

Relazione sulla gestione 2003





Indice	Profilo del Gruppo Hupac	2
	Prefazione	5
	Corporate Governance	6
	Anno di esercizio 2003	8
	Intermodal Services	11
	Information Technology	17
	Logistica	18
	Engineering	21
	Collaboratori	23
	Conto annuale consolidato	25
	Conto annuale di Hupac SA	32

Profilo del Gruppo Hupac

Hupac SA Chiasso Casa madre			
Hupac Intermodal SA Chiasso Sales & Customer Service Gestione traffico Gestione terminal	Hupac Intermodal NV Rotterdam Sales & Customer Service Gestione traffico Gestione terminal	Hupac SpA Milano Gestione terminal Esercizio ferroviario	Hupac GmbH Singen Sales & Customer Service Esercizio ferroviario
Fidia SpA Oleggio Gestione terminal Magazzinaggio & Logistica	Terminal Singen TSG GmbH, Singen Gestione terminal	Termi SA Chiasso Terminal Engineering Gestione immobiliare	Termi SpA Busto Arsizio Terminal Engineering Gestione immobiliare

Consiglio di Amministrazione di Hupac SA

Nome	Età	Posizione	Nazionalità	Prima nomina	Scadenza del mandato
Dr. Hans-Jörg Bertschi	47	Presidente dal 1993	Svizzera	1987	2004
Daniel Nordmann	49	Vicepresidente dal 2001	Svizzera	2001	2004
Theo Allemann	66	Membro	Svizzera	1999	2004
Dr. Thomas Baumgartner	50	Membro	Italiana	1990	2004
Thomas Hoyer	54	Membro	Tedesca	1988	2004
Bruno Planzer	61	Membro	Svizzera	1989	2004
Peter Hafner	48	Segretario	Svizzera	1999	2004

Direzione del Gruppo Hupac

Hupac SA Bernhard Kunz <i>Direttore</i> Peter Hafner <i>Condirettore</i> Peter Howald <i>Intermodal Services</i> Piero Solcà <i>Logistics & QMS/EMS</i> Giorgio Pennacchi <i>Engineering</i> Aldo Croci <i>Information Technology</i> Peter Hafner <i>Finance & Administration</i>			
Hupac Intermodal SA Bernhard Kunz <i>Direttore</i> Peter Howald <i>Condirettore</i>	Hupac Intermodal NV Jan Groeneveld <i>Direttore Operativo</i>	Hupac SpA Francesco Crivelli <i>Direttore</i>	Hupac GmbH Rudi Mager <i>Direttore</i>
Fidia SpA Paolo Paracchini <i>Delegato CdA</i>	Terminal Singen TSG GmbH Rudi Mager <i>Direttore</i> Hans-Joachim Güntner (Stinnes) <i>Direttore</i>	Termi SA Peter Hafner <i>Direttore</i>	Termi SpA Angelo Grassi <i>Vicepresidente</i>

Aree commerciali

Shuttle Net

- ▶ Traffico continentale
 - ▶ Traffico marittimo inland
- 64 treni shuttle al giorno
376.850 spedizioni stradali
6,5 mio. tonnellate nette

Autostrada Viaggiante

- 8 treni al giorno
20.895 spedizioni stradali
0,4 mio. tonnellate nette

Risorse

Materiale rotabile

2.947 carri ferroviari (moduli di carico)

Gestione terminal

Busto Arsizio
Oleggio
Milano Greco Pirelli
Desio
Novara RAlpin
Aarau
Basel
Chiasso
Singen
Ede

Information Technology

- ▶ Goal, software integrato per il trasporto intermodale in Europa
- ▶ Cesar, sistema informativo per i clienti collegato a oltre 130 terminal

Collaboratori

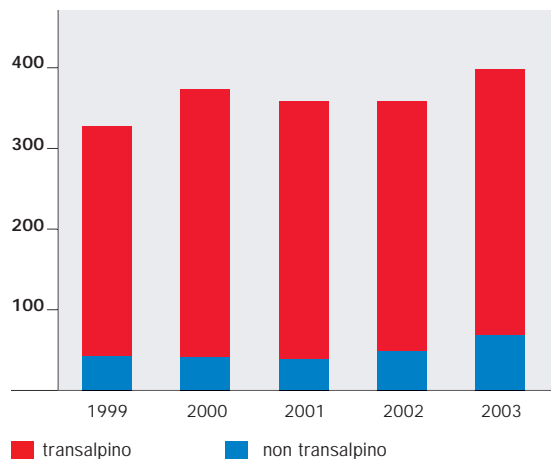
294

Risultato finanziario

Fatturato annuo CHF 301,6 (EUR 192,0) mio.
Utile del periodo CHF 5,9 mio. (EUR 3,7 mio.)
Cash flow CHF 49,4 mio. (EUR 31,4 mio.)

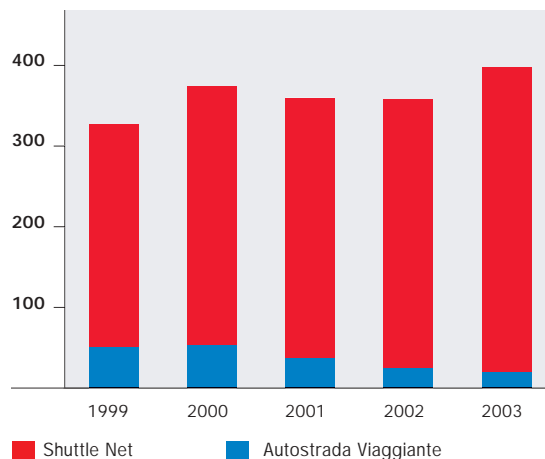
Sviluppo del traffico secondo la tipologia

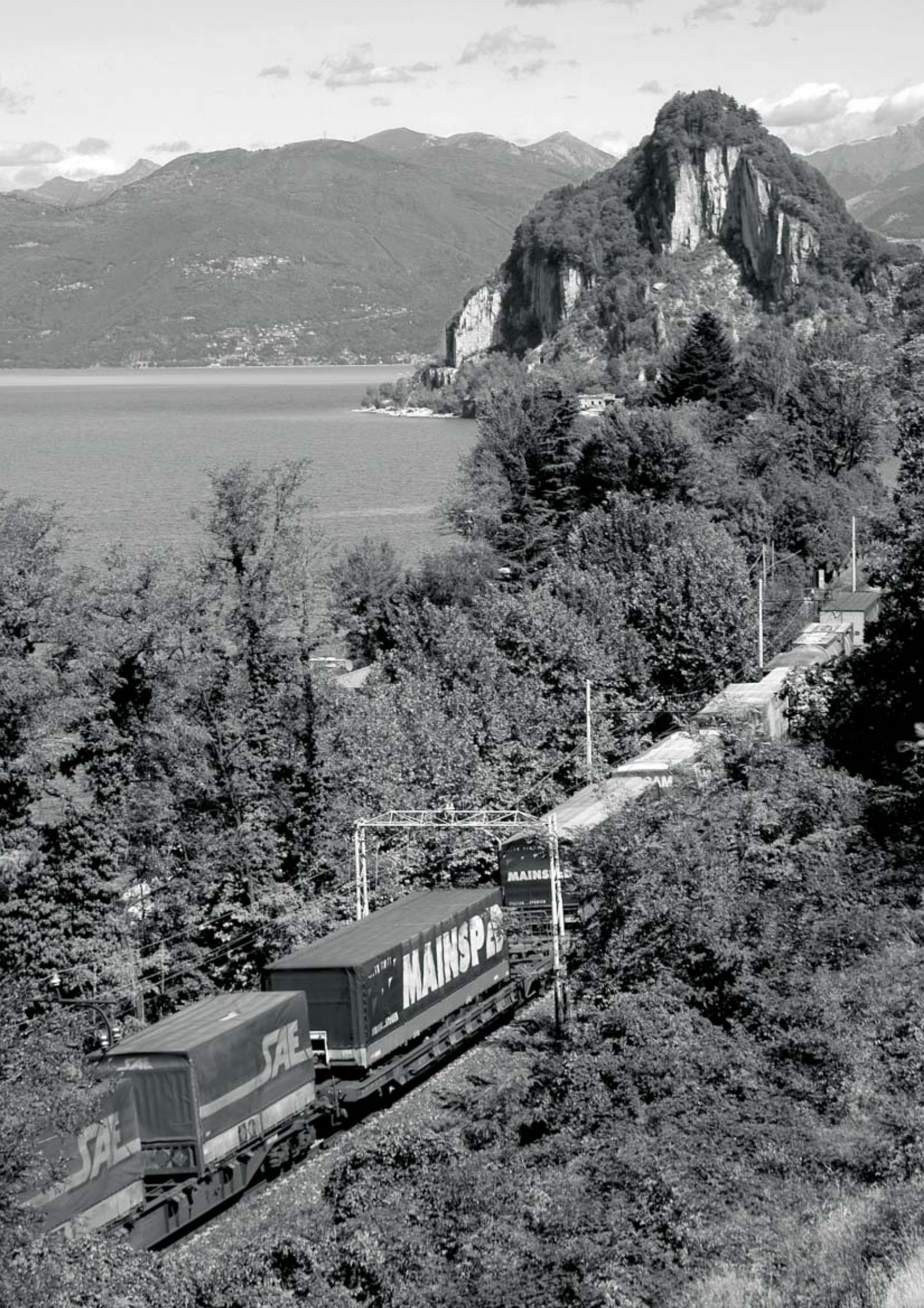
Spedizioni stradali in 1000



Sviluppo del traffico secondo le aree commerciali

Spedizioni stradali in 1000





La qualità grazie alla produzione integrata



Anche nel 2003 lo sviluppo economico è stato contenuto. Tuttavia, dopo due anni di crescita modesta, Hupac è riuscita a conseguire nuovamente un aumento a due cifre pari al 13,3% nell'area commerciale principale Shuttle Net. Questo andamento positivo è dovuto principalmente al successo ottenuto con il lancio di nuovi prodotti sul mercato. In questo modo Hupac ha incrementato fortemente la sua quota di mercato nel transito alpino rispetto al trasporto su strada. Anche gli obiettivi stabiliti per gli utili sono stati conseguiti.

L'evento che ha maggiormente segnato il 2003 è stato l'avvicendamento ai vertici dell'azienda. Dopo 37 anni di successi nella carica di direttore, a metà anno Theo Allemann ha ceduto la guida del Gruppo Hupac a Bernhard Kunz. Colgo l'occasione per ringraziare Theo Allemann per i lunghi anni in cui ha guidato e sviluppato l'azienda fin dalla fondazione nel 1967. Sono lieto di sapere che resterà a disposizione di Hupac quale membro del Consiglio di Amministrazione nonché per incarichi speciali. A Bernhard Kunz auguro successo e soddisfazione per il suo nuovo incarico - le sfide non mancheranno di certo!

