



Relazione sulla gestione 2006

Prefazione	2	
<hr/>		
Il Gruppo Hupac		
Corporate Governance	7	
Profilo del Gruppo Hupac	8	
Visione e linee guida	11	
La strategia Hupac per la sostenibilità del trasporto merci	12	
La politica di comunicazione	14	
<hr/>		
La responsabilità economica di Hupac		
L'andamento economico	16	
Lo sviluppo del traffico intermodale	17	
Qualità, Sicurezza e Produttività	22	
Clienti	23	
Fornitori	24	
<hr/>		
La responsabilità ambientale di Hupac		
La certificazione ambientale	26	
Prestazioni ambientali	26	
Il progetto ambientale del terminal Busto Arsizio-Gallarate	27	
<hr/>		
La responsabilità sociale di Hupac		
I collaboratori	30	
La politica di trasferimento dei traffici	31	
I rapporti con le Istituzioni	32	
<hr/>		
Conto annuale consolidato	34	
<hr/>		
Conto annuale Hupac SA	40	
<hr/>		

Prefazione



Trasferire il traffico: un successo

Sviluppo in linea con la strategia

Hupac prende in esame anche quest'anno un'annata positiva. Il 2006 ha portato all'impresa 612.488 spedizioni su strada – quasi 100.000 in più dell'anno precedente, il doppio rispetto a otto anni prima. Il segmento del traffico transalpino ottiene con un più 16%, il tasso di crescita più alto degli ultimi anni. Questo è stato possibile grazie alle capacità di trasbordo dell'ampliato terminale Busto Arsizio-Gallarate. I numeri lo dimostrano: la politica svizzera sul traffico è efficace; il trasferimento del transito delle merci dalla strada alla ferrovia è in pieno svolgimento.

Creare valore sostenibile

Numerosi fattori hanno consentito il successo degli anni passati. L'incremento congiunturale ha prodotto una percettibile ripresa della domanda di trasporti. Hupac ha potuto sviluppare la propria rete di traffico ed avviare nuove relazioni. Il risultato degli scorsi anni è, tuttavia ed in primo luogo, il prodotto di una strategia di crescita sul lungo periodo da cui tutti traggono vantaggio: economia, ambiente e società.

Hupac è cosciente della propria responsabilità nel senso di uno sviluppo durevole e orienta la propria attività di conseguenza. Nella nostra relazione,

quindi, non prendiamo in considerazione soltanto la nostra responsabilità di natura economica ma anche quella ambientale e sociale.

In sintonia con la politica sul traffico

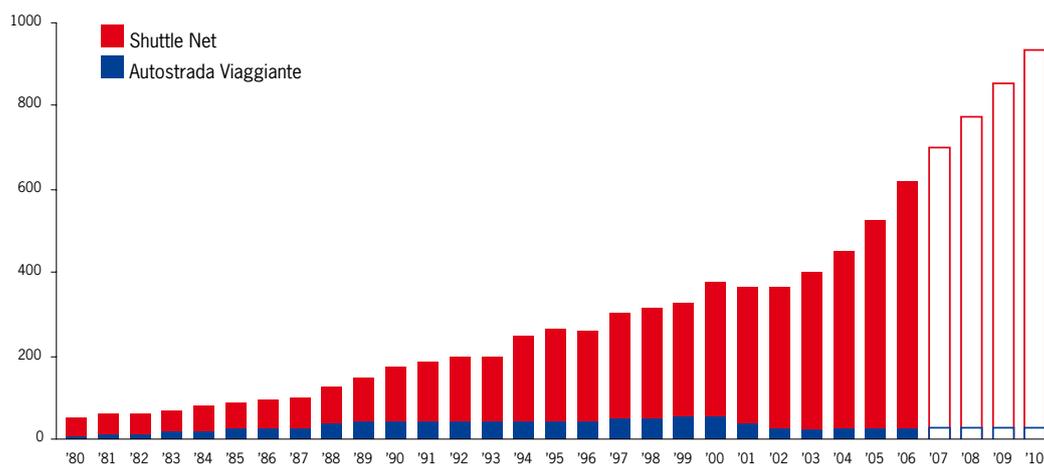
Il successo di Hupac si fonda anche sulla politica svizzera del traffico che promuove coerentemente il traffico merci su rotaia e che con la galleria di base del Gottardo costruisce un'infrastruttura di importanza paneuropea. Tra dieci anni i treni merci viaggeranno sotto le Alpi su una ferrovia di pianura. Fino a quel momento il traffico combinato avrà bisogno di appoggio finanziario da parte della Confederazione agli stessi livelli attuali. Ci auguriamo, con l'introduzione della nuova legge 2011-2017 sul traffico merci, che trovi continuità quella politica di successo che ha ridotto il transito stradale attraverso la Svizzera tra il 2000 e il 2006 del 16% e che ci ha consentito, malgrado le antiche infrastrutture ferroviarie, di trasferire su rotaia sempre più traffico attraverso offerte competitive e la buona qualità dei servizi.

Affrontare i mercati aperti

Gli alti tassi di crescita di Hupac sarebbero impensabili senza l'apertura del mercato ferroviario e i mutamenti di valore che ne sono conseguiti. Le ferrovie evolvono progressivamente da monopoli a fornitori di servizi orientati al cliente. Il sistema della trazione a responsabilità integrata ha innalzato

Sviluppo del traffico 1980-2010

Spedizioni stradali in 1000



in modo considerevole la produttività, l'efficienza e la qualità del traffico su rotaia e ha migliorato il flusso di informazioni. La concorrenza tra le imprese ferroviarie ha movimentato il mercato. Nuovi prodotti possono ora essere messi sul mercato più velocemente. L'efficienza e l'elevata qualità delle prestazioni costituiscono il parametro di riferimento per tutti i partner ferroviari di Hupac.

Ci preoccupano la lentezza con cui sta procedendo la liberalizzazione delle ferrovie e gli ostacoli frapposti da quegli enti ferroviari che vogliono tutelare la propria egemonia attraverso misure protezionistiche. Specialmente in campo tecnico si deve impedire che il rilascio di permessi per il materiale rotabile e di certificati di sicurezza venga strumentalizzato al fine di annichilire la concorrenza.

Da quarant'anni

Il successo degli anni passati è, non da ultimo, anche il risultato di una strategia societaria che Hupac ha stabilito fin dagli albori della propria fondazione quarant'anni fa e che è rimasta da allora praticamente invariata. Nel 1967 quattro società di spedizioni e di trasporti e le FFS, con partecipazioni di pari valore, costituiscono l'operatore intermodale Hupac allo scopo di effettuare trasporti transalpini intermodali con materiale rotabile proprio. Ancora oggi Hupac possiede vagoni ferroviari e gestisce il traffico ferroviario, tuttavia, per mentalità e cultura aziendale, è strettamente legata al regime di concorrenza e al mercato aperto.

Il mercato continua ad essere la forza motrice di Hupac. Nel 2006 il Consiglio di Amministrazione ha approvato la nuova strategia per il periodo

2006-2010. Hupac si propone un'ambiziosa crescita del traffico con tassi annuali del 10-12% e investirà in totale CHF 350 milioni in materiale rotabile, terminal e tecnologie informatiche.

Un sentito ringraziamento

A nome del Consiglio di Amministrazione e della direzione di Hupac SA ringrazio innanzitutto i collaboratori per il loro straordinario contributo. Essi hanno confermato la propria professionalità in tutti i settori della società raggiungendo gli obiettivi. Ringrazio i nostri azionisti e i clienti per la fiducia che ripongono nella nostra società. Ringrazio di cuore i nostri partner e le istituzioni per la stretta collaborazione. Il grande impegno di tutti gli interessati ha contribuito nel 2006 al raggiungimento di un solido risultato.

Nel primo trimestre del 2007 il traffico è già aumentato del 17% rispetto al medesimo periodo dello scorso anno. Numerosi nuovi collegamenti sono in fase progettuale e verranno introdotti nel corso dell'anno. Tra gli impegni prioritari vi sono l'incremento della produttività del materiale rotabile di proprietà dell'azienda e il miglioramento della qualità. Vogliamo quindi dare, anche nel corrente anno, un contributo attivo ad una logistica del trasporto merci in Europa sostenibile e sicuro.



Dr. Hans-Jörg Bertschi
Presidente del Consiglio di Amministrazione

Chiasso, maggio 2007

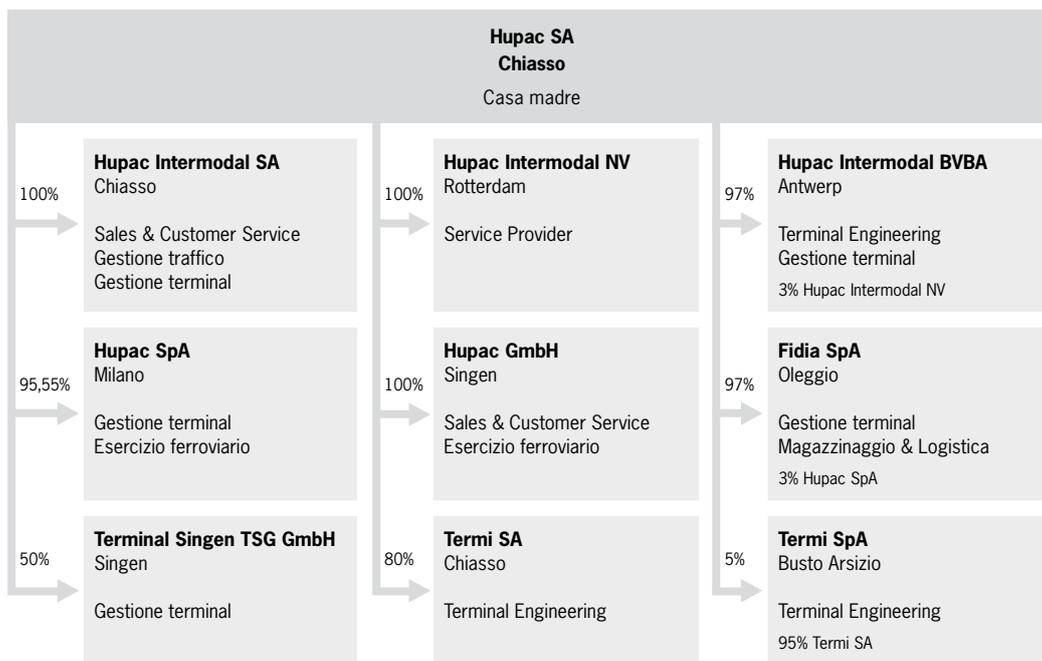
Highlights 2006

Gennaio	<ul style="list-style-type: none">▶ Installazione in serie dei dispositivi e-train per il controllo satellitare dei treni▶ Ordine di 200 carri a pianale per container
Febbraio	<ul style="list-style-type: none">▶ Ordine di 150 carri tasca per semirimorchi
Aprile	<ul style="list-style-type: none">▶ Introduzione del treno shuttle Rotterdam ⇄ Mannheim Handelshafen
Maggio	<ul style="list-style-type: none">▶ Nuovo shuttle diretto Genk ⇄ Busto▶ Aumento delle partenze Rotterdam ⇄ Mannheim con collegamento al terminal Rhenania
Giugno	<ul style="list-style-type: none">▶ Nuovo team di direzione presso la Hupac SpA con Francesco Crivelli Amministratore Delegato e Sergio Crespi Direttore▶ Introduzione dello shuttle Busto ⇄ Fiorenzuola con possibilità di inoltro a Cassino
Luglio	<ul style="list-style-type: none">▶ Nuovo treno Duisburg ⇄ Vienna/Budapest con possibilità di collegamento a Rotterdam

Agosto	<ul style="list-style-type: none">▶ Partecipazione alla consultazione sulla legge sul traffico merci 2011-2017. Hupac chiede il proseguimento della politica di trasferimento e il mantenimento dell'attuale sistema di sostegno
Settembre	<ul style="list-style-type: none">▶ Apertura dell'ufficio di rappresentanza a Varsavia▶ Introduzione del treno Rotterdam ⇄ Amburgo▶ Nuovo shuttle Novara ⇄ Lubecca (P400)▶ Primo treno Anversa ⇄ Padova via Brennero
Novembre	<ul style="list-style-type: none">▶ Fondazione della Hupac Intermodal BVBA ad Anversa, con scopo societario di pianificazione, costruzione e gestione di terminal▶ Ordine di 300 carri tasca per semirimorchi▶ Aumento della frequenza dello shuttle Duisburg ⇄ Vienna/Budapest e integrazione delle destinazioni Enns e Krems
Dicembre	<ul style="list-style-type: none">▶ Ordine di due locomotori per il terminal di Busto Arsizio-Gallarate



Il Gruppo Hupac



Consiglio di Amministrazione di Hupac SA

Nome	Età	Posizione	Nazionalità	Prima nomina	Scadenza del mandato
Dr. Hans-Jörg Bertschi	50	Presidente dal 1993	Svizzera	1987	2007
Daniel Nordmann	52	Vicepresidente dal 2001	Svizzera	2001	2007
Theo Allemann	69	Consigliere	Svizzera	1999	2007
Dr. Thomas Baumgartner	53	Consigliere	Italiana	1990	2007
Thomas Hoyer	57	Consigliere	Tedesca	1988	2007
Bruno Planzer	64	Consigliere	Svizzera	1989	2007
Peter Hafner	51	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> Aldo Croci <i>Information Technology</i> Giorgio Pennacchi <i>Engineering</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 Intermodal BVBA Bernhard Kunz <i>Direttore</i> Peter Hafner <i>Direttore</i> Piero Solcà <i>Direttore</i> Mark Jansen <i>Direttore</i>
Hupac SpA Francesco Crivelli <i>Amm. Delegato</i> Sergio Crespi <i>Direttore</i>	Hupac GmbH Sascha Altenau <i>Direttore</i>	Fidia SpA Paolo Paracchini <i>Amm. Delegato</i>
Terminal Singen TSG GmbH Sascha Altenau <i>Direttore</i> Gerhard Bukowski <i>Direttore</i>	Termini SA Peter Hafner <i>Direttore</i>	Termini SpA Angelo Grassi <i>Vicepresidente</i>

Situazione al 31.12.2006

Struttura del Gruppo Hupac

Alla fine del 2006 il Gruppo Hupac era costituito da 10 imprese con sedi in Svizzera, Germania, Italia, Paesi Bassi e Belgio. Ogni società agisce in un preciso ambito, per proporre soluzioni avanzate e rendere più efficiente la risposta complessiva del gruppo.

