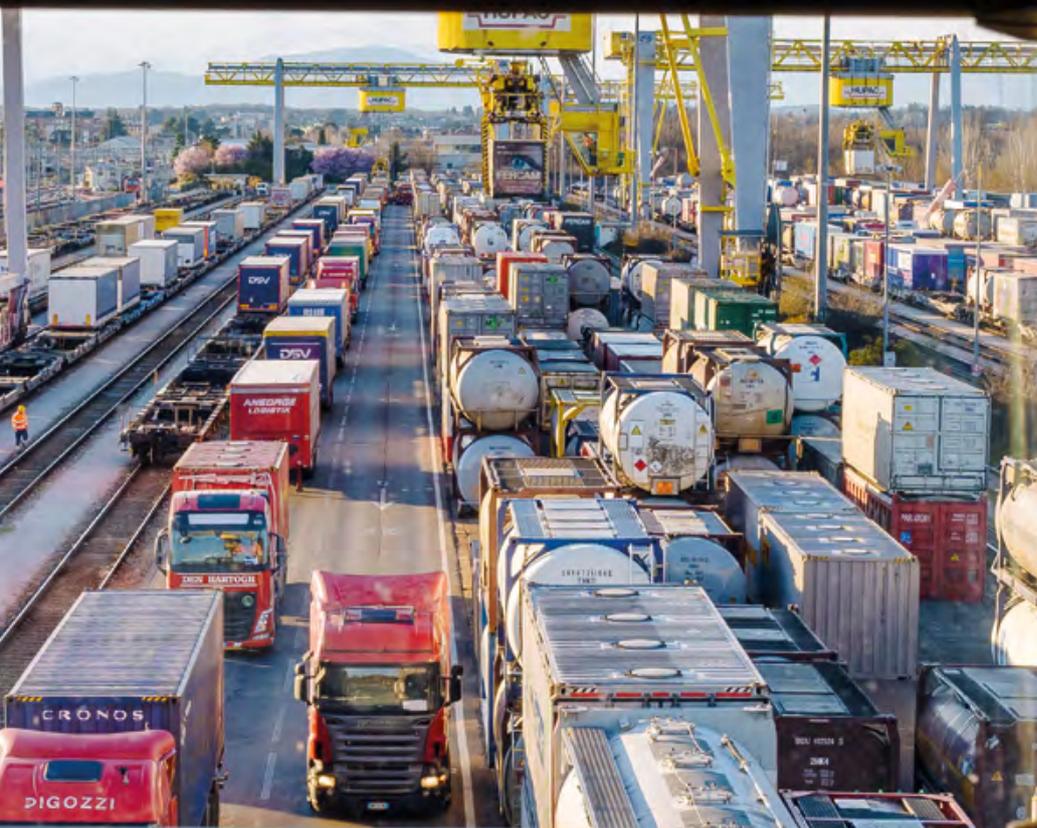
conseguente passaggio a una politica monetaria più restrittiva e l'aumento dei tassi d'interesse potrebbero portare a turbolenze nei mercati finanziari o rallentare la crescita economica globale. Come sviluppo parallelo, l'euro potrebbe deprezzarsi ancora più fortemente contro il franco a causa dei differenti tassi d'inflazione. A seconda della dinamica del tasso di cambio dell'euro, ciò potrebbe influenzare i risultati di Hupac.

Tuttavia, la politica ambientale e climatica, che mira a un ampio trasferimento dei trasporti dalla strada alla rotaia, continua a essere il fattore dominante. È anche possibile che gli attuali cambiamenti nella catena logistica e di approvvigionamento globale, con parziale delocalizzazione dei siti di produzione in Europa, forniscano ulteriori opportunità di crescita. Hupac rimane ben posizionata e preparata per sfruttare le opportunità di mercato che si presentano.



GOVERNANCE





Struttura del Gruppo Hupac

Hupac SA Chiasso
Casa madre - Asset management

Michail Stahlhut, CEO
Angelo Pirro, Deputy

100%	Hupac Intermodal SA Chiasso
	Sales & operations, Gestione terminal Michail Stahlhut , CEO Alessandro Valenti , Deputy

75%	Intermodal Express LLC Moscow
	Sales & operations Andrey Munkin , Direttore

96,99%	Hupac SpA Busto Arsizio
	Gestione terminal, Esercizio ferroviario Piero Solcà , Presidente Roberto Paciaroni , Direttore



2%



3%

100%	ERS Railways GmbH Hamburg
	Maritime Services Bernd Decker , Direttore

98%	Hupac LLC Moscow
	Gestione materiale rotabile Andrey Munkin , Direttore

97%	Fidia SpA Milano
	Gestione terminal, Magazzinaggio & logistica Roberto Paciaroni , Presidente