Nel 2003 abbiamo compiuto nuovi passi per realizzare la nostra strategia, che prevede tra l'altro il raddoppio del traffico entro il 2007.

In primo luogo, nel 2003 Hupac ha effettuato investimenti per un valore di 30,5 milioni di CHF. Il materiale rotabile è stato integrato con 159 carri, pari a un aumento del 6,3%. Finanziamenti considerevoli sono stati destinati all'ampliamento del terminal di Busto sul territorio comunale di Gallarate. Questo impianto di grandi dimensioni entrerà in funzione a metà del 2005. Con esso Hupac crea per tempo le capacità terminalistiche necessarie per una decisa crescita dei traffici. Un altro importante investimento nell'ultimo anno è stato l'acquisto di locomotori diesel per la nostra affiliata italiana, titolare di una licenza di impresa ferroviaria. Grazie a questo investimento aumenteranno le nostre possibilità sul mercato italiano.

In secondo luogo, sono stati compiuti sforzi notevoli per migliorare la qualità delle prestazioni. Tuttavia, soltanto per poche relazioni è stato possibile concludere accordi sulla qualità con le imprese ferroviarie. Anche in questo caso le imprese ferroviarie private sono all'avanguardia. Nel complesso la qualità, misurata in base alla puntualità dei treni, è migliorata passando dal 47% nel 2002 al 53% nel 2003. L'obiettivo a medio termine resta il 95%: soltanto se si riuscirà ad assicurare la puntualità

del 95% dei treni, sarà possibile conseguire con efficienza gli obiettivi stabiliti per il trasferimento dei traffici dalla strada alla rotaia.

In terzo luogo, nel 2003 Hupac ha raggiunto tappe importanti per conseguire l'obiettivo strategico dell'acquisto di trazione fornita sotto la responsabilità di un unico operatore. Verso la fine dell'anno le imprese ferroviarie tradizionali hanno compiuto notevoli progressi a questo proposito: FFS Cargo ha avviato attività di impresa ferroviaria nell'Italia settentrionale, Railion ha dato inizio alle attività lungo l'asse del Gottardo e Trenitalia ha sviluppato traffici diretti nel transito alpino in collaborazione con un'impresa ferroviaria tedesca privata.

Nel gennaio del 2004 Hupac ha attivato insieme alle società partner Cemat e Kombiverkehr la prima relazione Germania-Italia con trazione fornita da un'unica impresa ferroviaria responsabile dell'intero servizio - una tappa importante verso il conseguimento degli obiettivi di prestazioni e qualità del futuro. Prevediamo che dal 2005 saremo in grado di effettuare un numero elevato dei nostri treni shuttle con un unico operatore responsabile dell'intero servizio, conformemente alle esigenze di qualità richieste dal mercato.

Nella sezione intitolata "Corporate Governance" della presente relazione sulla gestione, il Consiglio di Amministrazione fornisce per la prima volta informazioni su importanti aspetti della gestione di Hupac e dei rapporti con gli enti pubblici. Siamo convinti che in questo modo miglioriamo la trasparenza per voi come azionisti. La trasparenza genera credibilità e fiducia - quindi il capitale più importante per il futuro di un'impresa.

Nei prossimi anni Hupac continuerà a lavorare per rendere possibile un sistema di trasporto sostenibile nel transito alpino. Siamo convinti che con questa strategia coerente riusciremo a conservare e rinsaldare la vostra fiducia di clienti, partner e azionisti.

Dr. Hans-Jörg Bertschi
Presidente

Chiasso, 14 Maggio 2004

Corporate Governance

Quali sono i principi e le regole secondo cui opera la direzione del Gruppo Hupac? Quali priorità vengono date affinché l'impresa possa creare valore per i clienti e imporsi sul mercato? Di seguito Hupac risponde a queste domande informando sugli eventi di rilievo e le decisioni chiave nell'anno di riferimento.

Struttura del Gruppo Hupac

Alla fine del 2003 il Gruppo Hupac era costituito da nove imprese (cfr. pagina 2). La casa madre Hupac SA è una holding mista. I suoi compiti principali sono la direzione del gruppo, l'acquisizione e la gestione del materiale rotabile e la realizzazione delle partecipazioni. Il settore operativo a livello europeo è gestito da Hupac Intermodal SA. Nei Paesi Bassi, in Italia e in Germania quest'ultima è affiancata da aziende del Gruppo con sede a Rotterdam, Milano e Singen. Le aziende Fidia SpA e TSG GmbH sono società locali di gestione di terminal e di infrastrutture che integrano le attività operative. Le due aziende Termini SA e Termini SpA finanziano, costruiscono ed eseguono la manutenzione dei terminal per il traffico combinato, con il sostegno di finanziamenti pubblici stanziati dalle autorità svizzere.

Nell'ottobre del 2003 l'azienda Trailstar NV ha assunto il nome Hupac Intermodal NV. Il cambiamento della ragione sociale dell'azienda, un'affiliata Hupac al 100%, è stato effettuato per garantire un'immagine unitaria delle società operative sul mercato. Hupac Intermodal NV svolge immutate le operazioni di Trailstar NV.

Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione di Hupac SA è costituito da sei membri (cfr. pagina 2). Considerato il numero contenuto di membri, non sono costituiti comitati. I membri restano in carica per tre anni e sono rieleggibili. Il limite di età è fissato a 70 anni.

Lo statuto prevede che gli azionisti di Hupac siano in primo luogo imprese di trasporto che operano attivamente per lo sviluppo del trasporto combinato. Di conseguenza, il Consiglio di Amministrazione di Hupac è costituito a maggioranza da imprenditori o amministratori delegati di aziende di questo tipo. Con la Germania e l'Italia sono rappresentati mercati geografici di importanza strategica. I membri del Consiglio di Amministrazione nella sua attuale composizione rappresentano nel complesso oltre i due terzi dei voti degli azionisti. La com-

posizione del Consiglio di Amministrazione di Hupac Intermodal SA e Termini SA è identica a quella di Hupac SA.

Gestione del Gruppo

Dopo 37 anni trascorsi alla guida del Gruppo Hupac, alla fine di luglio 2003 Theo Allemann ha ceduto la direzione del Gruppo. Il Consiglio di Amministrazione ha nominato Bernhard Kunz nuovo direttore di Hupac SA. Peter Hafner, direttore Finance & Administration del Gruppo Hupac, è stato nominato condirettore di Hupac SA. Peter Howald, direttore Intermodal Services del Gruppo Hupac, ha assunto le funzioni di condirettore di Hupac Intermodal SA.

La figura 3 a pagina 2 illustra la gestione del Gruppo Hupac alla fine dell'anno di riferimento. Theo Allemann esercita la funzione di presidente del Consiglio di Amministrazione di Hupac SpA. Bernhard Kunz svolge i compiti di delegato del Consiglio di Amministrazione presso Hupac SpA, mentre presso Fidia SpA e Hupac Intermodal NV ricopre la funzione di presidente del Consiglio di Amministrazione. Peter Hafner è il presidente del Consiglio di Amministrazione dell'azienda Termini SpA.

Regolamento organizzativo

Il regolamento organizzativo del Gruppo Hupac disciplina la costituzione e la presa di decisioni nonché i compiti e le responsabilità del Consiglio di Amministrazione, della presidenza del Consiglio di Amministrazione e della direzione. Il documento è valido non solo per la casa madre, ma nelle questioni importanti è applicato a tutte le imprese del Gruppo Hupac.

Diritti degli azionisti

Ogni azione rappresentata nell'assemblea generale dà diritto a un voto, fatto salvo l'articolo 695 del regolamento organizzativo. L'assemblea generale adotta le decisioni e opera le scelte a maggioranza assoluta dei voti rappresentati, salvo indicazione contraria ai sensi della legge.

Ufficio di revisione

La casa madre Hupac SA, le affiliate svizzere e il conto del gruppo sono verificati da PricewaterhouseCoopers di Lugano. La management letter dell'ufficio di revisione esterno è usata come strumento di lavoro per la revisione interna. I suggerimenti dell'ufficio di revisione esterno sono attuati dalla direzione.

Struttura del capitale

Nell'anno di riferimento Hupac SA disponeva di un capitale azionario di 20 milioni di CHF, suddivisi in 20.000 azioni nominative di un valore nominale di 1.000 CHF. Nel 1999 è stato effettuato l'ultimo aumento di capitale per oltre 5 milioni di CHF. Hupac SA non dispone al momento di azioni proprie.

Finanziamenti pubblici

Uno degli obiettivi della politica dei trasporti della Svizzera è il trasferimento del transito transalpino di merci dalla strada alla ferrovia. I proventi della tassa sul carburante forniscono da un lato un contributo al finanziamento delle infrastrutture terminalistiche, visto che 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. Sulla base di diverse disposizioni giuridiche, il governo federale assicura un sostegno finanziario ai fornitori di servizi intermodali.

I seguenti progetti di investimento a favore delle infrastrutture terminalistiche di Termini SA e Termini SpA sono finanziati principalmente dal governo federale:

- ▶ Terminal Busto Arsizio (completato)
- ▶ Raccordo ferroviario Gallarate (completato)
- ▶ Terminal Singen (parzialmente completato)
- ▶ Ampliamento del terminal di Busto Arsizio sul territorio comunale di Gallarate e Busto Arsizio (in costruzione).

Nei prossimi anni il governo federale intende ridurre progressivamente su base annua i contributi per km/spedizione, per poter trasferire sempre più trasporti a parità di finanziamenti assoluti. Nell'anno di riferimento i finanziamenti medi per km/spedizione dell'Autostrada Viaggiante sono stati quattro volte maggiori di quelli di Shuttle Net (trasporto combinato non accompagnato). Nel caso dell'Autostrada Viaggiante questo andamento è dovuto, tra l'altro, a costi di manutenzione più elevati e al crollo

delle spedizioni a causa dei lavori di risanamento della galleria Monte Olimpino II.

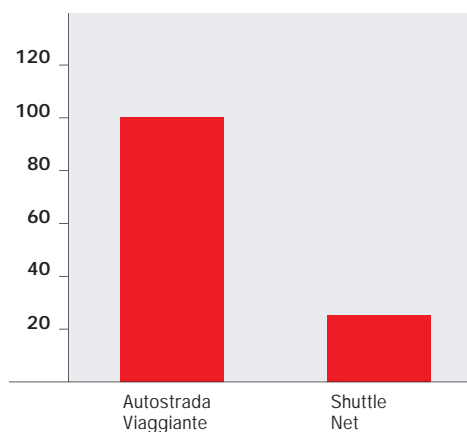
Risk Management

Nell'anno di riferimento il Consiglio di Amministrazione si è occupato della gestione del rischio quale elemento centrale della corporate governance. Sulla base di analisi interne ed esterne sono stati identificati cinque importanti rischi operativi, oltre a una serie di rischi legati al settore informatico e finanziario-amministrativo, come per esempio i crediti dei debitori. Questi rischi sono analizzati in un'ottica preventiva globale e diminuiti con misure mirate.

