

Relazione sulla gestione 2004





Indice	Profilo del Gruppo Hupac	2
	Prefazione	5
	Anno di esercizio 2004	6
	Intermodal Services	9
	Logistica interna	14
	Information Technology	17
	Engineering	19
	Collaboratori	21
	Corporate Governance	22
	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	48	Presidente dal 1993	Svizzera	1987	2007
Daniel Nordmann	50	Vicepresidente dal 2001	Svizzera	2001	2007
Theo Allemann	67	Consigliere	Svizzera	1999	2007
Dr. Thomas Baumgartner	51	Consigliere	Italiana	1990	2007
Thomas Hoyer	55	Consigliere	Tedesca	1988	2007
Bruno Planzer	62	Consigliere	Svizzera	1989	2007
Peter Hafner	49	Segretario	Svizzera	1999	2007

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 Mark Jansen <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> Rainer Papenfuss <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
- 72 treni shuttle al giorno
422.878 spedizioni stradali
7,3 mio. tonnellate nette

Autostrada Viaggiante

- 12 treni al giorno
25.153 spedizioni stradali
0,5 mio. tonnellate nette

Risorse

Materiale rotabile

- 3.519 carri ferroviari
7 locomotive di linea
6 locomotive di manovra

Information Technology

- Goal, software integrato per il trasporto
Cesar, sistema informativo per i clienti

Gestione terminal

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

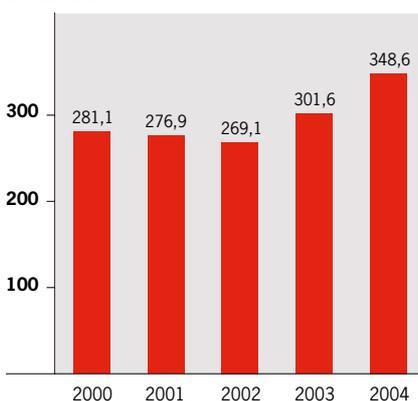
Collaboratori

327

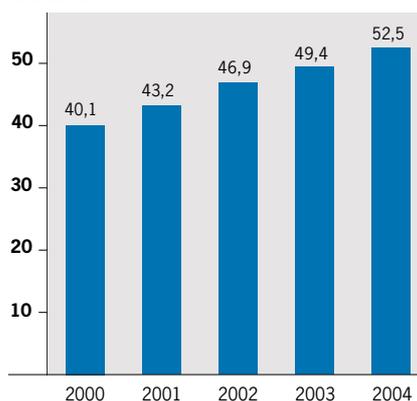
Risultato finanziario

- Fatturato annuo CHF 348,6 mio. (EUR 225,8 mio.)
Utile del periodo CHF 6,5 mio. (EUR 4,2 mio.)
Cash flow CHF 52,5 mio. (EUR 34,0 mio.)

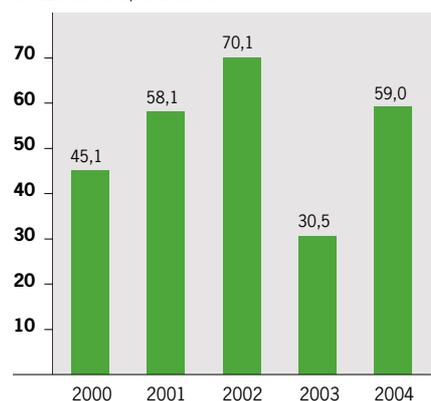
Fatturato annuo
in mio. CHF



Cash flow
in mio. CHF



Investimenti materiali
senza acconti, in mio. CHF





Nasce l'era delle ferrovie europee



Nel 2004 Hupac ha conseguito un risultato positivo facendo registrare una crescita dei traffici di oltre il 12% e mantenendo il margine. Tuttavia, l'evento principale dell'ultimo anno è stata la realizzazione di un nuovo concetto operativo con le ferrovie. Dopo oltre cento anni, l'era delle ferrovie che operano a livello nazionale è finita. Nel dicembre 2004, in collaborazione con cinque partner ferroviari, Hupac ha introdotto la trazione integrata nel suo core business, il traffico di transito – inaugurando così l'era delle ferrovie europee.

Il processo di liberalizzazione del trasporto europeo su rotaia procede lentamente – la prima direttiva dell'UE risale infatti al 1991. Nel 2004 Hupac è riuscita ad attuare una vera svolta insieme ai suoi partner ferroviari. La base è stata una procedura d'offerta internazionale per la trazione di tutti i suoi traffici di transito. Requisito fondamentale per l'aggiudicazione – oltre all'offerta di un rapporto prezzo/prestazioni concorrenziale – era la disponibilità ad assumersi la responsabilità per la trazione integrata dal nord al sud dell'Europa.

Nel 2004 Hupac, insieme alle cinque imprese ferroviarie FFS Cargo, Stinnes, Trenitalia Cargo, Rail4Chem e Ferrovie Nord, ha scritto una pagina importante della storia dei trasporti in Europa. Il nuovo concetto di produzione, basato sulla trazione integrata a livello internazionale, rivoluziona il sistema ferroviario europeo. Per ogni relazione del trasporto combinato un'unica impresa ferroviaria è responsabile dall'origine fino a destinazione. Hupac prevede che nei prossimi mesi e anni ciò porterà ad una inversione di tendenza per quanto riguarda la qualità e la produttività dei servizi offerti.

L'era delle ferrovie europee è nata il 12 dicembre 2004. La liberalizzazione del mercato del trasporto europeo su rotaia ha di fatto compiuto un passo da giganti. Tuttavia, la concorrenza nel mercato del trasporto ferroviario è ancora una pianta giovane e fragile. A questo punto deve intervenire la politica dei trasporti – a Bruxelles ma anche a Berna. Gli obiettivi principali sono proteggere i nuovi operatori dalle numerose discriminazioni (effettive e potenziali) da parte delle ferrovie statali che controllano (ancora) il mercato, e offrire a tutti gli utenti dell'infrastruttura le stesse possibilità. A questo proposito sono imminenti due nuove importanti regolamentazioni legislative, vale a dire il terzo pacchetto ferroviario nell'UE e la Riforma Ferroviaria 2 in Svizzera.

Oggi almeno una mezza dozzina di imprese ferroviarie operano nel transito alpino attraverso la Svizzera in un regime di concorrenza. Viste le circostanze, a medio termine è ancora

ragionevole che lo sviluppo dell'infrastruttura e la programmazione delle capacità siano eseguite soltanto all'interno dell'impresa integrata FFS?

Inoltre chiediamo che in Svizzera venga presa in considerazione, oltre alla Riforma Ferroviaria 2, anche quella relativa al sistema dei prezzi di trazione. E' giusto che oggi per i treni merci si paghi spesso una cifra a chilometro di gran lunga superiore a quella dei treni passeggeri, sebbene questi ultimi abbiano priorità nell'utilizzo dell'infrastruttura? Il nuovo sistema dovrebbe basarsi sui chilometri/treno e non sui chilometri/tonnellata. Prezzi traccia rispondenti alle esigenze del mercato ed una contestuale liberalizzazione nell'acquisto energetico aumentano l'attrattività del trasporto merci su rotaia rispetto a quello su strada e promuovono il trasferimento del traffico auspicato dal mondo politico. In questo modo si potrebbero abolire le attuali sovvenzioni sui prezzi traccia.

Nei prossimi anni anche l'infrastruttura ferroviaria porrà Hupac di fronte a nuove e maggiori sfide. Purtroppo, le strozzature presenti nella rete ferroviaria e il risanamento di vecchie linee ferroviarie ostacoleranno lo sviluppo del traffico combinato. Per quanto riguarda le gallerie NEAT, riteniamo particolarmente urgente eliminare in modo mirato le strozzature che interessano i nodi del traffico (per es. Basilea) e le tratte di accesso.

Anche l'infrastruttura terminalistica mostra carenze che devono essere colmate. Nel secondo semestre di quest'anno Hupac potrà inaugurare l'ampliamento del terminal Busto Arsizio/Gallarate. In una seconda fase questa infrastruttura sarà arricchita di un'officina per la manutenzione dei carri ferroviari. Questi notevoli investimenti, per un totale di CHF 100 milioni, creano i presupposti grazie ai quali nei prossimi anni Hupac potrà trasferire altre importanti quantità di traffico transalpino dalla strada sulla rotaia.

Come vedete, Hupac continua a lavorare per rendere possibile il futuro di un sistema di trasporti transalpino sicuro ed ecologico.

Grazie a questa strategia coerente siamo convinti di poter conservare e consolidare la vostra fiducia di clienti, partner e azionisti di Hupac.