100%	Hupac Intermodal Italia Srl Busto Arsizio
	Sales Roberto Paciaroni , Presidente Maurizio Bertaso , Direttore Vendite

100%	Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd Shanghai
	Sales & operations Carl Zhong , Direttore

100%	Hupac Intermodal NV Rotterdam
	Service provider Mark Jansen , Direttore Operativo



0,06%

100%	Hupac GmbH Singen
	Service provider Sascha Altenau , Direttore

99,94%	Hupac Intermodal BVBA Antwerp
	Gestione terminal, Facility management Dirk Fleerackers , Direttore Operativo

Azienda

A fine 2021 il Gruppo Hupac era costituito da 23 società con sedi in Svizzera, Italia, Germania, Paesi Bassi, Belgio, Polonia, Russia e Cina. Con questa struttura la casa madre Hupac SA, con sede a Chiasso, accede a numerosi mercati con un interessante potenziale di crescita.

Nell'anno in esame, all'interno del Gruppo è avvenuto un trasferimento del 20% di Combiconnect Srl da Hupac SA a CIM Centro Interportuale. Questo è dovuto ai requisiti locali per poter gestire il terminal di Novara attraverso la Combiconnect Srl. In questo modo le operazioni del terminal sono migliorate significativamente nell'ultimo anno. Nel sito sono previsti ampi lavori di espansione.

Situazione al 31.12.2021

67,03%	Centro Interportuale Merci CIM SpA Novara Magazzinaggio & logistica, Facility management Piero Solcà, Amministratore Delegato	20%	Combiconnect Srl Milano Gestione terminal Bernhard Kunz, Presidente	100%	Termi SA Chiasso Costruzione terminal, Facility management Angelo Pirro, Direttore
	85%				95%
	Crosstec Srl Novara Information Technology Aldo Croci, Presidente	100%	Piacenza Intermodale Srl Piacenza Magazzinaggio & logistica, Facility management Piero Solcà, Presidente	5%	Termi SpA Busto Arsizio Costruzione terminal, Facility management Angelo Pirro, Presidente
			100%		
60%	RTC Rail Terminal Chemelot BV Geleen Gestione terminal Renzo Capanni, Rappresentante CdA		Terminal Piacenza Intermodale Srl Piacenza Gestione terminal Piero Solcà, Presidente	100%	Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o. Warszawa Costruzione terminal Diana Batko, Direttore
100%	TIN Terminal Intermodal Nord GmbH Singen Terminal management Sascha Altenau, Direttore		Centro Intermodale SpA Milano Costruzione terminal, Facility management Piero Solcà, Presidente		



Il Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione di Hupac SA è composto da sette membri. Lo statuto prevede che gli azionisti di Hupac siano in primo luogo aziende di trasporti che operano attivamente per lo sviluppo del trasporto combinato. Di conseguenza, il Consiglio di Amministrazione di Hupac SA è costituito a maggioranza da imprenditori o amministratori delegati di aziende di questo tipo. Con la Germania e l'Italia sono rappresentati mercati geografici d'importanza strategica.

I membri del Consiglio di Amministrazione nella sua attuale composizione rappresentano nel complesso oltre i due terzi dei voti degli azionisti. La composizione del Consiglio di Amministrazione di Hupac Intermodal SA e Termi SA è identica a quella di Hupac SA. Nelle altre società del Gruppo Hupac, il Consiglio di Amministrazione è composto in maggioranza da membri della direzione della casa madre.

Regolamento organizzativo

Il regolamento organizzativo del Gruppo Hupac disciplina la costituzione e le modalità di deliberazione, i compiti e le responsabilità del Consiglio di Amministrazione, della presidenza del Consiglio di Amministrazione, del comitato for-

mato dal presidente del Consiglio di Amministrazione e dal direttore, nonché della direzione. Il documento è valido non solo per la casa madre, ma nelle questioni importanti è applicato a tutte le aziende del Gruppo Hupac.

Struttura del capitale

Nell'anno di riferimento Hupac SA aveva un capitale azionario di CHF 20 milioni. Gli azionisti che partecipano all'impresa sono circa 100. Il 72% del capitale è detenuto da aziende di trasporti e logistica svizzere, tedesche, ita-

liane, francesi, belghe, austriache e olandesi, il 28% da imprese ferroviarie. In questo modo si garantiscono vicinanza al mercato e indipendenza dalle ferrovie.