Politica di informazione

Il Gruppo Hupac intende perseguire una politica trasparente dell'informazione nei confronti di tutti gli stakeholder. Hupac sostiene il dialogo aperto e la comunicazione attiva con clienti, collaboratori, azionisti, fornitori, i media, lo Stato e gli altri partner. Soprattutto le relazioni con gli investitori saranno ulteriormente sviluppate. In futuro gli azionisti saranno informati a scadenza semestrale sull'andamento delle operazioni commerciali e periodicamente sugli eventi importanti.

Finanziamenti 2003 per Shuttle Net e Autostrada Viaggiante (indicizzati per km/spedizione; Autostrada Viaggiante = 100)



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

in mio. CHF

Periodo	2003 - 2005	2006	2007 - 2017	2018 - 2026	2027 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2041	2003-2041 Totale
Rimborso prestiti	263	2.496	3.849 - 3.849	3.586 - 3.586	2.551 - 2.551	2.020	317	100.105
Interessi			352 - 919	221 - 835	32 - 127			12.063
Totale	263	2.496	4.201 - 4.768	3.807 - 4.421	2.583 - 2.678	2.020	317	112.168

Anno di esercizio 2003

Il Gruppo Hupac ha concluso l'anno di esercizio 2003 con uno sviluppo dei traffici soddisfacente. Circa 398.000 spedizioni stradali sono state trasportate per ferrovia, pari a una crescita dell'11,0% rispetto all'anno precedente.

Grazie a questa crescita elevata del volume dei traffici, Hupac è nuovamente allineata per conseguire l'obiettivo del raddoppio dei traffici entro il 2007. Se l'esercizio fosse stato regolare sarebbe stato possibile conseguire risultati ancora migliori. I lavori di risanamento nella galleria Monte Olimpino II nei pressi di Como, durati diversi mesi, hanno invece impedito un ulteriore sviluppo del traffico.

La direzione di Hupac desidera cogliere l'occasione per ringraziare i clienti e i collaboratori, le ferrovie, le autorità e i partner dell'UIRR - soprattutto Cemat e Kombiverkehr - per la collaborazione dimostrata.

Andamento dei traffici

Nell'area commerciale Shuttle Net (traffico combinato non accompagnato) Hupac ha incrementato il volume del 13,3% effettuando 376.850 spedizioni. Il settore Shuttle Net transalpino con i segmenti Traffico di transito, Import/export Svizzera e Traffico nazionale Svizzera è aumentato dell'8,8% per un totale di 307.963 spedizioni. Il traffico non transalpino con i segmenti Import/export Svizzera e Resto d'Europa è riuscito a crescere del 38,9% pari a un volume di 68.887 spedizioni.

Numerosi prodotti nuovi hanno contribuito a questo andamento positivo delle attività commerciali. L'ampliamento del traffico con il Benelux ha assunto una posizione di primo piano, facendo registrare un numero elevato di

nuove partenze. Anche gli investimenti degli scorsi anni a favore dello sviluppo del traffico marittimo hanno dato i loro frutti. Soprattutto sull'asse Benelux-Svizzera è stato possibile aumentare notevolmente questo traffico. In Germania sono stati integrati nello Shuttle Net i collegamenti Ludwigshafen-Brescia e Ludwigshafen-Lipsia/Buna/Schwarzeide con possibilità di proseguimento del trasporto verso l'Italia.

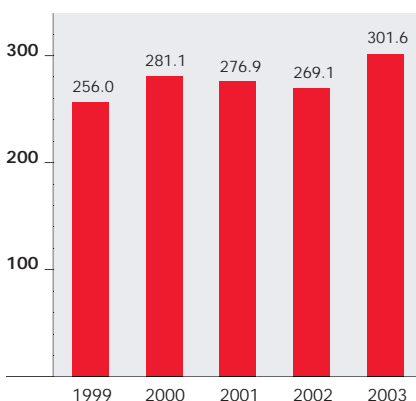
L'area commerciale Autostrada Viaggiante è stata fortemente penalizzata dai problemi infrastrutturali della galleria Monte Olimpino II. Con un totale di 20.895 spedizioni, il volume è sceso del 19,1% rispetto al 2002.

Partner

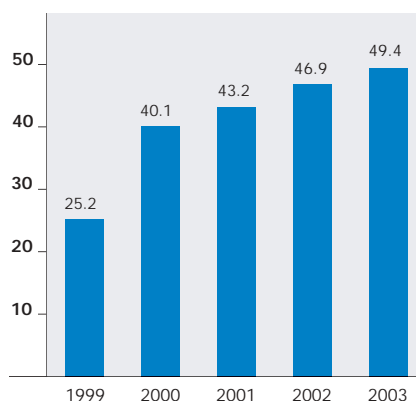
Il nostro obiettivo è offrire ai nostri clienti una rete di trasporto efficiente con un'ampia scelta di collegamenti e un rapporto qualità-prezzo concorrenziale. La massima priorità continua quindi ad essere riservata all'integrazione delle reti dei partner sull'asse nord-sud. Hupac coopera in Germania con Kombiverkehr e in Italia con Cemat. Tramite i terminal gateway le reti di trasporto vengono interconnesse in misura crescente. Cesar, il sistema di informazione per la clientela via Internet, svolge la funzione di piattaforma comune per gli operatori europei del trasporto combinato e consente di seguire costantemente le spedizioni mediante un'unica interfaccia.

Operiamo in stretta collaborazione anche con le ferrovie che effettuano la trazione dei nostri treni. Accanto alle grandi imprese ferroviarie sorte dalle ferrovie statali tradizionali, nell'anno di riferimento i servizi di trazione sono stati affidati anche a nuove imprese ferroviarie pri-

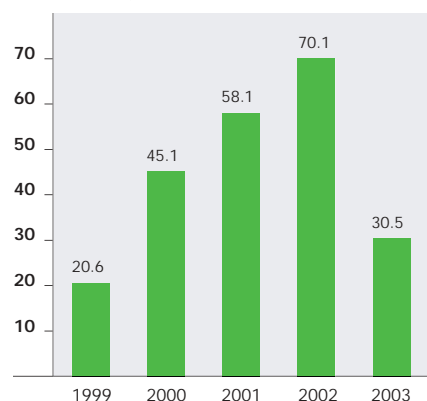
Fatturato annuo
in mio. CHF



Cash flow
in mio. CHF



Investimenti materiali
senza acconti, in mio. CHF



vate. Queste prime esperienze sono state molto positive. Hupac constata con favore che la concorrenza nel trasporto europeo su rotaia compie importanti progressi contribuendo a migliorare la qualità della trazione.

Previsioni per il 2004

Nonostante le previsioni sulla congiuntura economica continuino a essere piuttosto caute, Hupac guarda con fiducia all'anno di esercizio 2004. Ulteriori nuovi prodotti sono in preparazione. Gli investimenti in materiale rotabile vengono portati avanti come da programma, affinché il parco carri possa rispondere all'aumento della domanda e alle mutate esigenze del mercato.

Le nuove condizioni quadro nel settore ferroviario fanno sperare che nei prossimi anni il rapporto qualità-prezzo della trazione migliori. Hupac sostiene i partner negli sforzi compiuti per attuare il regime di responsabilità completa del servizio dall'Europa settentrionale all'Italia. La produzione transfrontaliera da parte di un unico operatore trasferisce alle ferrovie la responsabilità diretta necessaria agevolando la realizzazione di misure finalizzate a migliorare la qualità.

Highlights

Gennaio Avvio dei lavori di costruzione per l'ampliamento del terminal di Busto Arsizio sul territorio comunale di Gallarate

Marzo Ordinazione di 60 carri a pianale ultrabasso per l'Autostrada Viaggiante, adatti per il trasporto di camion con altezza laterale fino a 4 metri sulla linea del Gottardo

Giugno Avvio del trasporto di carri vuoti Busto-Chiasso con trazione tramite Hupac SpA

Agosto Passaggio di consegne ai vertici del Gruppo Hupac: Bernhard Kunz è nominato direttore di Hupac SA, Peter Hafner assume la funzione di condirettore di Hupac SA e Peter Howald è nominato condirettore di Hupac Intermodal SA

Ottobre Trailstar NV è rinominata Hupac Intermodal NV

Sviluppo del traffico 2003

	Spedizioni stradali			Peso netto in t			
	2003	2002	%	2003	2002	%	
Shuttle Net	Transalpino						
	Transito	285.807	260.402	9,8	5.181.000	4.661.000	11,2
	Import/export CH	15.410	15.746	-2,1	262.000	282.000	-7,1
	Nazionale CH	6.746	6.783	-0,5	82.000	88.000	-6,8
	Totale	307.963	282.931	8,9	5.525.000	5.031.000	9,8
	Non transalpino						
	Import/export CH	50.198	34.279	46,4	721.000	490.000	47,1
	Resto d'Europa	18.689	15.331	21,9	271.000	203.000	33,5
	Totale	68.887	49.610	38,9	992.000	693.000	43,1
	Totale Shuttle Net	376.850	332.541	13,3	6.517.000	5.724.000	13,9
Autostrada Viaggiante	20.895	25.834	-19,1	400.000	495.000	-19,2	
Traffico totale	397.745	358.375	11,0	6.917.000	6.219.000	11,2	

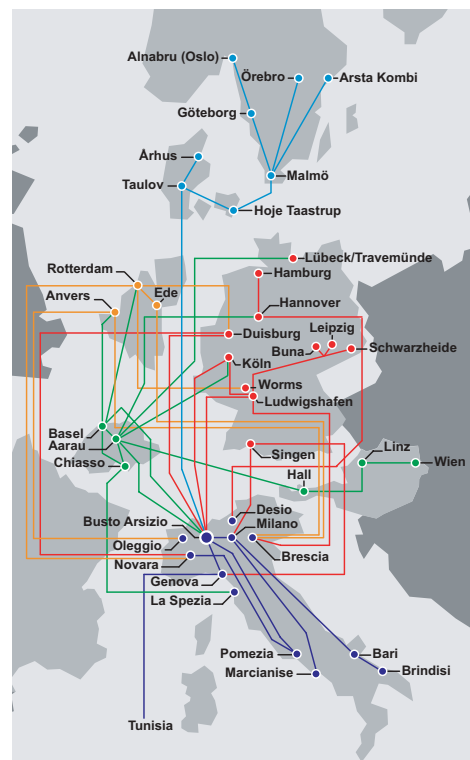
Nel 2003 è stato introdotto un nuovo sistema di computo nel trasporto transalpino. I valori dell'anno precedente sono stati adeguati di conseguenza.