I maggiori cambiamenti a livello societario del 2006 riguardano l'insediamento, nel mese di giugno, di un nuovo team di direzione alla Hupac SpA, costituito da Sergio Crespi con funzione di direttore generale, Maurizio Tronchi con carica di responsabile d'esercizio di impresa ferroviaria e Davide Muzio con carica di responsabile della produzione e della logistica sui terminal. Il precedente direttore della Hupac SpA, Francesco Crivelli, è entrato a far parte del Consiglio d'Amministrazione.

Altri due cambiamenti si ricollegano all'estensione geografica della rete di traffico. A settembre 2006 Hupac Intermodal ha aperto un ufficio di rappresentanza a Varsavia con l'obiettivo di coordinare in maniera più efficace le attività in Polonia. A dicembre 2006 è stata fondata la filiale Hupac Intermodal BVBA con sede ad Anversa. Lo scopo della società, il cui capitale è detenuto al 97% da Hupac SA e al 3% da Hupac Intermodal NV, consiste principalmente nella costruzione e nella gestione di terminal in Belgio.

Il Consiglio d'Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione di Hupac SA è costituito da sei membri. 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 Termi SA è identica a quella di Hupac SA

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.

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.

Risk Management

Hupac è dotata di un sistema di gestione dei rischi che ha come obiettivo l'individuazione delle situazioni che potrebbero causare notevoli perdite economiche al Gruppo. Il perno principale del Risk Management consiste in un catalogo rischi, del cui aggiornamento è responsabile la Direzione di Hupac SA.

I criteri principali di questo processo si basano:

- ▶ sull'identificazione del rischio
- ▶ sulla definizione del possibile costo-entità del danno
- ▶ sulla definizione delle probabilità dell'evento
- ▶ sugli interventi e le decisioni per affrontare e ridurre i rischi

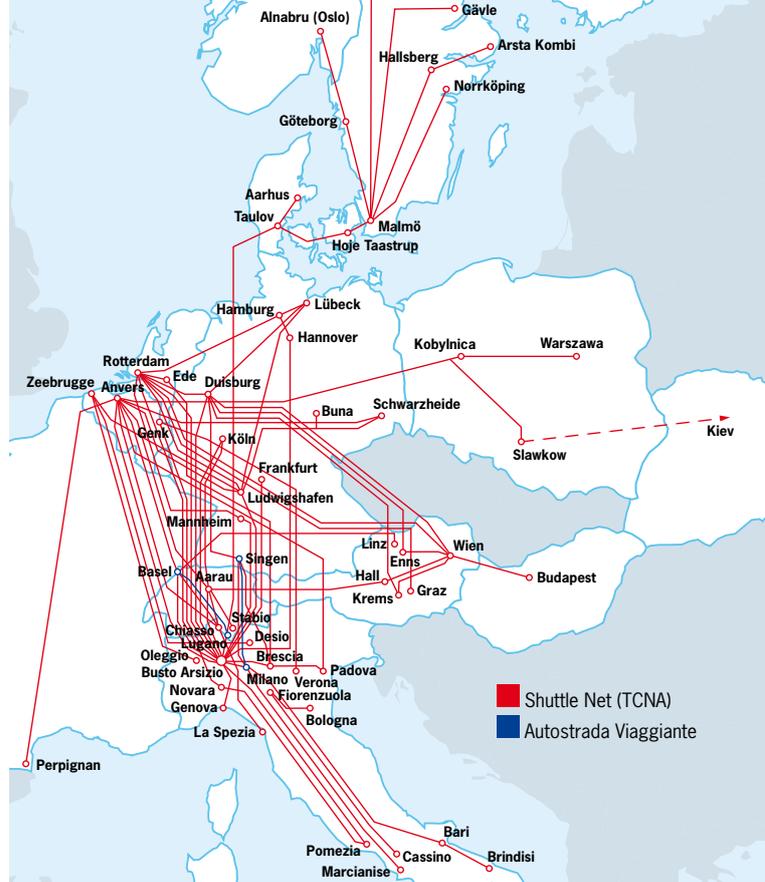
L'informazione corrente sullo stato della situazione viene regolarmente sottoposta anche al Consiglio di Amministrazione. Durante il 2006 sono stati adottati una serie di provvedimenti che hanno permesso di ridurre alcuni rischi.

Profilo del Gruppo Hupac

Hupac è l'azienda leader nel trasporto intermodale attraverso le Alpi Svizzere. La società, fondata nel 1967 a Chiasso, ha un capitale ripartito fra 99 azionisti, di cui il 72% appartiene ad autotrasportatori e spedizionieri, il 28% a società ferroviarie. In questo modo si garantisce vicinanza al mercato e indipendenza dalle ferrovie.

Con i suoi 396 collaboratori, l'azienda gestisce un network di oltre 100 treni al giorno, collegando le principali aree economiche europee (traffico continentale) e i più importanti porti con le regioni interne dell'Europa (traffico marittimo). Obiettivo dell'azienda è di fornire servizi rapidi, regolari e affidabili per il trasporto merci su rotaia, apportando così un contributo importante al trasferimento dei traffici.

Il traffico intermodale combina diverse modalità di trasporto: strada, ferrovia, mare e aria. Nel traffico combinato non accompagnato l'unità di carico – container, semirimorchio o cassa mobile – raggiunge il terminal di trasbordo su strada o via acqua, viene caricata sul treno e prosegue il viaggio su rotaia. L'autista rimane presso il terminal. Al terminal di destinazione un autocarro ritira la spedizione e la trasporta alla destinazione finale.



Hupac garantisce i vantaggi del trasporto combinato non accompagnato con il servizio Shuttle Net, uno dei maggiori in Europa per frequenza e capillarità dei collegamenti.

L'Autostrada Viaggiante (Rola) è un'offerta complementare nel traffico di transito alpino. Gli autocarri vengono caricati su speciali carri ferroviari e gli autisti li accompagnano in appositi vagoni letto.

40
YEARS →

Le tappe più importanti di Hupac

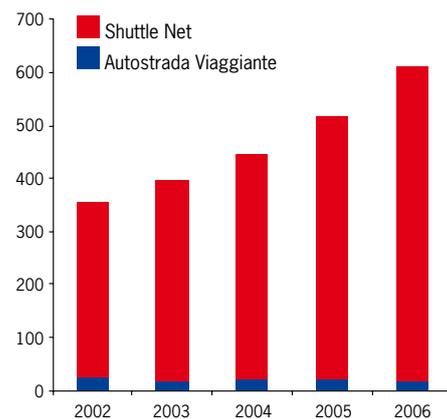
- 1967** La Hupac SA viene fondata a Chiasso
- 1968** Inizia l'attività con un treno tra Basilea e Melide
- 1969** Primo trasporto combinato internazionale con carri di proprietà sulla tratta Colonia ⇄ Milano Rogoredo
- 1971** Accordo di collaborazione con la società tedesca Kombiverkehr
- 1973** Viene fondata la Hupac SpA; apertura dell'asse Milano ⇄ Rotterdam in collaborazione con la società olandese Trailstar
- 1976** Primo treno dell'Autostrada Viaggiante Altdorf ⇄ Cadenazzo
- 1981** Accordo di collaborazione con la società italiana Cemat
- 1982** Hupac apre una delegazione in Germania
- 1985** Viene fondata la Termini SA per la costruzione di nuovi terminal
- 1990** Primo treno shuttle fra Colonia e Busto Arsizio
- 1992** Inaugurazione del nuovo terminal di Busto Arsizio
- 1996** Viene inaugurato il terminal di Singen; Fidia SpA entra a far parte del Gruppo Hupac
- 1998** La Trailstar di Rotterdam entra a far parte del Gruppo Hupac, diventando in seguito Hupac Intermodal NV
- 1999** Hupac acquisisce la licenza ferroviaria in Germania
- 2001** Hupac, FFS, BLS e Trenitalia fondano la società RALpin; Hupac acquisisce la licenza ferroviaria in Italia
- 2004** Introduzione della trazione integrata internazionale
- 2005** Inaugurazione del terminal ampliato di Busto Arsizio-Gallarate
- 2007** Primi traffici via Brennero e in Francia

Anno di fondazione	1967
Capitale azionario	CHF 20 mio.
Azionisti	99
Struttura del capitale	72% aziende di logistica e trasporto 28% società ferroviarie
Sede centrale	Chiasso
Sedi periferiche	Basilea, Busto Arsizio, Oleggio, Singen, Mannheim, Colonia, Rotterdam, Taulov, Varsavia
Collaboratori	396
Posizionamento	Operatore indipendente di traffico intermodale
Aree commerciali	Shuttle Net 97 treni shuttle al giorno 591.169 spedizioni stradali 10,4 mio. tonnellate nette Autostrada Viaggiante 6 treni al giorno 21.319 spedizioni stradali 0,4 mio. tonnellate nette
Materiale rotabile	4.425 carri ferroviari 13 locomotive di linea e/o manovra
Gestione terminal	Busto Arsizio-Gallarate, Oleggio, Desio, Milano Greco Pirelli, Novara RAlpin, Aarau, Basel, Chiasso, Singen, Ede
Information Technology	Goal, software integrato per il trasporto intermodale in Europa Cesar, sistema informativo per i clienti collegato a oltre 130 terminal e-train, sistema di monitoraggio satellitare dei treni
Qualità e Ambiente	Quality Management System ISO 9001:2000 Environmental Management System ISO 14001:2004
Risultati finanziari	Fatturato annuo CHF 476,9 mio. (EUR 303,2 mio.) Utile del periodo CHF 6,958 mio. (EUR 4,42 mio.) Cash flow CHF 58,7 mio. (EUR 37,3 mio.)

Situazione al 31.12.2006

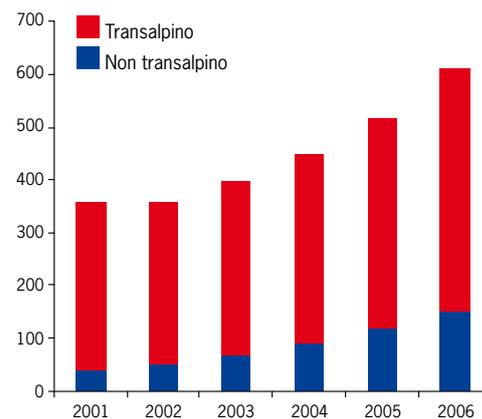
Sviluppo del traffico secondo le aree commerciali

Spedizioni stradali in 1000



Sviluppo del traffico secondo la tipologia

Spedizioni stradali in 1000





Visione e linee guida

Visione

Hupac è tra i principali operatori indipendenti del traffico intermodale in Europa. In un mercato dei trasporti in rapida crescita, Hupac si impegna perché sempre più merce possa essere trasportata su rotaia. In questo modo l'azienda salvaguarda l'ambiente e assolve alle responsabilità verso la società.

Vogliamo ridurre ulteriormente i costi per unità di carico massimizzando l'efficienza dei nostri servizi.

Per i nostri clienti siamo un partner affidabile. Desideriamo crescere insieme a loro. L'obiettivo è di raggiungere una crescita annua del volume di traffico del 10-12%.

Linee guida

Hupac propone soluzioni efficienti e innovative nel trasporto intermodale per rispondere alle esigenze del traffico merci d'Europa. Qualità, orientamento ai costi e sicurezza sono al centro della strategia aziendale.

Per i prossimi anni Hupac prevede una crescita media annua del 10-12%. Operando su un mercato con un tasso di crescita annuo stimato attorno al 3%, l'azienda intende in primo luogo acquisire quote di mercato dal traffico merci stradale.

Orientamento ai clienti

L'obiettivo primario è avere clienti soddisfatti e fedeli. Hupac risponde alle loro esigenze con soluzioni di trasporto affidabili, orientate al mercato. Flessibilità, innovazione e il miglioramento costante della qualità dei servizi sono principi centrali a tutti i livelli dell'azienda.