Consiglio di Amministrazione di Hupac SA

Nome	Età	Posizione	Nazionalità	Prima nomina	Scadenza del mandato
Dr. Hans-Jörg Bertschi	64	Presidente dal 1993	Svizzera	1987	2022
Dr. Thomas Baumgartner	67	Consigliere	Italia	1990	2022
Thomas Hoyer	71	Consigliere	Germania	1988	2022
Bernhard Kunz	64	Consigliere	Svizzera	2020	2022
Ing. Nicolas Perrin	62	Consigliere	Svizzera	2008	2022
Nils Planzer	50	Consigliere	Svizzera	2008	2022
Erich Staake	67	Consigliere	Germania	2020	2022
Jörg Berner	35	Segretario	Svizzera	2019	2022

Situazione al 31.12.2021

Partecipazioni

La Terminal Singen TSG GmbH con sede a Singen è da menzionare come società joint venture con Hupac SA e DB Intermodal Services GmbH come azionisti. La Terminal Alptransit Srl (Teralp) è una joint venture di Mercitalia Logistics SpA e Hupac SA, la cui finalità principale è la pianificazione e la costruzione di terminal in Italia.

Hupac mantiene partecipazioni di minoranza essenziali in diverse aziende attive nell'area del trasporto combinato. Tali partecipazioni riguardano gli operatori di trasporto combinato Mercitalia Intermodal e RAlpin, le società terminalistiche Eurogateway e Combinant, le imprese ferroviarie SBB Cargo International e boxXpress, la società

di elaborazioni dati Cesar Information Services, nonché la società di pianificazione terminalistica Gateway Basel Nord.

Hupac detiene partecipazioni minori nelle società di gestione terminalistica KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen, DIT Duisburg Intermodal Terminal e RSC Rail Service Center (Rotterdam), nell'operatore intermodale Kombiverkehr GmbH & Co. KG e nell'associazione di categoria UIRR. Una novità è stata la partecipazione del 4,16% in WienCont Container Terminal GmbH a Vienna, consolidando così la presenza sul mercato in uno dei più importanti mercati in crescita.