Intermodal Services

Shuttle Net

Ogni giorno oltre 60 treni shuttle di Hupac circolano sui binari d'Europa trasportando container, casse mobili e semirimorchi per conto di trasportatori, spedizionieri e società armatrici. Nel traffico continentale, il trasporto si svolge tra i terminal delle grandi aree economiche europee. L'obiettivo è di raggruppare le spedizioni per ottenere traffici di linea efficienti e di elevata qualità. I collegamenti nord-sud-nord attraverso la Svizzera sono al centro dell'offerta. Tramite i terminal gateway anche le aree economiche periferiche possono essere collegate alla rete shuttle. Nel traffico marittimo, Hupac propone un'offerta completa di servizi per i trasporti tra le regioni interne e i grandi porti europei, inclusi servizi di trazione stradale, navigazione interna e sdoganamento. Moderne soluzioni IT assicurano un affidabile servizio di tracking & tracing dei trasporti oltre a informazioni in tempo reale in caso di irregolarità dei traffici.

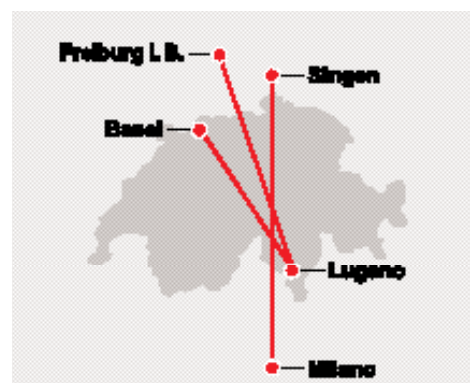


Treni shuttle al giorno

Germania-Italia ⇄	29
Benelux-Italia ⇄	12
Scandinavia-Italia ⇄	4
Svizzera-Europa ⇄	8
Nazionale Svizzera ⇄	4
Resto d'Europa ⇄	7

Autostrada Viaggiante

L'Autostrada Viaggiante offre ai trasportatori un'alternativa sicura e facilmente accessibile per i trasporti attraverso la Svizzera. Ogni giorno, otto treni circolano tra i terminal nelle regioni di confine in territorio tedesco, italiano o svizzero percorrendo la linea del Gottardo. Sui treni vengono trasportati autocarri completi con un'altezza laterale fino a 3,80 metri. A partire da marzo 2004 è possibile il trasporto di camion fino a 4 metri di altezza laterale su vagoni speciali ultrabassi. Gli autisti viaggiano a bordo di una carrozza passeggeri separata. Durante il viaggio possono godere delle ore di riposo previste dalla legge. L'Autostrada Viaggiante garantisce via libera indipendentemente dalle condizioni meteorologiche. Sulla linea tra la Germania e l'Italia vengono a decadere le formalità doganali.



Treni al giorno

Lugano-Basel ⇄	2
Lugano-Freiburg i.B. ⇄	2
Singen-Milano ⇄	4

Shuttle Net

L'area commerciale Shuttle Net Hupac ha conseguito una crescita del 13,3%, facendo registrare un volume di traffico di circa 376.850 spedizioni stradali. Grazie al lancio di nuovi prodotti e all'ulteriore sviluppo del traffico marittimo, il traffico non transalpino è aumentato del 38,9%. L'andamento del traffico transalpino è stato fortemente ostacolato dai problemi infrastrutturali legati alla galleria Monte Olimpino II, che hanno influito negativamente sulle operazioni fino a settembre 2003. Nonostante ciò, è stato possibile incrementare il volume dell'8,8%.

La crescita è dovuta principalmente al traffico da e per il Benelux, con una relazione supplementare Rotterdam-Novara per il trasporto di semirimorchi con altezza laterale fino a 4 metri, così come ai nuovi collegamenti Rotterdam-Worms e Anversa-Brescia. Nel traffico con la Germania sono stati attivati i nuovi collegamenti Ludwigshafen-Brescia e Ludwigshafen-Lipsia/Buna/Schwarzheide con possibilità di proseguimento del trasporto per l'Italia.

L'area commerciale Traffico marittimo inland ha fatto registrare nell'anno di riferimento un volume di traffico di 46.000 TEU, pari a un aumento del 32%. Il traffico marittimo tra il porto di Anversa e la Svizzera ha contribuito in misura determinante a questo successo. A causa del livello di magra del Reno si è registrata una forte domanda di traffici soprattutto nel periodo autunnale. In collaborazione con le imprese ferroviarie coinvolte Hupac è riuscita a far fronte al traffico supplementare senza problemi di rilievo.

Inoltre, i traffici con i porti mediterranei di Genova e La Spezia sono stati ulteriormente potenziati. Il Medgate Shuttle tra Genova VTE e Busto, attivato nell'autunno del 2002, si è sviluppato come da programma. L'obiettivo è costruire una rete marittima su scala europea tramite i terminal hub dell'Italia settentrionale in collaborazione con Cemat.

Highlights

Gennaio Avvio di relazioni commerciali con il gruppo svizzero Groupement Fer e attivazione del collegamento shuttle Anversa-Basilea/Aarau

Gennaio Instradamento dei treni Anversa-Oleggio via Germania con trazione in regime di Free Access

Luglio Inaugurazione di un corridoio di 4 metri Rotterdam-Novara via Lötschberg-Sempione che consente il trasporto dei semirimorchi con profilo P400

Settembre Entrata in esercizio del treno in regime di Free Access Ludwigshafen-Lipsia/Buna/Schwarzheide con trazione fornita da Rail4Chem

Settembre Conclusione di accordi per la qualità con fornitori di servizi Free Access

Ottobre Attivazione della relazione Anversa-Schwarzheide nel quadro di un sistema di collegamenti ferroviari esistenti

Novembre Entrata in esercizio del treno Free Access Rotterdam-Worms con trazione fornita da Rail4Chem

Transito transalpino

Il traffico transalpino di transito rappresenta il core business di Hupac. Il numero di spedizioni è cresciuto da 260.402 a 285.807, pari a un incremento del 9,8%. Qui di seguito accenniamo brevemente all'andamento dei singoli segmenti di mercato.

Scandinavia-Italia È stato possibile incrementare il volume del traffico con la Scandinavia grazie a nuove acquisizioni verso la Danimarca. La cattiva qualità della trazione ferroviaria - in autunno anche sulla rete tedesca - ha inciso sul traffico con la Svezia via l'hub di Taulov e ha avuto ripercussioni negative sull'ampliamento del segmento di mercato. Per questi motivi, non è stato possibile realizzare il progetto di una quarta partenza da Busto.

Germania settentrionale-Italia Anche nell'anno di esercizio 2003 il collegamento shuttle Amburgo/Hannover-Desio è stato fortemente penalizzato dai lavori di risanamento della galleria Monte Olimpino II, che fino a primavera era percorribile a binario unico e soltanto da settembre di nuovo a doppio binario senza ostacoli. Pertanto in questo periodo è stato impossibile trasportare semirimorchi. Tuttavia, abbiamo mantenuto il volume di traffico sui livelli dell'anno precedente.

Reno/Ruhr-Italia Il trasferimento della relazione Colonia-Pomezia su Brescia, messo in atto in autunno, si è dimostrato un successo.

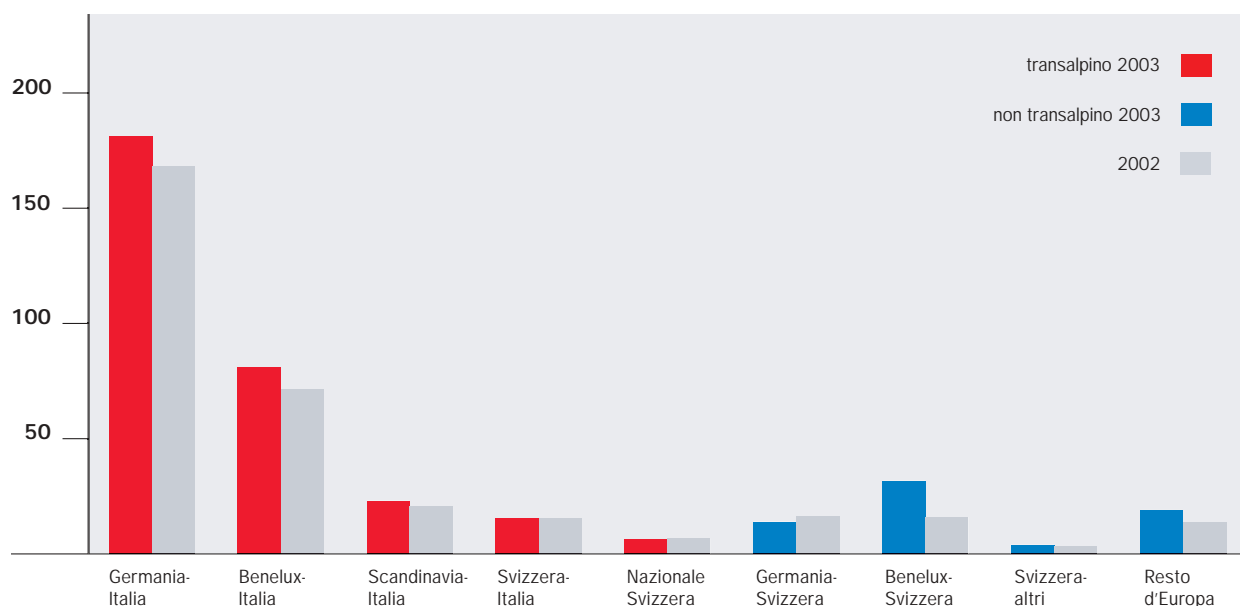
Lo shuttle Colonia-Brescia, con quattro partenze settimanali, collega la regione a est di Milano. Anche in questo caso, tuttavia, i lavori di risanamento della galleria Monte Olimpino II hanno ostacolato una crescita rapida. Grazie a nuove acquisizioni è stato possibile aumentare leggermente il volume di traffico di questo segmento.

Reno/Meno-Italia Il collegamento Ludwigshafen-Busto ha registrato una forte domanda di traffici. Altri due treni sono stati aggiunti alle partenze settimanali, portando così il numero di treni a 48. Per collegare l'area economica Reno/Meno con la regione a est di Milano, il terminal di Ludwigshafen è stato collegato al treno shuttle Colonia-Brescia. La nuova relazione in regime di Free Access Ludwigshafen-Lipsia/Buna/Schwarzheide, introdotta nel settembre 2003, collega l'area economica della Germania centrale con la Lombardia tramite il terminal gateway di Ludwigshafen.

Germania meridionale-Italia I lavori di risanamento della galleria Monte Olimpino II hanno inciso sensibilmente sullo shuttle Singen-Milano Certosa, la relazione principale di questo segmento di mercato. Determinati tipi di semirimorchi non potevano essere caricati. Collaborando attivamente con i clienti e FFS Cargo, è stato possibile offrire un'alternativa via il terminal di Chiasso. Grazie a questa iniziativa il volume dei traffici si è attestato sui livelli dell'anno precedente.