Motivazione e preparazione dei collaboratori

Le risorse più importanti dell'impresa sono i collaboratori. Ad essi vengono offerte condizioni di lavoro attraenti, formazione professionale e aggiornamento costante. Hupac favorisce un clima aziendale aperto, rispettoso della dignità di ciascun collaboratore, e incentiva la motivazione, lo spirito di gruppo e la responsabilità individuale.

Sviluppo del trasporto intermodale

Nel trasporto merci transalpino attraverso la Svizzera, già oggi due terzi del traffico vengono effettuati su rotaia. Hupac vuole sviluppare ulteriormente il traffico intermodale tra le aree economiche europee, per farlo diventare la soluzione di trasporto prioritaria. Hupac appoggia quindi sostanzialmente la politica svizzera dei trasporti.

Partnership ed estensione della rete

Hupac mira all'estensione progressiva del network multimodale europeo operando in proprio oppure in collaborazione con partner forti. Il criterio di scelta per le cooperazioni è l'ottimizzazione dell'intera catena logistica, per sommare e valorizzare i punti forti di ciascun partner. Hupac aspira a stringere rapporti di collaborazione con altri operatori del traffico combinato laddove sussistano sinergie e si possa integrare la rete di traffico. Nel settore ferroviario Hupac collabora con partner europei selezionati secondo il principio della "responsabilità unica della trazione".

Processi efficienti

L'attenzione ai costi e la standardizzazione dei processi garantiscono l'efficienza internamente e verso i partner sul mercato. In questo ambito l'Information Technology ha un ruolo centrale. L'impiego del Quality Management System supporta questo obiettivo.

Conseguimento e impiego degli utili

Il Gruppo Hupac vuole conseguire degli utili che assicurino l'esistenza e l'indipendenza economica dell'impresa. La politica degli investimenti è orientata verso una crescita durevole e un'elevata creazione di valore, per garantire una rendita del capitale azionario commisurata al rischio.

Responsabilità verso l'ambiente

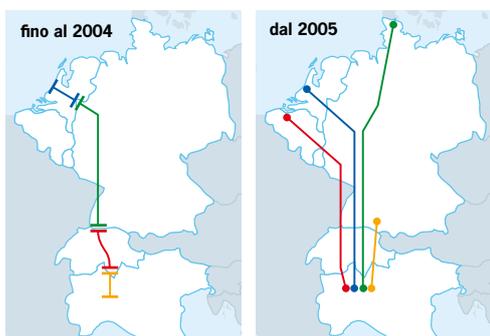
Con il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia Hupac offre un contributo decisivo per una migliore qualità della vita. Hupac promuove l'agire ecocompatibile come realtà vissuta quotidianamente da ciascun collaboratore. L'Environmental Management System è la norma vincolante per sistemi produttivi ecologici e l'impiego moderato delle risorse naturali.

La strategia Hupac per la sostenibilità nel trasporto merci

Il trasporto su rotaia: la politica per la sostenibilità

Il core business di Hupac concorre direttamente allo sviluppo di una mobilità rispettosa dell'ambiente, in linea con la politica dei trasporti della Confederazione Elvetica e dell'Unione Europea il cui obiettivo è il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia.

Il trasporto ferroviario è la modalità di traffico più sostenibile se confrontato con quello su strada. L'allargamento dell'Europa verso est ha inoltre portato ad un aumento dei flussi di trasporto in questa nuova area economica, e si prevede che tale crescita si attesterà su livelli ancora superiori. Sulle lunghe distanze, la rotaia rappresenta l'opzione più sostenibile, e più sensata, per gestire la futura crescita dei trasporti, sia dal punto di vista economico, sia per gli aspetti ambientali.



Trazione a responsabilità integrata

Un unico partner ferroviario dall'origine al destino

La liberalizzazione ferroviaria

La liberalizzazione ferroviaria rappresenta l'elemento cardine della politica dei trasporti attuata, sin dagli anni '90, dalla UE e dalla Svizzera, per sviluppare il traffico ferroviario e risolvere i problemi legati alla mobilità. L'aumento della competitività della rotaia nei confronti della strada passa per la separazione tra infrastruttura ed esercizio e per il libero accesso alla rete, prerequisiti indispensabili per l'apertura del mercato e per l'instaurarsi di un clima di sana concorrenza tra le imprese ferroviarie.

Il processo di apertura del mercato si è sviluppato in modo diverso nei singoli paesi europei. Si stanno già registrando i primi successi, sebbene in alcuni settori resti ancora molto da fare. Fattori centrali sono l'effettiva separazione tra infrastruttura e esercizio, l'istituzione di organi di regolamentazione e la standardizzazione tecnico-amministrativa.

Hupac è favorevole alla liberalizzazione delle ferrovie in Europa e sostiene con forza questo processo. L'azienda ha preparato il terreno per tempo e desidera sfruttare le nuove opportunità. Per accelerare il processo di apertura del mercato, Hupac assume un ruolo attivo, ad esempio supportando le nuove imprese ferroviarie private e introducendo la responsabilità unica della trazione.



Hupac e la liberalizzazione ferroviaria

Hupac è attivamente impegnata a favore della concorrenza e della liberalizzazione del mercato ferroviario. Nel 1999 la società ha acquisito la licenza ferroviaria per la Germania e due anni dopo per l'Italia. Nel 2000 sono state acquistate locomotive per la realizzazione di trasporti in segmenti di nicchia. Nel 2002 Hupac ha partecipato alla costituzione della società ferroviaria belga Dillen & Le Jeune Cargo. Nel 2003 Hupac ha affidato i primi collegamenti a Rail4Chem: l'operatore privato è risultato vantaggioso nel rapporto prezzo/prestazioni e in grado di effettuare autonomamente la trazione dei treni dall'origine sino

alla destinazione. Nel 2004 Hupac ha attivato il primo treno internazionale tra Duisburg e Novara con trazione a cura di SBB Cargo che opera come unico responsabile dalla Germania all'Italia. Dal 2004 Hupac sceglie i migliori fornitori per la trazione, appalta i servizi e affida gli incarichi "dall'origine alla destinazione". Per ciascuna relazione di trasporto viene selezionato il partner più idoneo in rapporto al costo e alla qualità complessiva. Cinque sono i partner che si sono assicurati una posizione stabile nel traffico transalpino: SBB Cargo, Railion (Stinnes Intermodal), Trenitalia Cargo, Ferrovie Nord Cargo e Rail4Chem.

La strategia 2006-2010

Ogni cinque anni Hupac sottopone a una revisione sistematica i principi della propria attività imprenditoriale. Al termine del periodo 2001-2005, il Consiglio di Amministrazione e la Direzione di Hupac hanno verificato la Visione, le Linee guida e la Strategia, allineandoli alle nuove condizioni quadro.



Per il periodo 2006-2010 Hupac si è prefissa come obiettivo una crescita annua dei volumi pari al 10-12%. Il volume complessivo dei trasporti (transalpino + non transalpino) dovrebbe aumentare dell'80%, passando dalle 519.000 spedizioni del 2005 a 928.000 nel 2010. Tra le direttive salienti della strategia per il periodo 2006-2010 citiamo:

- ▶ Sostegno della politica di trasferimento
- ▶ Appoggio alla liberalizzazione delle ferrovie e alla concorrenza intramodale
- ▶ Potenziamento della rete lungo l'asse nord-sud e in via complementare lungo l'asse est-ovest
- ▶ Mantenimento dei traffici di import/export
- ▶ Proseguimento del servizio Autostrada Viaggiante come proposta integrativa
- ▶ Potenziamento selettivo degli assi di transito via Austria e via Francia
- ▶ Investimenti in materiale rotabile
- ▶ Ottimizzazione della manutenzione del materiale rotabile
- ▶ Consolidamento delle capacità terminalistiche
- ▶ Potenziamento dei sistemi IT

Trasporto, ambiente e qualità

Da sempre Hupac opera per sviluppare un trasporto compatibile con l'ambiente, soprattutto con un ambiente fragile e delicato come quello alpino. Nel 1997 Hupac è stato il primo operatore intermodale europeo a ricevere la certificazione ISO 14001 per l'ambiente (EMS - Environmental Management System). Oggi, grazie a questa certificazione, Hupac garantisce ai propri clienti soluzioni per il trasporto in linea con le necessità e le richieste dell'ambiente.

Dal 1995 Hupac ha ottenuto e rinnovato la certificazione di qualità secondo le norme ISO 9001 grazie al Sistema Qualità Hupac (QMS - Quality Management System), e prosegue il suo sforzo di sostenere lo sviluppo del trasporto, all'interno di norme qualitative sempre più rigorose. Hupac intende la qualità come continuo impegno nel miglioramento, e come reciproca affidabilità con clienti, partner e fornitori.

Le certificazioni ISO 9001 e 14001:2004 riguardano:

- ▶ l'organizzazione, la gestione e la commercializzazione del traffico
- ▶ la gestione di terminal del traffico combinato
- ▶ lo sviluppo, l'acquisizione e la gestione di materiale rotabile
- ▶ lo sviluppo e la gestione di sistemi informativi per i clienti e soluzioni software per il traffico combinato

L'economia punta su un traffico combinato rispettoso dell'ambiente

"Il traffico combinato ha registrato una crescita percentuale decisamente superiore a quella della strada". Così Hans-Jörg Bertschi, presidente del consiglio di amministrazione di Hupac, riassume la situazione attuale. "La rotaia guadagna quote di mercato rispetto alla strada", anche grazie ad un'offerta efficace che Hupac, in collaborazione con i propri partner, è impegnata a migliorare costantemente. Lo scorso anno sono stati introdotti 20 nuovi treni, e nonostante questa forte crescita la puntualità è stata mantenuta quasi inalterata. "L'industria europea dei trasporti riconosce nel traffico combinato una reale alternativa

alla strada", osserva Hans-Jörg Bertschi. "Numerose imprese di trasporti diversificano i vettori per far fronte in maniera efficace ai colli di bottiglia nella capacità stradale, alla mancanza di autisti e agli interventi fiscali quali pedaggi e TTPCP (tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni)".

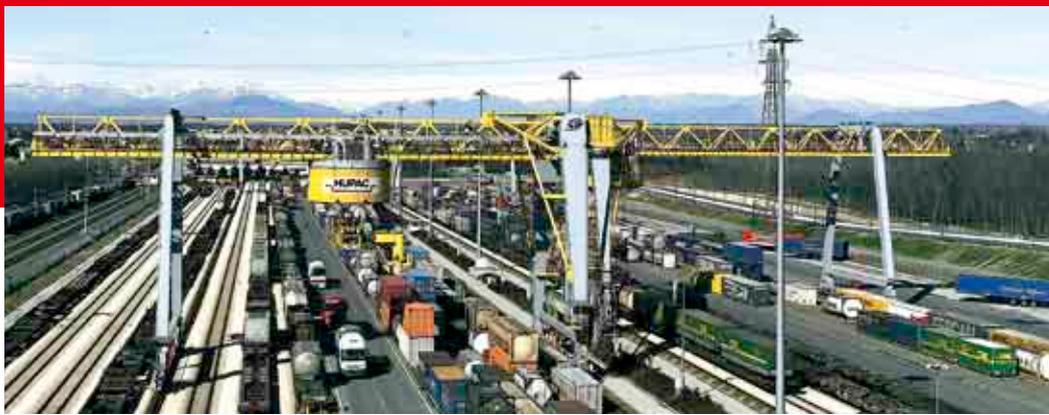


La politica di comunicazione

Il Gruppo Hupac aspira a mantenere e sviluppare il rapporto di fiducia con i suoi stakeholder, cioè con quelle categorie di individui, gruppi o istituzioni che danno un apporto per realizzare la missione di Hupac o che hanno comunque un interesse in gioco nel suo perseguimento. Sono stakeholder coloro che compiono investimenti connessi alle attività di Hupac, in primo luogo gli azionisti, quindi i collaboratori, i clienti, i fornitori e i partner d'affari. In senso allargato sono inoltre stakeholder tutti quei singoli o gruppi, nonché le organizzazioni e istituzioni che li rappresentano, i cui interessi sono influenzati dagli effetti diretti e indiretti delle attività di Hupac: rientrano in quest'ambito le comunità locali e nazionali in cui Hupac opera, le associazioni ambientaliste, le generazioni future.

Hupac persegue una politica trasparente dell'informazione nei confronti di tutti gli stakeholder, sostenendo il dialogo aperto e la comunicazione attiva con:

- ▶ Collaboratori
- ▶ Azionisti (autotrasportatori, aziende di logistica e società ferroviarie)
- ▶ Finanziatori (banche e Stato)
- ▶ Clienti (autotrasportatori, aziende di logistica)
- ▶ Fornitori (ferrovie, terminal)
- ▶ Comunità locali e nazionali
- ▶ Istituzioni



La responsabilità economica di Hupac

La responsabilità economica di Hupac consiste nel ricercare l'efficienza, l'efficacia e l'economicità della gestione, per accrescere il risultato economico e ottenere dalle scelte gestionali uno stabile aumento del valore aziendale a garanzia della sua continuità.