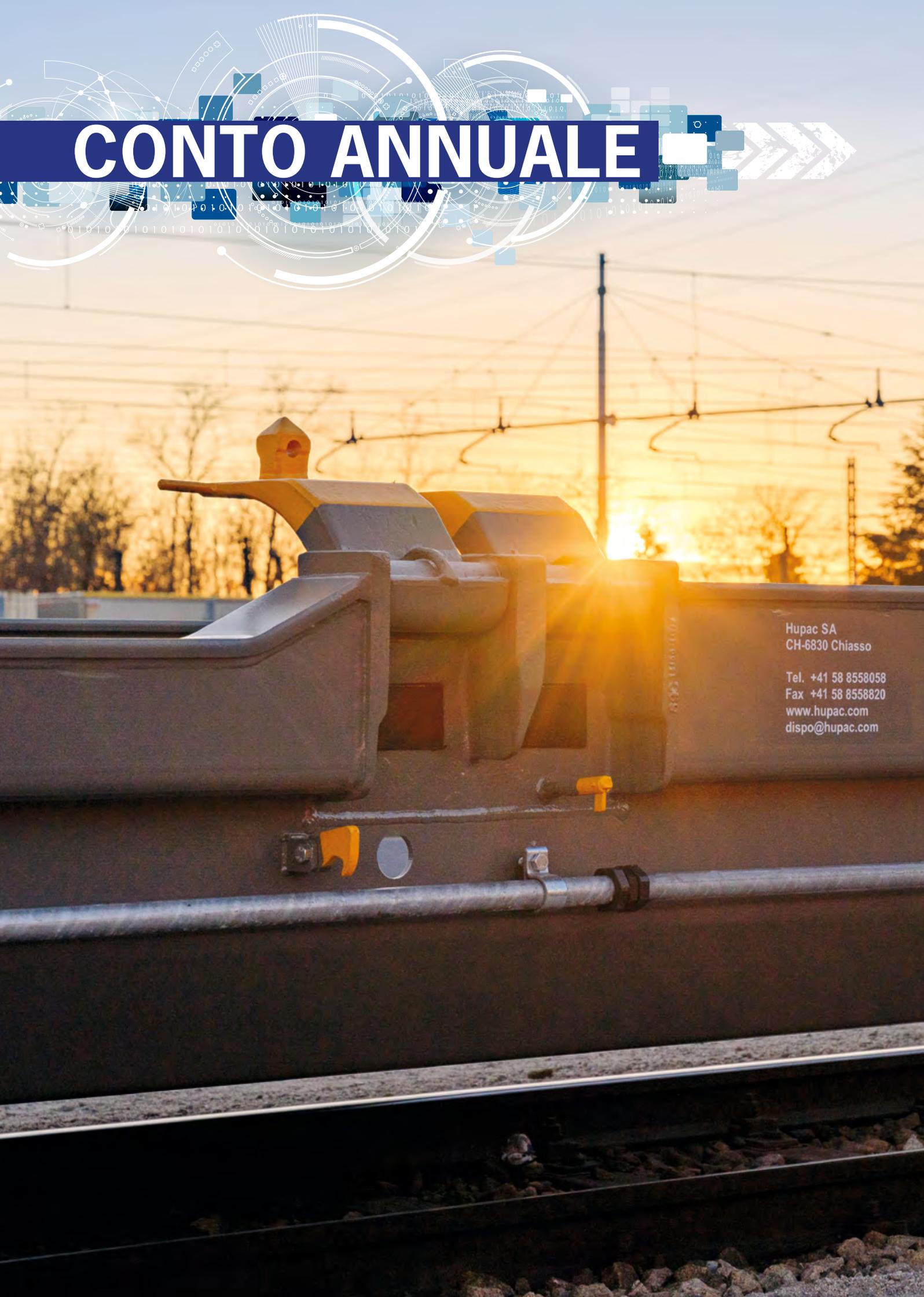
Certificazioni

Il sistema di gestione della qualità del Gruppo Hupac è certificato secondo la norma ISO 9001 dal 1995. Dal 1997 anche il sistema di gestione ambientale del Gruppo Hupac è certificato secondo la norma ISO 14001. Nell'ottobre 2019 le aziende interessate del Gruppo Hupac hanno superato con successo l'audit di ricertificazione e hanno così potuto acquisire un nuovo certificato valido fino all'ottobre 2022.

Nel 2020 Hupac Intermodal SA e altre società del Gruppo sono state certificate per la prima volta secondo la norma ISO 45001 per la salute e la sicurezza sul lavoro. Alcune società italiane che erano già certificate in precedenza secondo OHSAS 18001, hanno effettuato un upgrade e sono state certificate a loro volta secondo la norma ISO 45001.

Per il settore del materiale rotabile, Hupac SA è stata certificata nel 2010 come Entity in Charge of Maintenance ai sensi del Memorandum of Understanding (Bruxelles, 2009). Nel 2013 il sistema di gestione dei carri di Hupac SA è stato certificato secondo il regolamento (UE) n. 445/2011. Nell'agosto 2018 la società ha superato con successo la ricertificazione. Il nuovo certificato è valido fino al 2023.



The image is a cover for an annual report. The top half features a dark blue horizontal band with the text 'CONTO ANNUALE' in white, bold, sans-serif capital letters. To the right of the text is a white graphic of three chevrons pointing right. The background is a photograph of a train car, likely a freight or maintenance car, with various mechanical components and pipes. The scene is set against a bright, hazy sky at sunset or sunrise, with the sun low on the horizon, creating a warm, golden glow. The train tracks and overhead power lines are visible in the background. The overall aesthetic is industrial and modern.

CONTO ANNUALE

Hupac SA
CH-6830 Chiasso

Tel. +41 58 8558058
Fax +41 58 8558820
www.hupac.com
dispo@hupac.com



HUPAC

Conto annuale

Conto economico consolidato

Importi in 1 000 CHF	2021	2020
Ricavi netti da forniture e prestazioni	682 526	596 808
Altri ricavi	74 308	71 742
Costi delle prestazioni fornite	-605 029	-557 279
Utile lordo	151 805	111 271
Costi del personale	-50 080	-44 020
Altri costi d'esercizio	-17 523	-15 466
Ammortamenti e rettifiche di valore	-67 708	-52 179
Risultato ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie	16 494	-394
Ricavi finanziari	615	375
Ricavi da dividendi	548	326
Costi finanziari	-3 149	-3 148
Quota ai risultati delle società associate	4 382	-33
Differenze di cambio	-3 115	-405
Risultato ordinario d'esercizio	15 775	-3 279
Ricavi estranei	750	409
Costi estranei	-44	-910
Ricavi straordinari	594	6 742
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	653	940
Costi straordinari	-1 076	-3 284
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	-53	0
Scioglimento accantonamenti	14	25
Risultato d'esercizio prima delle imposte	16 613	643
Imposte dirette	-3 578	-3 135
Risultato d'esercizio	13 035	-2 492
Quota degli azionisti minoritari	-625	-23
Risultato d'esercizio del Gruppo	12 410	-2 515

Bilancio consolidato

Importi in 1 000 CHF	31.12.2021	31.12.2020
ATTIVI		
Mezzi liquidi	96 142	83 522
Crediti da forniture e prestazioni	92 266	87 424
- nei confronti di terzi	77 178	69 567
- nei confronti di azionisti	15 088	17 857
Altri crediti a breve termine	12 468	12 336
- nei confronti di terzi	12 468	12 336
Scorte e prestazioni di servizi non fatturate	9 021	7 115
- scorte	3 444	3 242
- prestazioni di servizi non fatturate	5 577	3 873
Ratei e risconti attivi	33 644	25 213
Totale attivo circolante	243 541	215 610
Immobilizzazioni finanziarie	938	249
- Crediti a lungo termine nei confronti di terzi	932	242
- Altre immobilizzazioni finanziarie	6	7
Partecipazioni	46 709	43 143
Immobilizzazioni materiali	259 595	280 600
- Immobilizzazioni in corso	21 074	15 563
- Attrezzature tecniche	12 992	12 661
- Materiale rotabile	90 802	111 162
- Impianti fissi su terreni di terzi	5 376	6 065
- Terminali, stabili e terreni	120 275	127 449
- Altri investimenti materiali	9 076	7 700
Immobilizzazioni immateriali	15 323	20 028
Imposte differite attive	4 749	4 574
Totale attivo fisso	327 314	348 594
Totale attivi	570 855	564 204