Sviluppo dei segmenti di mercato di Shuttle Net

Spedizioni stradali in 1000



Olanda-Italia Per rispondere alla forte domanda di traffici, Hupac ha aggiunto due treni alle partenze settimanali della relazione Rotterdam-Brescia, portandole a dodici alla settimana. Anche le partenze del collegamento Rotterdam-Novara sono aumentate da 30 a 34 alla settimana. Questi treni supplementari sono instradati via Berna-Lötschberg-Sempione-Domodossola consentendo per la prima volta il trasporto di semirimorchi con profilo P400 attraverso la Svizzera. Questa innovazione ha aumentato sensibilmente il potenziale di mercato, generando una forte domanda.

Belgio-Italia Dall'inizio del 2003 i 18 treni settimanali della relazione Belgio-Italia circolano in regime di Free Access via Germania. Con questa misura è stato possibile migliorare in modo duraturo la qualità dei servizi ferroviari e attirare numerosi clienti nuovi.

Import/export Svizzera transalpino È stato possibile conseguire un miglioramento qualitativo del treno Aarau-Busto grazie alla revisione dell'orario. In questo modo è stato possibile mantenere il volume di questo traffico. Il trasporto verso Pomezia è invece diminuito a causa di modifiche del mercato. Complessivamente, il traffico import/export Svizzera transalpino chiude con un calo del 2.1%.

Traffico nazionale Svizzera transalpino Grazie all'ottima qualità del collegamento Stabio-Aarau Hupac è riuscita ad acquisire nuovi traffici per questa relazione. Proprio nell'ambito di questo collegamento, grazie alla collabo-

razione di tutti i partner partecipanti, si è dimostrato che la ferrovia rappresenta un'alternativa concreta anche per prodotti quali la frutta e la verdura per cui i tempi di consegna sono particolarmente sensibili. I collegamenti Basilea-Chiasso e Aarau-Chiasso hanno invece dovuto subire pesanti perdite. Pertanto, il traffico nazionale transalpino ha registrato nel complesso un calo dello 0,5%.

Import/export Svizzera non transalpino

Il traffico Import/export non transalpino è aumentato decisamente, facendo registrare un incremento del 46,4%. Questa crescita è dovuta essenzialmente al nuovo collegamento shuttle Belgio-Svizzera per il traffico marittimo.

Resto d'Europa non transalpino

Nell'autunno del 2003 Hupac ha introdotto numerosi prodotti nuovi nel traffico "Resto d'Europa". A settembre è stato attivato un nuovo collegamento in regime di Free Access Ludwigshafen-Lipsia/Buna/Schwarzheide con tre partenze settimanali per direzione. A novembre è entrato in funzione - sempre in regime di Free Access - il nuovo collegamento shuttle Rotterdam-Worms con partenze giornaliere in entrambe le direzioni. Sempre a novembre è stato attivato il collegamento Anversa-Schwarzheide nel quadro di un programma ferroviario esistente. Il segmento di traffico Paesi Bassi-Austria ha invece registrato un calo. Nel complesso, il settore "Resto d'Europa" ha conseguito un aumento del volume di traffico del 21,9%.



Autostrada Viaggiante

Nell'anno di riferimento l'area commerciale Autostrada Viaggiante è stata colpita da gravi problemi infrastrutturali. Fino a maggio i treni della relazione Singen-Milano non hanno potuto circolare a causa della chiusura della galleria Monte Olimpino II. Di conseguenza, Hupac ha dovuto subire una forte riduzione dell'offerta e la perdita di clienti.

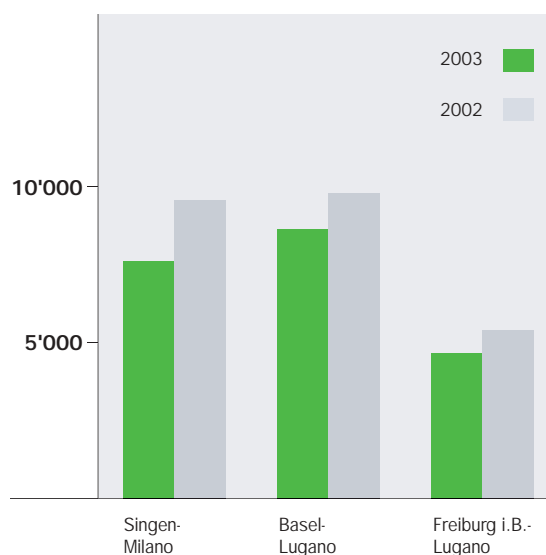
Il volume complessivo del traffico dell'Autostrada Viaggiante sulla linea del Gottardo è stato di 20.895 autotreni, pari a un calo del 19,1% rispetto all'anno precedente. Dopo numerose difficoltà nel primo semestre, Hupac è riuscita a recuperare terreno nel corso dell'anno, superando a partire da ottobre i volumi di traffico mensile dell'anno precedente.

Le previsioni per il 2004 sono positive. A marzo entreranno in esercizio circa 60 carri ferroviari innovativi ultrabassi sulla linea Lugano-Basilea, che consentiranno il trasporto di semirimorchi fino a 4 metri di altezza laterale, accedendo così a nuovi settori di mercato.



Sviluppo delle relazioni

Spedizioni stradali





Information Technology

I sistemi di informazione rappresentano un aspetto fondamentale per la qualità del servizio proposto alla clientela. Goal - Global Oriented Application for Logistics - è un software integrato che coordina il trasporto intermodale dalla prenotazione alla fatturazione, gestendo le informazioni in tempo reale. Realizzato da Hupac e ora sviluppato in collaborazione con Cemat, Goal è oggi il sistema per la gestione del trasporto intermodale più diffuso in Europa.

Nel 2003 Goal è stato implementato con nuove funzioni di supporto per i traffici marittimi. L'obiettivo è di fornire, sia al cliente che all'organizzazione Hupac, informazioni sicure e affidabili in ogni fase del trasporto, dall'arrivo della nave all'espletamento delle pratiche doganali fino alle operazioni di spostamento dal porto al terminal. Goal gestisce le informazioni permettendo anche ai fornitori di queste prestazioni l'accesso al sistema. Inoltre viene garantito un continuo e automatico scambio di informazioni tra il sistema informatico Hupac e i sistemi dei terminal portuali.

Un altro aspetto fondamentale è rappresentato dalla fatturazione delle prestazioni che sono a corollario della prestazione ferroviaria di Hupac. Il cliente riceve una chiara e dettagliata fattura che include sia la prestazione ferroviaria terminal-terminal sia le prestazioni svolte da e verso il porto.

Anche Cesar, il sistema informativo Hupac per i clienti, è stato implementato con le funzioni specifiche per il trasporto marittimo. Cesar fornisce funzioni di tracking & tracing e booking così come informazioni relative alle irregolarità di trasporto. Il sistema riceve informazioni in tempo reale dai sistemi informatici di Hupac, Cemat, Kombiverkehr e Novatrans.

Il 2003 è stato l'anno di consolidamento di Cesar presso la clientela europea. Il sistema gestisce le informazioni relative a circa 60.000 trasporti a settimana attestati su oltre 130 terminal in Europa con circa 230.000 stati di trasporto. Gli attuali 200 clienti di Cesar sono in grado di monitorare ogni fase dei propri traffici.

Il consorzio di operatori intermodali che sostengono Cesar prevede di fondare, nel 2004, una società specifica per la gestione del sistema Cesar, pianificando sviluppi che supportino nuove interessanti funzioni per i clienti del traffico combinato nonché un miglioramento costante della qualità. L'obiettivo è di allargare l'utilizzo di questo strumento alla clientela così come la sua adozione da parte di altri operatori del traffico combinato, fornendo quindi un sempre maggiore numero di informazioni a disposizione della clientela.



Logistica

Trazione ferroviaria

La liberalizzazione del trasporto ferroviario europeo ha assunto una certa concretezza nel corso degli ultimi anni, soprattutto per quanto concerne il trasporto intermodale. Grazie ai nuovi concetti organizzativi legati alla piena interoperabilità dei mezzi di trazione sarà possibile ottenere una maggiore competitività del traffico su rotaia. Hupac segue e collabora con attenzione a questi progetti innovativi che stimolano in modo molto produttivo una sana concorrenza.

In sintonia con la propria strategia di operatore intermodale, Hupac continuerà ad affidare la trazione dei treni a terzi. Siamo certi che il clima di concorrenza introdotto dalla liberalizzazione e la produzione transfrontaliera a responsabilità unica messa in atto dalle maggiori imprese ferroviarie europee avranno un impatto positivo sulla qualità della trazione.

Il Gruppo Hupac è tuttavia anche in grado di provvedere in proprio alla trazione di treni attraverso la tedesca Hupac GmbH e l'italiana Hupac SpA che sono dotate di licenza ferroviaria e di un piccolo parco di locomotive. Nel corso del 2003 è stato attivato un servizio per la trazione dei vagoni vuoti tra Busto Arsizio e Chiasso. Il treno circola con cadenza bisettimanale e permette di spostare in modo puntuale e celere i vagoni che necessitano di manutenzione o revisione. I vagoni revisionati vengono poi reinseriti nel flusso produttivo

mediante il treno di ritorno Chiasso-Busto. Il flusso regolare di questi vagoni e quindi la loro produttività, con minori giorni di fuori esercizio, ha già espresso risultati eccellenti.

La liberalizzazione del mercato ferroviario ha visto la nascita di alcuni nuovi operatori che si contraddistinguono per una dinamicità e flessibilità elevatissima. Con uno di questi nuovi player, la Rail4Chem, in autunno 2003 abbiamo realizzato, in collaborazione con diversi partner, i seguenti prodotti in Free Access:

- ▶ Ludwigshafen-Lipsia/Buna/Schwarzheide
- ▶ Anversa-Buna/Schwarzheide
- ▶ Rotterdam-Worms

Terminal

La necessità di migliorare continuamente i nostri prodotti ci obbliga a rivalutare regolarmente i nostri processi lavorativi. L'anello più importante del processo, il terminal, viene perciò costantemente confrontato con obiettivi di produttività, economicità e flessibilità e con un'attenta gestione di tutte le problematiche legate alla sicurezza. Grazie al supporto del nostro personale e alle risorse a nostra disposizione giochiamo questa partita con frequenza giornaliera.

A Busto Arsizio, gli investimenti effettuati nel corso dell'anno precedente - nuove gru a portale e locomotori di manovra - hanno migliorato la produttività e la qualità del servizio. La diminuzione dei tempi per il ritiro o la con-



segna del veicolo conferma la validità dei nostri sforzi economici. Ma possiamo gestire con una certa tranquillità anche le necessità relative al cantiere di ampliamento del terminal di Busto Arsizio sul territorio comunale di Gallarate. Un'accurata programmazione limita al minimo i disagi per la nostra clientela dovuti a questa importante opera.

Al terminal di Aarau è stata notevolmente potenziata l'automatizzazione dei processi lavorativi mediante l'installazione di alcune apparecchiature informatiche a radiofrequenza che permettono una comunicazione ottimale con le autogru. I nostri gruisti dispongono in tempo reale di tutte le informazioni necessarie mediante un videoterminale collegato al nostro sistema informatico Goal.