L'andamento economico

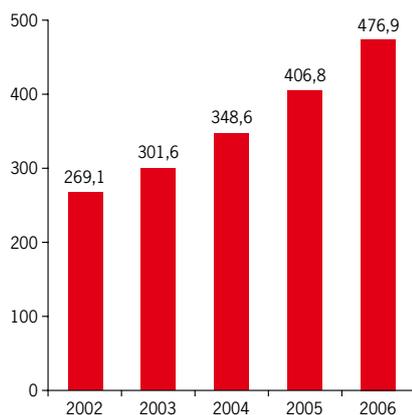
Nel 2006 i ricavi da forniture e prestazioni sono ammontati a CHF 476,9 mio., registrando un aumento di CHF 70,1 mio. (17,2%) rispetto all'anno precedente. I costi netti delle prestazioni fornite

sono saliti di CHF 56,4 mio. (17,7%), portandosi a CHF 374,5 mio. L'utile lordo registra pertanto un aumento rispetto all'anno precedente di CHF 13,7 mio. (15,5%), attestandosi a CHF 102,4 mio.

Importi in CHF 1.000	2006	2005	variazione in %
Ricavi da forniture e prestazioni	476.929	406.803	17,2
Costi netti delle prestazioni fornite	374.533	318.124	17,7
Utile lordo	102.396	88.679	15,5
Utile d'esercizio del Gruppo	6.958	6.477	7,4
Cash flow del Gruppo	58.730	50.263	17,6

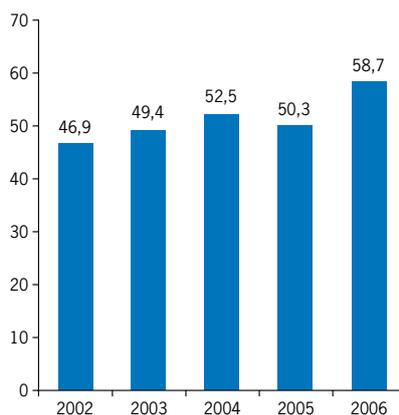
Fatturato annuo

In mio. CHF



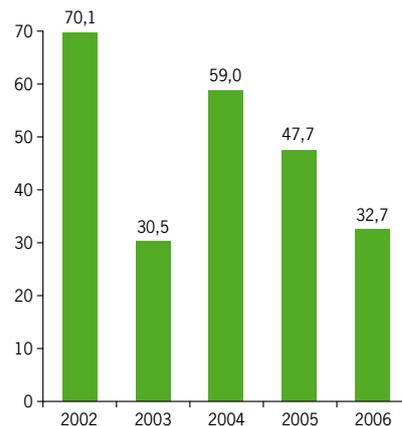
Cash flow

In mio. CHF



Investimenti materiali

Senza acconti, in mio. CHF



Lo sviluppo del traffico intermodale

Andamento del settore Shuttle Net

Nell'anno preso in esame, Hupac ha aumentato le spedizioni nell'area commerciale Shuttle Net (trasporto combinato non accompagnato) di 95.510 unità raggiungendo un totale di 591.169 spedizioni stradali, pari a una crescita del 19,3%. Le ragioni alla base di questo forte aumento sono l'andamento congiunturale positivo e la risposta positiva del mercato all'introduzione di numerosi nuovi collegamenti. La crescita maggiore si è osservata nei traffici Benelux ⇌ Italia e nel segmento di mercato "Altri traffici europei".

Nel traffico transalpino, il core business di Hupac, le spedizioni stradali sono aumentate di 61.685 unità per un totale di 436.678 spedizioni, pari ad un tasso di crescita del 16,4%. Questa aumento molto elevato rispetto agli esercizi precedenti è stato possibile grazie all'entrata in funzione del nuovo terminal di Busto Arsizio-Gallarate nell'autunno 2005. L'ampliamento del terminal ha consentito inoltre il potenziamento dei collegamenti tra il centro e il sud Italia.

Scandinavia ⇌ Italia

Per soddisfare la crescente domanda, nell'anno in rassegna è stata inserita una coppia aggiuntiva di treni alla settimana sulla tratta Busto ⇌ Taulov. Inoltre la frequenza del collegamento Taulov ⇌ Malmö ("attraversamento su terraferma") è stata aumentata di un'altra coppia di treni, raggiungendo così quota sei alla settimana. Il forte miglioramento delle prestazioni ha consentito nel segmento Scandinavia ⇌ Italia un aumento del 13%, mentre il traffico diretto in Svezia ha fatto registrare un aumento record del 20%.

Germania ⇌ Italia

Il traffico tra Germania e Italia è aumentato dell'11%. Sulla relazione Amburgo ⇌ Busto sono stati aumentati la frequenza e il tonnellaggio, per soddisfare la forte domanda. Nel mese di settembre è stato attivato il collegamento Lubecca ⇌ Novara lungo il corridoio di 4 metri via Lötschberg. Questo nuovo collegamento consente di caricare autoveicoli con profilo P400, il che aumenta significativamente il potenziale di mercato in Finlandia, Svezia e negli Stati del Baltico.

Sviluppo del traffico

		Spedizioni stradali			Peso netto in t		
		2006	2005	%	2006	2005	%
Shuttle Net	Transito via CH	410.453	352.369	16,5	7.554.000	6.506.000	16,4
	Transito via A	873	0	100,0	16.000	0	100,0
	Import/export CH	9.173	10.490	-12,6	161.000	192.000	-16,1
	Nazionale CH	16.179	12.134	33,3	257.000	179.000	43,6
	Totale transalpino	436.678	374.993	16,4	7.988.000	6.877.000	16,2
	Import/export CH	63.073	56.987	10,7	891.000	817.000	9,1
	Altri traffici europei	91.418	63.679	43,6	1.508.000	1.009.000	49,5
	Totale non transalpino	154.491	120.666	28,0	2.399.000	1.826.000	31,4
	Totale	591.169	495.659	19,3	10.387.000	8.703.000	19,3
	Autostrada Viaggiante	21.319	23.501	-9,3	403.000	437.000	-7,8
Traffico totale	612.488	519.160	18,0	10.790.000	9.140.000	18,1	

Sul collegamento Duisburg ⇄ Novara, introdotto nell'autunno 2004 per trasporti P400, è stato possibile acquisire nuovi traffici di semirimorchi. Una forte crescita dei trasporti si osserva anche nel corridoio tra la Ruhr e la regione Reno/Meno e Italia del Sud, tramite il Gateway di Busto.

Nel mese di maggio è stato introdotto un nuovo collegamento shuttle Mannheim Handelshafen ⇄ Busto. Nuovi clienti e domanda elevata hanno consentito l'aumento delle partenze tra Singen e Milano Certosa.

Paesi Bassi ⇄ Italia

In questo segmento è stata aumentata la capacità con l'introduzione di tre nuove coppie di treni alla settimana. Una crescita superiore alla media si è registrata nei traffici verso l'Italia centro-meridionale. Resta forte la domanda sull'asse Rotterdam ⇄ Novara via Lötschberg, dove è stato possibile acquisire nuovi clienti grazie al profilo P400.

Belgio ⇄ Italia

Sulla la linea Anversa ⇄ Busto la capacità è stata aumentata di una coppia di treni alla settimana. Nel mese di aprile è stato introdotto un collegamento shuttle con cinque partenze settimanali tra Genk e Busto. Nel mese di settembre il collegamento Anversa ⇄ Padova, già istituito in precedenza, è stato indirizzato via Brennero. Le prestazioni del collegamento da Zeebrugge sono state migliorate significativamente tramite modifiche di natura strutturale. Grazie all'introduzione di nuovi prodotti e alla possibilità di raggiungere l'Italia meridionale attraverso il hub di Busto, il volume di questo segmento è aumentato del 40%.

Traffico transalpino import/export

La flessione del traffico pari al 12% è principalmente dovuta a una riduzione dei volumi da e per le regioni dell'Italia meridionale, dovuta allo spostamento delle sedi produttive.

Traffico transalpino interno

Grazie ai miglioramenti strutturali e all'ottima qualità è stato possibile acquisire nuovi traffici per i collegamenti Stabio ⇄ Aarau e Stabio ⇄ Basilea. L'aumento dei traffici di circa il 33% è da ricondursi in parte alla chiusura dell'autostrada del Gottardo a seguito di una caduta di massi nel mese di giugno. In quel mese abbiamo registrato una crescita superiore al 50%.

Traffico import/export non transalpino

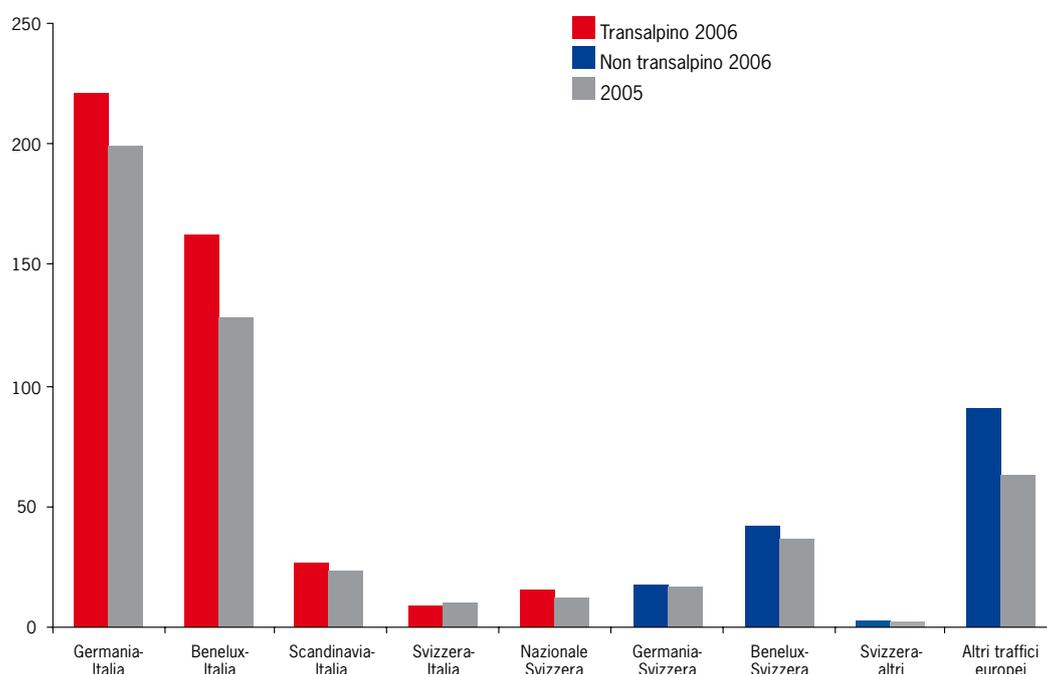
Anche in questo segmento di mercato abbiamo registrato una crescita del 10% grazie soprattutto alla forte crescita del traffico tra Belgio e Svizzera. Il basso livello dell'acqua ha nuovamente ostacolato la navigazione lungo il Reno. Al conseguente aumento della domanda di traffico combinato, Hupac ha risposto con l'introduzione di numerosi treni straordinari. Grazie ad un nuovo collegamento shuttle da Duisburg, il volume dei trasporti sull'asse Germania ⇄ Svizzera è aumentato del 9%.

Altri traffici europei non transalpini

In questo segmento Hupac ha fatto registrare un aumento del 44% grazie ai collegamenti di nuova introduzione. Nel mese di aprile è stato allestito un nuovo collegamento shuttle tra Rotterdam e Mannheim Handelshafen, con sei treni per settimana e direzione. Nel mese di giugno ha preso il via il collegamento Busto ⇄ Fiorenzuola con possibilità

Sviluppo dei segmenti di mercato di Shuttle Net

Spedizioni stradali in 1000



di Gateway per Cassino. Nel mese di luglio è stato introdotto il collegamento Duisburg ⇌ Vienna/ Budapest con quattro coppie di treni alla settimana. Già a partire dal mese di ottobre si è reso necessario aumentare la frequenza dei treni a sei coppie di treni settimanali. Grazie allo shuttle giornaliero Duisburg ⇌ Rotterdam abbiamo creato un collegamento tra i terminal di Rotterdam, Vienna e Budapest. Nel mese di settembre è stato introdotto il collegamento Rotterdam ⇌ Amburgo.

Traffico marittimo

Nell'anno in rassegna il traffico marittimo ha raggiunto un volume di 63.000 TEU, con un aumento del 10% rispetto all'anno precedente. Ancora una volta la crescita maggiore si registra nel traffico non transalpino.

Per soddisfare l'aumento della domanda, prodotto dai colli di bottiglia del traffico fluviale e dal sovraccarico dei porti occidentali, nel 2006 è stata introdotta un'altra coppia shuttle tra la Svizzera e il porto di Anversa.

A seguito della globalizzazione si è registrato un massiccio aumento del traffico merci marittimo, tanto che negli ultimi sette anni la capacità della flotta navale è raddoppiata. Per tenere il passo con questi ritmi di crescita, si è reso necessario un potenziamento delle capacità terminalistiche e ferroviarie all'interno dei porti e nelle aree interne, oltre a un'ottimizzazione delle attività stesse. Lo Shuttle Net di Hupac raggiunge oggi i principali porti del nord e del sud Europa e rappresenta quindi una soluzione interessante per il traffico marittimo.