Dr. Hans-Jörg Bertschi
Presidente del Consiglio di Amministrazione

Chiasso, 20 maggio 2005

Anno di esercizio 2004

Sviluppo dei traffici

Nell'anno di esercizio 2004 Hupac ha conseguito un incremento del volume dei traffici del 12,6%, raggiungendo gli obiettivi di bilancio stabiliti. Mentre il traffico non transalpino ha registrato una crescita del 33,5%, superando così nettamente le previsioni, l'aumento nel traffico transalpino è stata solo del 7,4%. La causa principale di questo andamento è la scarsa capacità terminalistica nell'Italia settentrionale.

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

Procedura d'offerta per la trazione

L'elemento centrale dell'anno di esercizio 2004 è stata la procedura d'offerta secondo il principio della trazione integrata. Nel primo trimestre è stato elaborato il progetto, sottoposto successivamente alle ferrovie perché presentassero le loro offerte. A conclusione del periodo di trattativa, nel secondo trimestre i volumi sono stati aggiudicati alle imprese ferroviarie. Il progetto di trazione integrata è stato implementato il 12 dicembre 2004 in occasione dell'entrata in vigore del nuovo orario.

Hupac è riuscita per la prima volta nella sua storia ad indire tale procedura d'offerta soprattutto grazie alle ex ferrovie statali che hanno avuto il coraggio di affrontare il libero mercato. Con importanti investimenti in Germania e in Italia, FFS Cargo ha svolto un ruolo da pioniere ed è stata la prima impresa ferroviaria ad offrire servizi di trazione continua a livello internazionale. Railion e Trenitalia Cargo non

sono state da meno e si sono organizzate sull'asse nord-sud con proprie risorse e filiali.

La procedura d'offerta ha sfidato le ferrovie interessate a cambiare i processi di produzione, in vigore da oltre cento anni secondo il principio territoriale. Siamo stati positivamente sorpresi dalla capacità di innovazione e dalla flessibilità dei nostri partner ferroviari. Tutte le ferrovie sono riuscite a instaurare entro l'anno un sistema di produzione integrato con affiliate proprie o in collaborazione con partner. Oggi cinque imprese ferroviarie operano per conto di Hupac in base al principio della trazione integrata: FFS Cargo e Stinnes con le loro affiliate e Trenitalia Cargo, Rail4Chem e Ferrovie Nord con i rispettivi partner.

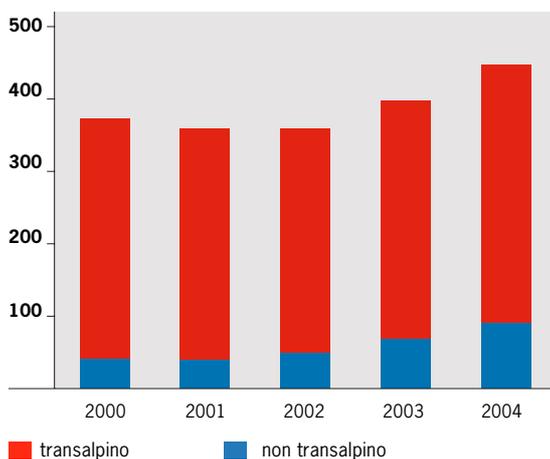
Attuazione della strategia

L'obiettivo della strategia di Hupac è raddoppiare il numero di spedizioni tra il 2000 e il 2007. Oggi constatiamo una carenza significativa nello sviluppo delle quantità per il conseguimento di questo ambizioso traguardo strategico. Questa situazione è dovuta soprattutto agli anni 2001 e 2002, in cui gli operatori hanno dovuto far fronte alla debolezza della congiuntura economica. Anche la qualità insufficiente delle ferrovie è stato un ostacolo alle attività di acquisizione.

Negli anni 2003 e 2004 invece lo sviluppo dei volumi ha registrato i tassi di crescita previsti dalla strategia. Tuttavia, negli ultimi anni il traffico di transito attraverso la Svizzera è cresciuto al di sotto delle sue potenzialità a causa dei limiti di capacità nei terminal dell'Italia settentrionale. La situazione cambierà sensibilmente nel corso del 2005 con l'entrata in funzione del terminal ampliato di Busto Arsizio sul

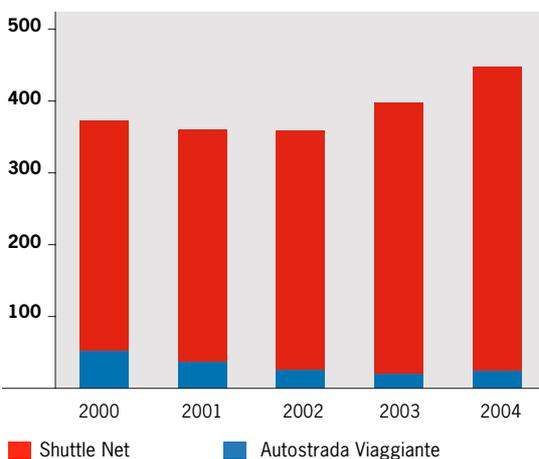
Sviluppo del traffico secondo la tipologia

Spedizioni stradali in 1000



Sviluppo del traffico secondo le aree commerciali

Spedizioni stradali in 1000



territorio comunale di Gallarate. Anche in futuro lo sviluppo del traffico transalpino dipenderà dalla disponibilità delle necessarie capacità terminalistiche nell'Italia settentrionale. Un altro elemento centrale è l'eliminazione mirata delle strozzature lungo la rete ferroviaria a nord e a sud delle Alpi.

Previsioni per il 2005

Tenendo conto dei lavori che interesseranno la galleria Monte Olimpino II, per il 2005 si prevedono ancora limitazioni a livello di infrastruttura che avranno purtroppo ripercussioni sull'ulteriore sviluppo dei traffici. Tuttavia, anche in quest'anno di esercizio Hupac si pone l'obiettivo di conseguire un aumento a due cifre. Nel primo trimestre la ripresa congiunturale è stata piuttosto contenuta. La crescita della relazione Germania ↔ Italia non corrisponde alle aspettative. Il mercato Benelux ↔ Italia continua invece a svilupparsi in modo molto positivo.

Attualmente gli obiettivi prioritari sono stabilizzare il sistema di produzione della trazione integrata nel primo semestre e conseguire un livello transitorio di puntualità almeno dell'80%, per ritornare successivamente al 95%. La strategia di prodotto a breve e medio termine intende sfruttare opportunamente le nuove infrastrutture terminalistiche a Busto/Gallarate con nuove relazioni nel transito attraverso la Svizzera, colmando così le carenze rispetto alle cifre strategiche previste.

Highlights

Gennaio Prima fornitura di 165 carri doppi per Shuttle Net e 60 carri a pianale ribassato per trasporti di 4 metri sull'Autostrada Viaggiante

Febbraio Elaborazione del progetto di una procedura d'offerta per trazione integrata o responsabilità integrata della trazione e invio alle imprese ferroviarie

Aprile Ricevimento delle offerte relative al progetto della trazione integrata

Giugno/luglio Trattative e stipulazione del contratto con le imprese ferroviarie

Ottobre Conferimento degli ordini a FFS Cargo, Stinnes, Trenitalia Cargo, Rail4Chem e Ferrovie Nord in base al principio della trazione integrata

Novembre Completamento del binario di sorpasso sulla linea Luino-Gallarate

Dicembre Entrata in funzione della bretella di Sesto Calende

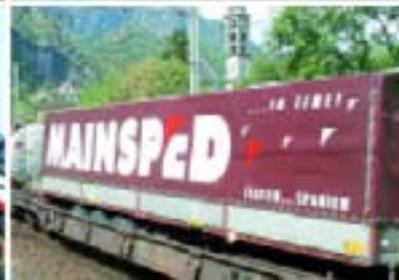
Dicembre Modifica del profilo sulla linea Domodossola-Gallarate

Dicembre Introduzione della trazione integrata

Sviluppo del traffico 2004

	Spedizioni stradali			Peso netto in t			
	2004	2003	%	2004	2003	%	
Shuttle Net	Transalpino						
	Transito	310.003	285.158	8,7	5.644.000	5.168.000	9,2
	Import/export CH	13.637	16.059	-15,1	238.000	274.000	-13,1
	Nazionale CH	7.289	6.746	8,1	93.000	82.000	13,4
	Totale	330.929	307.963	7,5	5.975.000	5.524.000	8,2
	Non transalpino						
	Import/export CH	53.697	50.198	7,0	764.000	721.000	6,0
	Resto d'Europa	38.252	18.689	104,7	572.000	271.000	11,1
Totale	91.949	68.887	33,5	1.336.000	992.000	34,7	
Totale Shuttle Net	422.878	376.850	12,2	7.311.000	6.516.000	12,2	
Autostrada Viaggiante	25.153	20.895	20,4	474.000	400'000	18,5	
Traffico totale	448.031	397.745	12,6	7.785.000	6.916.000	12,6	