Importi in 1 000 CHF	31.12.2021	31.12.2020
PASSIVI		
Debiti per forniture e prestazioni	68 030	54 126
- nei confronti di terzi	67 975	54 050
- nei confronti di azionisti	55	76
Debiti onerosi a breve termine	1 984	11 236
- nei confronti di terzi	1 984	11 236
Altri debiti a breve termine	7 402	7 050
- nei confronti di terzi	7 402	7 050
Ratei e risconti passivi	40 449	37 890
Accantonamenti a breve termine	253	212
Totale capitale di terzi a breve termine	118 118	110 514
Debiti onerosi a lungo termine	132 436	158 689
- nei confronti di terzi	132 436	158 689
Altri debiti a lungo termine	45 277	48 322
- nei confronti di terzi	45 277	48 322
Accantonamenti a lungo termine	151 478	128 124
Imposte differite passive	3 850	5 544
Totale capitale di terzi a lungo termine	333 041	340 679
Totale capitale di terzi	451 159	451 193
Capitale azionario	20 000	20 000
Riserva legale da capitale	18 978	18 861
Riserva legale da utili	55 762	55 309
Riserve libere da utili	42 483	32 028
Differenza di conversione	-26 199	-21 272
Azioni proprie	-398	-802
Totale capitale proprio degli azionisti Hupac	110 626	104 124
Azionisti minoritari	9 070	8 887
Totale capitale proprio	119 696	113 011
Totale passivi	570 855	564 204

Conto consolidato dei flussi di mezzi

Importi in 1 000 CHF	2021	2020
Risultato d'esercizio del Gruppo	12 410	-2 515
Ammortamenti sostanza fissa materiale	39 174	42 577
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	6 858	7 205
Variazione valore partecipazioni	-156	-423
Variazione accantonamenti	22 206	2 480
Altre operazioni non monetarie	-2 482	1 233
Risultato netto da alienazione sostanza fissa materiale	-600	-940
Quota ai risultati delle società associate	-4 348	33
Azionisti minoritari	580	198
Variazione dell'inventario	-282	-141
Variazione dei crediti a breve	-16 126	-2 215
Variazione dei debiti a breve	17 235	134
Flusso di fondi da attività aziendale	74 469	47 626
Investimenti in immobilizzazioni materiali	-24 365	-43 443
Disinvestimenti immobilizzazioni materiali	695	1 438
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	-2 202	-1 437
Disinvestimenti immobilizzazioni immateriali	5	0
Investimenti in partecipazioni	-781	-1 228
Flusso di fondi da attività di investimento	-26 648	-44 670
Variazione dei crediti finanziari	-1 551	417
Variazione dei debiti finanziari	-32 190	17 880
Azioni proprie	404	398
Pagamento di dividendi	-788	-1 571
Flusso di fondi da attività di finanziamento	-34 125	17 124
Variazione	13 696	20 080
Fondi liquidi all'inizio del periodo	83 522	63 671
Differenze cambio su mezzi liquidi	-1 076	-229
Fondi liquidi alla fine del periodo	96 142	83 522

Allegato al conto di Gruppo 2021

Informazioni sui principi applicati nel conto annuale

Il presente conto annuale è stato allestito secondo le prescrizioni della legge svizzera, in particolare gli articoli relativi alla contabilità e alla presentazione dei conti del Codice delle obbligazioni (art. 957-963 b CO, in vigore dal 01.01.2013).

Principi di consolidamento

Base di consolidamento

Il conto annuale consolidato di Hupac SA è stato redatto secondo il metodo del valore di acquisto sulla base dei principi citati di seguito e nel rispetto delle disposizioni legali del diritto svizzero delle obbligazioni.

Il conto annuale consolidato di Hupac SA si basa sulle chiusure delle singole società affiliate estere allestite secondo principi contabili e di valutazione uniformi e generalmente riconosciuti, e sui conti annuali statuari delle società svizzere. Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 include inoltre un accantonamento per rischi generali di CHF 12,2 milioni.

Area di consolidamento

Il conto annuale consolidato comprende i bilanci di fine anno di Hupac SA e delle sue affiliate svizzere ed estere nelle quali la Capogruppo possiede una partecipazione diretta o indiretta superiore o pari al 50%, o la maggioranza relativa ed allo stesso tempo la maggioranza dei diritti di voto ed esercita inoltre un'influenza determinante nella gestione.