Andamento del settore Autostrada Viaggiante

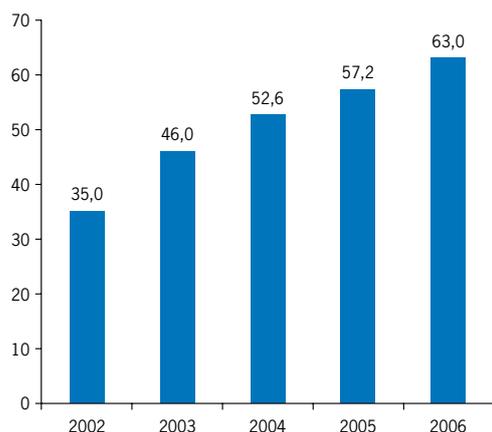
L'Autostrada Viaggiante è un importante servizio integrativo che permette di attraversare le Alpi su rotaia anche agli automezzi privi dei dispositivi necessari il traffico non accompagnato.

Nell'anno preso in esame l'Autostrada Viaggiante via Gottardo ha conseguito un volume di traffico di 21.319 spedizioni stradali, pari ad una diminuzione del 9,3% rispetto all'anno precedente. Il dato negativo è il risultato di un adeguamento dell'offerta.

Il servizio dell'Autostrada Viaggiante incontra notevoli difficoltà a causa del basso profilo ferroviario sulla tratta del Gottardo che limita il transito agli automezzi aventi un'altezza laterale fino a 3,80 metri, misura ormai fuori mercato in quanto tutti i trailer stradali standard misurano 4 metri di altezza laterale. Solo sulla tratta Basilea ⇌ Lugano sono in servizio carri speciali ultrabassi che consentono il trasporto di automezzi con un'altezza laterale fino a 4 metri. Purtroppo questi carri non possono essere impiegati sul collegamento Singen ⇌ Milano, dal momento che non sono ancora state concesse le necessarie autorizzazioni da parte delle autorità tedesche e italiane.

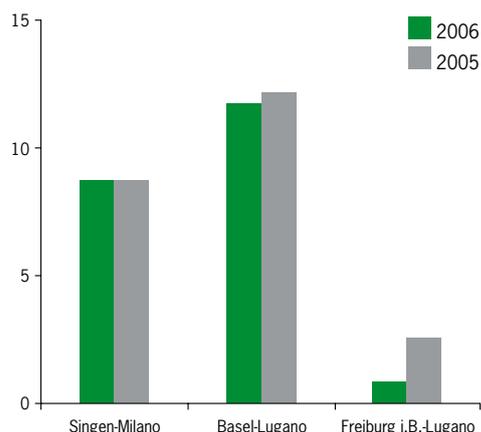
Sviluppo del traffico marittimo

TEU in 1000



Sviluppo dell'Autostrada Viaggiante

Spedizioni stradali in 1000



Materiale rotabile

Sin dalla fondazione Hupac svolge i suoi traffici con carri di proprietà. Al termine del 2006 la flotta di vagoni contava 4.425 moduli di carico, pari ad un aumento del 10,1% rispetto all'anno precedente. Il 19% dei carri è a noleggio. Nel corso del 2006 sono stati ordinati 650 moduli di carri per un valore di circa 75 milioni di CHF. La consegna dei nuovi carri è iniziata nel 2006 e si protrarrà fino al 2009.

Hupac sviluppa il materiale rotabile in stretta collaborazione con le aziende costruttrici, adeguandolo alle esigenze dettate dal mercato e migliorandone costantemente le prestazioni. Il continuo sviluppo delle parti meccaniche e i controlli tecnici di qualità aumenteranno in futuro le prestazioni dei carri.

L'accordo Cotif sul traffico ferroviario internazionale, entrato in vigore nel luglio 2006, dà conto del mutamento delle condizioni quadro all'interno del mercato liberalizzato e delinea i nuovi diritti e doveri dei proprietari dei carri. Per Hupac si profila la possibilità di riorganizzare la manutenzione dei carri, sfruttando il potenziale di razionalizzazione e beneficiando dell'apertura internazionale di questo mercato.

In quest'ottica, nel corso del 2006 Hupac ha dato avvio ad un programma articolato per aumentare la produttività del materiale rotabile. Inoltre è allo studio la revisione del sistema di manutenzione dei vagoni, con l'obiettivo di ottimizzare gli interventi manutentivi nel pieno rispetto degli elevati standard di sicurezza.

La trazione

Uno degli obiettivi principali dell'anno di esercizio 2006 è stato l'ulteriore miglioramento del sistema della 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 nei passaggi di frontiera, nell'aumento della produttività dei locomotori e dei macchinisti in servizio transfrontaliero e in una maggiore efficienza nello scambio di informazioni, visto che, contrariamente a prima, ora un unico referente è responsabile per l'intera tratta internazionale.

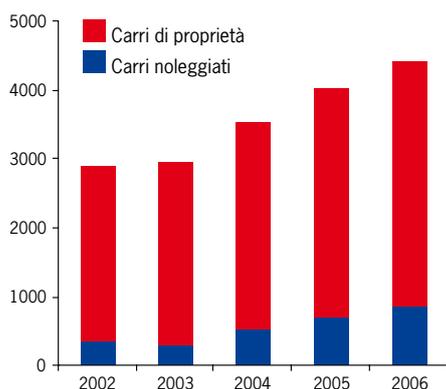
Il forte aumento del traffico registrato nel 2006 è stato la prova del fuoco per il nuovo sistema. La gestione di un traffico cresciuto del 20% circa, con punte anche maggiori su alcune linee e in alcuni periodi, pur mantenendo un livello qualitativo accettabile, è stato reso possibile dal miglior coordinamento transfrontaliero e dall'ottima collaborazione con i partner.

A causa dell'elevata domanda di trasporto si sono registrati alcuni problemi legati alla carenza di risorse ferroviarie e terminalistiche. È nata quindi l'esigenza di riesaminare e pianificare al meglio la gestione dei prodotti esistenti e la pianificazione dei nuovi treni. Questo lavoro, svolto gomito a gomito con i partner coinvolti, ha armonizzato le esigenze dei terminal e delle ferrovie in termini di capacità delle linee, locomotori e risorse umane.

Nel 2006, l'impresa ferroviaria di Hupac SpA ha consolidato la propria attività intensificando il servizio di trazione dei vagoni vuoti tra Gallarate e Novara e le officine del Ticino. Inoltre ha intensificato la formazione del personale del terminal di Busto Arsizio-Gallarate. Di notevole importanza è stata l'effettuazione di servizi di trazione in linea, a supporto delle imprese ferroviarie titolari nei momenti di difficoltà operativa.

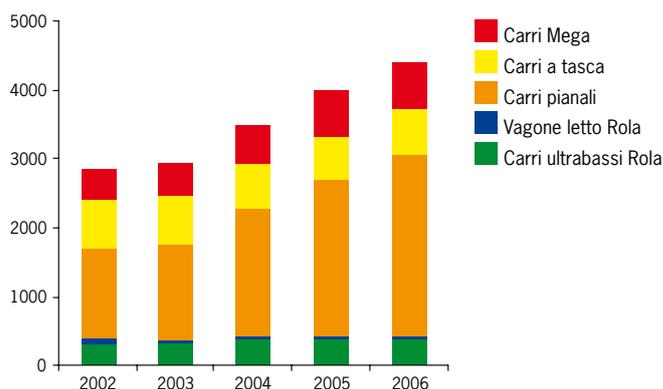
Materiale rotabile

Numero di moduli carro



Materiale rotabile secondo le tipologie

Numero di moduli carro



I terminal

I terminal sono l'interfaccia più importante per lo scambio dalla strada alla rotaia e rappresentano una risorsa strategica per la gestione del traffico intermodale. Hupac possiede e/o gestisce in proprio una decina di terminal, tra cui il terminal di Busto Arsizio-Gallarate, uno degli impianti più grandi e moderni d'Europa, ma per la maggior parte delle destinazioni si avvale della collaborazione di partner terzi. Quasi tutti i terminal della rete Shuttle Net utilizzano il software Goal per la gestione del traffico, garantendo così l'omogeneità dei dati e un'ottima performance qualitativa.

Nel corso del 2006, Hupac ha introdotto nuovi processi produttivi sui terminal gestiti in proprio, con l'obiettivo di un miglior impegno delle risorse. Sempre nel 2006, l'espansione della rete di traffico ha portato nel sistema Hupac numerosi terminal di gestori terzi, quali Mannheim Handelshafen, Fiorenzuola, Wien (ETS), Budapest (ETS), Padova, Enns e Krems.

Per quanto riguarda gli sviluppi futuri, Hupac mira ad un consolidamento della capacità terminalistica nelle zone di forte interesse per il traffico, in particolare nelle aree di Anversa, Rotterdam, Colonia e in Italia.

Information Technology

I sistemi d'informazione sono una risorsa strategica per il trasporto intermodale. Il traffico di Hupac viene gestito tramite Goal (Global Oriented Application for Logistics), un software integrato creato da Hupac e sviluppato in collaborazione con Cemat che coordina il traffico dalla prenotazione alla fatturazione.

Hupac sviluppa costantemente i propri sistemi informatici per renderli sempre più aderenti alle necessità operative di una rete in continua espansione. Nel 2006 è stato proseguito un progetto finalizzato all'integrazione automatica in Goal di dati provenienti da sistemi esterni quali clienti, terminal e operatori terzi. Le nuove applicazioni, realizzate in formato XML, verranno implementate nel primo semestre del 2007. Esse consentiranno di integrare, ad esempio, i dati di terminal periferici che non utilizzano Goal. Inoltre sarà realizzato un sistema di e-billing per ricevere, verificare e integrare i dati di fatturazione direttamente nel sistema contabile del cliente.

Sempre nel 2006 Hupac ha introdotto e-train, un nuovo sistema di monitoraggio satellitare dei treni, che alla fine dell'anno copriva circa il 60% del traffico Hupac. Nato dall'esigenza di controllare l'andamento dei treni con partner ferroviari che adottano sistemi differenti di sorveglianza, e-train verifica l'andamento del treno tramite un'unità GPS installata sul treno stesso e segnala eventuali scostamenti di orario rispetto al piano teorico di trasporto. Queste informazioni vengono integrate nel software Goal e danno quindi una situazione continuamente aggiornata del movimento dei treni. Il nuovo sistema elimina le dispendiose richieste di informazioni alle singole società ferroviarie, realizzando un'informazione unitaria e integrata. Il completamento del programma è previsto entro il 2007.



Qualità, Sicurezza e Produttività

Su lunghe distanze i vantaggi concorrenziali della ferrovia si esprimono in termini di puntualità, rapidità ma soprattutto di sicurezza e affidabilità.

Puntualità dei treni

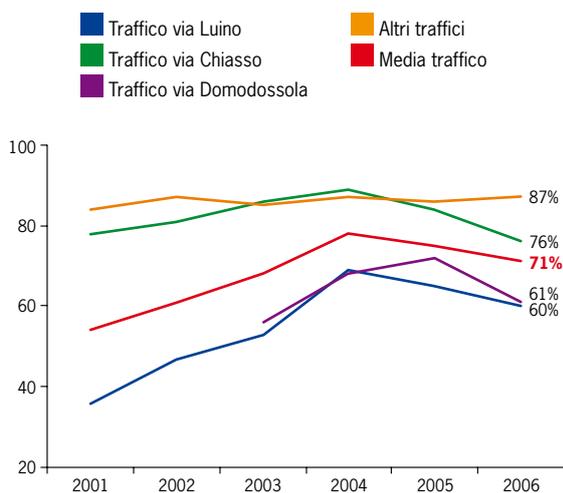
Nell'anno 2006 la puntualità dei treni – ovvero i treni che rispettano l'orario entro un range di 60 minuti – ha subito una leggera flessione rispetto all'anno precedente attestandosi su un valore del 71% sul totale dei treni. I maggiori problemi si continuano a registrare sulla linea di Luino a binario unico che presenta un livello di puntualità del 60% contro il 64% dell'anno precedente. Anche sulle altre direttrici transalpine si registra una leggera diminuzione della qualità. Tra i motivi principali occorre menzionare i problemi legati alle risorse ferroviarie e terminalistiche conseguenti all'aumento del traffico transalpino, cresciuto oltre le aspettative. Anche le iniziali difficoltà operative verificatesi sul terminal ampliato di Busto Arsizio-Gallarate sono state causa di ritardi.

Nel traffico est-ovest invece il grado di puntualità pari all'87% è da considerarsi soddisfacente. La collaborazione con le nuove imprese ferroviarie ha dato buoni risultati in termini di affidabilità e puntualità.

Hupac punta a un obiettivo di puntualità del 90%, da raggiungersi gradualmente attraverso un impegno costante da parte di tutti i membri della filiera del trasporto. Per il 2007 Hupac aspira al raggiungimento di una puntualità dell'80% quale traguardo intermedio.

Andamento della qualità di Shuttle Net

% treni con ritardo < 1h



Sicurezza

La sicurezza è tra le maggiori priorità di Hupac. Le unità di carico che ci vengono affidate devono essere gestite in condizioni di assoluta sicurezza. Negli ultimi anni, la situazione internazionale, i rischi legati ad atti terroristici e il flusso migratorio hanno accresciuto le esigenze di sicurezza. Anche il traffico intermodale è chiamato a confrontarsi su questi temi. Nel corso del 2006, Hupac ha partecipato a diversi gruppi di lavoro internazionali per la revisione e la definizione di nuove regole di controllo e formazione.