Nel 2004 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

Nell'anno di riferimento lo sviluppo del traffico nell'area commerciale Shuttle Net ha registrato una crescita del 12,2% per un volume totale di 422.878 spedizioni. Grazie a nuovi collegamenti quali Zeebrugge ⇌ Segrate (da novembre 2004) e Ludwigshafen ⇌ Rotterdam, i traffici con il Benelux hanno contribuito in misura determinante a questa crescita. È stato possibile sviluppare ulteriormente anche il traffico fra Germania e Italia. A questo riguardo occorre ricordare in particolare l'introduzione del collegamento Duisburg ⇌ Novara via Lötschberg con altezza laterale fino a 4 metri e il potenziamento dell'offerta Singen ⇌ Chiasso/Milano. Anche il traffico nazionale svizzero con il raddoppio dell'offerta Basilea/Aarau ⇌ Stabio/Chiasso ha contribuito a conseguire un aumento del traffico.

Traffico di transito transalpino

Nel traffico di transito transalpino è stato possibile aumentare il volume del traffico dell'8,7%, arrivando a 310.003 spedizioni. Qui di seguito proponiamo schematicamente lo sviluppo dei principali segmenti di mercato.

Scandinavia ⇌ Italia

L'aumento dei traffici dalla Norvegia e dalla Svezia verso l'Italia non è riuscito a compensare il calo dei traffici dalla Danimarca. Il volume globale è sceso dell'8,8% a 21.075 spedizioni. Numerose irregolarità e ritardi nella tratta principale Busto ⇌ Taulov hanno inciso in modo particolarmente pesante sui traffici gateway da Taulov verso i terminal danesi. A causa del mancato rispetto dei criteri di qualità i clienti sono stati costretti a cercare soluzioni alternative, generando così una perdita sensibile di traffici.

Con l'entrata in vigore del nuovo orario nel dicembre 2004 le quattro coppie di treni settimanali in circolazione fra Luino e Taulov sono state trasferite sul terminal di Busto. Il nuovo concetto operativo per i traffici con la Scandinavia offre ai clienti otto partenze settimanali per direzione, proponendo così una frequenza di treni molto interessante.

Germania settentrionale ⇌ Italia

Nuove acquisizioni e lo sviluppo dei traffici dai paesi baltici hanno contribuito a una forte crescita di oltre il 26%. È stato inoltre possibile riconquistare i clienti che avevano cercato soluzioni alternative a causa delle limitazioni imposte dai lavori di risanamento nella galleria Monte Olimpino II.

Sviluppo dei prodotti 2004

Gennaio Treno in regime di free access Duisburg ⇌ Novara via Lötschberg con altezza laterale fino a 4 metri per il trasporto di semirimorchi con profilo P400

Marzo Messa in circolazione dei nuovi carri ribassati sulla tratta Basilea ⇌ Lugano per il trasporto di autocarri con altezza laterale fino a 4 metri

Giugno Terzo treno shuttle giornaliero Singen ⇌ Milano Certosa con fermata a Chiasso

Luglio Treno shuttle di proprietà aziendale in regime di free access tra Rotterdam e Duisburg

Settembre Seconda partenza giornaliera dell'Autostrada Viaggiante tra Basilea SBB e Lugano Vedeggio

Settembre Seconda partenza giornaliera del treno shuttle Basilea/Aarau ⇌ Stabio/Chiasso

Novembre Rilevamento della relazione Segrate ⇌ Zeebrugge

Dicembre Riforma del traffico scandinavo con trasferimento del treno Luino ⇌ Taulov sul terminal di Busto

Dicembre Corse di prova del nuovo treno shuttle Francoforte FIT ⇌ Busto Arsizio



Baden-Württemberg ⇆ Italia

Anche in questo segmento è stato possibile riportare sulle nostre relazioni i trasporti che, a causa dei lavori di risanamento nella galleria Monte Olimpino II, avevano evitato il trasporto combinato. Il volume è cresciuto in misura durevole grazie all'introduzione di un terzo treno shuttle tra Singen e Milano Certosa. Effettuando una fermata a Chiasso questo treno serve anche il segmento Ticino/Como ⇆ Germania meridionale. Altrettanto positivo è stato lo sviluppo dello shuttle Basilea ⇆ Busto grazie all'acquisizione di nuovi clienti. In questo segmento di mercato abbiamo registrato una crescita del 22%.

Reno/Ruhr ⇆ Italia

La modifica di un concetto operativo nel bacino della Ruhr e l'introduzione di una coppia di treni tra Duisburg e Novara che consente il trasporto di semirimorchi con profilo P400, si sono dimostrate misure di successo. Grazie al nuovo collegamento è stato possibile offrire per la prima volta il trasporto di semirimorchi di grande volume tra il bacino della Ruhr e l'Italia, aprendo così la via a nuovi traffici. È stato possibile aumentare notevolmente il volume della relazione Colonia ⇆ Brescia nonostante i problemi infrastrutturali nel terminal di Brescia.

Reno/Meno ⇆ Italia

Nel 2004 non abbiamo raggiunto l'obiettivo fissato per questo segmento di mercato. Diverse difficoltà operative hanno ritardato l'introduzio-

ne del servizio shuttle Francoforte ⇆ Busto fino al gennaio 2005. Un altro elemento negativo è stata una modifica operativa nello svolgimento dei traffici gateway. A causa di questi inconvenienti e della debolezza della domanda il segmento di mercato in questione ha registrato un calo del 7%.

Paesi Bassi ⇆ Italia

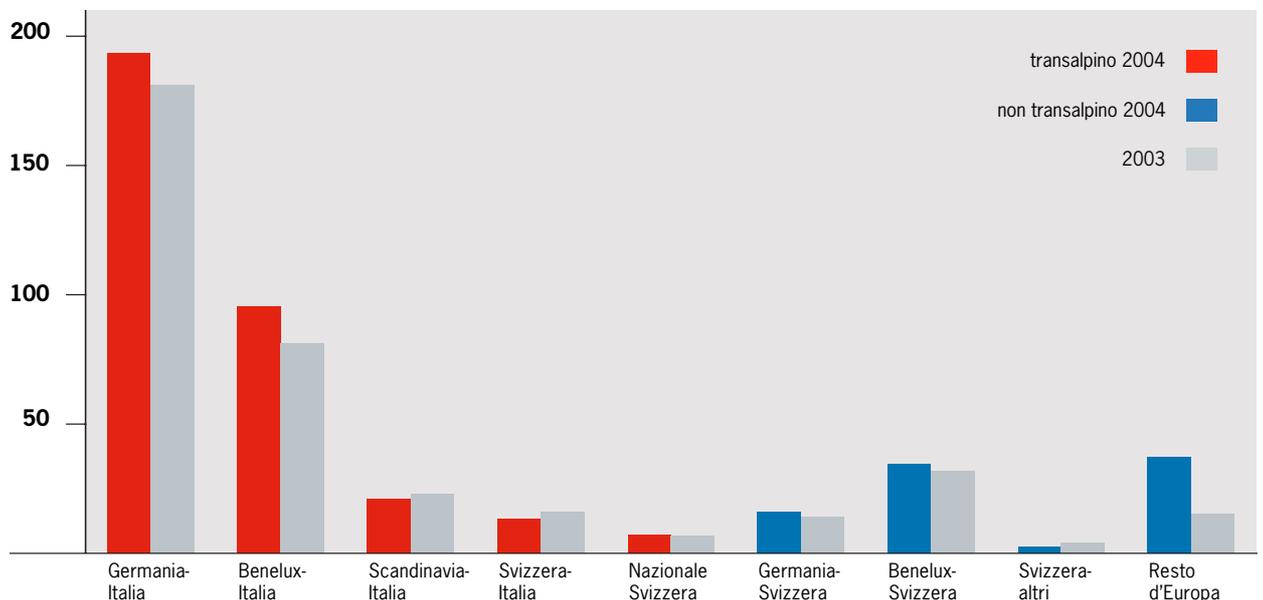
Lo sviluppo e la domanda di traffici sulla relazione Rotterdam ⇆ Novara hanno permesso di aumentare la capacità, aggiungendo un treno alla settimana in ciascuna direzione. Grazie alla relazione tra Rotterdam e Novara via Lötschberg con profilo P400, inaugurata nel 2003, siamo riusciti a conquistare nuovi clienti a favore del traffico combinato. La relazione Rotterdam/Ede ⇆ Brescia si è sviluppata in misura decisamente positiva nonostante il risanamento della galleria Monte Olimpino II. Nel complesso siamo riusciti a far crescere del 13% il volume di traffico in questo segmento.