Un importante traffico di contenitori marittimi tra Basilea/Aarau e Anversa viene gestito con notevole competenza e flessibilità del personale che opera in loco. Il perfetto sincronismo dei diversi settori nostri e dei nostri partner permette di ottenere ottimi risultati di produttività anche su superfici terminalistiche ridotte.

Puntualità dei treni

La qualità della trazione ferroviaria continua a essere un fattore importante per la capacità di attrazione del trasporto merci su rotaia e quindi ha un ruolo di primaria importanza per le future opportunità di sviluppo del trasporto

combinato. Hupac conferma il suo obiettivo di qualità che prevede un tasso di puntualità del 95%.

Da gennaio a ottobre dell'anno di riferimento si è riscontrato un miglioramento incoraggiante della qualità. A fasi alterne il tasso di puntualità ha addirittura superato il 75%, grazie senza dubbio anche ai miglioramenti infrastrutturali messi in atto e alla pianificazione delle risorse da parte delle imprese ferroviarie basata sulla domanda. Purtroppo nell'ultimo trimestre abbiamo dovuto assistere nuovamente a un peggioramento della qualità, dovuto a una serie di scioperi in Italia e a strozzature di capacità in Germania a seguito della secca del Reno, che ha ostacolato notevolmente la navigazione fluviale dirottando numerose spedizioni sulla rete ferroviaria.

La puntualità media dei nostri treni è aumentata di circa il 6% rispetto all'anno precedente. Sulla linea Germania-Italia è stato introdotto un sistema di monitoraggio della qualità che consente di misurare la puntualità in modo affidabile. Questo sistema costituisce pertanto una base sicura e neutrale per futuri contratti di qualità con le ferrovie.





HUPAC

HUPAC

HUPAC

P05

11

Engineering

Materiale rotabile

Hupac dispone di un'ampia gamma di carri innovativi per le relazioni Shuttle Net e per l'Autostrada Viaggiante. Il parco carri, costituito da oltre 2.900 unità, offre ai clienti numerosi vantaggi.

Shuttle Net

- ▶ Carri pianale per container: portata maggiore grazie all'ottimizzazione del peso proprio
- ▶ Carri a tasca: studiati per merci pesanti e semirimorchi dell'ultima generazione con capacità di carico ottimizzata
- ▶ Mega II: adatti per contenitori High Cube, casse mobili, semirimorchi e megatrailer.

Autostrada Viaggiante

- ▶ Trasporto di autotreni fino a 44 t
- ▶ Dal 2004 trasporto di autotreni con altezza laterale di 4 metri sulla linea del Gottardo
- ▶ Comode carrozze passeggeri per gli autisti al seguito.

Con i carri di più recente costruzione Hupac rispetta i requisiti in materia di inquinamento acustico. Circa il 50% dei carri è dotato di solesse in materiale sintetico che riducono le emissioni sonore. Grazie a interventi di manutenzione preventiva e pianificata, la disponibilità dei carri è migliorata. Il continuo sviluppo delle parti meccaniche e i controlli tecnici di qualità aumenteranno in futuro le prestazioni dei carri.

Nel 2003 Hupac ha ordinato 60 carri per l'Autostrada Viaggiante. La consegna avverrà nel corso del 2004. Con questi nuovi carri, Hupac può per la prima volta offrire il trasporto di autotreni con altezza laterale fino a 4 metri sulla linea del Gottardo. Per il 2004 si prevede l'acquisto di ulteriore materiale rotabile per l'area commerciale Shuttle Net.

Ampliamento del terminal di Busto Arsizio

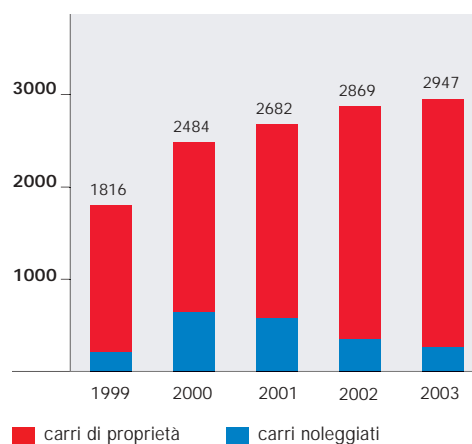
Nel 2003 sono iniziati i lavori di ampliamento del terminal di Busto Arsizio sul territorio comunale di Gallarate. La progettazione e l'esecuzione dei lavori sono affidate interamente alle affiliate Termini SA e Termini SpA. L'impianto sorge su una superficie di 134.000 m², di cui 115.000 m² saranno destinati ai binari, alle attrezzature di trasbordo e alla rete viaria interna, mentre 19.000 m² saranno allestiti come aree verdi. Quale misura di compensazione, una superficie di 128.000 m² all'esterno del terminal sarà rimboscata e riqualificata.

Nel corso dell'anno di riferimento la superficie è stata preparata dal punto di vista geotecnico. Sono state installate la rete interna di evacuazione acque comprensiva di vasche di laminazione/sicurezza e l'impianto antincendio. Per proteggere la falda freatica tutte le superfici sono state impermeabilizzate. Infine si è proceduto alla creazione delle vie di corsa delle gru e all'installazione dei pali per l'impianto di illuminazione.

Il completamento dei lavori di costruzione è previsto per luglio 2005. L'impianto entrerà in servizio con due moduli gru a tre binari ciascuno con un totale di cinque gru a portale. Inizialmente l'impianto avrà una capacità di otto coppie di treni al giorno.

Accanto all'attuale terminal di Busto sorgerà un'officina di manutenzione per il materiale rotabile. Grazie alla sua ubicazione nelle immediate vicinanze del terminal saranno possibili notevoli risparmi di tempo e costi legati alla manutenzione e alle riparazioni del materiale rotabile.

Materiale rotabile



HUPAC

NOELL 41t

P06

SR 2
USCITA
MOD. 1

PLANZER

CANALS

CANALS

DM
BITE

DM
BITE



Collaboratori

Con la continua espansione dell'azienda e le crescenti esigenze dei clienti, anche le attese nei confronti dei nostri collaboratori crescono.

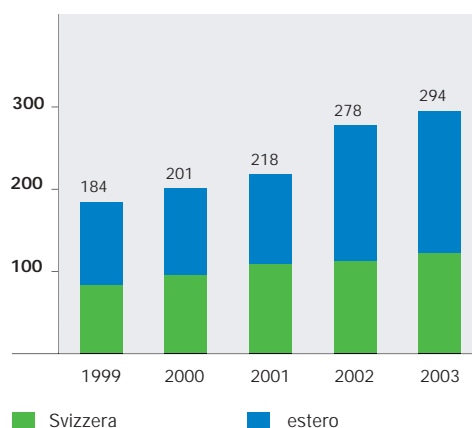
Al termine dell'anno di esercizio 2003 i collaboratori che lavoravano per il Gruppo Hupac erano 294. Di essi 116 lavoravano per Hupac Intermodal in Svizzera, 152 per Hupac SpA e Fidia SpA in Italia e 26 per le affiliate in Germania e nel Benelux.

Considerata la rapidità con cui le condizioni quadro cambiano, è richiesta la massima flessibilità e motivazione da parte dei nostri collaboratori. Elementi fondamentali della strategia aziendale sono la formazione e l'aggiornamento continui mediante corsi di formazione interni ed esterni. La massima priorità spetta alla sicurezza nella movimentazione quotidiana delle unità di carico affidateci dalla clientela. La formazione preventiva del personale addetto alle operazioni nei terminal riduce il rischio di incidenti.

La velocità con cui i nuovi prodotti sono sviluppati è oggi il fattore chiave per il successo di aziende che operano in un contesto fortemente dinamico come il trasporto intermodale. Nel dicembre 2003 Hupac Intermodal SA ha istituito una nuova organizzazione di project management che consente di essere ancora più vicini al mercato e di fornire ai clienti consulenze più efficaci nella fase di sviluppo di nuovi progetti. L'obiettivo è migliorare i tempi di introduzione dei nuovi prodotti sul mercato.

Le difficoltà a livello infrastrutturale che abbiamo dovuto affrontare anche nell'anno di esercizio 2003 e le irregolarità nel settore operativo hanno richiesto a tutto il nostro personale il massimo grado di impegno e flessibilità. La direzione di Hupac desidera cogliere questa occasione per ringraziare sinceramente tutte le collaboratrici e i collaboratori. La flessibilità, l'iniziativa personale e lo spirito di équipe dimostrati hanno contribuito in misura determinante a conseguire gli obiettivi fissati nonostante le circostanze non sempre favorevoli.

Personale del Gruppo Hupac





Conto annuale consolidato

Conto economico consolidato 2003 e 2002

Importi in 1 000 CHF	2003	2002
Ricavi da forniture e prestazioni	301 591	269 083
Costi netti delle prestazioni fornite	(217 143)	(189 141)
Utile lordo	84 448	79 942
Costi del personale	(22 041)	(19 868)
Spese generali	(10 389)	(10 578)
Oneri per ammortamenti e accantonamenti	(43 509)	(41 340)
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	420	522
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	(116)	(271)
Risultato prima delle posizioni finanziarie	8 813	8 407
Ricavi finanziari	220	323
Oneri finanziari	(1 813)	(2 385)
Quota ai risultati delle società associate	994	616
Differenze di cambio	(195)	(151)
Risultato ordinario d'esercizio	8 019	6 810
Ricavi estranei	306	370
Costi estranei	(50)	0
Ricavi straordinari	733	387
Costi straordinari	(611)	(154)
Utile prima delle imposte	8 397	7 413
Imposte	(2 373)	(1 821)
Utile d'esercizio	6 024	5 592
Quota degli azionisti minoritari	(64)	(58)
Utile d'esercizio del Gruppo	5 960	5 534

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2003 e 2002

Importi in 1 000 CHF 31.12.2003 31.12.2002

ATTIVO

SOSTANZA CIRCOLANTE

Mezzi liquidi	34 409	18 800
Crediti da forniture e prestazioni	45 635	34 947
- nei confronti di terzi	45 191	34 947
- nei confronti di azionisti	444	0
Altri crediti	8 454	8 338
Inventario magazzino/officina	1 205	1 094
Ratei e risconti attivi	4 632	3 578

Totale sostanza circolante 92 335 66 757

SOSTANZA FISSA

Investimenti finanziari	20 216	18 314
- Partecipazioni	18 131	16 092
- Depositi cauzionali e altri attivi finanziari	409	504
- Imposte differite attive	1 676	1 718
Investimenti materiali	197 557	198 467
- Acconti per investimenti materiali	14 175	9 199
- Attrezzature tecniche	10 904	14 417
- Materiale rotabile	81 761	97 367
- Impianti fissi su terreni di terzi	2 012	2 124
- Terminali, stabili e terreni	85 967	73 107
- Altri investimenti materiali	2 738	2 253