Intanto procedono i lavori per aumentare la sicurezza nei diversi ambiti gestiti da Hupac. Nel corso del 2006 abbiamo migliorato le procedure di controllo dell'accesso ai nostri terminal. Il controllo degli autisti viene gestito mediante una banca dati, in alcuni impianti tramite il riconoscimento a mezzo fotografia. Prosegue anche il lavoro di controllo dei carichi in collaborazione con gli operatori ferroviari, finalizzato ad accertare il rispetto delle norme per il carico. Nel 2006, la continua sensibilizzazione e la formazione hanno permesso di ridurre di circa il 20% le irregolarità riguardanti la sicurezza.

Governo dei processi

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 nel suo sistema di gestione della qualità. Nel settembre 2006, Hupac ha superato con successo l'audit intermedio cui è stato sottoposto il suo sistema di gestione della qualità e dell'ambiente ai sensi di ISO 9001 e 14001. Nell'autunno 2007 è prevista la ricertificazione di tutto il sistema.

Produttività

Hupac persegue l'obiettivo di un costante aumento della produttività per garantire così in maniera duratura la competitività 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 11% misurata in base al numero delle spedizioni per collaboratore nella sede principale e del 9% misurata in base al numero medio delle unità di carico per collaboratore nei terminal. Anche la prestazione dei carri in termini di percorrenza con carico è aumentata lievemente.

Clienti

Caratteristiche della clientela

I clienti di Hupac sono autotrasportatori, spedizionieri e imprese di logistica; nel settore del traffico marittimo si aggiungono agenti marittimi e compagnie armatrici. Nel traffico non accompagnato, generalmente si tratta di aziende medie e medio-grandi che investono in autoveicoli idonei per il traffico combinato e che presentano una struttura sufficientemente articolata per far fronte alle esigenze organizzative del traffico combinato. I servizi dell'Autostrada Viaggiante non richiedono attrezzature speciali e vengono perciò utilizzati da aziende di autotrasporti di tutte le dimensioni.

La provenienza geografica dei clienti di Hupac è molto varia. I principali paesi dell'utenza sono Svizzera, Germania, Paesi Bassi e Italia. Una parte consistente dei clienti è anche azionista di Hupac. La fedeltà dei clienti è molto alta; numerosi clienti lavorano con Hupac sin dalla fondazione dell'azienda alla fine degli Anni Sessanta.

Hupac è costantemente impegnata ad avvicinare nuovi clienti al traffico combinato, ad esempio fornendo loro assistenza per l'acquisto e la codifica di autoveicoli idonei e supportandoli nelle fasi iniziali. Nel corso del 2006, Hupac ha iniziato rapporti commerciali di un certo rilievo con 30 nuovi clienti, per un volume di trasporto complessivo di circa 14.000 unità di carico.

Politica nei confronti dei clienti

Hupac si impegna a mantenere e a potenziare la sua posizione sul mercato, mediante una politica di orientamento alle esigenze e alle attese del cliente, al fine di ottenere un'alta qualità dei servizi ottimizzando l'utilizzo delle risorse interne.

La politica di Hupac nei confronti dei propri clienti fa perno, da un lato, su una strategia di dialogo e di ascolto, dall'altro sull'impegno a soddisfare tutte le richieste degli utenti del trasporto combinato, monitorando costantemente la qualità del servizio, intesa come corrispondenza tra qualità attesa e qualità percepita.

Il dialogo con i clienti

Ogni anno in autunno Hupac organizza incontri specifici con i propri clienti presso i principali nodi della rete Shuttle Net. Nell'anno 2006 tali eventi hanno avuto luogo a Rotterdam, Anversa, Copenhagen, Colonia, Costanza e Busto Arsizio. Circa 250 rappresentanti aziendali hanno ricevuto informazioni di prima mano sui recenti sviluppi del mercato. Nell'incontro dell'anno passato sono state messe in luce in particolar modo le opportunità e i rischi del traffico combinato in un contesto liberalizzato, e l'ampliamento della rete Shuttle Net lungo gli assi nord-sud ed est-ovest. Durante questi eventi i clienti indicano diverse opportunità di ottimizzazione, che vengono recepite da Hupac come segnali importanti per orientare le attività del futuro.

Soddisfazione della clientela

Il cliente è al centro delle attenzioni di Hupac. Per questo sono state attuate precise procedure affinché vi sia un costante monitoraggio della soddisfazione della clientela. Nel mese di ottobre è stata svolta un'indagine sulla customer satisfaction degli utenti dei terminal di Arau, Basilea, Chiasso, Lugano, Busto, Desio, Milano Greco Pirelli e Oleggio. Su un campione di 535 autisti e disponenti, il 79% ritiene che la situazione sia ottima o buona paragonata ad altri terminal, il 15% discreta e il 6% insoddisfatta. Hupac trae spunto da questa indagine per orientarsi sul cliente in modo sempre più marcato.

Fornitori

Caratteristiche dei fornitori

I fornitori principali di Hupac sono le imprese ferroviarie, i gestori di terminal e le industrie di produzione e manutenzione dei vagoni.

Politica nei confronti dei fornitori

Hupac è consapevole che la politica nei confronti dei fornitori è parte integrante della strategia aziendale, perché assicura la qualità e la sicurezza delle prestazioni del Gruppo. Per questo motivo ogni acquisto di materiale, apparecchiature, impianti, mobili e servizi, avviene attraverso una procedura sistematica in linea con le necessità strategiche dell'azienda.

Criteri di scelta e selezione dei fornitori

La selezione dei fornitori avviene secondo criteri che garantiscono la soddisfazione delle esigenze aziendali, quali la trasparenza, la continuità, l'affidabilità e l'economicità. Ulteriori criteri di valutazione e selezione garantiscono a Hupac che le imprese fornitrici adottino la normativa vigente in materia di salute, sicurezza e ambiente, considerando in particolare le garanzie offerte per la riduzione dei consumi e lo smaltimento del materiale.

Infine, con il sistema di procedura interna, Hupac garantisce che la scelta dei fornitori non sia in alcun modo influenzata da considerazioni parziali, e adotta criteri di selezione oggettivi e documentabili che non precludono ad alcuno, in possesso dei requisiti richiesti, la possibilità di competere per la stipula dei contratti.

Quality circles

Insieme ai nostri partner siamo costantemente impegnati nel miglioramento e nel consolidamento del nostro sistema di trasporti. Anche nel 2006 diversi gruppi di lavoro composti da rappresentanti di Hupac e dei principali partner quali ferrovie e terminal, hanno affrontato problematiche come l'ottimizzazione delle risorse su singoli collegamenti, l'ottimizzazione degli orari, la sicurezza del carico trasportato e la gestione dei processi per la merce pericolosa.



La responsabilità ambientale di Hupac

La responsabilità ambientale di Hupac consiste nel gestire gli impatti ambientali misurando le performance e definendo obiettivi in linea con la migliore prassi. Significa quindi adottare provvedimenti per la riduzione dei rumori e accrescere l'efficienza di ogni attività al fine di ridurre i consumi energetici e le emissioni.

La certificazione ambientale

Nel 1997 Hupac è stato il primo operatore intermodale europeo a ricevere la certificazione ISO 14001 per l'ambiente. Grazie a questa certificazione, e con il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia, Hupac offre un contributo importante per una migliore qualità della vita delle comunità in cui opera.

L'Environmental Management System (EMS) è la norma vincolante per metodi produttivi ecologici e un impiego moderato delle risorse naturali. I collaboratori vengono sensibilizzati costantemente sulle problematiche ambientali.

Prestazioni ambientali

Il risanamento fonico dei carri ferroviari

Nel traffico ferroviario la riduzione del rumore rappresenta una preoccupazione importante in materia ambientale e un obiettivo in costante miglioramento, grazie anche al sostegno della Confederazione Elvetica. Hupac adegua sistematicamente i propri vagoni alle direttive sulla lotta al rumore e si pone come precursore nello sviluppo e nell'implementazione del freno silenzioso. Il 75% dell'attuale flotta di proprietà Hupac è dotato di freni in materiale sintetico a bassa rumorosità. Contrariamente ai vecchi freni metallici in ghisa, con la suola in composito la superficie di scorrimento delle ruote non è soggetta a deformazione ma resta liscia, riducendo fino a 10 decibel la rumorosità del treno in corsa.

Anche nel 2006 Hupac si è attivata per estendere questa soluzione ai suoi carri. Inoltre trovano impiego anche altre misure per la riduzione della rumorosità, come per esempio i sistemi frenanti dei vagoni con boccole in materiale sintetico anziché in acciaio.

Apparecchiature eco-compatibili

Hupac presta grande attenzione all'utilizzo di apparecchiature che limitano i consumi energetici, le emissioni e i rumori. Gli approvvigionamenti di materiale di lavoro quali gru, vagoni e locomotive tengono in considerazione le esigenze ambientali e rispettano quanto previsto dalle norme vigenti. I due locomotori acquistati nel corso del 2006 per il terminal di Busto, ad esempio, sono dotati di motore MTU a basso consumo d'energia.

Procedure efficienti a beneficio dell'ambiente

Di grande importanza è anche l'efficienza di ogni attività al fine di ottimizzare l'impiego delle risorse, per esempio nelle operazioni di carico e scarico dei treni e nella loro circolazione. Nel corso del 2006 sono stati ottenuti risultati importanti attraverso un miglioramento delle procedure di lavoro sui terminal, volte a ridurre o eliminare operazioni superflue che generavano ore di impiego supplementare per le macchine con conseguente aumento dei consumi.

Sul terminal di Busto Arsizio-Gallarate, l'introduzione di una metrica sul piazzale con comunicazione esatta dell'ubicazione dei veicoli da ritirare ha ridotto sensibilmente il traffico veicolare sul terminal, con benefici sia per i clienti in termini di velocizzazione dei ritiri, sia per l'ambiente in termini di riduzioni dei consumi e delle emissioni.

Protezione dal rumore

Nel corso del 2006 Hupac ha realizzato le barriere foniche previste dal progetto di ampliamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate nei modi e nei tempi stabiliti dalle convenzioni con le comunità locali.

Carri Hupac a bassa rumorosità

	Totale	di cui con suole sintetiche	%
Vagoni TCNA di proprietà	3.140	2.270	72
Vagoni Rola di proprietà	437	420	96
Totale vagoni di proprietà	3.577	2.690	75
Vagoni affittati	848	4	0,5
Totale	4.425	2.694	61

Riduzione dei consumi in ambito amministrativo

I consumi di carburante, energia elettrica, gas e materiale di consumo presso la sede di Chiasso sono rimasti stabili anche nel 2006. Per il futuro si prevede di affrontare la problematica dell'archiviazione dei documenti cartacei, valutandone l'archiviazione elettronica, già utilizzata per molti documenti, e riducendone così i quantitativi.

Il progetto ambientale del Terminal Busto Arsizio-Gallarate

Nella progettazione del terminal ampliato di Busto Arsizio-Gallarate è stato dato ampio spazio alle esigenze ambientali, in accordo con il Consorzio Parco Lombardo della Valle del Ticino che ha competenze ambientali sull'area. Tra le opere realizzate figurano un argine idraulico-ambientale per contenere le periodiche piene dei torrenti Rile e Tenore, un biotopo alimentato dalle acque piovane del terminal, un bypass sotto lo scalo per consentire la migrazione della fauna, interventi di riforestazione e di riqualificazione forestale su aree esterne del terminal. Inoltre Hupac si è assunta l'impegno di manutenzione del biotopo per i primi cinque anni, compreso il monitoraggio del bypass faunistico.

Nel corso del 2006 sono stati portati a termine i lavori di riforestazione all'interno e all'esterno del terminal. Nella verifica dello stato di adempimento dei lavori, che ha avuto luogo nel luglio del 2006, il Consorzio del Parco del Ticino ha certificato che Hupac ha svolto tutti i lavori nei modi e nei tempi stabiliti. L'impegno futuro di Hupac consiste nella manutenzione e nel monitoraggio del biotopo e delle aree connesse, e nella riqualificazione forestale di un'area residua sulla quale attualmente insiste ancora un cantiere.

Il trasporto combinato con merce pericolosa

Le merci classificate come "pericolose" sono materie molto importanti per il ciclo produttivo della nostra società. Sempre più prodotti dell'industria farmaceutica, ospedaliera, chimica, alimentare e tessile necessitano di materie particolari, le quali possono essere trasportate senza alcun pericolo se vengono rispettate le regole specifiche previste dalle norme internazionali.

Il trasporto delle merci pericolose su ferrovia sta acquisendo maggiore importanza grazie alla sicurezza e all'affidabilità del vettore ferroviario, e alla volontà politica del trasferimento di queste merci dalla strada alla rotaia.

Hupac dispone di un servizio centrale dedicato a questo tipo di trasporto, con un consulente Merci Pericolose nominato e formato secondo la direttiva CE 96/35. Il servizio gestisce tutti gli aspetti che concorrono ad effettuare i traffici in piena sicurezza, tra cui:

- ▶ adempimenti secondo quanto richiesto dai regolamenti ADR, RID, IMDG, IATA
- ▶ disposizioni nazionali
- ▶ disposizioni per clienti e collaboratori
- ▶ contatti con gli uffici competenti
- ▶ formazione del personale
- ▶ banca dati centrale

Il servizio Merci Pericolose assicura inoltre il perfetto coordinamento tra operatore di traffico combinato, cliente e terminal per la gestione e l'organizzazione delle diverse problematiche. Il personale di Hupac viene continuamente formato con incontri mirati. Nel corso del 2006 si sono svolti numerosi stage che hanno visto il coinvolgimento dei Vigili del Fuoco e di consulenti esterni.