Belgio ⇆ Italia

Nel 2004 anche questo segmento di mercato è stato caratterizzato da una crescita dei traffici a due cifre. Nel novembre 2004 i traffici Eurocombi tra Zeebrugge e Segrate sono stati integrati nello Shuttle Net di Hupac. In questo modo si è accentuato ulteriormente l'aumento dei traffici, che sulle relazioni Anversa ⇆ Oleggio/ Brescia e Zeebrugge ⇆ Segrate ha raggiunto un aumento del 28% rispetto all'anno precedente.

Sviluppo dei segmenti di mercato di Shuttle Net

Spedizioni stradali in 1000



Import/export Svizzera transalpino

Per effetto del trasferimento di mercati e dell'introduzione di nuovi concetti operativi con traffici diretti tra l'Europa settentrionale e l'Italia a sostituzione dei traffici gateway attraverso la Svizzera, il volume dei traffici di questo segmento è diminuito del 15%. In particolare, la perdita di traffici tra la Svizzera e l'Italia centro/meridionale a vantaggio di altri operatori del settore ha contribuito a questo risultato negativo.

Traffico interno Svizzera transalpino

Grazie all'ottima qualità sulla relazione Stabio ⇄ Aarau abbiamo conseguito un ulteriore aumento dell'8% del volume dei traffici. È stato possibile frenare il calo del traffico sulle tratte Basilea ⇄ Chiasso e Aarau ⇄ Chiasso, modificando lo schema operativo. Da ottobre circolano quotidianamente un treno shuttle tra Basilea e Chiasso e due treni shuttle tra Aarau e Stabio. Grazie a questo miglioramento delle prestazioni è stato di nuovo possibile aumentare i trasporti.

Import/export Svizzera non transalpino

In questo segmento di mercato abbiamo ottenuto un aumento del volume del 7%. In particolare, lo sviluppo del traffico marittimo inland tra Belgio e Svizzera ha contribuito in misura determinante a questo risultato positivo. I traffici a carro singolo da e verso la Germania hanno registrato una diminuzione a causa del rapporto negativo prezzo-prestazioni. Si è registrata una svolta anche nel traffico Austria ⇄ Svizzera, in cui i traffici sono aumentati leggermente rispetto al 2003. Il corridoio Scandinavia ⇄ Svizzera evidenzia uno sviluppo analogo.

Resto d'Europa non transalpino

In questo segmento di mercato abbiamo ottenuto una crescita superiore alla media pari a oltre il 104%, grazie ai nuovi prodotti proposti nel secondo semestre del 2003. Si tratta in particolare della relazione tra Ludwigshafen e la Germania centrale (Lipsia, Buna, Schwarzeheide) e della relazione Rotterdam ⇄ Worms che all'inizio del 2005 è stata trasferita sul terminal di Ludwigshafen. Grazie alla buona qualità del servizio e alla possibilità di collegare nuovi traffici da Ludwigshafen via gateway, è stato possibile aumentare in modo duraturo i volumi trasportati su queste relazioni.

Traffico marittimo inland

Il traffico marittimo inland ha fatto registrare, nell'anno di riferimento, un volume di traffico di 50.000 TEU, pari ad un aumento dell'8,7% rispetto all'anno precedente. Questo risultato conferma il rapido sviluppo del segmento marittimo e la validità della strategia applicata dal Gruppo Hupac sin dal 2000 con la creazione di una struttura ad hoc.

Negli ultimi anni, la globalizzazione e lo spostamento degli equilibri economici hanno creato mercati enormi con opportunità senza precedenti. Le compagnie marittime e i costruttori navali hanno favorito e facilitato lo sviluppo degli scambi commerciali con navi portacontainer a grandissima capacità che riducono gli scali nei porti (one call port policy – hub policy).

Il trasporto ferroviario diventa sempre più interessante come soluzione logistica capace di far fronte ai primi segnali di insufficienza delle capacità nei porti del North Range come Rot-



terdam ed Anversa. Se la gestione di questi enormi volumi di container sta creando una serie di problemi in Europa, essa rappresenta un'opportunità che Hupac deve assolutamente saper cogliere, in modo da poter continuare ad offrire ai suoi clienti soluzioni competitive ed innovative.

Il traffico marittimo richiede l'offerta di prestazioni supplementari, non usuali per il traffico continentale. L'operatore deve fornire servizi integrativi che completino il ciclo del trasporto fino alla presa e consegna domiciliare (door-to-door) o sulle banchine (camion, barge portuale) per rispettare le date di imbarco dei container sulle navi.

Dopo la fase pionieristica, Hupac ha applicato la politica dei "piccoli e rapidi passi" con lo scopo di acquisire traffici con commitments e concentrarsi sui grossi clienti, specialmente spedizionieri o loro associazioni come il Groupement Fer per la Svizzera, e compagnie marittime. La strategia di prodotto prevede sia soluzioni orientate totalmente al segmento marittimo, con la creazione di nuovi servizi come l'Antwerp Shuttle tra Anversa e Basilea, sia collegamenti feeder tra i porti e la rete Shuttle Net, come nel caso del Medgate Shuttle tra Genova e Busto Arsizio e del La Spezia Shuttle tra La Spezia e Chiasso.

L'esempio classico per quest'ultima proposta logistica è il servizio Medgate Shuttle. Grazie a questo treno feeder abbiamo collegato a Shuttle Net un porto in continuo sviluppo e

strategicamente interessante per la rotta dei traffici con il Far East. Scalando a Genova, anziché nei porti del North Range, si ottiene una riduzione da cinque a sette giorni di percorrenza tra l'Asia e l'Europa, con incidenze economiche positive sia per la locazione dei container, sia per le soste delle navi nei porti.

Autostrada Viaggiante

Il volume dell'area commerciale Autostrada Viaggiante è stato di 25.153 spedizioni stradali, pari a un aumento del 20,4% rispetto all'anno precedente. Nel 2004 è stato possibile riconquistare i trasporti che l'anno precedente erano stati persi a causa della chiusura della galleria Monte Olimpino II.

Il rilancio della relazione Milano ⇌ Singen ha dato gli esiti sperati. A questo risultato positivo ha contribuito anche il raddoppio della circolazione giornaliera tra Lugano e Basilea (settembre 2004) e l'entrata in esercizio di 60 carri innovativi sulla tratta Lugano ⇌ Basilea. Grazie alla superficie di carico ribassata possono essere trasportati semirimorchi di altezza laterale fino a 4 metri, consentendo così di accedere a nuovi potenziali di mercato.

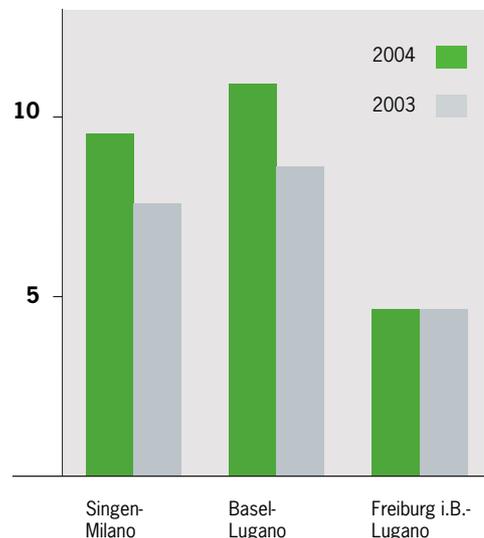
Le previsioni per il 2005 sono positive, soprattutto se sarà ottenuta l'autorizzazione a trasportare veicoli con altezza laterale fino a 4 metri anche su altre tratte. Purtroppo occorre prendere in considerazione le nuove difficoltà dovute ai lavori di manutenzione infrastrutturali nella galleria Monte Olimpino II.

Le relazioni dell'Autostrada Viaggiante



Sviluppo delle relazioni

Spedizioni stradali in 1000



Logistica interna

Trazione ferroviaria

Uno degli obiettivi principali dell'anno commerciale 2004 è stata la preparazione del concetto di trazione integrata. Ci siamo coordinati con le imprese ferroviarie interessate, con la consapevolezza pienamente condivisa che solo mediante il nuovo sistema, legato alla piena interoperabilità dei mezzi di trazione, si possano ottenere risultati qualitativi migliori e quindi una maggiore competitività. La creazione di diversi gruppi di lavoro, che avevano lo scopo di preparare le strutture operative al cambiamento, ha risposto positivamente alle esigenze.

