

Relazione sulla gestione 2005





Indice	Profilo del Gruppo Hupac	2
	Prefazione	4
	Anno di esercizio 2005	6
	Intermodal Services	9
	Logistica interna	15
	Information Technology	17
	Engineering	18
	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 Service Provider	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	Termini SA Chiasso Terminal Engineering Gestione immobiliare	Termini SpA Busto Arsizio Terminal Engineering Gestione immobiliare

Consiglio di Amministrazione di Hupac SA

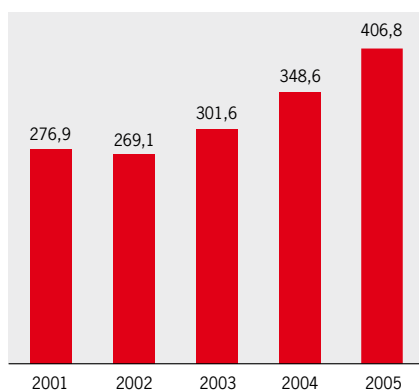
Nome	Età	Posizione	Nazionalità	Prima nomina	Scadenza del mandato
Dr. Hans-Jörg Bertschi	49	Presidente dal 1993	Svizzera	1987	2007
Daniel Nordmann	51	Vicepresidente dal 2001	Svizzera	2001	2007
Theo Allemann	68	Consigliere	Svizzera	1999	2007
Dr. Thomas Baumgartner	52	Consigliere	Italiana	1990	2007
Thomas Hoyer	56	Consigliere	Tedesca	1988	2007
Bruno Planzer	63	Consigliere	Svizzera	1989	2007
Peter Hafner	50	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>	Termini AG Peter Hafner <i>Direttore</i>	Termini SpA Angelo Grassi <i>Vicepresidente</i>

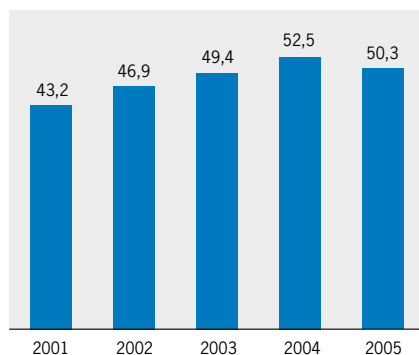
Fatturato annuo

in mio. CHF



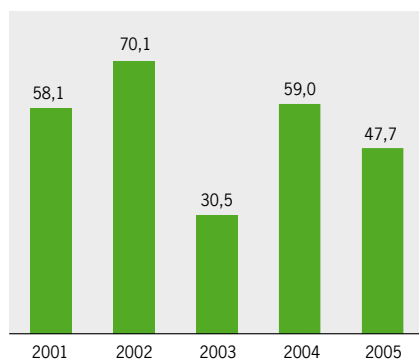
Cash flow

in mio. CHF



Investimenti materiali

senza acconti, in mio. CHF



Anno di fondazione

1967

Capitale azionario

CHF 20 mio.

Azionisti

98

Struttura capitale

72% aziende di logistica e trasporto
28% società ferroviarie

Aree commerciali

Shuttle Net

► Traffico continentale
► Traffico marittimo inland
76 treni shuttle al giorno
495.659 spedizioni stradali
8,7 mio. tonnellate nette

Autostrada Viaggiante

6 treni al giorno
23.501 spedizioni stradali
0,4 mio. tonnellate nette

Risorse operative

Materiale rotabile

4.019 carri ferroviari
3 locomotive di linea
4 locomotive di manovra/linea
6 locomotive di manovra

Information Technology

► Goal, software integrato per il trasporto intermodale in Europa
► Cesar, sistema informativo per i clienti

Gestione terminal

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

Collaboratori

347

Qualità e ambiente

Quality Management System
SN EN ISO 9001:2000

Environmental Management System
SN EN ISO 14001:2004

Risultato finanziario

Fatturato annuo CHF 406,8 mio. (EUR 262,7 mio.)
Utile del periodo CHF 6,5 mio. (EUR 4,2 mio.)
Cash flow CHF 50,3 mio. (EUR 32,5 mio.)

Politica dei trasferimenti: ci vuole capacità di resistenza



Per la prima volta nella sua storia, nel 2005 Hupac ha trasferito oltre 500.000 spedizioni stradali su rotaia. La crescita del traffico ha registrato un soddisfacente +15,9%. Due gli eventi salienti che hanno caratterizzato l'anno appena concluso: l'inaugurazione del nuovo terminal Busto Arsizio-Gallarate e il programma di trazione integrata a livello internazionale.

Grazie al nuovo terminal di trasbordo il traffico transalpino da noi gestito potrà continuare a crescere per i prossimi anni. Siamo consapevoli che oggi in Europa i nuovi terminal richiedono un orizzonte di pianificazione almeno quinquennale e per questa ragione stiamo già lavorando ai progetti futuri.

Il 2005 è stato il primo anno di trazione integrata internazionale per i 15.000 treni Hupac. La conversione dalla gestione nazionale alla trazione internazionale integrata corrisponde a una rivoluzione nel panorama europeo delle ferrovie. Le aspettative sono state pienamente soddisfatte: il tasso di puntualità, ovvero la percentuale di treni con un ritardo inferiore a un'ora, è ulteriormente migliorato, ed è stato possibile aumentare la produttività. Tuttavia rimane ancora molto da fare per raggiungere la puntualità desiderata di oltre il 90%.

Hupac è il primo e unico operatore che utilizza le opportunità della liberalizzazione del mercato delle ferrovie per la gamma completa della propria offerta. Altri grandi operatori europei sono stati privati di queste opportunità; recentemente

le ferrovie statali se ne sono aggiudicate la maggioranza. Questo sviluppo rallenta la liberalizzazione del mercato – per Hupac il profilarsi quale maggiore operatore indipendente sul mercato europeo è un'opportunità unica.

Cinque anni dopo la pubblicazione del White Paper della UE e due anni dopo l'entrata in vigore del primo pacchetto ferroviario ci sono ancora pochi veri concorrenti su rotaia nella maggior parte dei paesi europei. Numerose procedure restano troppo lunghe e lente, mentre le direttive già in vigore non vengono applicate. Le imprese che si affacciano sul mercato sono spesso discriminate e le ferrovie "storiche" ricevono sovvenzioni indirette, grazie al ripiano delle perdite e ad altri canali. Mancano dei regolatori indipendenti e attivi che abbiano le competenze adeguate e possano operare sul mercato per eliminare gli abusi.

Cresce il pericolo di una ri-monopolizzazione se la UE non riesce a rendere effettiva la liberalizzazione del mercato. Sarebbe un cattivo servizio per il futuro del sistema ferroviario in Europa, in grado di compromettere anche il successo futuro della politica di trasferimento del transito transalpino. Solo la concorrenza permette di produrre innovazioni necessarie per le future offerte intermodali nel mercato transalpino.

La liberalizzazione del mercato su rotaia ha contribuito all'attuale riuscita della politica di trasferimento in Svizzera. Congiuntamente ai contributi finanziari, essa ha dato un'enorme spinta al



traffico combinato, che è cresciuto del 50% tra il 2000 e il 2005. Senza nuovi operatori e modelli innovativi di trazione integrata, questa crescita sarebbe stata impensabile. La concorrenza è l'anima del mercato!

E i risultati del trasferimento sono tangibili: dal 2000 al 2005 il numero dei camion transitati attraverso le Alpi svizzere è sceso da 1,4 a 1,2 milioni (-14%). Di segno contrario la situazione del Brennero, dove il transito su strada in questi cinque anni è aumentato del 27%.

Il cammino della liberalizzazione del mercato è in salita. Richiede capacità di resistenza da parte delle imprese coinvolte ma anche a livello politico, a Bruxelles come a Berna. In Svizzera ci si avvicina ad importanti momenti decisionali:

- ▶ Il sistema dei prezzi delle tracce deve essere rivisto – non è corretto che un treno Hupac subisca un'imposizione tre volte superiore a quella di un treno Intercity.
- ▶ Con la Riforma Ferroviaria 2 bisogna creare un regolatore attivo che acceleri la liberalizzazione del mercato – paragonabile al Comcom nel settore delle telecomunicazioni.
- ▶ La nuova legge sul trasferimento del trasporto merci deve assicurare i contributi finanziari al trasferimento dei traffici di transito dopo il 2010 (attualmente in diminuzione per singola spedizione).
- ▶ Lo stato quale proprietario della maggioranza delle FFS Cargo e BLS Cargo deve opporsi in maniera decisa alla tendenza alla ri-monopolizzazione delle ferrovie.

Hupac guarda con ottimismo al futuro – per il 2006 ci si aspetta ancora una crescita a due cifre dei traffici.