Le associate nelle quali la Capogruppo detiene più del 20% e fino al 50% delle azioni con diritto di voto, vengono consolidate con il metodo del patrimonio netto. Non sono state incluse nel consolidamento le partecipazioni di scarsa entità.

Metodo di consolidamento

Attivi e passivi così come i costi e i ricavi delle società facenti parte dell'area di consolidamento vengono inclusi con il metodo del consolidamento globale. Il consolidamento del capitale avviene secondo il "purchase method". Secondo questo metodo viene attivata la differenza fra il prezzo di acquisto di una società acquisita e il valore di mercato ("fair value") degli attivi netti rilevati come Goodwill da acquisizioni, che viene ammortizzato in modo lineare in un periodo compreso tra cinque e venti anni.

Tutti gli importi, le transazioni e gli utili non realizzati tra le società del Gruppo che ne derivano vengono eliminati nel consolidamento. I dividendi pagati da società consolidate vengono eliminati e computati nelle riserve. Vengono indicate singolarmente nel bilancio le quote del capitale proprio detenute dagli azionisti minoritari e nel conto economico quelle relative al risultato.

Conversione di posizioni e transazioni in valuta estera

Nelle singole società le transazioni in valuta estera vengono convertite e contabilizzate al cambio del giorno in cui avviene la transazione. Le differenze di corso che ne derivano sono indicate nel conto economico. I saldi in valuta estera alla fine dell'anno vengono convertiti ai cambi di fine anno. Le differenze di cambio realizzate che ne derivano vengono accreditate al conto economico. Gli utili di cambio non realizzati invece non vengono riconosciuti.

Nel conto annuale consolidato attivi e passivi delle partecipate estere vengono convertiti in franchi svizzeri ai cambi di fine anno. La conversione del conto economico avviene sulla base del cambio medio dell'anno. Le differenze di conversione derivanti dalla conversione del bilancio sulla base dei cambi di fine anno e del conto economico ai cambi medi vengono imputate alla differenza di conversione indicata nel capitale proprio, senza incidere sul conto economico.

Ricavi da forniture e prestazioni

I ricavi da forniture e prestazioni vengono contabilizzati al momento dell'esecuzione della prestazione. Il fatturato viene esposto al netto di IVA, di sconti e di riduzioni di prezzo concessi ai clienti. I ricavi da forniture e prestazioni comprendono la cifra d'affari con clienti, società UIRR e terzi per forniture e prestazioni effettuate sulla rete Hupac, nonché per il noleggio di vagoni a terzi fuori da questa rete, per il servizio di logistica e per altre varie prestazioni.

Altri ricavi

In questa posizione sono esposti i contributi statali.

Costi delle prestazioni e dei servizi forniti

I costi delle prestazioni contengono i costi addebitati da parte di terzi per l'esecuzione delle prestazioni e dei servizi necessari per la realizzazione della cifra d'affari con clienti, società UIRR e terzi (tra cui spese di noli ferroviari, noleggio di vagoni, manutenzione, costi dei terminal, oneri assicurativi aziendali e altri costi vari).

Le seguenti società sono state consolidate integralmente:

Ragione sociale		Capitale azionario/sociale	Partecipazione in %	
			31.12.2021	31.12.2020
Hupac SA, Chiasso	CHF	20 000 000		
Hupac Intermodal SA, Chiasso	CHF	250 000	100,00	100,00
Hupac SpA, Busto Arsizio	EUR	2 040 000	96,99	96,99
Partecipazione della Hupac SpA, Busto Arsizio: - Fidia SpA, Milano	EUR	550 000	3,00	3,00
Hupac GmbH, Singen	EUR	210 000	100,00	100,00
Termi SA, Chiasso	CHF	2 000 000	100,00	100,00
Partecipazione della Termini SA, Chiasso: - Termini SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	95,00	95,00
Termini SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	5,00	5,00
Fidia SpA, Milano	EUR	550 000	97,00	97,00
Centro Intermodale SpA, Milano	EUR	2 769 700	100,00	100,00
Hupac Intermodal Italia Srl, Busto Arsizio	EUR	100 000	100,00	100,00
Hupac Intermodal BVBA, Anversa	EUR	1 601 000	99,94	99,94
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	EUR	200 000	100,00	100,00
Partecipazione della Hupac Intermodal NV, Rotterdam: - Hupac Intermodal BVBA, Anversa	EUR	1 601 000	0,06	0,06
Intermodal Express LLC, Mosca	RUB	3 000 000	75,00	75,00
Partecipazione della Intermodal Express LLC, Mosca: - Hupac LLC, Mosca	RUB	150 000 000	2,00	2,00
Hupac LLC, Mosca	RUB	150 000 000	98,00	98,00
Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o., Brwinów	PLN	100 000	100,00	100,00
Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd, Shanghai	CNY	5 000 000	100,00	100,00
Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	EUR	8 430 300	100,00	100,00
Partecipazione della Piacenza Intermodale Srl, Piacenza: - Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	EUR	52 000	100,00	100,00
ERS Railways GmbH, Amburgo	EUR	200 000	100,00	100,00
Combiconnect Srl, Milano ¹⁾	EUR	500 000	80,00	100,00
Centro Interportuale Merci CIM SpA, Novara	EUR	24 604 255	67,03	67,03
Partecipazione della CIM SpA, Novara: - Crosstec Srl, Novara	EUR	100 000	85,00	85,00
- Combiconnect Srl, Milano	EUR	500 000	20,00	-
TIN Terminal Intermodal Nord GmbH, Singen	EUR	50 000	100,00	100,00
Rail Terminal Chemelot (RTC) BV, Geleen	EUR	678 000	60,00	60,00