Investimenti immateriali 1 409 1 601
Totale sostanza fissa 219 182 218 382

Totale attivo 311 517 285 139

Importi in 1 000 CHF 31.12.2003 31.12.2002

PASSIVO

CAPITALE DEI TERZI

Capitale dei terzi a breve termine

Debiti finanziari a breve termine	6 649	0
Debiti da forniture e prestazioni	33 875	33 840
- nei confronti di terzi	33 803	33 165
- nei confronti di azionisti	72	675
Altri debiti a breve termine	3 190	28 834
Ratei e risconti passivi	37 658	30 982
Accantonamenti a breve termine	9 305	2 743

Totale capitale dei terzi a breve termine 90 677 96 399

Capitale dei terzi a lungo termine

Debiti a lungo termine	131 244	111 962
Accantonamenti a lungo termine	33 019	26 312
Imposte differite passive	3 014	3 065

Totale capitale dei terzi a lungo termine 167 277 141 339

Totale capitale dei terzi 257 954 237 738

Azionisti minoritari 1 079 960

CAPITALE PROPRIO

Capitale azionario	20 000	20 000
Riserve di capitale	2 169	2 169
Riserve utili	24 825	20 891
Differenza di conversione	(470)	(2 153)
Utile d'esercizio del Gruppo	5 960	5 534
Totale capitale proprio	52 484	46 441

Totale passivo 311 517 285 139

**Conto consolidato
dei flussi di mezzi
2003 e 2002**

Importi in 1 000 CHF	2003	2002
Risultato d'esercizio consolidato	5 960	5 534
Ammortamenti sostanza fissa materiale	36 156	40 091
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	474	368
Aumento accantonamenti	7 127	880
Scioglimento accantonamenti	(139)	(460)
Utile netto da alienazione sostanza fissa materiale	(304)	(251)
Differenze cambio	(4 212)	164
Quota ai risultati delle società associate	(994)	(616)
Azionisti minoritari	120	(157)
Aumento dei crediti a breve	(11 346)	(5 521)
Aumento dell'inventario	(41)	(105)
Variazione dei debiti a breve	(6 123)	9 980
<u>Flusso di fondi da attività aziendale</u>	<u>26 678</u>	<u>49 907</u>
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(39 530)	(63 331)
Disinvestimenti immobilizzazioni materiali	8 658	3 274
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(260)	(759)
Disinvestimenti immobilizzazioni immateriali	0	420
Acquisto quote di partecipazioni	(128)	(1 674)
<u>Deflusso di fondi da attività di investimento</u>	<u>(31 260)</u>	<u>(62 070)</u>
Incremento di debiti a lungo termine	19 430	15 843
Pagamento di dividendi	(1 600)	(1 600)
<u>Flusso di fondi da attività di finanziamento</u>	<u>17 830</u>	<u>14 243</u>
<u>Variazione</u>	<u>13 248</u>	<u>2 080</u>
<u>Fondi liquidi all'inizio del periodo</u>	<u>18 800</u>	<u>16 711</u>
Differenze cambio su mezzi liquidi	361	9
<u>Fondi liquidi alla fine del periodo</u>	<u>32 409</u>	<u>18 800</u>

Allegato al conto di Gruppo 2003

Principi di consolidamento

Base di consolidamento

Il conto economico 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.

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

di almeno il 50%, così come la maggioranza dei diritti di voto e esercita inoltre un'influenza determinante nella gestione.

Le associate nelle quali la Capogruppo detiene più del 20% e meno del 50% delle azioni con diritto di voto, vengono consolidate con il metodo del patrimonio netto. Per le Joint-Ventures viene utilizzato il metodo di consolidamento proporzionale. 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 e viene inoltre ammortizzato in modo lineare sull'arco massimo di cinque anni.

Tutti gli importi, le transazioni e gli utili non realizzati che ne derivano tra le società del Gruppo 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.

Le seguenti società sono state consolidate integralmente o proporzionalmente:

Ragione sociale		Capitale azionario risp. sociale	Partecipazione in %	
			31.12.2003	31.12.2002
Hupac SA, Chiasso	CHF	20 000 000		
Hupac Intermodal SA, Chiasso	CHF	250 000	100.00	100.00
Hupac SpA, Milano	EUR	2 040 000	93.93	93.93
Partecipazione della Hupac SpA, Milano:				
- Fidia SpA, Oleggio	EUR	260 000	3.00	3.00
Hupac GmbH, Singen	EUR	210 000	100.00	100.00
Termi SA, Chiasso	CHF	500 000	80.00	80.00
Partecipazione della Termi SA, Chiasso:				
- Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	95.00	95.00
Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	5.00	5.00
Fidia SpA, Oleggio	EUR	260 000	97.00	97.00
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	EUR	200 000	100.00	100.00
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	EUR	260 000	50.00	50.00

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

Ragione sociale	Sede	Partecipazione in %	
		31.12.2003	31.12.2002
Cemat SpA	Milano (Italia)	34.26	34.26
D & L Cargo NV	Boom (Belgio)	40.00	40.00
RAIpIn AG	Berna (Svizzera)	30.00	30.00
S-Rail Europe SRE GmbH	Singen (Germania)	25.00	25.00

Per la partecipazione al 50% in Terminal Singen TSG GmbH viene applicato il metodo di consolidamento proporzionale.

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 che ne derivano vengono accreditate al conto economico. Per gli utili di cambio non realizzati è stato creato un accantonamento.

Nel conto annuale consolidato attivi e passivi delle partecipate estere ven-

gono 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.

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). I contributi statali ai costi addebitati da terzi vengono contabilizzati a riduzione delle spese.

Tabella di conversione

	Bilancio		Conto economico	
	31.12.2003	31.12.2002	2003	2002
CHF/EUR	1,5706	1,4762	1,5210	1,4670

Evoluzione dei fondi propri del Gruppo

Importi in 1 000 CHF	Capitale azionario	Riserve di capitale	Riserve di utili	Differenze di conversione	Totale	Azionisti minoritari
Saldo al 1 gennaio 2002	20 000	2 169	22 538	(2 212)	42 495	1 117
Differenze di conversione				(18)	(18)	(2)
Differenze di conversione associate				77	77	
Acquisti quote minoritari					0	(259)
Incremento quote minoritari per fusione			(46)		(46)	46
Rettifiche passate a equity			(1)		(1)	
Dividendi capogruppo			(1 600)		(1 600)	
Utile consolidato 2002			5 534		5 534	58
Saldo al 31 dicembre 2002	20 000	2 169	26 425	(2 153)	46 441	960
Differenze di conversione				765	765	55
Differenze di conversione associate				918	918	
Dividendi capogruppo			(1 600)		(1 600)	
Utile consolidato 2003			5 960		5 960	64
Saldo al 31 dicembre 2003	20 000	2 169	30 785	(470)	52 484	1 079

Altre indicazioni prescritte dalla legge

Importi in 1 000 CHF	31.12.2003	31.12.2002
1. Fideiussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegni a favore di terzi	4 722	4 438
2. Attivi costituiti in pegno a garanzia di propri impegni	87 326	58 900
3. Impegni leasing non esposti a bilancio L'importo indicato riassume tutti gli impegni futuri derivanti dai contratti leasing esistenti, compresi gli interessi e le spese.	247	784
4. Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali	148 059	127 266

Rapporto del Revisore del conto di Gruppo all'Assemblea generale degli azionisti per il conto di Gruppo 2003

In qualità di revisore del conto di Gruppo abbiamo verificato il conto annuale consolidato (bilancio, conto economico e allegato) della Hupac SA per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003.

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto annuale consolidato, mentre il nostro compito consiste nella sua verifica e nell'espressione di un giudizio in merito. Confermiamo di adempiere i requisiti legali relativi all'abilitazione professionale e all'indipendenza.

La nostra verifica è stata effettuata conformemente alle norme della categoria professionale svizzera, le quali

richiedono che la stessa venga pianificata ed effettuata in maniera tale che anomalie significative nel conto annuale consolidato possano essere identificate con un grado di sicurezza accettabile. Abbiamo verificato le posizioni e le informazioni del conto annuale consolidato mediante procedure analitiche e di verifica a campione. Abbiamo inoltre giudicato l'applicazione dei principi contabili determinanti, le decisioni significative in materia di valutazione, nonché la presentazione del conto annuale consolidato nel suo complesso. Siamo dell'avviso che la nostra verifica costituisca una base sufficiente per la presente nostra opinione.

A nostro giudizio il conto annuale consolidato è conforme alle disposizioni legali svizzere come pure ai principi di consolidamento e di valutazione esposti nell'allegato.

Raccomandiamo di approvare il conto annuale consolidato a voi sottoposto.

PricewaterhouseCoopers SA

Mario Cao Antonio Attanasio

Lugano-Paradiso, 16 aprile 2004

Conto annuale Hupac SA

Conto economico 2003 e 2002

Importi in 1 000 CHF	2003	2002
Ricavi da forniture e prestazioni	44 672	43 858
Costi dalle prestazioni fornite	(1 310)	(1 096)
Utile lordo	43 362	42 762
Spese generali	(1 075)	(1 447)
Ammortamenti sostanza fissa materiale	(30 487)	(34 688)
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	(46)	(23)
Accantonamenti e rettifiche di valore	(4 412)	(179)
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	176	397
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	(77)	(2)
Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie	7 441	6 820
Ricavi finanziari	504	573
Oneri finanziari	(1 745)	(2 268)
Differenze di cambio	(48)	0
Utile ordinario d'esercizio	6 152	5 125
Ricavi straordinari	26	164
Costi straordinari	(3)	0
Utile prima delle imposte	6 175	5 289
Imposte	(1 395)	(1 235)
Utile d'esercizio	4 780	4 054

Osservazioni sul conto economico

La voce *Ricavi da forniture e prestazioni* comprende i ricavi risultanti dalla locazione di investimenti materiali e i ricavi risultanti dalla concessione di licenze per l'utilizzo dei marchi di Hupac SA. L'incremento di CHF 0,814 milioni è dovuto alla locazione di un parco carri più considerevole e all'adeguamento del valore dei diritti di licenza.

Rispetto all'anno precedente i *Costi delle prestazioni fornite* hanno registrato un leggero aumento, in particolare per l'ulteriore incremento degli oneri assicurativi. Al netto dei *Costi delle prestazioni fornite*, il 2003 ha fatto registrare un *Utile lordo* più elevato di esattamente CHF 0,6 milioni rispetto all'anno precedente.

Le *Spese generali* sono state ridotte di CHF 0,372 milioni rispetto al 2002,

grazie essenzialmente alla diminuzione delle spese generali di amministrazione e dei costi per la pubblicità.