Per questo motivo ringrazio voi clienti, azionisti e partner di Hupac per la fiducia che avete riposto nella nostra società. Con la nostra attività vogliamo dare in Europa, anche per il futuro, un contributo attivo per una logistica del trasporto merci sostenibile e sicura.



Dr. Hans-Jörg Bertschi
Presidente del Consiglio di Amministrazione

Chiasso, 12 maggio 2006



Anno di esercizio 2005

Crescita a due cifre

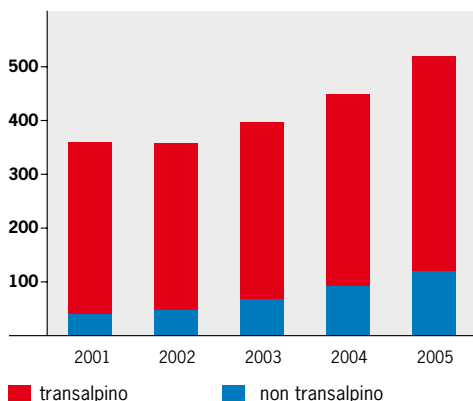
Nell'anno di esercizio 2005 Hupac ha conseguito un incremento del volume dei traffici del 15,9%. Il settore chiave Shuttle Net (traffico combinato non accompagnato) ha fatto registrare una crescita record pari al 17,2%. Con un aumento del 13,3%, il segmento transalpino tra l'Italia o il Canton Ticino e il nord Europa ha riportato una crescita decisamente superiore rispetto all'anno precedente. Nel segmento del traffico non transalpino l'aumento è stato del 31,2%.

Grazie a questo risultato Hupac ha dato un significativo contributo al trasferimento dei traffici dalla strada alla rotaia. Di fondamentale importanza è stato l'aumento della capacità del terminal di Busto Arsizio-Gallarate. Dopo l'avvio in sordina che ha caratterizzato il primo semestre, nel secondo semestre si è assistito a una forte ripresa della domanda. Il traffico aggiuntivo e diversi nuovi treni sono stati gestiti nel terminal ampliato, inaugurato lo scorso mese di settembre. Con una superficie di 240.000 m², l'impianto offre una capacità operativa di 23 coppie di treni al giorno, che a medio termine saranno portate a 30 coppie di treni.

Ancora una volta emerge il ruolo cruciale delle capacità di trasbordo per il successo del trasferimento del traffico. Nell'Italia settentrionale, caratterizzata da una forte carenza di terminal, l'ampliamento di Busto Arsizio-Gallarate tuttavia non è sufficiente. Sono necessari altri terminal, tenendo conto anche delle opportunità che si concretizzeranno con l'apertura dei tunnel per il transito alpino nel 2007 e nel 2015. Anche a nord delle Alpi c'è necessità di una maggiore capacità operativa.

Sviluppo del traffico secondo la tipologia

Spedizioni stradali in 1000



Modello produttivo innovativo

L'andamento positivo dei trasporti è stato reso possibile anche grazie alla riuscita implementazione del sistema di trazione integrata. Questo innovativo modello di produzione migliora la qualità e l'efficienza del traffico ferroviario e contribuisce allo sfruttamento ottimale del potenziale di sviluppo offerto dal traffico combinato. Nel 2004 Hupac ha indetto una procedura d'offerta internazionale per tutti i suoi treni, ed è stato perciò uno dei primi operatori a beneficiare delle opportunità offerte dalla riforma ferroviaria. Dal 2005 tutti i treni transalpini di Hupac viaggiano da origine sino a destinazione sotto la responsabilità di una sola impresa ferroviaria. I partner ferroviari di Hupac – SBB Cargo, Stinnes Intermodal, Trenitalia Cargo, Ferrovie Nord Cargo e Rail4Chem – hanno ridotto i punti d'interfaccia e migliorato la produttività. Il ruolo di avanguardia è spettato a SBB Cargo, unica società ferroviaria che opera per conto proprio nel transito alpino.

Miglioramenti sono stati conseguiti anche sul fronte della puntualità, pur non avendo ancora raggiunto l'obiettivo qualitativo del 90%.

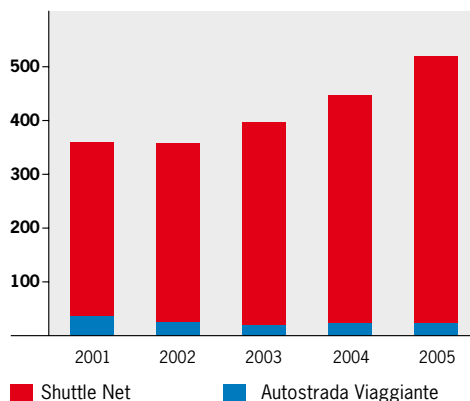
L'indipendenza è un punto di forza

Hupac SA, con sede a Chiasso, costituita nel 1967, è per il 72% partecipata da società operanti nel settore della logistica e dei trasporti e per il restante 28% da imprese ferroviarie. Grazie a questa struttura di capitale, la società si trova libera di agire in piena indipendenza all'interno di un mercato liberalizzato, operando nell'interesse dei propri clienti.

Hupac si impegna in prima linea a favore del processo di liberalizzazione in Europa. Numerosi operatori del traffico combinato che una volta erano di capitale privato, recentemente sono stati assorbiti dalle società ferroviarie tradizionali. Questa situazione rischia di rallentare la dinamica di liberalizzazione del settore ferroviario.

Sviluppo del traffico secondo le aree commerciali

Spedizioni stradali in 1000



Prospettive per l'esercizio 2006

Anche nell'esercizio 2006, Hupac mira a far registrare una crescita a due cifre. I nuovi prodotti dovrebbero generare un ulteriore aumento dell'interesse nei confronti di Shuttle Net. A questo riguardo occorre sfruttare in maniera ottimale il terminal ampliato di Busto Arsizio-Gallarate.

I collegamenti nord-sud continuano a rappresentare il principale asse di traffico per Hupac. In crescita sono i mercati di Benelux, Germania e Scandinavia, ma grazie all'allargamento dell'UE verso est, è in crescita anche l'importanza del traffico est-ovest. Dopo l'introduzione, avvenuta lo scorso anno, dei treni da/per la Germania centrale e la Polonia, a fronte di una domanda corrispondente possono essere realizzate nuove relazioni tra l'Europa dell'est e l'Italia.

Il primo trimestre del 2006 mostra un andamento positivo del traffico. Per l'esercizio in corso la massima priorità spetta all'ottimizzazione del sistema di produzione della trazione a responsabilità continuata, oltre a un ulteriore e duraturo aumento del tasso di puntualità.

La direzione di Hupac coglie l'occasione per ringraziare i clienti e i collaboratori, le ferrovie, le autorità e i partner per la proficua collaborazione.

Highlights

Gennaio Ordine di 75 carri a pianale doppi per container e casse mobili

Aprile Rinnovo certificazione del Sistema di Gestione Qualità e del Sistema di Gestione Ambientale del Gruppo Hupac in conformità alle norme ISO 9001 e 14001

Giugno Ordine di 200 carri per container e 150 vagoni ferroviari a tasca per megatrailer

Giugno Entrata in funzione di una nuova gru mobile con filtro antiparticolato a Stabio; ordine di una nuova gru del medesimo tipo per il terminal di Chiasso

Settembre Inaugurazione del nuovo terminal ampliato di Busto Arsizio-Gallarate in presenza del ministro svizzero Moritz Leuenberger e di quello italiano, Pietro Lunardi

Settembre Apertura di un ufficio di rappresentanza a Taulov, in Danimarca

Ottobre Primi viaggi test con il sistema satellitare di controllo dei treni sulla tratta Singen ⇄ Milano

Novembre Avvio del traffico con il vagone ferroviario a tasca V di nuova concezione

Dicembre Adesione all'associazione ERFCP–European Rail Freight Customers Platform