I vantaggi del nuovo sistema di trazione consistono soprattutto nella riduzione delle varie interfacce nelle stazioni di frontiera, nell'aumento della produttività dei locomotori in servizio transfrontaliero e in una maggiore efficienza nello scambio di informazioni, visto che, contrariamente a quanto avveniva in passato, ora disponiamo di un unico referente per l'intera tratta internazionale. Questi vantaggi sono alla base degli accordi di qualità con i nostri partner ferroviari.

Desideriamo ringraziare, in questa occasione, le diverse imprese ferroviarie per il notevole impegno e la disponibilità forniti. Siamo tutti convinti che grazie al nuovo clima di concorrenza anche le imprese ferroviarie potranno dimostrare gli effetti positivi della trazione integrata in termini di maggiore qualità.

L'impresa ferroviaria di Hupac SpA, oltre a consolidare il servizio di trazione dei vagoni

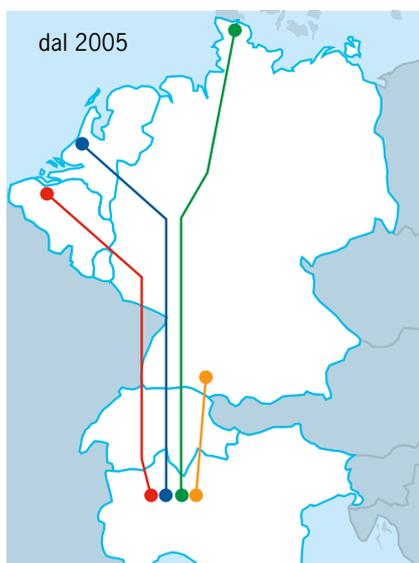
vuoti da e per le officine tra Chiasso e Gallarate, ha contribuito a livello locale al progetto della trazione integrata. Il supporto fornito alle altre imprese ferroviarie nella prima fase dell'implementazione è stato notevole. La nostra impresa ferroviaria ha inoltre svolto un ruolo importante nella formazione del nostro personale per le mansioni tipiche del settore ferroviario (manovra, formazione treno, ecc.).

Terminal

La necessità di migliorare continuamente i nostri prodotti ci obbliga a rivalutare costantemente 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 delle problematiche legate alla sicurezza. L'anno 2004 è stato caratterizzato dalla revisione di tutta l'organizzazione operativa in previsione dell'introduzione del nuovo sistema di trazione integrata. Grazie alla notevole competenza e motivazione del nostro personale che opera in loco è stato possibile attivare i cambiamenti previsti con un sincronismo perfetto.

A Busto Arsizio, per tutto l'anno si è respirata aria di cambiamenti dovuti alla necessità di prevedere le future esigenze operative dello scalo che, con la messa in esercizio dell'ampliamento su territorio comunale di Gallarate, raggiungerà notevoli dimensioni. A questo proposito è stato allestito un gruppo di lavoro che ha l'esclusivo compito di verificare tutti gli aspetti relativi alla messa in esercizio prevista per settembre 2005. L'approvvigionamento

Il sistema della trazione integrata



delle risorse necessarie come locomotori di manovra e trattori e la nuova gestione operativa sono stati al centro di queste verifiche.

In corrispondenza al consolidamento dei traffici marittimi, il terminal di Aarau ha ricevuto in dotazione una nuova autogru che soddisfa e supera i diversi canoni dell'esigente normativa svizzera in materia di protezione dell'ambiente, in particolar modo per quanto concerne le emissioni di particolato fine.

Sul terminal di Basilea si è consolidato un importante traffico di container deep sea da e per Anversa. Grazie all'impegno del nostro personale che opera in loco è stato possibile ottenere ottimi risultati anche su superfici ridotte.

Puntualità dei treni

Il costante e progressivo miglioramento dell'indice della puntualità dei nostri treni ci indica che i provvedimenti realizzati vanno nella giusta direzione. Nell'anno di riferimento il tasso di puntualità sull'asse di Luino è aumentato di 16 punti percentuali rispetto all'anno precedente attestandosi sul 69%. Non dobbiamo comunque accontentarci di questo risultato, in quanto il nostro obiettivo rimane quello di raggiungere un tasso di puntualità del 95%.

Nelle ultime settimane di dicembre, a seguito del cambio dell'orario dei treni e dell'introduzione della trazione integrata, abbiamo riscontrato alcune difficoltà dovute a problemi di interfaccia alle frontiere. Una buona parte è stata risolta

nel giro di poche settimane. Gli altri aspetti relativi alle risorse ferroviarie (locomotori, macchinisti, tracce dei treni) saranno risolti nei primi mesi del 2005.

Produttività

Nel quadro di una strategia a lungo termine, Hupac si è posta l'obiettivo di aumentare costantemente la produttività, assicurando così nel tempo la competitività del trasporto combinato. Dopo i primi successi già registrati nel 2003, nell'anno di riferimento è stato possibile migliorare sensibilmente la produttività. Grazie all'attuazione di diverse modifiche strutturali i processi sono stati resi più efficienti, con il risultato di incrementare di quasi il 10% la produttività, misurata in base alla prestazione chilometrica per carro Hupac. Il numero di spedizioni per collaboratore è aumentato dell'11%.

Logistica di magazzino

Hupac offre alla clientela una vasta gamma di servizi nel settore della logistica di magazzino tramite l'affiliata Fidia Divisione Magazzini Generali. L'impianto dell'azienda, che si trova nelle immediate vicinanze del terminal di Busto Arsizio, dispone di magazzini di stoccaggio, aree di sosta per unità di carico e superfici ad uso ufficio. Nello scorso anno di esercizio diversi clienti hanno affidato funzioni logistiche a Fidia, consentendo così oggi di sfruttare l'impianto al massimo della capacità.





RAILION

G2000 - 03 SF

Information Technology

Information Technology

I sistemi d'informazione svolgono un ruolo centrale nello svolgimento del traffico combinato. Goal – Global Oriented Application for Logistics – è un software integrato che gestisce le informazioni in tempo reale, coordinando il traffico intermodale dalla fase di prenotazione a quella di contabilizzazione. Creato da Hupac e sviluppato ulteriormente in collaborazione con Cemat, oggi Goal è il sistema per la gestione del traffico combinato più diffuso in Europa.

Nel 2004 Hupac ha ampliato il traffico marittimo, avviando numerose nuove relazioni. L'équipe Information Technology ha dato il suo sostegno a queste attività, attuando nuove funzioni di supporto per i terminal interessati.

Anche l'ampliamento del terminal di Busto/Gallarate è stato una sfida per gli specialisti del settore Information Technology di Hupac. Un impianto di queste dimensioni richiede sforzi notevoli in termini di trattamento delle operazioni di trasbordo. Nello scorso anno di esercizio Hupac ha progettato nuovi sistemi per la gestione del piazzale e soluzioni informatiche innovative per le operazioni di carico e scarico. Con l'entrata in funzione del terminal, i nuovi sistemi troveranno piena applicazione su tutta la superficie terminalistica.

E-services

Nell'anno di riferimento sono state adottate misure importanti per quanto riguarda Cesar, il sistema informativo per la clientela di Hupac. Ad aprile Hupac, Cemat, Kombiverkehr, Nova-

trans e l'organizzazione di riferimento UIRR hanno fondato la società di gestione Cesar Information Services (CIS). L'azienda, con sede a Bruxelles, offre servizi elettronici per il traffico intermodale: dalla consultazione degli orari alla prenotazione, dal servizio tracking & tracing alla fornitura di informazioni in caso di irregolarità del traffico. Il sistema online viene continuamente alimentato in tempo reale con informazioni fornite dai sistemi informatici degli operatori interessati. Obiettivo della nuova azienda è ampliare la cerchia di utenti fra la clientela e instaurare partnership con nuovi operatori del trasporto combinato.

Il 2004 è stato l'anno del consolidamento di Cesar presso la clientela europea. Ogni settimana Cesar riceve informazioni su 62.000 trasporti e 250.000 indicazioni relative alle varie fasi della catena di trasporto. Gli utenti registrati, che attualmente sono 300, possono seguire ogni fase del trasporto sul sito web www.cesar-online.com.