1) Nel 2021 vi è stata la cessione di una quota di partecipazione del 20% in Combiconnect da Hupac SA a CIM SpA

Le seguenti società sono state consolidate con il metodo del patrimonio netto:

Ragione sociale	Sede	Partecipazione in %	
		31.12.2021	31.12.2020
Mercitalia Intermodal SpA	Milano (Italia)	34,48	34,48
Terminal Alptransit Srl	Milano (Italia)	42,00	42,00
RAAlpin SA	Olten (Svizzera)	33,11	33,11
SBB Cargo International SA	Olten (Svizzera)	25,00	25,00
Cesar Information Services Scarl	Bruxelles (Belgio)	25,10	25,10
Combinant NV	Anversa (Belgio)	35,00	35,00
Terminal Singen TSG GmbH	Singen (Germania)	50,00	50,00
Gateway Basel Nord SA	Basilea (Svizzera)	24,50	24,50
boxXpress GmbH	Amburgo (Germania)	47,00	47,00
Eurogateway Srl	Novara (Italia)	46,49	46,49

Tabella di conversione

	Bilancio		Conto economico	
	31.12.2021	31.12.2020	2021	2020
CHF/EUR	1,03391	1,08216	1,08140	1,07020
CHF/RUB	0,01218	0,01174	0,012406	0,013068
CHF/PLN	0,22487	0,23471	0,236912	0,240950
CHF/CNY	0,14363	0,13470	0,141709	0,136054

Evoluzione dei fondi propri del Gruppo

Importi in 1 000 CHF	Capitale azionario	Riserve e risultati d'esercizio	Azioni proprie	Differenze di conversione	Totale	Azionisti minoritari
Saldo al 1° gennaio 2020	20 000	110 843	-1 200	-19 120	110 523	8 816
Differenze di conversione				-2 069	-2 069	-128
Differenze di conversione associate				-83	-83	
Rettifica patrimonio netto		-559			-559	176
Sviluppo posizione Azioni proprie			398		398	
Dividendi Capogruppo		-1 571			-1 571	
Utile consolidato 2020		-2 515			-2 515	23
Saldo al 31 dicembre 2020	20 000	106 198	-802	-21 272	104 124	8 887
Differenze di conversione				-3 843	-3 843	-397
Differenze di conversione associate				-1 084	-1 084	
Rettifica patrimonio netto		-597			-597	-45
Sviluppo posizione Azioni proprie			404		404	
Dividendi Capogruppo		-788			-788	
Utile consolidato 2021		12 410			12 410	625
Saldo al 31 dicembre 2021	20 000	117 223	-398	-26 199	110 626	9 070

Azioni proprie

Azioni nominative	2021	2020
Consistenza iniziale al 01.01.	290	357
- Acquisti	5	0
- Vendite	-77	-67
Consistenza finale al 31.12.	218	290
Le transazioni sono avvenute a prezzi di mercato.		

	2021	2020
Media annua di posti di lavoro a tempo pieno	615	557

Strumenti derivati - Stato al 31.12.2021

Importi in CHF	Volume del contratto 31.12.2021	Valori equi 31.12.2021	Valori equi 31.12.2020
Operazioni swap su tassi d'interesse			
Credit Suisse 19.1.2015-19.1.2022, 1,46%	0	0	-571 008
Totale	0	0	-571 008

Hupac SA aveva stipulato con Credit Suisse in data 19.11.2013 uno swap sui tassi d'interesse. Con questo contratto Hupac SA si era impegnata a pagare un interesse fisso. In cambio Hupac SA avrebbe percepito in caso di livello d'interesse positivo un interesse variabile corrispondente al Libor a 3 mesi. L'operazione è stata effettuata al fine di assicurare un costo di finanziamento fisso. Questo finanziamento con Credit Suisse di CHF 20 milioni è stato estinto anticipatamente in data 06.12.2021.