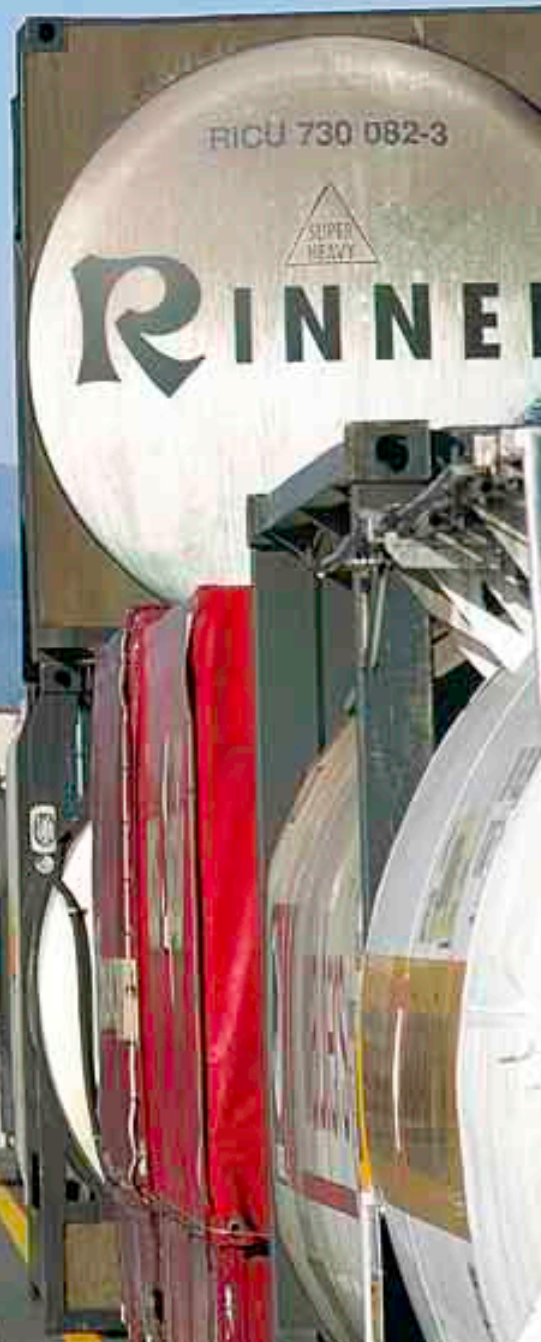
Sviluppo del traffico

	Spedizioni stradali			Peso netto in t		
	2005	2004	%	2005	2004	%
Shuttle Net						
Transalpino						
Transito	352.369	310.003	13,7	6.506.000	5.644.000	15,3
Import/export CH	10.490	13.637	-23,1	192.000	238.000	-19,3
Nazionale CH	12.134	7.289	66,5	179.000	93.000	92,5
Totale	374.993	330.929	13,3	6.877.000	5.975.000	15,1
Non transalpino						
Import/export CH	56.987	53.697	6,1	817.000	764.000	6,9
Resto d'Europa	63.679	38.252	66,5	1.009.000	572.000	76,4
Totale	120.666	91.949	31,2	1.826.000	1.336.000	36,7
Totale	495.659	422.878	17,2	8.703.000	7.311.000	19,0
Autostrada Viaggiante	23.501	25.153	-6,6	437.000	474.000	-7,8
Traffico totale	519.160	448.031	15,9	9.140.000	7.785.000	17,4

HUPAC



P15



Intermodal Services

Shuttle Net

Nell'area commerciale Shuttle Net, Hupac ha conseguito un aumento quantitativo di 72.781 spedizioni arrivando a 495.659 spedizioni stradali, pari a una crescita del 17,2%. Gli elementi trainanti di questa crescita sono stati i traffici Benelux ⇆ Italia, in particolare con l'assunzione, a novembre 2004, dei traffici Zeebrugge ⇆ Italia. Anche il traffico Scandinavia ⇆ Italia ha registrato forti aumenti. Il segmento di mercato "Altri traffici europei non transalpini" ha registrato una crescita record del 66,5% grazie all'introduzione di nuovi collegamenti.

Numerosi prodotti Shuttle Net vengono sviluppati e commercializzati in collaborazione con la società italiana Cemat e la società tedesca Kombiverkehr. Cogliamo l'occasione per ringraziare i nostri partner per l'ottima collaborazione.

Traffico di transito transalpino

Dopo il modesto inizio della prima metà del 2005, nel secondo semestre si è assistito a una ripresa della domanda. Sono state gestite 352.369 spedizioni su strada, pari ad un aumento del 13,7%. Di seguito analizziamo brevemente l'andamento dei singoli segmenti di mercato.

Scandinavia ⇆ Italia

Le misure di miglioramento qualitativo introdotte hanno cominciato a dare frutti. Le partenze settimanali tra Taulov e Busto Arsizio sono state aumentate da otto a nove coppie di treni, tra Taulov e Malmö da quattro a cinque coppie di treni. Grazie a questi interventi è stato possibile acquisire nuovi traffici su rotaia e raggiungere così un aumento dei volumi dell'11,7%. Elementi trainanti sono stati i traffici dalla Svezia e dalla Norvegia, mentre i volumi dalla Danimarca sono calati leggermente a causa di trasferimenti della produzione.

Germania settentrionale ⇆ Italia

A seguito dell'acquisizione di nuovi traffici, i volumi sono cresciuti dell'8,3%. Constatiamo il perdurare della forte richiesta di servizi di trasporti verso i Paesi Baltici e, in misura crescente, anche verso la Russia.

Baden-Württemberg ⇆ Italia

Condizionato da trasferimenti di traffici a seguito di nuovi programmi operativi, il traffico si è consolidato sui volumi dell'anno precedente. Per migliorare l'offerta di mercato sono state aumentate le frequenze delle partenze settimanali. A ottobre 2005 è stato introdotto un treno feeder tra Singen e Kornwestheim che ottimizza il colle-

Nuovi prodotti 2005

Gennaio Introduzione del collegamento shuttle Ludwigshafen ⇆ Zeebrugge e avvio del traffico Oleggio ⇆ Zeebrugge con quattro partenze alla settimana per direzione

Gennaio Introduzione del treno shuttle Singen ⇆ Duisburg

Maggio Avvio dei traffici con tre partenze settimanali da Antwerpen e Ludwigshafen verso la Polonia

Giugno Introduzione di un treno shuttle giornaliero Genk ⇆ Busto via Frankfurt

Settembre Introduzione di un collegamento shuttle giornaliero Busto ⇆ Padova

Settembre Trasferimento del collegamento Antwerpen ⇆ Oleggio al terminal gateway di Busto

Ottobre A Rotterdam, collegamento alla rete shuttle di Hupac di diversi attracchi Short Sea per mezzo di allacciamenti ferroviari

Ottobre Introduzione del treno feeder Singen ⇆ Kornwestheim

Novembre Introduzione dello shuttle Antwerpen ⇆ Ludwigshafen

gamento tra l'area economica della Germania del sud e la rete Shuttle Net di Hupac. Il collegamento Basel Weil ⇆ Busto ha registrato una crescita del 6,6% grazie all'acquisizione di nuovi traffici. In totale i volumi di questo segmento hanno registrato un aumento del 2,0%.

Reno/Ruhr ⇆ Italia

Il collegamento Duisburg ⇆ Novara, introdotto nel 2004, permette il carico di semirimorchi con un profilo P400 e beneficia di una domanda sostenuta. Le frequenze delle partenze sono state aumentate da tre a quattro coppie di treni alla settimana. Per contro, a settembre 2005 è stato necessario sopprimere il collegamento Colonia ⇆ Brescia a causa della scarsa accettazione. Non è stato possibile bilanciare totalmente il calo dei volumi risultante da questa operazione entro fine anno, tanto che il segmento di mercato Reno/Ruhr ⇆ Italia ha registrato una leggera flessione nell'ordine dello 0,3%.



Reno/Meno ⇄ Italia

Dopo un inizio contenuto a causa di problemi operativi è stato possibile acquisire nuovi traffici sul neointrodotta collegamento Frankfurt ⇄ Busto. Con una crescita dei volumi del 6,5% si sono raggiunti i valori del 2003. È stato necessario sopprimere il collegamento Ludwigshafen ⇄ Brescia durante l'inverno 2005 per mancata accettazione da parte del mercato. Hanno avuto un effetto positivo i traffici gateway Germania orientale ⇄ Italia via Ludwigshafen, che hanno fatto registrare un aumento dei volumi del 19%.

Paesi Bassi ⇄ Italia

Come già avvenuto nel corso dell'esercizio precedente, anche in questo segmento Hupac ha conseguito un aumento dei volumi del 14,8%. Allo sviluppo positivo ha contribuito in particolare la compattazione del traffico del collegamento Rotterdam ⇄ Novara via Lötschberg, dove è possibile il carico di semirimorchi con la codifica P400. Importante anche il contributo dato dai servizi feeder promossi da Hupac ai diversi attracchi Short-Sea a Rotterdam, che consentono ai clienti di ridurre le interfacce.

Belgio ⇄ Italia

L'assunzione dei collegamenti Eurocombi tra l'Italia e Zeebrugge a novembre del 2004 ha prodotto un aumento del traffico dell'81,3% durante l'anno in esame. Inoltre sono aumentate le spedizioni sul collegamento Antwerpen ⇄ Oleggio, da settembre trasferito nel terminal Busto Arsizio-Gallarate di nuova apertura. Da qui sono possibili i collegamenti gateway verso il centro e il sud Italia. Per un migliore allacciamento dell'area economica delle regioni meridionali del Belgio, a giugno del 2005 è stato aperto un nuovo collegamento tra Genk e Busto.