Nel 2004 lo sviluppo dei servizi elettronici ha riguardato soprattutto le richieste crescenti da parte della clientela e dei partner commerciali (ferrovie, porti, fornitori) in relazione allo scambio elettronico di dati. I trasportatori con un elevato volume di spedizioni prenotano i nostri servizi direttamente dai loro sistemi di spedizione tramite un'interfaccia XML. La prenotazione viene integrata automaticamente nel sistema informatico di Hupac. L'e-booking aumenta la qualità della prenotazione, riducendo i tempi e i costi.



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 3.519 unità, offre ai clienti numerosi vantaggi.

Shuttle Net

- ▶ Carri pianale per container: portata maggiore grazie all'ottimizzazione del peso proprio (approntamento del prototipo e sviluppo della serie)
- ▶ Carri a tasca: studiati per merci pesanti e semirimorchi dell'ultima generazione con ottimizzazione dei volumi e riduzione del peso proprio
- ▶ Mega II: adatti per contenitori high cube, casse mobili, semirimorchi e megatrailer.

Autostrada Viaggiante

- ▶ Trasporto di autotreni fino a 44 tonnellate
- ▶ 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 soles in materiale sintetico che riducono le emissioni sonore. Grazie a interventi di manutenzione preventiva, 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 2004 sono stati consegnati 75 carri pianale doppi e 90 carri pianale doppi Mega per i traffici Shuttle Net. La flotta di vagoni per l'Autostrada Viaggiante è stata ampliata di 60 unità che consentono per la prima volta il trasporto di veicoli con un'altezza laterale fino a 4 metri sulla tratta del Gottardo. Per il 2005 è previsto l'acquisto di ulteriore materiale rotabile per i traffici Shuttle Net.

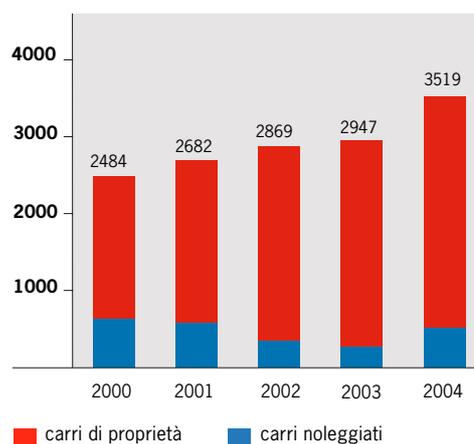
Codifica dei veicoli

Hupac dispone di un centro interno specializzato per la codifica dei veicoli stradali. I veicoli devono essere omologati presso un'impresa ferroviaria europea per il trasporto su rotaia, per garantire la compatibilità tra il veicolo e il carro ferroviario sulla direttrice di traffico desiderata. Dal 2000 al 2004 Hupac ha eseguito quasi 9.900 codifiche per conto della clientela.

Terminal di Busto/Gallarate

Nell'anno di riferimento i lavori per l'ampliamento del terminal di Gallarate hanno compiuto rapidi progressi. Il completamento dei lavori è previsto per luglio 2005. L'impianto entrerà in funzione con due moduli gru di tre binari ciascuno e sei gru a portale.

Materiale rotabile





Collaboratori

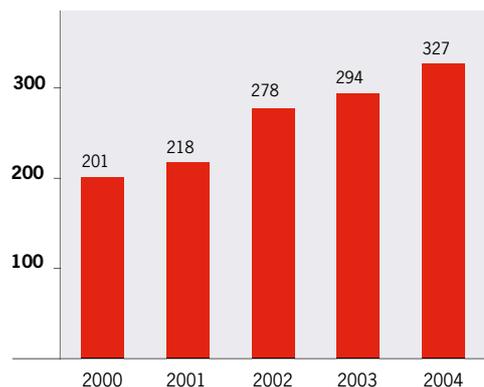
Al termine dell'anno di esercizio 2004 il Gruppo Hupac contava 327 collaboratori, di cui 115 erano attivi presso Hupac Intermodal SA in Svizzera. In Italia lavoravano 152 persone per Hupac SpA e 34 per Fidia SpA, mentre per le affiliate in Germania e nei Paesi Bassi lavoravano nel complesso 15 collaboratori.

Da sempre Hupac punta su personale opportunamente formato e motivato, caratterizzato da spiccate competenze interculturali. L'anno scorso Hupac Intermodal SA si è concentrata in particolare sulla preparazione ai cambiamenti che interessano le condizioni generali di esercizio. Con corsi di formazione interni sulla gestione del cambiamento (change management) nonché sulle tecniche di trattativa e di presentazione il personale è stato preparato alle nuove sfide nel mercato liberalizzato.

Nell'anno di riferimento Hupac SpA, in qualità di maggior datore di lavoro del Gruppo Hupac, ha introdotto un sistema di gestione del personale. L'imminente ampliamento del terminal di Busto/Gallarate rappresenta una sfida notevole in materia di gestione del personale, soprattutto per quanto riguarda la formazione e l'ottimizzazione dei processi organizzativi. Mediante corsi che favoriscono la polivalenza e la formazione "on the job" dei nuovi collaboratori, Hupac SpA si prepara ai nuovi compiti che la attendono.

Il processo di liberalizzazione richiede a ogni collaboratore la massima flessibilità per adattarsi alla nuova situazione. Il Consiglio di Amministrazione e la direzione colgono l'occasione per ringraziare tutti i collaboratori per l'impegno dimostrato quotidianamente nel conseguire i nostri obiettivi aziendali.

Personale del Gruppo Hupac



Corporate Governance

Struttura del Gruppo Hupac

Alla fine del 2004 il Gruppo Hupac era costituito da nove imprese (figura 1, 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 così come 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.

Struttura del capitale

Nell'anno di riferimento Hupac SA disponeva di un capitale azionario di CHF 20 milioni. Circa 90 azionisti partecipano all'impresa. Il 72% del capitale è detenuto da imprese di trasporto e di spedizioni di Svizzera, Germania, Italia, Francia e Paesi Bassi, il 28% da imprese ferroviarie.

Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione di Hupac SA è costituito da sei membri (figura 2, pagina 2). 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 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 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 composizione del Consiglio di Amministrazione di Hupac Intermodal SA e Termini SA è identica a quella di Hupac SA.

Gestione del Gruppo

La figura 3 a pagina 2 mostra in forma schematica la gestione del Gruppo Hupac alla fine del periodo di riferimento. A settembre del 2004 Mark Jansen ha assunto la direzione operativa di Hupac Intermodal NV con sede a Rotterdam.

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.

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).

Hupac dovrà restituire una parte considerevole di questi finanziamenti pubblici, pari ad un importo, interessi compresi, di CHF 112,2 milioni (vedi tabella sotto). 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, il rapporto dei finanziamenti medi per km/spedizione attraverso la Svizzera tra l'Autostrada Viaggiante e Shuttle Net (trasporto combinato non accompagnato) è stato di 3:1 (vedi grafico sotto).

Risk Management

Nell'anno di riferimento nel Gruppo Hupac è stato effettuato un inventario dei rischi presenti, rivolgendo particolare attenzione all'attività operativa nei terminal e sulle tratte. I rischi principali sono rappresentati da incidenti con possibili danni alle merci e alle persone. Altri rischi sono le interruzioni prolungate delle tratte, i deragliamenti, i guasti ma anche i rischi dovuti a incendi, ai danni causati dall'acqua e ai furti.

Inoltre sono stati presi in esame tutti i rischi sul posto di lavoro del personale. Nel settore amministrativo sono stati indicati in particolare il recupero crediti, i rischi legati ai tassi di cambio e ai deficit dei contratti. Nel settore informatico occorre ricordare l'affidabilità dei sistemi hardware e software e delle linee di trasmissione di dati. Nel settore dell'engineering aspetti importanti sono la manutenzione del materiale rotabile e la qualità nella progettazione e costruzione dell'infrastruttura terminalistica. Non da ultimo sono stati presi in considerazione anche i rischi derivanti dalla legislazione, come per esempio lo sviluppo dei sussidi di esercizio da parte della Confederazione.

I responsabili di reparto in Svizzera e i dirigenti delle sedi all'estero hanno elencato i loro rischi specifici. Per ogni rischio sono state fissate le misure da adottare, le scadenze e le responsabilità. Una matrice per la valutazione del rischio con ponderazione di tutti i rischi in base alla probabilità del loro manifestarsi o all'entità dei danni chiarisce opportunamente la situazione e serve come base di riferimento per definire la priorità delle misure.