La responsabilità sociale di Hupac

Hupac realizza la propria responsabilità sociale sostenendo la politica di trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia, su incarico e con l'appoggio del governo svizzero. La motivazione e la preparazione dei collaboratori, quale risorsa più importante per Hupac, insieme al dialogo aperto e costruttivo con le Istituzioni, è uno dei processi centrali per raggiungere tale obiettivo.

I collaboratori

Durante l'anno in rassegna il numero di collaboratori del Gruppo Hupac è passato da 347 a 396, di cui 130 persone impiegate presso Hupac Intermodal in Svizzera, Danimarca e Polonia, 237 persone presso le filiali italiane Hupac SpA e Fidia SpA in Italia e 29 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 orientati al cliente in un quadro di condizioni generali in profondo mutamento.

Formazione

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

Anche nel 2006 è continuato lo sforzo formativo di Hupac nei confronti di 4 apprendisti, per i quali è stato individuato un percorso di sviluppo formativo individuale pluriennale, che terminerà con l'ottenimento del Diploma di Impiegato di commercio.

Salute e sicurezza

Nel 2006 è terminato il progetto di revisione della sicurezza sul posto di lavoro, secondo quanto previ-

sto dalle specifiche norme in materia (Legge 626, Ekas) con la stesura della valutazione dei rischi riguardanti le attività dell'azienda. Lo studio ha interessato i terminal svizzeri di Aarau, Basilea e Chiasso e quelli italiani di Busto, Desio e Milano Greco Pirelli. Tale studio ha permesso all'azienda di continuare ad essere allineata agli standard richiesti dalle normative, nonché di realizzare un aggiornamento delle procedure relative alla sicurezza.

Sempre nel 2006, sul terminal di Busto è stato realizzato uno studio sul livello di rumore all'interno degli ambienti di lavoro, valutando l'esposizione al rumore di tutti gli operatori, dai gruisti agli impiegati in ufficio. Tutte le valutazioni sono risultate positive, gli ambienti di lavoro risultano dunque rispettosi delle norme in materia di rumorosità.

Comunicazione interna

Durante l'anno in esame è stata consolidata il sistema di comunicazione interna. Due volte all'anno, tutto il personale di Hupac partecipa a eventi di informazione e dialogo con i massimi dirigenti. I temi riguardano le condizioni quadro del mercato, la strategia aziendale e le novità in campo commerciale, operativo e organizzativo. Una volta all'anno, un gruppo di circa 70 collaboratori si riunisce per un workshop di due giornate su argomenti specifici, che quest'anno hanno riguardato le caratteristiche e le problematiche del lavoro di gruppo.

Circa il 70% dei dipendenti del Gruppo Hupac è raggiunto da InfoNet, il sistema informatico di condivisione dei documenti che svolge funzioni da Intranet. Tutti i collaboratori ricevono il periodico aziendale "Moving".

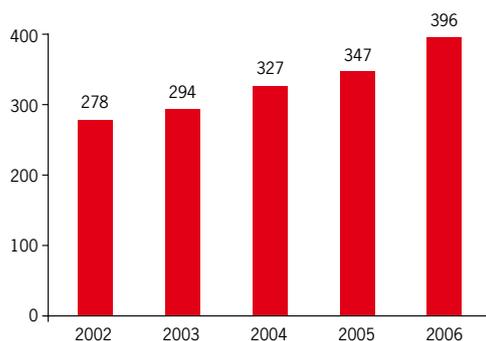
Anche nel 2006 è proseguito il lavoro del "Gruppo Voice", l'organo aziendale interno per la comunicazione delle proposte da parte dei dipendenti. Sono pervenute oltre 30 segnalazioni riguardanti in maggior parte opportunità di miglioramento dei processi interni.

Soddisfazione dei collaboratori

Ogni anno Hupac valuta la soddisfazione dei collaboratori in occasione del colloquio annuale con il superiore, attraverso un questionario con una scala di risposte da 1 a 100. Nel 2006 è stata ottenuta una media di 84, un risultato molto soddisfacente che premia gli sforzi compiuti nella comunicazione interna e conferma la soddisfazione dei collaboratori per le condizioni dei posti di lavoro in termini di formazione, apparecchiature e condizioni salariali.

Personale del Gruppo Hupac

Numero di collaboratori



La politica di trasferimento dei traffici

Responsabilità per la mobilità del futuro

Con un volume di trasporto nel solo segmento transalpino pari a 458.000 spedizioni (8,4 milioni di tonnellate) nel 2006, Hupac è un attore di punta nel trasferimento del traffico. Nei prossimi anni la società intende consolidare la sua forte posizione sfruttando le nuove infrastrutture e dando così un contributo attivo alla politica di trasferimento della Confederazione Elvetica, sotto la premessa della sostenibilità.

Finanziamenti pubblici

La Confederazione Elvetica prevede diverse misure di sostegno al processo di trasferimento dei traffici dalla strada alla rotaia. 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 Termi SA e Termi SpA sono finanziati principalmente dal governo federale:

- ▶ Terminal Busto Arsizio (completato)
- ▶ Raccordo ferroviario Gallarate (completato)
- ▶ Terminal Singen (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 114,4 milioni entro il 2042 (vedi tabella sotto).

Nei prossimi anni, il governo federale intende ridurre progressivamente su base annua i contributi per spedizione-chilometro, con l'obiettivo di trasferire sempre più trasporti a parità di finanziamenti asso-

luti. Negli anni 2004-2005 il rapporto dei finanziamenti medi per spedizione-chilometro attraverso la Svizzera tra l'Autostrada Viaggiante e Shuttle Net (trasporto combinato non accompagnato) è stato di 3:1, nell'anno 2006 questo rapporto si è sviluppato a 2,7:1 (vedi grafico sotto).

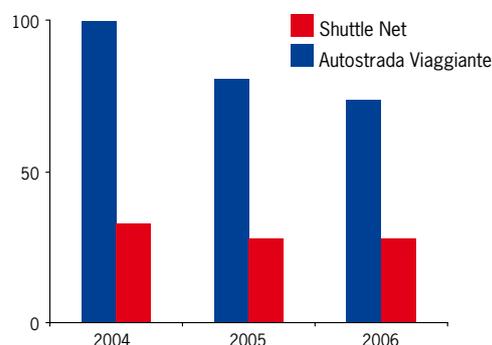
Progetto di legislazione sul traffico merci

Nel corso del 2006, la Confederazione Elvetica ha dato avvio alle consultazioni per il progetto di legge sul traffico merci nel periodo 2011-2017. Hupac ha espresso il proprio favore al mantenimento dell'attuale politica di trasferimento che dà la priorità al traffico combinato non accompagnato (TCNA), mentre l'Autostrada Viaggiante ha funzioni di offerta complementare.

Considerato il successo del trasferimento di traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia in Svizzera – 16% di mezzi pesanti in meno hanno attraversato le Alpi dal 2000, con un aumento del 66% del traffico combinato – i contributi finanziari assoluti devono essere mantenuti invariati per non compromettere i risultati conseguiti fino a oggi. Fino all'apertura della ferrovia di pianura attraverso il San Gottardo, prevista tra circa dieci anni, per restare competitiva rispetto alla strada la rotaia ha bisogno di un supporto finanziario nell'attuale ordine di grandezza.

Finanziamenti per Shuttle Net e Autostrada Viaggiante

Indicizzati per spedizione-chilometro attraverso la Svizzera; Autostrada Viaggiante 2004 = 100



Restituzione di finanziamenti pubblici: carico indicativo per il flusso di cassa per anno In 1000 CHF

Periodo	2006	2007	2008-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2042	2006-2042 Totale
Rimborso prestiti	262	4.777	3.615 - 4.075	2.822	2.123	321	103.741
Interessi		356	193 - 872	18 - 129			10.642
Totale	262	5.133	3.935 - 4.947	2.840 - 2.951	2.123	321	114.383

I rapporti con le Istituzioni

La politica europea dei trasporti è chiamata ad affrontare una sfida: gestire in maniera efficiente e compatibile con l'ambiente flussi di merci in costante aumento.

Il punto di forza di Hupac è rappresentato dal trasporto combinato transalpino attraverso la Svizzera, che subisce la significativa influenza della politica svizzera dei trasporti il cui obiettivo, ancorato alla costituzione, è quello di trasferire il traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia.

Un rapporto con le Istituzioni Elvetiche ed Europee costruttivo, trasparente e orientato al dialogo è essenziale ed è uno degli scopi prioritari di Hupac.

Anche nell'anno 2006 Hupac ha rafforzato le proprie politiche relazionali con le Istituzioni, accogliendo ospiti e delegazioni da tutta Europa nonché dal Giappone, per illustrare il funzionamento del traffico combinato e del terminal di Busto Arsizio-Gallarate.

Hupac ha inoltre partecipato a diversi convegni in cui ha evidenziato l'esperienza del Gruppo, sottolineando le esigenze e le priorità a livello politico, normativo e infrastrutturale per l'ulteriore crescita del traffico combinato.



Conto annuale consolidato
Conto annuale di Hupac SA

Conto annuale consolidato

Conto economico consolidato 2006 e 2005

Importi in 1 000 CHF	2006	2005
Ricavi da forniture e prestazioni	476 929	406 803
Costi netti delle prestazioni fornite	(374 533)	(318 124)
Utile lordo	102 396	88 679
Costi del personale	(30 281)	(26 075)
Spese generali	(12 118)	(11 164)
Oneri per ammortamenti e accantonamenti	(52 187)	(43 834)
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	368	280
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	(483)	(19)
Risultato prima delle posizioni finanziarie	7 695	7 867
Ricavi finanziari	613	470
Oneri finanziari	(1 276)	(1 380)
Quota ai risultati delle società associate	2 458	1 816
Differenze di cambio	(431)	(92)
Risultato ordinario d'esercizio	9 059	8 681
Ricavi estranei	155	145
Ricavi straordinari	895	172
Costi straordinari	(169)	(123)
Utile prima delle imposte	9 940	8 875
Imposte	(2 826)	(2 444)
Utile d'esercizio	7 114	6 431
Quota degli azionisti minoritari	(156)	46
Utile d'esercizio del Gruppo	6 958	6 477

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2006 e 2005

Importi in 1 000 CHF			Importi in 1 000 CHF		
	31.12.2006	31.12.2005		31.12.2006	31.12.2005
ATTIVO			PASSIVO		
SOSTANZA CIRCOLANTE			CAPITALE DEI TERZI		
			Capitale dei terzi a breve termine		
Mezzi liquidi	65 881	29 858	Debiti finanziari a breve termine	2 466	250
Crediti da forniture e prestazioni	71 726	68 762	Debiti da forniture e prestazioni	42 824	49 702
- nei confronti di terzi	71 703	67 927	- nei confronti di terzi	37 242	45 413
- nei confronti di azionisti	23	835	- nei confronti di azionisti	5 582	4 289
Altri crediti	13 458	21 538	Altri debiti a breve termine	3 620	2 561
Inventario magazzino/officina	1 367	1 100	Ratei e risconti passivi	71 043	50 488
Ratei e risconti attivi	30 675	21 325	Accantonamenti a breve termine	7 479	6 103
Totale sostanza circolante	183 107	142 583	Totale capitale dei terzi a breve termine	127 432	109 104
			Capitale dei terzi a lungo termine		
SOSTANZA FISSA			Debiti a lungo termine	156 812	157 634
Investimenti finanziari	27 677	24 702	Accantonamenti a lungo termine	65 753	45 115
- Partecipazioni	25 373	22 314	Imposte differite passive	2 301	2 593
- Depositi cauzionali e altri attivi finanziari	683	959	Totale capitale dei terzi a lungo termine	224 866	205 342
- Imposte differite attive	1 621	1 429	Totale capitale dei terzi	352 298	314 446
Investimenti materiali	212 489	211 143	Azionisti minoritari	1 141	955
- Acconti per investimenti materiali	21 324	34 974	CAPITALE PROPRIO		
- Attrezzature tecniche	8 173	9 561	Capitale azionario	20 000	20 000
- Materiale rotabile	73 251	82 464	Riserve	42 757	37 825
- Impianti fissi su terreni di terzi	1 538	1 687	Differenza di conversione	373	(728)
- Terminali, stabili e terreni	104 219	79 750	Utile d'esercizio del Gruppo	6 958	6 477
- Altri investimenti materiali	3 984	2 707	Totale capitale proprio	70 088	63 574
Investimenti immateriali	254	547	Totale passivo	423 527	378 975
Totale sostanza fissa	240 420	236 392			
Totale attivo	423 527	378 975			

Conto consolidato dei flussi di mezzi 2006 e 2005

Importi in 1 000 CHF	2006	2005
Risultato d'esercizio consolidato	6 958	6 477
Ammortamenti sostanza fissa materiale	39 231	39 135
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	347	489
Aumento accantonamenti	20 592	10 408
Utile netto da alienazione sostanza fissa materiale	115	(261)
Differenze cambio	(3 889)	(796)
Quota ai risultati delle società associate	(2 458)	(1 816)
Azionisti minoritari	186	(65)
Aumento dei crediti a breve	(3 772)	(29 612)
Variazione dell'inventario	(232)	(26)
Variazione dei debiti a breve	18 599	(8 700)
Flusso di fondi da attività aziendale	75 677	15 233
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(49 163)	(61 385)
Disinvestimenti di immobilizzazioni materiali	11 569	20 399
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(51)	(46)
Disinvestimenti di immobilizzazioni immateriali	1	
Investimenti in partecipazioni	(147)	(594)
Disinvestimenti di partecipazioni	243	350
Deflusso di fondi da attività di investimento	(37 548)	(41 276)
Variazione di debiti a lungo termine	(899)	13 057
Pagamento di dividendi	(1 600)	(1 600)
Flusso di fondi da attività di finanziamento	(2 499)	11 457
Variazione	35 630	(14 586)
Fondi liquidi all'inizio del periodo	29 858	44 378
Differenze cambio su mezzi liquidi	393	66
Fondi liquidi alla fine del periodo	65 881	29 858

Allegato al conto di Gruppo 2006

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 2006 include inoltre un accantonamento per rischi generali di 7,9 milioni di franchi (31 dicembre 2005: 5,2 milioni di franchi; 31 dicembre 2004: 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 consolidamento globale. Il consolidamento del capitale avviene secondo il "purchase method". Secondo questo metodo viene attivata la differenza fra il prezzo di acquisto di una società acquisita e il valore di mercato ("fair value") degli attivi netti rilevati come Goodwill da acquisizioni, che viene ammortizzato in modo lineare sull'arco massimo di cinque anni.