Import/export Svizzera transalpino

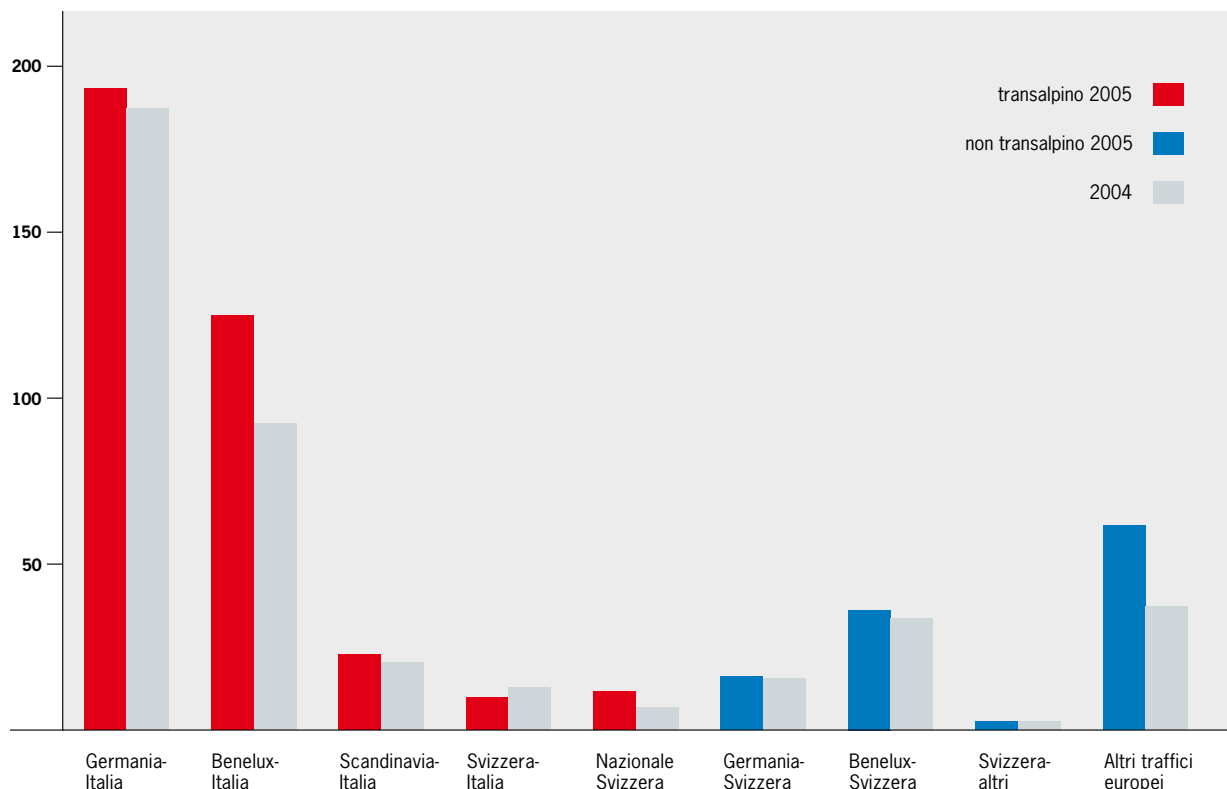
La flessione dei traffici del 23,1% è da ricondursi a trasferimenti di produzione.

Traffico interno Svizzera transalpino

L'introduzione di una migliore offerta di mercato a ottobre 2005 – due coppie di treni al giorno tra Aarau e Stabio e una coppia di treni al giorno tra Basel e Chiasso – ha prodotto una crescita dei volumi del 66,5%. Grazie all'eccellenza qualitativa di questa relazione abbiamo potuto trasferire su rotaia nuovi traffici di frutta e verdura.

Sviluppo dei segmenti di mercato di Shuttle Net

Spedizioni stradali in 1000



Import/export Svizzera non transalpina

Si conferma l'andamento positivo del traffico, già osservato negli anni precedenti, con una crescita del 6,1%. Particolarmente positivo l'andamento del traffico marittimo tra Belgio e Svizzera, non ultimo a causa dell'abbassamento delle acque del Reno. È stato possibile ottenere leggeri aumenti del traffico anche tra Germania e Svizzera e tra Scandinavia e Svizzera grazie all'introduzione di nuovi programmi operativi.

Altri traffici europei non transalpini

Nel segmento di mercato dei traffici europei non transalpini i nuovi collegamenti hanno consentito di raggiungere una crescita del 66,5%. A maggio 2005 è stato inaugurato il collegamento Antwerpen ↔ Warszawa/Poznan/Slawkow. Da Ludwigshafen sono state attivate nuove relazioni verso la Polonia, Zeebrugge e Antwerpen. Da Singen è stato avviato un collegamento verso Duisburg, che unisce il sud della Germania alla Ruhr e ai porti occidentali. Per un migliore accesso dell'Italia del nord est alla nostra rete Shuttle Net, nell'autunno è stato introdotto un collegamento giornaliero tra Busto e Padova.

Traffico marittimo inland

Il traffico marittimo inland ha fatto registrare, nell'anno di riferimento, un volume di traffico di 57.000 TEU, pari ad un aumento dell'8,7% rispetto all'anno precedente.

La congestione nei porti del nord Europa, la siccità prolungata dei grandi bacini fluviali europei, specialmente del Reno, con una diminuzione drammatica della capacità di trasporto fluviale tra Anversa/Rotterdam e Basilea, hanno obbligato tutti gli attori della filiera del trasporto a cercare nuove soluzioni.

La messa in esercizio del terminal ampliato di Busto Arsizio-Gallarate a settembre 2005 ha permesso di concentrare dei servizi che prima erano svolti in altri terminal, su un unico hub. In questo modo si sono potuti creare i primi collegamenti "landbridge" tra un porto del sud Europa – Genova – e tre porti del nord Europa – Amburgo, Rotterdam e Anversa – via rapidi rilanci nella rete Shuttle Net.



I collegamenti di Shuttle Net

Autostrada Viaggiante

L'offerta complementare Autostrada Viaggiante, che rappresenta circa il 5% del volume di traffico di Hupac, nell'anno preso in esame ha conseguito 23.501 spedizioni stradali, pari ad una contrazione del 6,6%. I motivi sono da ricercarsi nella difficile situazione congiunturale e nel ridotto profilo della linea ferroviaria del Gottardo che limita il transito ai mezzi pesanti con un'altezza laterale fino a 3,80 m. Utilizzando carri speciali possono essere trasportati automezzi con un'altezza laterale fino a 4 metri sulla tratta Basilea-Lugano. Questi vagoni ribassati hanno l'autorizzazione a circolare solamente in territorio svizzero. Per le tratte Freiburg ⇌ Lugano e Singen ⇌ Milano siamo ancora in attesa dell'autorizzazione da parte delle autorità italiane e tedesche. Questa situazione conferma la necessità di introdurre procedure di autorizzazione armonizzate a livello europeo.

Nel 2005 la tratta Lugano ⇌ Basilea Dreispitz, composta da quattro coppie di treni settimanali, è stata soppressa, mentre sulla tratta Lugano ⇌ Freiburg e sulla tratta Singen ⇌ Milano il volume di traffico è diminuito rispettivamente di quattro coppie e di una coppia di treni alla settimana. L'ultimo adeguamento è avvenuto anche in relazione a un nuovo programma di manutenzione del materiale rotabile, che riduce i costi e ottimizza le risorse.

Gli obiettivi per il 2006 si limitano al consolidamento dei traffici esistenti. Purtroppo a causa dei lavori di manutenzione alle infrastrutture di cui è oggetto il tunnel di Monte Olimpino II, dobbiamo attenderci nuove difficoltà.

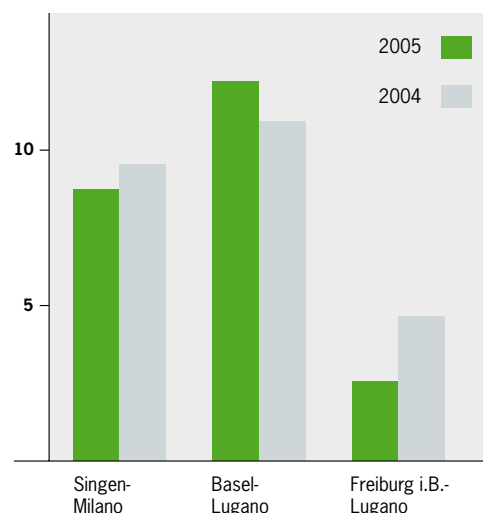


I collegamenti dell'Autostrada Viaggiante



Sviluppo dell'Autostrada Viaggiante

Spedizioni stradali in 1000





HUPAC

norfolk

925

Logistica interna

Trazione ferroviaria

Uno degli obiettivi principali dell'anno di esercizio 2005 è stato il consolidamento del sistema di trazione integrata. Mentre precedentemente ogni impresa ferroviaria produceva a livello nazionale, ora le ferrovie offrono servizi di trazione transfrontaliera a responsabilità integrale, in proprio oppure insieme a partner. I vantaggi del nuovo sistema consistono nella riduzione delle 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 precedentemente, ora è responsabile un unico referente per l'intera tratta internazionale. Questi vantaggi sono alla base degli accordi di qualità con i nostri partner ferroviari.