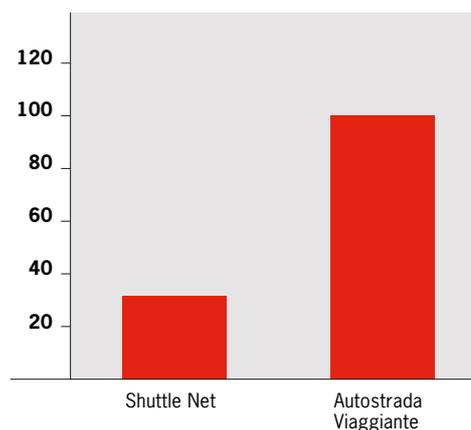
La direzione informa periodicamente il Consiglio di Amministrazione sullo stato della gestione del rischio in generale e sul trattamento di rischi specifici in particolare.

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.

Finanziamenti 2004 per Shuttle Net e Autostrada Viaggiante

indicizzati per km/spedizione attraverso la Svizzera; Autostrada Viaggiante = 100



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

in 1000 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



Conto annuale consolidato

Conto economico consolidato 2004 e 2003

Importi in 1 000 CHF	2004	2003
Ricavi da forniture e prestazioni	348 597	301 591
Costi netti delle prestazioni fornite	(260 097)	(217 143)
Utile lordo	88 500	84 448
Costi del personale	(23 960)	(22 041)
Spese generali	(11 003)	(10 389)
Oneri per ammortamenti e accantonamenti	(46 027)	(43 509)
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	1 813	420
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	(18)	(116)
Risultato prima delle posizioni finanziarie	9 305	8 813
Ricavi finanziari	360	220
Oneri finanziari	(1 441)	(1 813)
Quota ai risultati delle società associate	343	994
Differenze di cambio	(173)	(195)
Risultato ordinario d'esercizio	8 394	8 019
Ricavi estranei	199	306
Costi estranei	0	(50)
Ricavi straordinari	1 158	733
Costi straordinari	(57)	(611)
Utile prima delle imposte	9 694	8 397
Imposte	(3 096)	(2 373)
Utile d'esercizio	6 598	6 024
Quota degli azionisti minoritari	(41)	(64)
Utile d'esercizio del Gruppo	6 557	5 960

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2004 e 2003

Importi in 1 000 CHF 31.12.2004 31.12.2003

ATTIVO

SOSTANZA CIRCOLANTE

Mezzi liquidi	44 378	32 409
Crediti da forniture e prestazioni	53 113	45 635
- nei confronti di terzi	52 091	45 191
- nei confronti di azionisti	1 022	444
Altri crediti	15 122	8 454
Inventario magazzino/officina	1 067	1 205
Ratei e risconti attivi	14 225	4 632

Totale sostanza circolante 127 905 92 335

SOSTANZA FISSA

Investimenti finanziari	20 525	20 216
- Partecipazioni	18 652	18 131
- Depositi cauzionali e altri attivi finanziari	657	409
- Imposte differite attive	1 216	1 676
Investimenti materiali	208 375	197 557
- Acconti per investimenti materiali	27 707	14 175
- Attrezzature tecniche	9 865	10 904
- Materiale rotabile	84 529	81 761
- Impianti fissi su terreni di terzi	1 848	2 012
- Terminali, stabili e terreni	81 799	85 967
- Altri investimenti materiali	2 627	2 738
Investimenti immateriali	988	1 409

Totale sostanza fissa 229 888 219 182

Totale attivo 357 793 311 517

Importi in 1 000 CHF 31.12.2004 31.12.2003

PASSIVO

CAPITALE DEI TERZI

Capitale dei terzi a breve termine

Debiti finanziari a breve termine	7 250	6 649
Debiti da forniture e prestazioni	31 726	33 875
- nei confronti di terzi	26 428	33 803
- nei confronti di azionisti	5 298	72
Altri debiti a breve termine	2 863	3 190
Ratei e risconti passivi	56 815	37 658
Accantonamenti a breve termine	19 208	9 305

Totale capitale dei terzi
a breve termine 117 862 90 677

Capitale dei terzi a lungo termine

Debiti a lungo termine	144 560	131 244
Accantonamenti a lungo termine	34 554	33 019
Imposte differite passive	2 795	3 014

Totale capitale dei terzi
a lungo termine 181 909 167 277

Totale capitale dei terzi 299 771 257 954

Azionisti minoritari 1 020 1 079

CAPITALE PROPRIO

Capitale azionario	20 000	20 000
Riserve	31 379	26 994
Differenza di conversione	(934)	(470)
Utile d'esercizio del Gruppo	6 557	5 960
Totale capitale proprio	57 002	52 484

Totale passivo 357 793 311 517

**Conto consolidato
dei flussi di mezzi
2004 e 2003**

Importi in 1 000 CHF	2004	2003
Risultato d'esercizio consolidato	6 557	5 960
Ammortamenti sostanza fissa materiale	42 121	36 156
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	488	474
Aumento accantonamenti	1 218	7 127
Scioglimento accantonamenti	0	(139)
Utile netto da alienazione sostanza fissa materiale	(1 610)	(304)
Differenze cambio	1 573	(4 212)
Quota ai risultati delle società associate	(343)	(994)
Azionisti minoritari	(59)	120
Aumento dei crediti a breve	(23 633)	(11 346)
Variazione dell'inventario	118	(41)
Variazione dei debiti a breve	27 049	(6 123)
<u>Flusso di fondi da attività aziendale</u>	<u>53 479</u>	<u>26 678</u>
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(65 194)	(39 530)
Disinvestimenti immobilizzazioni materiali	12 562	8 658
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(74)	(260)
Disinvestimenti immobilizzazioni immateriali	0	0
Investimenti in partecipazioni	(658)	(128)
Disinvestimenti di partecipazioni	239	0
<u>Deflusso di fondi da attività di investimento</u>	<u>(53 125)</u>	<u>(31 260)</u>
Incremento di debiti a lungo termine	13 355	19 430
Pagamento di dividendi	(1 600)	(1 600)
<u>Flusso di fondi da attività di finanziamento</u>	<u>11 755</u>	<u>17 830</u>
<u>Variazione</u>	<u>12 109</u>	<u>13 248</u>
<u>Fondi liquidi all'inizio del periodo</u>	<u>32 409</u>	<u>18 800</u>
Differenze cambio su mezzi liquidi	(140)	361
<u>Fondi liquidi alla fine del periodo</u>	<u>44 378</u>	<u>32 409</u>

Allegato al conto di Gruppo 2004

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 statutari delle società svizzere. Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2004 include inoltre un accantonamento per rischi generali di 4,0 milioni di franchi (anno precedente: 3,4 milioni di franchi).

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 consolida-

mento 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 %	
			31.12.2004	31.12.2003
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	95,19	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
Termini SA, Chiasso	CHF	500 000	80,00	80,00
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, 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 %	
		31.12.2004	31.12.2003
Cemat SpA	Milano (Italia)	34,26	34,26
D & L Cargo NV	Boom (Belgio)	40,00	40,00
RAIpin SA	Berna (Svizzera)	30,00	30,00

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	
	31.12.2004	31.12.2003	2004	2003
CHF/EUR	1,5456	1,5706	1,5437	1,5210

Evoluzione dei fondi propri del Gruppo

Importi in 1 000 CHF	Capitale azionario	Riserve	Differenze di conversione	Totale	Azionisti minoritari
Saldo al 1 gennaio 2003	20 000	28 594	(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	32 954	(470)	52 484	1 079
Differenze di conversione			(203)	(203)	(14)
Differenze di conversione associate			(256)	(256)	
Aumento partecipazioni				0	(86)
Adeguamento differenze di conversione		5	(5)	0	
Vendita partecipazioni a equity		20		20	
Dividendi capogruppo		(1 600)		(1 600)	
Utile consolidato 2004		6 557		6 557	41
Saldo al 31 dicembre 2004	20 000	37 936	(934)	57 002	1 020

Altre indicazioni prescritte dalla legge

Importi in 1 000 CHF	31.12.2004	31.12.2003
1. Fideiussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegni a favore di terzi	1 401	4 722
2. Attivi costituiti in pegno a garanzia di propri impegni	117 545	87 326
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.	0	247
4. Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali	142 301	148 059

Rapporto del Revisore del conto di Gruppo all'Assemblea generale degli azionisti per il conto di Gruppo 2004

In qualità di revisore del conto di Gruppo abbiamo verificato il conto annuale consolidato (bilancio, conto economico e allegato, da pagina 25 a pagina 30) della Hupac SA per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004.