La posizione *Ammortamenti sostanza fissa materiale* evidenzia una riduzione di CHF 4,201, da attribuirsi alle minori forniture di materiale rotabile nel 2003 rispetto all'anno precedente. Per gli investimenti durante il periodo di riferimento possono essere infatti applicati tassi di ammortamento superiori nel quadro delle misure per lo sviluppo dell'economia.

Gli *Accantonamenti e rettifiche di valore* sono costituiti soprattutto da rettifiche del valore su partecipazioni e da un accantonamento per rischi legati alla produzione. Tenuto conto degli utili e delle perdite dalla vendita di attività fisse, si ottiene un *Risultato ordinario di esercizio prima delle posi-*

zioni finanziarie pari a CHF 7,441 milioni.

A causa della minore liquidità infra-annuale i *Ricavi finanziari* sono scesi a CHF 0,504 milioni rispetto all'anno precedente.

Nel 2003 gli *Oneri finanziari* hanno registrato uno sviluppo positivo, dovuto soprattutto ai rimborsi infra-annuali di mutui bancari.

Tenendo conto delle voci straordinarie trascurabili nell'anno di riferimento 2003, Hupac SA fa registrare un *Utile prima delle imposte* di CHF 6,175 milioni. Al netto delle *Imposte* di quasi CHF 1,4 milioni, risulta un *Utile d'esercizio* di CHF 4,78 milioni.

Bilancio al 31 dicembre 2003 e 2002

Importi in 1 000 CHF			Importi in 1 000 CHF		
	31.12.2003	31.12.2002		31.12.2003	31.12.2002
ATTIVO			PASSIVO		
SOSTANZA CIRCOLANTE			CAPITALE DEI TERZI		
			Capitale dei terzi a breve termine		
			Debiti da forniture e prestazioni	726	5 180
			- nei confronti di terzi	654	4 467
			- nei confronti di società del Gruppo	0	38
			- nei confronti di azionisti	72	675
			Mutui a breve termine da terzi	6 649	27 000
			Altri debiti a breve termine	799	140
			- nei confronti di terzi	799	140
			Ratei, risconti passivi ed		
			accantonamenti a breve termine	5 252	4 562
			Totale capitale dei terzi		
			a breve termine	13 426	36 882
			Capitale dei terzi a lungo termine		
			Debiti a lungo termine	61 683	65 183
			- nei confronti di terzi	49 000	52 500
			- nei confronti di società del Gruppo	12 683	12 683
			Accantonamenti a lungo termine	16 039	13 639
			Totale capitale dei terzi		
			a lungo termine	77 722	78 822
			Totale capitale dei terzi		
				91 148	115 704
			CAPITALE PROPRIO		
			Capitale azionario	20 000	20 000
			Riserva generale	4 442	4 179
			Riserve statutarie	15 300	13 000
			Utile di bilancio	5 054	4 437
			- Utili riportati	274	383
			- Utile d'esercizio	4 780	4 054
			Totale capitale proprio	44 796	41 616
			Totale passivo		
				135 944	157 320
			Totale attivo		
				135 944	157 320
			SOSTANZA FISSA		
			Investimenti finanziari	33 043	42 312
			- Partecipazioni	27 294	29 188
			- Prestiti	5 747	13 122
			- Altri investimenti finanziari	2	2
			Investimenti materiali	91 886	107 539
			Investimenti immateriali	89	56
			Totale sostanza fissa	125 018	149 907

Osservazioni sul bilancio

La voce *Sostanza circolante* è aumentata a quasi CHF 11 milioni, grazie principalmente all'aumento dei *Mezzi liquidi* alla fine dell'anno e all'incremento dei *Crediti da forniture e prestazioni nei confronti di società del Gruppo*.

La diminuzione degli *Investimenti finanziari* è riconducibile alla rettifica di valore delle *Partecipazioni* e soprattutto alla riduzione dei *Prestiti* - operazioni di finanziamento a favore delle società del Gruppo.

Il valore contabile degli *Investimenti materiali* è diminuito di circa CHF 15,7 milioni rispetto al 2002. Nell'anno di riferimento 2003 gli oneri per ammortamenti hanno superato gli investimenti.

Il valore totale di bilancio registrato da Hupac SA è quindi sceso a quasi CHF 136 milioni nel 2003.

Nel Passivo il *Capitale dei terzi a breve termine* è sceso a circa CHF 13,4 milioni, soprattutto per effetto

della diminuzione dei *Mutui a breve termine da terzi* (banche), mentre il *Capitale dei terzi a lungo termine* ha evidenziato soltanto una leggera flessione rispetto all'anno precedente.

Il *Capitale proprio* di quasi CHF 44,8 milioni corrisponde a una quota di capitale proprio di circa il 33%. Rispetto all'anno precedente si tratta di un netto miglioramento.

Allegato al conto annuale 2003

1. Attività della Hupac SA

Dal 1° gennaio 2000, la casa madre Hupac SA ha scorporato tutta l'organizzazione e l'intero sviluppo del traffico intermodale, affidandoli alla nuova società Hupac Intermodal SA, costituita il 24 novembre 1999. L'attività della Hupac SA a partire dall'anno 2000 riguarda principalmente la gestione della sostanza fissa. In particolare sono da menzionare l'affitto dei beni mobili e immobili e l'assegnazione delle licenze per l'utilizzo dei marchi di proprietà della Hupac SA alla Hupac Intermodal SA. La Hupac SA continua inoltre a svolgere tutte le attività collegate alle proprie partecipazioni finanziarie.

2. Indicazioni prescritte dall'art. 663b CO

Importi 1 000 CHF	31.12.2003	31.12.2002
2.1 Fideiussioni, impieghi di garanzia e costituzioni di pegni a favore di terzi	13 249	17 721
2.2 Impegni leasing non esposti a bilancio	247	731

L'importo indicato riassume tutti gli impegni futuri derivanti dai contratti leasing stipulati, compresi gli interessi e le spese.

2.3 Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali	88 880	81 928
--	--------	--------

2.4 Partecipazioni essenziali

Ragione sociale	Attività	Capitale sociale in 1 000	Partecipazione in %	
			31.12.2003	31.12.2002
Hupac Intermodal SA, Chiasso	Gestione traffico/Gestione terminal	CHF 250	100.00	100.00
Hupac SpA, Milano	Gestione terminal/Esercizio ferroviario	EUR 2 040	93.93	93.93
Partecipazione della Hupac SpA, Milano:				
- Fidia SpA, Oleggio	Gestione terminal/Magazzinaggio & logistica	EUR 260	3.00	3.00
Hupac GmbH, Singen	Gestione terminal/Esercizio ferroviario	EUR 210	100.00	100.00
Termi SA, Chiasso	Terminal Engineering/ Gestione immobiliare	CHF 500	80.00	80.00
Partecipazione della Termini SA, Chiasso:				
- Termini SpA, Busto Arsizio	Terminal Engineering/Gestione immobiliare	EUR 2 000	95.00	95.00
Termini SpA, Busto Arsizio	Terminal Engineering/ Gestione immobiliare	EUR 2 000	5.00	5.00
Fidia SpA, Oleggio	Gestione terminal/ Magazzinaggio & logistica	EUR 260	97.00	97.00
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	Gestione traffico/Gestione terminal	EUR 200	100.00	100.00
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	Gestione terminal	EUR 260	50.00	50.00
Cemat SpA, Milano	Gestione traffico/Gestione terminal	EUR 7 000	34.26	34.26
D & L Cargo NV, Boom	Esercizio ferroviario	EUR 177	40.00	40.00
RAAlpin AG, Bern	Gestione traffico/Gestione terminal	CHF 300	30.00	30.00
S-Rail Europe SRE GmbH, Singen	Esercizio ferroviario	EUR 250	25.00	25.00
SWE-Kombi AB, Helsingborg	Gestione traffico/Gestione terminal	SEK 1 200	30.00	30.00

3. Evoluzione dei fondi propri

Importi in 1 000 CHF	Capitale azionario	Riserva generale	Riserve statutarie	Utile di bilancio	Totale
Saldo al 1 gennaio 2002	20 000	3 890	10 500	4 772	39 162
Dividendo				(1 600)	(1 600)
Attribuzione alla riserva generale		289		(289)	0
Attribuzione alle riserve statutarie			2 500	(2 500)	0
Utile d'esercizio				4 054	4 054
Saldo al 31 dicembre 2002	20 000	4 179	13 000	4 437	41 616
Dividendo				(1 600)	(1 600)
Attribuzione alla riserva generale		263		(263)	0
Attribuzione alle riserve statutarie			2 300	(2 300)	0
Utile d'esercizio				4 780	4 780
Saldo al 31 dicembre 2003	20 000	4 442	15 300	5 054	44 796

4. Altre indicazioni

La classificazione di alcune voci del conto annuale è stata modificata rispetto all'esercizio precedente. Pertanto, le cifre comparative sono state riclassificate di conseguenza.

Proposta per l'impiego dell'utile di bilancio

		2003
Utili riportati	CHF	273 858
Utile d'esercizio	CHF	4 780 062
Utile di bilancio a disposizione dell'Assemblea generale	CHF	5 053 920

Proposta del Consiglio di Amministrazione:

Dividendo	CHF	1 600 000
Attribuzione alla riserva generale	CHF	60 000
Attribuzione alle riserve statutarie	CHF	3 000 000
Riporto a nuovo	CHF	393 920
	CHF	5 053 920

Rapporto dell'Ufficio di revisione all'Assemblea generale degli azionisti per l'esercizio 2003

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo verificato la contabilità e il conto annuale (bilancio, conto economico e allegato) di Hupac SA per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2003.

Il Consiglio d'amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto annuale, mentre il nostro compito consiste nella sua verifica e nell'espressione di un giudizio in merito. Confermiamo di adempiere i requisiti legali relativi all'abilitazione professionale e all'indipendenza.

La nostra verifica è stata effettuata conformemente alle norme della categoria professionale svizzera, le quali

richiedono che la stessa venga pianificata ed effettuata in maniera tale che anomalie significative nel conto annuale possano essere identificate con un grado di sicurezza accettabile. Abbiamo verificato le posizioni e le informazioni del conto annuale mediante procedure analitiche e di verifica a campione. Abbiamo inoltre giudicato l'applicazione dei principi contabili determinanti, le decisioni significative in materia di valutazione, nonché la presentazione del conto annuale nel suo complesso. Siamo dell'avviso che la nostra verifica costituisca una base sufficiente per la presente nostra opinione.

A nostro giudizio la contabilità e il conto annuale, come pure la proposta d'impiego dell'utile di bilancio, sono conformi alle disposizioni legali svizzere e statutarie.

Raccomandiamo di approvare il conto annuale a voi sottoposto.

PricewaterhouseCoopers SA

Mario Cao Antonio Attanasio

Lugano-Paradiso, 16 aprile 2004



Hupac SA

Viale R. Manzoni 6

CH-6830 Chiasso

Tel. +41 91 6952800

Fax +41 91 6952801

E-mail info@hupac.ch

www.hupac.com