Nel 2005, l'impresa ferroviaria di Hupac SpA ha intensificato il servizio di trazione dei vagoni vuoti da e per le officine tra Chiasso e Gallarate. Essa ha inoltre svolto un ruolo importante nella formazione del nostro personale per le mansioni tipiche del settore ferroviario (manovra, formazione treno, ecc.) nei terminal in Italia.

Terminal

Nel 2005 il terminal di Busto Arsizio-Gallarate ha aumentato sensibilmente la propria attività di trasbordo. Particolarmente significativo è stato l'aumento nell'ultimo quadrimestre, a seguito dell'entrata in esercizio, a settembre 2005, dell'ampliamento del terminal. Significativo è stato inoltre l'aumento dei trasporti gateway, ovvero dei trasporti che proseguono da/per l'Italia.

Con l'ampliamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate, Hupac si è assicurata le capacità necessarie per conseguire la crescita auspicata. A partire da settembre 2005, i treni che dalla metà degli anni novanta sono stati attestati su terminal satelliti per mancanza di capacità, possono essere nuovamente gestiti a Busto. Grazie alla concentrazione dei traffici in un'unica infrastruttura, i clienti possono razionalizzare i viaggi di presa e consegna.

La nuova sezione del terminal è operativa, inizialmente, con un solo modulo composto da 3 gru a portale a servizio di 5 binari. I nuovi collegamenti introdotti sul terminal sono Anversa ⇄ Busto con 12 coppie di treni alla settimana, Hamburg/Hannover ⇄ Busto, precedentemente attestato su Desio, con 5 coppie di treni alla settimana e Busto ⇄ Padova con 5 coppie alla settimana. Complessivamente, il terminal gestisce circa 110 coppie di treni alla settimana.

Puntualità dei treni

Nell'anno oggetto della relazione la puntualità dei treni è salita al 75%. Questo miglioramento di ordine qualitativo è stato reso possibile dalla

riuscita applicazione della trazione integrata. L'aumento della puntualità che ci eravamo prefissi è stato ostacolato da numerosi fattori esterni, tra cui maltempo, incidenti e scioperi. Hupac punta a un obiettivo di puntualità del 90%. In collaborazione con i nostri partner siamo costantemente impegnati nel miglioramento e nella stabilizzazione del nostro sistema di trasporti.

Qualità e ambiente

L'aspetto qualitativo di tutti i processi lavorativi è un'importante direttiva strategica del Gruppo Hupac. Le esigenze dei nostri clienti devono essere soddisfatte con soluzioni flessibili e affidabili. Per sostenere in modo efficiente questo impegno, Hupac investe in continuazione nello sviluppo del suo Sistema di Gestione della Qualità Aziendale. Nell'aprile del 2005, grazie all'impegno di tutti i collaboratori del Gruppo, Hupac ha ottenuto la ricertificazione dei suoi processi in conformità alle norme ISO 9001. Per la prima volta, la filiale Hupac Intermodal NV è stata integrata in questo importante processo di certificazione.

Anche il Sistema di Gestione della Qualità Ambientale è stato ricertificato secondo le norme ISO 14001. Nella progettazione del terminal ampliato di Busto Arsizio-Gallarate è stato dato ampio spazio alle esigenze ambientali. Inoltre, lo scorso anno, sui terminal di Chiasso e Stabio, sono state messe in esercizio due nuove gru equipaggiate con filtri antiparticolato.

Produttività

Hupac persegue l'obiettivo di un costante aumento della produttività e di garantire così in maniera duratura la concorrenzialità del traffico combinato. Già negli anni scorsi, grazie a diversi interventi strutturali, sono stati ottenuti buoni risultati. Nell'anno oggetto della relazione la produttività è aumentata del 14% misurata in base al numero delle spedizioni per collaboratore nella sede principale. Anche i dati della produttività media delle unità di carico per persona nei terminal sono aumentati di una percentuale inferiore al 10%. Anche la prestazione dei carri in termini di percorrenza è aumentata.

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. Le capacità dell'impianto hanno un buon grado di saturazione.



HUPAC

P12

P11

RINNE

nordic

Information Technology

Software integrato Goal

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.

Il concetto di trazione integrata dei treni con diversi partner ferroviari pone nuove esigenze rispetto al controllo dell'andamento dei treni, in quanto ogni società ferroviaria adotta sistemi differenti di sorveglianza dei treni. Per fornire ai propri clienti informazioni real time sulla posizione dei treni, Hupac ha sviluppato nel 2005 un progetto di controllo satellitare insieme a un fornitore specializzato svizzero, leader del settore. Il progetto consiste nella fornitura, da parte del software Goal, del piano di trasporto di ogni treno alla relativa unità GPS installata sul treno stesso. L'unità quindi verificherà l'andamento del treno secondo i diversi punti di controllo e fornirà messaggi di scostamento orario rispetto al piano teorico di trasporto. Queste informazioni verranno integrate nel software Goal dando quindi una situazione aggiornata del passaggio dei treni.

Il nuovo sistema elimina le dispendiose richieste di informazioni alle singole società ferroviarie, realizzando un'informazione unitaria e integrata. Il progetto ha terminato la fase di test alla fine del 2005. L'introduzione del sistema è programmata a partire dall'inizio del 2006.

Anche l'ampliamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate ha rappresentato una grossa sfida per gli specialisti del settore IT di Hupac. Nello scorso anno Hupac ha implementato nuovi sistemi per la gestione del piazzale e soluzioni informatiche innovative per le operazioni di carico e scarico. A medio termine i nuovi sistemi troveranno piena applicazione su tutta la superficie terminalistica.

Sistema informativo per i clienti Cesar

Nell'anno di riferimento Cesar, il sistema informativo per la clientela, si è sviluppato in modo soddisfacente. Il sistema, gestito dalla Cesar Information Services (CIS) 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 viene continuamente alimentato in tempo reale con informazioni fornite dai sistemi informatici degli operatori coinvolti, che attualmente sono Cemat, Hupac, Kombiverkehr e Novatrans.

Il 2005 è stato l'anno del consolidamento di Cesar presso la clientela europea. Ogni settimana Cesar controlla i movimenti di 2,3 milioni di unità di carico. Gli utenti registrati, che attualmente sono 320, possono seguire ogni fase del trasporto sul sito web www.cesar-online.com.

Nel 2005 alla base dello sviluppo dei servizi elettronici vi sono state soprattutto le crescenti esigenze 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

Ogni anno Hupac investe in nuovo materiale rotabile. Nello scorso anno abbiamo ampliato la nostra flotta di vagoni del 14,2%, raggiungendo 4.019 moduli di carri ferroviari. Inoltre sono stati ordinati 500 moduli di carri per un valore di circa 45 milioni di CHF. Per il 2006 è previsto l'acquisto di ulteriore materiale rotabile.

I vagoni sono realizzati in stretta collaborazione con i produttori, per rispondere alle esigenze in continuo mutamento di clienti e mercati. Il nuovo vagone a tasca V per esempio è stato creato per autoveicoli con un'altezza interna fino a 3 metri. Grazie al pianale di carico ribassato, è possibile effettuare trasporti anche di volumi elevati su tratte ferroviarie a profilo limitato.

Con i carri di più recente costruzione Hupac rispetta i requisiti in materia di inquinamento acustico. Circa il 60% 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.

Hupac dispone di un'ampia gamma di carri innovativi per le relazioni Shuttle Net e per l'Autostrada Viaggiante:

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 ottimizzazione dei volumi e riduzione del peso proprio
- ▶ Mega II: adatti per contenitori high cube, casse mobili, semirimorchi e megatrailer.