Importi in 1 000 CHF	31.12.2021	31.12.2020
Costi straordinari	1 076	3 284
Le posizioni più rilevanti sono: 2021: Costituzione di Ratei passivi per rischi legati a contenzioso con ex fornitore di servizi terminalistici e assestamento di oneri sociali relativi ad anni precedenti 2020: Scioglimento di Ratei attivi che non si sono realizzati e Costi imposte di anni precedenti		
Ricavi straordinari	594	6 742
Le posizioni più rilevanti sono: 2021: Assestamento di oneri sociali, scioglimento di accantonamenti non più necessari e conguagli di costi pagati negli anni precedenti 2020: Ricavi da dimissioni di cespiti di anni precedenti e scioglimento di accantonamenti non più necessari		
Altre indicazioni prescritte dalla legge		
Debiti derivanti da contratti di leasing con durata restante di oltre dodici mesi dalla data di chiusura del bilancio	8 297	9 641
Debiti nei confronti di istituti di previdenza	738	582
Importo totale delle garanzie costituite per i debiti di terzi	22 205	16 859
Attivi costituiti in pegno a garanzia dei propri impegni	75 456	80 715
Dettaglio debiti onerosi a lungo termine		
- 1 - 5 anni	87 369	105 936
di cui leasing	6 849	7 169
- > 5 anni	45 067	52 752
di cui leasing	1 330	1 335
Dettaglio immobilizzazioni materiali		
Immobilizzazioni materiali	259 595	280 600
di cui leasing	6 281	8 039
Onorario all'ufficio di revisione		
Servizi di revisione	178	166

Relazione dell'Ufficio di revisione sul conto di gruppo 2021

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo svolto la revisione dell'annesso conto di gruppo della Hupac SA, costituito da bilancio consolidato, conto economico consolidato, conto del flusso di mezzi liquidi consolidato e allegato al conto di gruppo, per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto di gruppo in conformità alle disposizioni legali e allo statuto. Questa responsabilità comprende la concezione, l'implementazione e il mantenimento di un sistema di controllo interno relativamente all'allestimento di un conto di gruppo che sia esente da anomalie significative imputabili a frodi o errori. Il Consiglio di Amministrazione è inoltre responsabile della scelta e dell'applicazione di appropriate norme contabili, nonché dell'esecuzione di stime adeguate.

Responsabilità dell'Ufficio di revisione

La nostra responsabilità consiste nell'esprimere un giudizio sul conto di gruppo sulla base della nostra revisione. Abbiamo svolto la nostra revisione conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione. Tali standard richiedono di pianificare e svolgere la revisione in maniera tale da ottenere una ragionevole sicurezza che il conto di gruppo non contenga anomalie significative.

Una revisione comprende lo svolgimento di procedure di revisione volte a ottenere elementi probativi per i valori e le informazioni contenuti nel conto di gruppo. La scelta delle procedure di revisione compete al giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi che il conto di gruppo contenga anomalie significative imputabili a frodi o errori. Nella valutazione di questi rischi il revisore tiene conto del sistema di

controllo interno, nella misura in cui esso è rilevante per l'allestimento del conto di gruppo, allo scopo di definire le procedure di revisione appropriate alle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del sistema di controllo interno. La revisione comprende inoltre la valutazione dell'adeguatezza delle norme contabili adottate, della plausibilità delle stime contabili effettuate, nonché un apprezzamento della presentazione del conto di gruppo nel suo complesso. Riteniamo che gli elementi probativi da noi ottenuti costituiscano una base sufficiente e appropriata su cui fondare il nostro giudizio.

Giudizio di revisione

A nostro giudizio, il conto di gruppo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 è conforme alla legge svizzera e allo statuto.

Altri aspetti

Il conto di gruppo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 è stato soggetto a una revisione da parte di un altro revisore, il quale ha espresso un giudizio di revisione non modificato sul relativo conto di gruppo il 27 aprile 2021.

Relazione in base ad altre disposizioni legali

Confermiamo di adempiere i requisiti legali relativi all'abilitazione professionale secondo la Legge sui revisori (LSR) e all'indipendenza (art. 728 CO), come pure che non sussiste alcuna fattispecie incompatibile con la nostra indipendenza.

Conformemente all'art. 728a cpv. 1 cifra 3 CO e allo Standard svizzero di revisione 890, confermiamo l'esistenza di un sistema di controllo interno per l'allestimento del conto di gruppo concepito secondo le direttive del Consiglio di Amministrazione.

Raccomandiamo di approvare il presente conto di gruppo.

Mazars AG

Roger Leu
Perito revisore abilitato
Revisore responsabile

Lisa Colosio
Perito revisore abilitato

Zurigo, 13 aprile 2022

Hupac SA
Viale R. Manzoni 6
CH-6830 Chiasso
Tel. +41 58 8558800
info.ch@hupac.com
www.hupac.com