Le seguenti società sono state consolidate integralmente o proporzionalmente:

Ragione sociale		Capitale azionario/sociale	Partecipazione in %	
			31.12.2006	31.12.2005
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	95,55
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
Partecipazione della Hupac Intermodal NV, Rotterdam:				
- Hupac Intermodal BVBA, Anversa	EUR	1 600 000	3,00	
Hupac Intermodal BVBA, Anversa	EUR	1 600 000	97,00	
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 %	
		31.12.2006	31.12.2005
Cemat SpA	Milano (Italia)	34,48	34,48
D & L Cargo NV	Boom (Belgio)	40,00	40,00
RAAlpin SA	Olten (Svizzera)	30,00	30,00
Cesar Information Services Scarl	Bruxelles (Belgio)	25,10	25,10

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. 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 deri-

vanti 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	
	31.12.2006	31.12.2005	2006	2005
CHF/EUR	1,6059	1,5561	1,5729	1,5481

Evoluzione dei fondi propri del gruppo

Importi in 1 000 CHF	Capitale azionario	Riserve	Differenze di conversione	Totale	Azionisti minoritari
Saldo al 1° gennaio 2005	20 000	37 936	(934)	57 002	1 020
Differenze di conversione			95	95	6
Differenze di conversione associate			111	111	
Aumento partecipazioni					(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
Differenze di conversione			468	468	30
Differenze di conversione associate			633	633	
Rettifica patrimonio netto associate		55		55	
Dividendi capogruppo		(1 600)		(1 600)	
Utile consolidato 2006		6 958		6 958	156
Saldo al 31 dicembre 2006	20 000	49 715	373	70 088	1 141

Altre indicazioni prescritte dalla legge

Importi in 1 000 CHF	31.12.2006	31.12.2005
1. Fideiussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegno a favore di terzi	10	10
2. Attivi costituiti in pegno a garanzia di propri impegni	120 038	113 925
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.	13	19
4. Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali	182 424	173 861

Rapporto del Revisore del conto di Gruppo all'Assemblea generale degli azionisti per il conto di Gruppo 2006

In qualità di revisore del conto di Gruppo abbiamo verificato il conto annuale consolidato (bilancio, conto economico e allegato, da pagina 34 a pagina 39) della Hupac SA per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006.

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, 13 aprile 2007

Conto annuale Hupac SA

Conto economico 2006 e 2005

Importi in 1 000 CHF	2006	2005
Ricavi da forniture e prestazioni	61 553	66 240
Costi delle prestazioni fornite	(17 890)	(24 093)
Utile lordo	43 663	42 147
Spese generali	(695)	(753)
Ammortamenti sostanza fissa materiale	(31 267)	(32 958)
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	(26)	(35)
Accantonamenti e rettifiche di valore	(3 880)	(1 282)
Ricavi da dividendi	282	453
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	14	264
Utile risultante da cessione di partecipazioni	18	0
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	(1)	(5)
Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie	8 108	7 831
Ricavi finanziari	211	241
Oneri finanziari	(1 142)	(1 330)
Differenze di cambio	205	11
Utile ordinario d'esercizio	7 382	6 753
Ricavi straordinari	320	0
Costi straordinari	(101)	0
Utile prima delle imposte	7 601	6 753
Imposte	(1 741)	(1 660)
Utile d'esercizio	5 860	5 093

Osservazioni sul conto economico

La posizione *Ricavi da forniture e prestazioni* comprende i ricavi provenienti dalla locazione di investimenti materiali nonché quelli provenienti dalla concessione di licenze per l'utilizzo dei marchi di Hupac SA. Da un lato sono stati noleggiati più carri, dall'altro i diritti di licenza sono stati leggermente ritoccati verso il basso. L'abbassamento dei ricavi rispetto all'anno scorso di circa 4,7 milioni di CHF si spiega con il fatto che il materiale rotabile sia stato locato alla RAlpin SA nell'esercizio 2006 senza tener conto dei costi di manutenzione.

Rispetto allo scorso anno anche i *Costi delle prestazioni fornite* si sono ridotti di circa 6,2 milioni di CHF. Anche qui la maggior parte di tale differenza è dovuta ai diminuiti costi di manutenzione che, a partire dall'anno 2006, sono stati assunti direttamente

dalla locataria del materiale rotabile RAlpin SA. Ne consegue pertanto un maggior *Utile lordo* rispetto allo scorso anno per circa 1,5 milioni di CHF.

Rispetto allo scorso anno è stato possibile ridurre le *Spese generali* di circa il 7,7%.

Rispetto all'esercizio precedente gli *Ammortamenti sostanza fissa materiale* sono diminuiti di circa 1,7 milioni di CHF a seguito delle minori forniture di materiale rotabile. Gli *Accantonamenti e le rettifiche di valore* sono aumentati rispetto allo scorso anno di appena 2,6 milioni di CHF.

Al netto delle posizioni finanziarie, Hupac SA evidenzia per l'esercizio 2006 un *Utile ordinario d'esercizio* di 7,382 milioni di CHF. Tenuto conto delle posizioni straordinarie e degli oneri fiscali nell'esercizio 2006 risulta un *Utile d'esercizio* di 5,86 milioni di CHF.

Bilancio al 31 dicembre 2006 e 2005

Importi in 1 000 CHF	31.12.2006	31.12.2005
ATTIVO		
SOSTANZA CIRCOLANTE		
Mezzi liquidi	18 530	5 508
Crediti da forniture e prestazioni	7 380	8 388
- nei confronti di terzi	1 670	2 843
- nei confronti di società del Gruppo	5 787	4 860
- nei confronti di azionisti	23	1 805
- Delcredere	(100)	(1 120)
Altri crediti	428	404
- nei confronti di terzi	428	404
Ratei e risconti attivi	3 520	1 495
Totale sostanza circolante	29 858	15 795
SOSTANZA FISSA		
Investimenti finanziari	33 802	34 525
- Partecipazioni	30 860	28 230
- Prestiti terzi	530	825
- Prestiti Gruppo	2 409	5 468
- Altri investimenti finanziari	3	2
Investimenti materiali	87 672	87 299
Investimenti immateriali	33	31
Totale sostanza fissa	121 507	121 855
Totale attivo	151 365	137 650

Importi in 1 000 CHF	31.12.2006	31.12.2005
PASSIVO		
CAPITALE DEI TERZI		
Capitale dei terzi a breve termine		
Debiti da forniture e prestazioni	9 207	7 740
- nei confronti di terzi	3 625	3 451
- nei confronti di società del Gruppo	0	1
- nei confronti di azionisti	5 582	4 288
Mutui a breve termine	2 466	250
- da terzi	2 216	0
- da azionisti	250	250
Altri debiti a breve termine	1 204	694
- nei confronti di terzi	1 204	694
Ratei, risconti passivi ed accantonamenti a breve termine	4 746	6 308
Totale capitale dei terzi a breve termine	17 623	14 992
Capitale dei terzi a lungo termine		
Debiti a lungo termine	40 304	47 500
- nei confronti di terzi	40 054	47 000
- nei confronti di azionisti	250	500
Accantonamenti a lungo termine	36 970	22 950
Totale capitale dei terzi a lungo termine	77 274	70 450
Totale capitale dei terzi	94 897	85 442
CAPITALE PROPRIO		
Capitale azionario	20 000	20 000
Riserva generale	4 622	4 562
Riserve statutarie	25 800	22 300
Utile di bilancio	6 046	5 346
- Utili riportati	186	253
- Utile d'esercizio	5 860	5 093
Totale capitale proprio	56 468	52 208
Totale passivo	151 365	137 650

Osservazioni sul Bilancio

Il totale di bilancio di Hupac SA è aumentato rispetto allo scorso anno di circa il 10% il che dalla parte degli attivi è da attribuire in particolare all'aumento dei *Mezzi liquidi* e dalla parte dei passivi al rialzo degli *Accantonamenti a lungo termine*. La sostanza fissa è rimasta quasi invariata

rispetto all'anno scorso. Nel corso dell'esercizio, i debiti verso le banche sono stati ulteriormente ridotti, con nostra soddisfazione, di alcuni milioni di CHF.

Alla fine dell'esercizio 2006 Hupac SA dispone di un *Capitale proprio* di circa 56,5 milioni di CHF, pari ad una quota del 37,3%.

Allegato al conto annuale 2006

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				31.12.2006	31.12.2005
2.1 Fideiussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegni a favore di terzi				10 337	11 284
2.2 Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali				108 476	93 011
2.3 Partecipazioni essenziali					
Ragione sociale	Attività	Capitale sociale in 1 000	Partecipazione in %		
			31.12.2006	31.12.2005	
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	95,55	
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	CHF 500	80,00	80,00	
Partecipazione della Termini SA, Chiasso: - Termini SpA, Busto Arsizio	Terminal Engineering	EUR 2 000	95,00	95,00	
Termini SpA, Busto Arsizio	Terminal Engineering	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	
Partecipazione della Hupac Intermodal NV, Rotterdam - Hupac Intermodal BVBA, Anversa	Terminal Engineering/Gestione terminal	EUR 1 600	3,00		
Hupac Intermodal BVBA, Anversa	Terminal Engineering/ Gestione terminal	EUR 1 600	97,00		
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	34,48	
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, Olten	Gestione traffico/Gestione terminal	CHF 300	30,00	30,00	
SWE-Kombi AB, Helsingborg	Gestione traffico/Gestione terminal	SEK 1 200		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 2005	20 000	4 502	18 300	5 913	48 715
Dividendo				(1 600)	(1 600)
Attribuzione alla riserva generale		60		(60)	
Attribuzione alle riserve statutarie			4 000	(4 000)	
Utile d'esercizio				5 093	5 093
Saldo al 31 dicembre 2005	20 000	4 562	22 300	5 346	52 208
Dividendo				(1 600)	(1 600)
Attribuzione alla riserva generale		60		(60)	
Attribuzione alle riserve statutarie			3 500	(3 500)	
Utile d'esercizio				5 860	5 860
Saldo al 31 dicembre 2006	20 000	4 622	25 800	6 046	56 468

4. Debiti a lungo termine

Il conto debiti bancari a lungo termine nei confronti di terzi include debiti verso banche per CHF 20,0 milioni (nel 2005: CHF 19,0 milioni) che formalmente hanno scadenza a breve termine ma che economicamente hanno carattere a lungo termine.

Proposta per l'impiego dell'utile di bilancio

	2006
Utili riportati	CHF 185 778
Utile d'esercizio	CHF 5 860 483
Utile di bilancio a disposizione dell'Assemblea generale	CHF 6 046 261

Proposta del Consiglio di Amministrazione:

Dividendo	CHF 1 600 000
Dividendo del giubileo	CHF 800 000
Attribuzione alla riserva generale	CHF 140 000
Attribuzione alle riserve statutarie	CHF 3 300 000
Ripporto a nuovo	CHF 206 261
	CHF 6 046 261

Rapporto dell'Ufficio di revisione all'Assemblea generale degli azionisti per l'esercizio 2006

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo verificato la contabilità e il conto annuale (bilancio, conto economico e allegato, da pagina 40 a pagina 43) di Hupac SA per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006.

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'applicazione dei principi contabili determinanti, le decisioni significative in materia di valutazione, nonché la presentazione

del conto annuale nel suo complesso. Siamo dell'avisio 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, 13 aprile 2007



Stampato su carta ecologica certificata FSC Mixed Sources
(CQ-COC 000010) e Ecolabel (Rif. IT/011/04)



Hupac SA
Viale R. Manzoni 6
CH-6830 Chiasso
Tel. +41 91 6952800
Fax +41 91 6952801
info@hupac.ch
www.hupac.ch