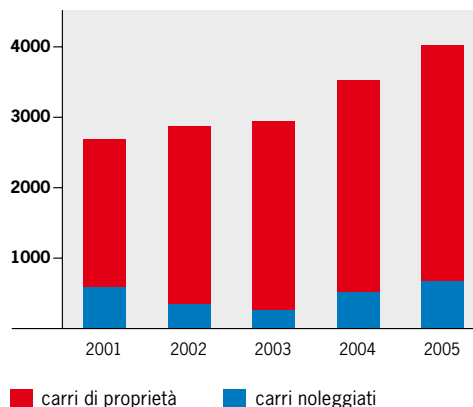
Autostrada Viaggiante

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

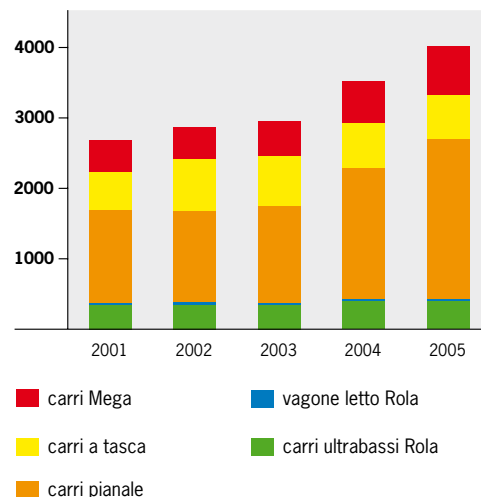
Codifica dei veicoli

Hupac dispone di un centro interno specializzato per la codifica delle unità di carico. 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 2001 al 2005 Hupac ha eseguito circa 17.000 codifiche per conto della clientela.

Materiale rotabile



Materiale rotabile secondo le tipologie



Terminal Engineering

Il 9 settembre 2005 Hupac ha inaugurato il terminal ampliato di Busto Arsizio-Gallarate, nei pressi di Milano. Il Ministro dei Trasporti italiano Pietro Lunardi e il suo omologo svizzero Moritz Leuenberger hanno dato il segnale di partenza per il primo trasbordo sul nuovo impianto. Con una capacità complessiva di 23 coppie di treni in una prima fase, e di 30 coppie di treni a medio termine, il terminal pone in essere importanti premesse per l'ulteriore sviluppo del trasporto combinato.

L'impianto è nato dall'estensione del terminal di Busto Arsizio, risalente al 1992, su un'area confinante nel territorio comunale di Gallarate. L'ampliamento del terminal è stato progettato e costruito dall'affiliata Termini SpA, nel rispetto delle scadenze e del bilancio previsti. I costi di costruzione ammontano a circa CHF 75 milioni (EUR 50 milioni). Il finanziamento è stato realizzato principalmente tramite prestiti ripagabili della Confederazione Elvetica.

Il terminal è il centro nevralgico della rete europea Shuttle Net di Hupac. L'infrastruttura unisce i vantaggi derivanti dalla sua posizione centrale e vantaggiosa per i trasporti con le prestazioni di un impianto progettato per garantire i più elevati livelli di efficienza e sicurezza. Le misure

adottate rispettano e in molti casi oltrepassano i requisiti previsti dalla normativa vigente. Tra gli esempi si ricordano il sistema fognario sezionabile per lo smaltimento controllato delle acque nella rete fognaria e nel biotopo nonché il sistema elettronico di controllo-comando per la circolazione ferroviaria interna. Cinque gru a portale garantiscono prestazioni elevate. Esse dispongono di un dispositivo per la lettura automatica della posizione delle unità di carico sul piazzale. Inoltre sfruttano l'energia cinetica sviluppata durante l'operatività, traducendola in produzione di nuova energia elettrica che viene reimmessa in rete.

L'ampliamento del terminal è stato realizzato tenendo in considerazione gli aspetti di tutela dell'ambiente e le esigenze dei residenti nelle zone limitrofe. Tra le disposizioni adottate rientrano misure di sicurezza, protezione contro i rumori, riqualificazione forestale, creazione di biotopi, tunnel di fuga per la fauna sotto il terminal e molti altri.

L'utilizzo del nuovo terminal avverrà gradualmente. Oltre all'introduzione di nuovi collegamenti, i treni del precedente impianto saranno trasferiti sul nuovo settore in due fasi, per consentire un completo risanamento dell'area precedente.





Collaboratori

Durante l'anno in rassegna il numero di collaboratori del Gruppo Hupac è passato da 327 a 347, di cui 121 persone impiegate presso Hupac Intermodal in Svizzera, 198 persone presso le filiali italiane Hupac SpA e Fidia SpA in Italia e 28 persone presso le restanti filiali in Germania e Olanda.

Ai nostri collaboratori offriamo condizioni lavorative favorevoli e la possibilità di formazione costante e continua. Motivazione, spirito di squadra e responsabilità individuale sono le componenti centrali della nostra cultura aziendale e costituiscono i presupposti per operare sempre orientati al cliente in condizioni generali mutevoli.

Durante l'anno in esame è stata ulteriormente migliorata la comunicazione interna. Più volte nel corso dell'anno il nostro personale partecipa a eventi informativi riguardanti lo sviluppo delle condizioni quadro, i nuovi prodotti e le nuove risorse. Convegni e workshop interni rappresentano altresì occasioni importanti per evidenziare potenziali di miglioramento e avviare percorsi di ottimizzazione.

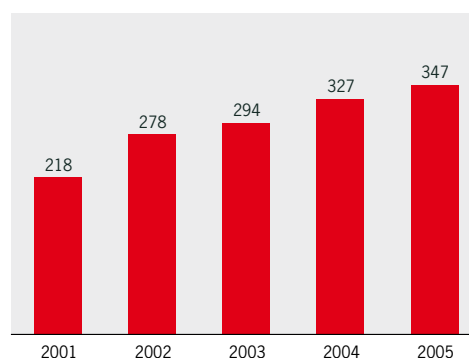
"Voice", l'organo aziendale interno per la comunicazione delle proposte da parte dei dipendenti, riveste un ruolo importante in termini di miglioramento della qualità. I collaboratori hanno infatti la possibilità di analizzare i problemi interni e di sottoporre alla direzione aziendale le relative proposte di miglioramento. Questo metodo per avanzare proposte è prassi consolidata presso la casa madre già da alcuni anni e sarà allargata alle restanti consociate del Gruppo Hupac.

Per quanto riguarda le attività di formazione, la priorità spetta ai temi attinenti la sicurezza, le lingue straniere e le applicazioni informatiche. Specialmente nel settore dei terminal vengono regolarmente organizzati corsi di formazione per sensibilizzare il personale sui rischi del trasbordo e prepararlo alla gestione delle merci pericolose.

Un programma interno di gestione per i trainee offre al personale neoassunto opportunità di formazione continua sul piano linguistico e professionale e di approfittare di stage nelle diverse filiali. Questo contribuisce alla nostra competenza interculturale, che ogni giorno va a vantaggio dei nostri clienti e dei nostri partner.

L'esercizio appena conclusosi è stato caratterizzato da una forte crescita. Di questo ringraziamo non solo i nostri clienti ma anche i nostri collaboratori che con grande flessibilità e impegno hanno saputo affrontare un anno segnato da condizioni generali non sempre facili ma soprattutto da interruzioni di linea dovute a fattori esterni. A tutti i collaboratori va il ringraziamento particolare del Consiglio d'Amministrazione e di tutta la direzione del Gruppo Hupac.

Personale del Gruppo Hupac



Corporate Governance

Struttura del Gruppo Hupac

Alla fine del 2005 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.

Nell'anno oggetto della relazione in Danimarca è stata costituita una rappresentanza di Hupac Intermodal, cui viene affidata la tutela degli interessi della società in loco.

Struttura del capitale

Nell'anno di riferimento Hupac SA disponeva di un capitale azionario di CHF 20 milioni. Circa 100 azionisti partecipano all'impresa. Il 72% del capitale è detenuto da imprese di trasporto e di spedizioni di Svizzera, Germania, Italia, Francia, Austria 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.

Regolamento organizzativo

Il regolamento organizzativo del Gruppo Hupac disciplina la costituzione e le modalità di deliberazione, 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. I suggerimenti dell'ufficio di revisione esterno sono riportati nel management letter e vengono 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 (parzialmente completato).

Hupac dovrà restituire una parte considerevole di questi finanziamenti pubblici, pari ad un importo, interessi compresi, di CHF 109,6 milioni entro il 2041 (vedi tabella sotto).

Nei prossimi anni, il governo federale intende ridurre progressivamente su base annua i contributi per km/spedizione, con l'obiettivo di trasferire sempre più trasporti a parità di finanziamenti assoluti. Come nell'anno precedente, anche nel 2005 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

Hupac monitora costantemente i rischi dell'attività imprenditoriale, 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 vengono presi in esame tutti i rischi sul posto di lavoro del personale. Nel settore amministrativo vengono controllati 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 vengono presi in considerazione anche i rischi derivanti dalla legislazione, come per esempio lo sviluppo dei sussidi di esercizio da parte della Confederazione.