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, 15 aprile 2005

Conto annuale Hupac SA

Conto economico 2004 e 2003

Importi in 1 000 CHF	2004	2003
Ricavi da forniture e prestazioni	65 959	44 672
Costi delle prestazioni fornite	(21 803)	(1 310)
Utile lordo	44 156	43 362
Spese generali	(863)	(1 075)
Ammortamenti sostanza fissa materiale	(36 308)	(30 487)
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	(36)	(46)
Accantonamenti e rettifiche di valore	(2)	(4 412)
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	1 074	176
Utile risultante da cessione di partecipazioni	136	0
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	0	(77)
Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie	8 157	7 441
Ricavi finanziari	271	504
Oneri finanziari	(1 387)	(1 745)
Differenze di cambio	76	(48)
Utile ordinario d'esercizio	7 117	6 152
Ricavi straordinari	22	26
Costi straordinari	0	(3)
Utile prima delle imposte	7 139	6 175
Imposte	(1 620)	(1 395)
Utile d'esercizio	5 519	4 780

Osservazioni sul conto economico

La voce *Ricavi da forniture e prestazioni* comprende i ricavi dalla locazione di investimenti materiali e i ricavi dalla concessione di licenze per l'utilizzo dei marchi di Hupac SA. L'aumento consistente rispetto all'esercizio passato è da attribuire al fatto che Hupac SA ha noleggiato il materiale rotabile a partire dall'01.01.2004, incluse le spese di manutenzione. Dall'altro lato, si registra un ulteriore aumento anche del numero di carri da noleggiare rispetto all'esercizio precedente.

I *Costi delle prestazioni fornite* hanno subito un incremento notevole a seguito della stipulazione del nuovo contratto di manutenzione fra Hupac SA e SBB Cargo SA. Fino alla fine del 2003, le spese di manutenzione sono state pagate direttamente dall'operatore

Hupac Intermodal SA. Al netto dei *Costi delle prestazioni fornite*, l'esercizio di riferimento 2004 ha fatto registrare un *Utile lordo* più elevato rispetto all'esercizio precedente di ca. 0,8 milioni di CHF.

Le *Spese generali* sono diminuite di più di 0,2 milioni di CHF.

Gli *Ammortamenti sostanza fissa materiale* evidenziano un incremento di ben 5,8 milioni di CHF, soprattutto a seguito delle maggiori forniture di materiale rotabile nel 2004 rispetto all'esercizio precedente. Per gli investimenti durante il periodo di riferimento è stato possibile applicare tassi di ammortamento superiori nell'ambito delle misure per lo sviluppo dell'economia.

Contrariamente all'esercizio precedente, nel 2004 gli *Accantonamenti e le rettifiche di valore* non si sono quasi resi necessari.

L'*Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa* è stato generato soprattutto dalla vendita di pezzi di ricambio per la manutenzione del materiale rotabile.

Al netto delle posizioni finanziarie, Hupac SA evidenzia nell'esercizio di riferimento 2004 un *Utile ordinario d'esercizio* di 7,117 milioni di CHF. Tenuto conto delle posizioni straordinarie e degli oneri fiscali, risulta per l'esercizio 2004 un *Utile d'esercizio* di 5,519 milioni di CHF.

Bilancio al 31 dicembre 2004 e 2003

Importi in 1 000 CHF

31.12.2004 31.12.2003

ATTIVO

SOSTANZA CIRCOLANTE

Mezzi liquidi	3 192	2 500
Crediti da forniture e prestazioni	12 492	7 033
- nei confronti di terzi	2 691	886
- nei confronti di società del Gruppo	8 928	5 853
- nei confronti di azionisti	1 023	444
- Delcredere	(150)	(150)
Altri crediti	360	315
- nei confronti di terzi	360	315
Ratei e risconti attivi	5 225	1 078
Totale sostanza circolante	21 269	10 926

SOSTANZA FISSA

Investimenti finanziari	33 865	33 043
- Partecipazioni	27 918	27 294
- Prestiti	5 945	5 747
- Altri investimenti finanziari	2	2
Investimenti materiali	84 393	91 886
Investimenti immateriali	53	89
Totale sostanza fissa	118 311	125 018
Totale attivo	139 580	135 944

Osservazioni sul bilancio

Alla fine del 2004, la voce *Sostanza circolante* era aumentata da 10,9 milioni di CHF nell'esercizio precedente a circa 21,2 milioni di CHF, soprattutto a seguito dell'incremento dei *Crediti da forniture e prestazioni*.

Gli *Investimenti finanziari* hanno raggiunto quasi lo stesso valore contabile dell'esercizio precedente, mentre gli *Investimenti materiali* evidenziano una riduzione a quasi 84,4 milioni di CHF.

Alla fine dell'esercizio di riferimento 2004, il totale degli attivi di Hupac SA ha superato 139,5 milioni di CHF.

Nel Passivo, i *Debiti da forniture e prestazioni* sono aumentati considerevolmente, ancora una volta a seguito dei nuovi rapporti commerciali connessi alla manutenzione del materiale rotabile.

La voce *Debiti a lungo termine* è stata ridotta considerevolmente, a seguito

di rimborsi consistenti alle banche di fiducia.

Alla fine del 2004 Hupac SA dispone di un *Capitale proprio* di 48,7 milioni di CHF, pari ad una quota di capitale proprio del 34,9% e con un lieve miglioramento rispetto all'esercizio precedente.

Importi in 1 000 CHF

31.12.2004 31.12.2003

PASSIVO

CAPITALE DEI TERZI

Capitale dei terzi a breve termine

Debiti da forniture e prestazioni	6 567	726
- nei confronti di terzi	1 263	654
- nei confronti di società del Gruppo	6	0
- nei confronti di azionisti	5 298	72
Mutui a breve termine	7 250	6 649
- da terzi	7 000	6 649
- da azionisti	250	0
Altri debiti a breve termine	404	799
- nei confronti di terzi	404	799
Ratei, risconti passivi ed accantonamenti a breve termine	8 061	5 252
Totale capitale dei terzi a breve termine	22 282	13 426

Capitale dei terzi a lungo termine

Debiti a lungo termine	54 433	61 683
- nei confronti di terzi	42 000	49 000
- nei confronti di società del Gruppo	11 683	12 683
- nei confronti di azionisti	750	0
Accantonamenti a lungo termine	14 150	16 039
Totale capitale dei terzi a lungo termine	68 583	77 722
Totale capitale dei terzi	90 865	91 148

CAPITALE PROPRIO

Capitale azionario	20 000	20 000
Riserva generale	4 502	4 442
Riserve statutarie	18 300	15 300
Utile di bilancio	5 913	5 054
- Utili riportati	394	274
- Utile d'esercizio	5 519	4 780
Totale capitale proprio	48 715	44 796

Totale passivo 139 580 135 944

Allegato al conto annuale 2004

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	31.12.2004	31.12.2003
2.1 Fideiussioni, impieghi di garanzia e costituzioni di pegni a favore di terzi	15 005	13 249
2.2 Impegni leasing non esposti a bilancio	0	247
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	79 496	88 880

2.4 Partecipazioni essenziali

Ragione sociale	Attività	Capitale sociale in 1 000	Partecipazione in % 31.12.2004 31.12.2003	
Hupac Intermodal SA, Chiasso	Gestione traffico/Gestione terminal	CHF 250	100,00	100,00
Hupac SpA, Milano	Gestione terminal/Esercizio ferroviario	EUR 2 040	95,19	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
Cesar Information services Scarl, Bruxelles	Servizio elaborazione dati per i clienti	EUR 100	25,10	0
RAIpin SA, Berna	Gestione traffico/Gestione terminal	CHF 300	30,00	30,00
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 2003	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
Dividendo				(1 600)	(1 600)
Attribuzione alla riserva generale		60		(60)	0
Attribuzione alle riserve statutarie			3 000	(3 000)	0
Utile d'esercizio				5 519	5 519
Saldo al 31 dicembre 2004	20 000	4 502	18 300	5 913	48 715

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

		2004
Utili riportati	CHF	393 920
Utile d'esercizio	CHF	5 518 629
Utile di bilancio a disposizione dell'Assemblea generale	CHF	5 912 549

Proposta del Consiglio di Amministrazione:

Dividendo	CHF	1 600 000
Attribuzione alla riserva generale	CHF	60 000
Attribuzione alle riserve statutarie	CHF	4 000 000
Riporto a nuovo	CHF	252 549
	CHF	5 912 549

Rapporto dell'Ufficio di revisione all'Assemblea generale degli azionisti per l'esercizio 2004

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo verificato la contabilità e il conto annuale (bilancio, conto economico e allegato, da pagina 32 a pagina 35) di Hupac SA per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004.

Il Consiglio di 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, 15 aprile 2005



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