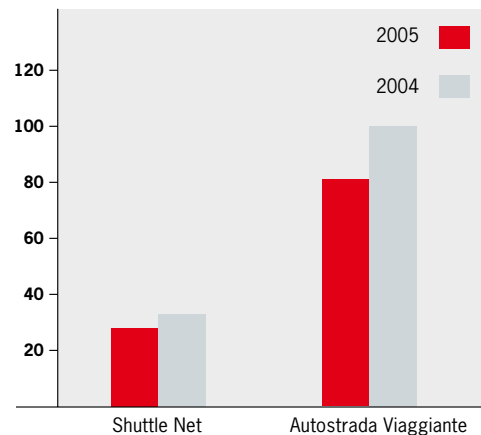
I responsabili di reparto in Svizzera e i dirigenti delle sedi all'estero elencano i loro rischi specifici. Per ogni rischio sono state fissate le misure da adottare, le scadenze e le responsabilità. Una matrice per la valutazione del rischio, con ponderazione di tutti i rischi in base alla probabilità 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 persegue una politica trasparente dell'informazione nei confronti di tutti gli stakeholder. Hupac sostiene il dialogo aperto e la comunicazione attiva con clienti, collaboratori, azionariato, fornitori, media, lo stato e gli altri partner.

Finanziamenti per Shuttle Net e Autostrada Viaggiante

indicizzati per km/spedizione attraverso la Svizzera; Autostrada Viaggiante 2004 = 100



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

in 1000 CHF

Periodo	2005	2006	2007 - 2017	2018 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2041	2005-2041 Totale
Rimborso Prestiti	263	3.489	3.806 3.806	3.544 3.544	2.551 2.551	2.020	317	98.722
Interessi			318 - 833	251 - 753	32 - 159			10.840
Totale	263	3.489	4.124 - 4.639	3.795 - 4.297	2.583 - 2.710	2.020	317	109.562



Conto annuale consolidato

Conto economico consolidato 2005 e 2004

Importi in 1 000 CHF	2005	2004
Ricavi da forniture e prestazioni	406 803	348 597
Costi netti delle prestazioni fornite	(318 124)	(260 097)
Utile lordo	88 679	88 500
Costi del personale	(26 075)	(23 960)
Spese generali	(11 164)	(11 003)
Oneri per ammortamenti e accantonamenti	(43 834)	(46 027)
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	280	1 813
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	(19)	(18)
Risultato prima delle posizioni finanziarie	7 867	9 305
Ricavi finanziari	470	360
Oneri finanziari	(1 380)	(1 441)
Quota ai risultati delle società associate	1 816	343
Differenze di cambio	(92)	(173)
Risultato ordinario d'esercizio	8 681	8 394
Ricavi estranei	145	199
Ricavi straordinari	172	1 158
Costi straordinari	(123)	(57)
Utile prima delle imposte	8 875	9 694
Imposte	(2 444)	(3 096)
Utile d'esercizio	6 431	6 598
Quota degli azionisti minoritari	46	(41)
Utile d'esercizio del Gruppo	6 477	6 557

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2005 e 2004

Importi in 1 000 CHF 31.12.2005 31.12.2004

ATTIVO

SOSTANZA CIRCOLANTE

Mezzi liquidi	29 858	44 378
Crediti da forniture e prestazioni	68 762	53 113
- nei confronti di terzi	67 927	52 091
- nei confronti di azionisti	835	1 022
Altri crediti	21 538	15 122
Inventario magazzino/officina	1 100	1 067
Ratei e risconti attivi	21 325	14 225
Totale sostanza circolante	142 583	127 905

SOSTANZA FISSA

Investimenti finanziari	24 702	20 525
- Partecipazioni	22 314	18 652
- Depositi cauzionali e altri attivi finanziari	959	657
- Imposte differite attive	1 429	1 216
Investimenti materiali	211 143	208 375
- Acconti per investimenti materiali	34 974	27 707
- Attrezzature tecniche	9 561	9 865
- Materiale rotabile	82 464	84 529
- Impianti fissi su terreni di terzi	1 687	1 848
- Terminali, stabili e terreni	79 750	81 799
- Altri investimenti materiali	2 707	2 627
Investimenti immateriali	547	988
Totale sostanza fissa	236 392	229 888
Totale attivo	378 975	357 793

Importi in 1 000 CHF 31.12.2005 31.12.2004

PASSIVO

CAPITALE DEI TERZI

Capitale dei terzi a breve termine

Debiti finanziari a breve termine	250	7 250
Debiti da forniture e prestazioni	49 702	31 726
- nei confronti di terzi	45 413	26 428
- nei confronti di azionisti	4 289	5 298
Altri debiti a breve termine	2 561	2 863
Ratei e risconti passivi	50 488	56 815
Accantonamenti a breve termine	6 103	19 208
Totale capitale dei terzi a breve termine	109 104	117 862

Capitale dei terzi a lungo termine

Debiti a lungo termine	157 634	144 560
Accantonamenti a lungo termine	45 115	34 554
Imposte differite passive	2 593	2 795
Totale capitale dei terzi a lungo termine	205 342	181 909

Totale capitale dei terzi 314 446 299 771

Azionisti minoritari 955 1 020

CAPITALE PROPRIO

Capitale azionario	20 000	20 000
Riserve	37 825	31 379
Differenza di conversione	(728)	(934)
Utile d'esercizio del Gruppo	6 477	6 557
Totale capitale proprio	63 574	57 002

Totale passivo 378 975 357 793

**Conto consolidato
dei flussi di mezzi
2005 e 2004**

Importi in 1 000 CHF	2005	2004
Risultato d'esercizio consolidato	6 477	6 557
Ammortamenti sostanza fissa materiale	39 135	42 121
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	489	488
Aumento accantonamenti	10 408	1 218
Utile netto da alienazione sostanza fissa materiale	(261)	(1 610)
Differenze cambio	(796)	1 573
Quota ai risultati delle società associate	(1 816)	(343)
Azionisti minoritari	(65)	(59)
Aumento dei crediti a breve	(29 612)	(23 633)
Variazione dell'inventario	(26)	118
Variazione dei debiti a breve	(8 700)	27 049
<u>Flusso di fondi da attività aziendale</u>	<u>15 233</u>	<u>53 479</u>
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(61 385)	(65 194)
Disinvestimenti di immobilizzazioni materiali	20 399	12 562
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(46)	(74)
Investimenti in partecipazioni	(594)	(658)
Disinvestimenti di partecipazioni	350	239
<u>Deflusso di fondi da attività di investimento</u>	<u>(41 276)</u>	<u>(53 125)</u>
Variazione di debiti a lungo termine	13 057	13 355
Pagamento di dividendi	(1 600)	(1 600)
<u>Flusso di fondi da attività di finanziamento</u>	<u>11 457</u>	<u>11 755</u>
<u>Variazione</u>	<u>(14 586)</u>	<u>12 109</u>
<u>Fondi liquidi all'inizio del periodo</u>	<u>44 378</u>	<u>32 409</u>
Differenze cambio su mezzi liquidi	66	(140)
<u>Fondi liquidi alla fine del periodo</u>	<u>29 858</u>	<u>44 378</u>

Allegato al conto di Gruppo 2005

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. Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2005 include inoltre un accantonamento per rischi generali di 5,2 milioni di franchi (anno precedente: 4,0 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, che viene ammortizzato in modo lineare sull'arco massimo di cinque anni.

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

Le seguenti società sono state consolidate integralmente o proporzionalmente:

Ragione sociale		Capitale azionario risp. sociale	Partecipazione in %	
			31.12.2005	31.12.2004
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	95,55	95,19
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 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 %	
		31.12.2005	31.12.2004
Cemat SpA	Milano (Italia)	34,48	34,26
D & L Cargo NV	Boom (Belgio)	40,00	40,00
RAIpin SA	Berna (Svizzera)	30,00	30,00
Cesar Information Services	Bruxelles (Belgio)	25,10	25,10

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

Ricavi da forniture e prestazioni

I ricavi da forniture e prestazioni vengono contabilizzati al momento dell'esecuzione della prestazione. Il fatturato viene esposto al netto di IVA, di sconti e di riduzioni di prezzo concessi ai clienti.

I ricavi da forniture e prestazioni comprendono la cifra d'affari con clienti, società UIRR e terzi per forniture e prestazioni effettuate sulla rete Hupac, nonché per il noleggio di vagoni a terzi fuori da questa rete, per il servizio di logistica e per altre varie prestazioni.

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	
	31.12.2005	31.12.2004	2005	2004
CHF/EUR	1,5561	1,5456	1,5481	1,5437

Evoluzione dei fondi propri del Gruppo

Importi in 1 000 CHF	Capitale azionario	Riserve	Differenze di conversione	Totale	Azionisti minoritari
Saldo al 1 gennaio 2004	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
Differenze di conversione			95	95	6
Differenze di conversione associate			111	111	
Aumento partecipazioni				0	(25)
Rettifica patrimonio netto associate		1 489		1 489	
Dividendi capogruppo		(1 600)		(1 600)	
Utile consolidato 2005		6 477		6 477	(46)
Saldo al 31 dicembre 2005	20 000	44 302	(728)	63 574	955

Altre indicazioni prescritte dalla legge

Importi in 1 000 CHF	31.12.2005	31.12.2004
1. Fideiussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegni a favore di terzi	10	1 401
2. Attivi costituiti in pegno a garanzia di propri impegni	113 925	117 545
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.	19	0
4. Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali	173 861	142 301

Rapporto del Revisore del conto di Gruppo all'Assemblea generale degli azionisti per il conto di Gruppo 2005

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 2005.

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 agli standard svizzeri di revisione, i 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, 14 aprile 2006

Conto annuale Hupac SA

Conto economico 2005 e 2004

Importi in 1 000 CHF	2005	2004
Ricavi da forniture e prestazioni	66 240	65 794
Costi delle prestazioni fornite	(24 093)	(21 803)
Utile lordo	42 147	43 991
Spese generali	(753)	(863)
Ammortamenti sostanza fissa materiale	(32 958)	(36 308)
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	(35)	(36)
Accantonamenti e rettifiche di valore	(1 282)	(2)
Ricavi da dividendi	453	165
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	264	1 074
Utile risultante da cessione di partecipazioni	0	136
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	(5)	0
Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie	7 831	8 157
Ricavi finanziari	241	271
Oneri finanziari	(1 330)	(1 387)
Differenze di cambio	11	76
Utile ordinario d'esercizio	6 753	7 117
Ricavi straordinari	0	22
Utile prima delle imposte	6 753	7 139
Imposte	(1 660)	(1 620)
Utile d'esercizio	5 093	5 519

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. Da un lato sono stati noleggiati più carri e dall'altro i diritti di licenza sono leggermente diminuiti, portando quindi ad un contenuto incremento di questa voce pari a 0,446 milioni di CHF.

I *Costi delle prestazioni fornite* sono aumentati di circa 2,3 milioni di CHF, principalmente a causa dell'aumento delle spese di manutenzione. Al netto dei *Costi delle prestazioni fornite*, l'esercizio di riferimento 2005 ha fatto registrare un *Utile lordo* inferiore rispetto all'esercizio precedente di circa 1,8 milioni di CHF.

Rispetto all'anno precedente, le *Spese generali* sono diminuite di più di 0,1 milioni di CHF.

Gli *Ammortamenti sostanza fissa materiale* evidenziano una diminuzione di circa 3,4 milioni di CHF, principalmente a seguito delle minori forniture di materiale rotabile rispetto all'esercizio precedente. Le rettifiche di valore sulle partecipazioni e sui crediti rappresentano il contenuto della voce *Accantonamenti e rettifiche di valore*.

Al netto delle posizioni finanziarie Hupac SA evidenzia nell'esercizio di riferimento 2005 un *Utile ordinario d'esercizio* di 6,753 milioni di CHF. Tenuto conto degli oneri fiscali, risulta per l'esercizio 2005 un *Utile d'esercizio* di 5,093 milioni di CHF.

Bilancio al 31 dicembre 2005 e 2004

Importi in 1 000 CHF

31.12.2005 31.12.2004

ATTIVO

SOSTANZA CIRCOLANTE

Mezzi liquidi	5 508	3 192
Crediti da forniture e prestazioni	8 388	12 492
- nei confronti di terzi	2 843	2 691
- nei confronti di società del Gruppo	4 860	8 928
- nei confronti di azionisti	1 805	1 023
- Delcredere	(1 120)	(150)
Altri crediti	404	360
- nei confronti di terzi	404	360
Ratei e risconti attivi	1 495	5 225
Totale sostanza circolante	15 795	21 269

SOSTANZA FISSA

Investimenti finanziari	34 525	33 865
- Partecipazioni	28 230	27 918
- Prestiti terzi	825	508
- Prestiti Gruppo	5 468	5 437
- Altri investimenti finanziari	2	2
Investimenti materiali	87 299	84 393
Investimenti immateriali	31	53
Totale sostanza fissa	121 855	118 311
Totale attivo	137 650	139 580

Importi in 1 000 CHF

31.12.2005 31.12.2004

PASSIVO

CAPITALE DEI TERZI

Capitale dei terzi a breve termine

Debiti da forniture e prestazioni	7 740	6 567
- nei confronti di terzi	3 451	1 263
- nei confronti di società del Gruppo	1	6
- nei confronti di azionisti	4 288	5 298
Mutui a breve termine	250	250
- da azionisti	250	250
Altri debiti a breve termine	694	404
- nei confronti di terzi	694	404
Ratei, risconti passivi ed accantonamenti a breve termine	6 308	8 061
Totale capitale dei terzi a breve termine	14 992	15 282

Capitale dei terzi a lungo termine

Debiti a lungo termine	47 500	61 433
- nei confronti di terzi	47 000	49 000
- nei confronti di società del Gruppo	0	11 683
- nei confronti di azionisti	500	750
Accantonamenti a lungo termine	22 950	14 150
Totale capitale dei terzi a lungo termine	70 450	75 583

Totale capitale dei terzi	85 442	90 865
----------------------------------	---------------	---------------

CAPITALE PROPRIO

Capitale azionario	20 000	20 000
Riserva generale	4 562	4 502
Riserve statutarie	22 300	18 300
Utile di bilancio	5 346	5 913
- Utili riportati	253	394
- Utile d'esercizio	5 093	5 519
Totale capitale proprio	52 208	48 715

Totale passivo	137 650	139 580
-----------------------	----------------	----------------

Osservazioni sul bilancio

Alla fine del 2005 la voce *Sostanza circolante* era diminuita di circa 5,5 milioni di CHF rispetto all'esercizio precedente, scendendo a quasi 15,8 milioni di CHF, soprattutto a seguito del decremento dei *Crediti da forniture e prestazioni*.

Rispetto al 2004 la *Sostanza fissa* è aumentata invece di ben 3,5 milioni di CHF, in particolare grazie all'aumento degli *Investimenti materiali*.

Nel passivo, la posizione *Capitale dei terzi a breve termine* è diminuita leggermente, mentre la posizione *Capitale dei terzi a lungo termine* ha fatto registrare una diminuzione di 5,1 milioni di CHF. Nel corso dell'esercizio sono stati saldati i debiti verso terzi e in particolare nei confronti di società del gruppo.

Alla fine dell'esercizio 2005 Hupac SA dispone di un *Capitale proprio* di 52,2 milioni di CHF, pari a una quota di capitale proprio del 37,9%, registrando così un ulteriore miglioramento rispetto all'esercizio precedente.

Allegato al conto annuale 2005

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		31.12.2005	31.12.2004	
2.1 Fideiussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegni a favore di terzi		11 284	15 005	
2.2 Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali		93 011	79 496	
2.3 Partecipazioni essenziali				
Ragione sociale	Attività	Capitale sociale in 1 000	Partecipazione in % 31.12.2005 31.12.2004	
Hupac Intermodal SA, Chiasso	Gestione traffico/Gestione terminal	CHF 250	100,00	100,00
Hupac SpA, Milano	Gestione terminal/Esercizio ferroviario	EUR 2 040	95,55	95,19
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 Termi SA, Chiasso:				
- Termi SpA, Busto Arsizio	Terminal Engineering/Gestione immobiliare	EUR 2 000	95,00	95,00
Termi 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	Service Provider	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	34,48	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	25,10
RAIpin SA, Berna	Gestione traffico/Gestione terminal	CHF 300	30,00	30,00
SWE-Kombi AB, Helsingborg	Gestione traffico/Gestione terminal	SEK 100	45,00	45,00

3. Evoluzione dei fondi propri

Importi in 1 000 CHF	Capitale azionario	Riserva generale	Riserve statutarie	Utile di bilancio	Totale
Saldo al 1 gennaio 2004	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
Dividendo				(1 600)	(1 600)
Attribuzione alla riserva generale		60		(60)	0
Attribuzione alle riserve statutarie			4 000	(4 000)	0
Utile d'esercizio				5 093	5 093
Saldo al 31 dicembre 2005	20 000	4 562	22 300	5 346	52 208

4. Debiti a lungo termine

Il conto debiti bancari a lungo termine nei confronti di terzi include debiti verso banche per CHF 19,0 milioni (nel 2004: CHF 7,0 milioni) che formalmente hanno scadenza a breve termine ma che economicamente hanno carattere a lungo termine.

5. 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

		2005
Utili riportati	CHF	252 549
Utile d'esercizio	CHF	5 093 229
Utile di bilancio a disposizione dell'Assemblea generale	CHF	5 345 778

Proposta del Consiglio di Amministrazione:

Dividendo	CHF	1 600 000
Attribuzione alla riserva generale	CHF	60 000
Attribuzione alle riserve statutarie	CHF	3 500 000
Riporto a nuovo	CHF	185 778
	CHF	5 345 778

Rapporto dell'Ufficio di revisione all'Assemblea generale degli azionisti per l'esercizio 2005

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 2005.

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 agli standard svizzeri di revisione, i 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'applicazio-

ne 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, 14 aprile 2006



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

