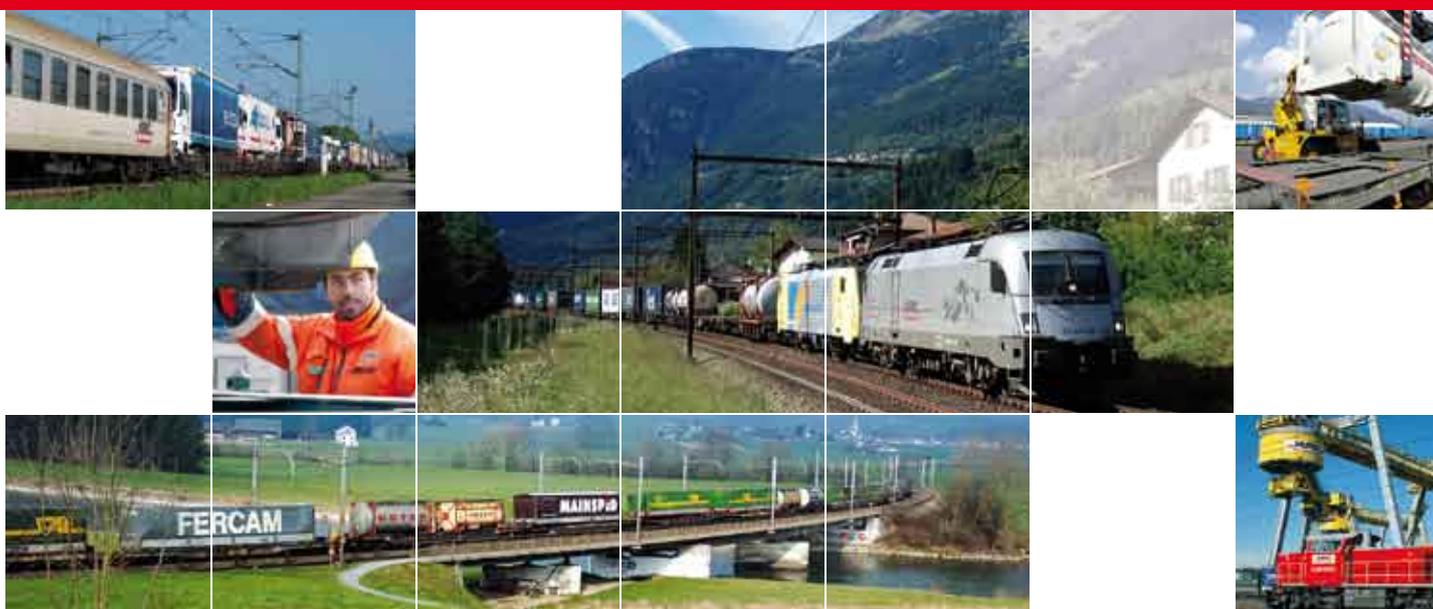


Relazione sulla gestione 2007





Profilo del Gruppo Hupac



Profilo del Gruppo Hupac

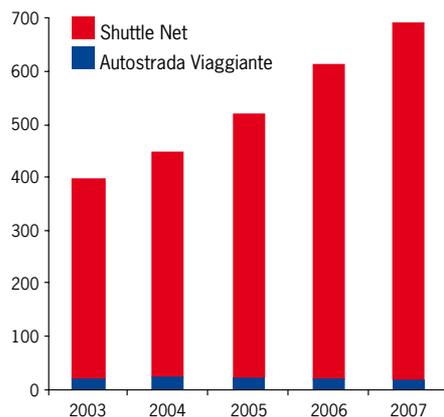
Hupac è l'azienda leader nel trasporto intermodale attraverso le Alpi svizzere. Ci impegniamo perché sempre più merce possa essere trasportata su rotaia anziché su strada, contribuendo al trasferimento del traffico e alla salvaguardia dell'ambiente.

Hupac è stata fondata a Chiasso nel 1967. Oggi il Gruppo è composto da dieci società con sede in Svizzera, Germania, Italia, Paesi Bassi e Belgio. La sede principale si trova a Chiasso in Svizzera.

Con i suoi 443 collaboratori, l'azienda gestisce un network di 130 treni al giorno tra le principali aree economiche europee e tra i maggiori porti e le regioni interne dell'Europa. Obiettivo dell'azienda è di fornire servizi rapidi, regolari e affidabili per il trasporto merci su rotaia.

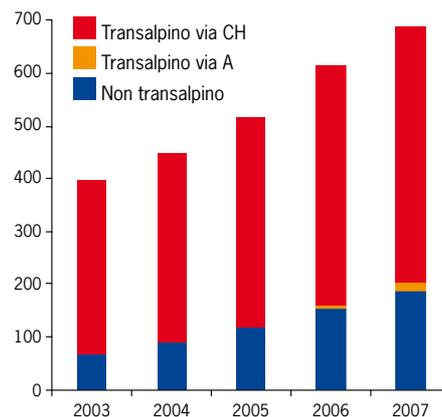
Sviluppo del traffico secondo le aree commerciali

Spedizioni stradali in 1000



Sviluppo del traffico secondo la tipologia

Spedizioni stradali in 1000





Anno di fondazione	1967
Capitale azionario	CHF 20 mio.
Azionisti	100
Struttura del capitale	72% aziende di logistica e trasporto 28% società ferroviarie
Sede centrale	Chiasso
Sedi operative/ rappresentanze	Basilea, Busto Arsizio, Oleggio, Singen, Mannheim, Colonia, Duisburg, Rotterdam, Anversa, Taulov, Varsavia
Posizionamento	Operatore indipendente di traffico intermodale
Aree commerciali	Shuttle Net (TCNA) 126 treni shuttle al giorno 669.213 spedizioni stradali 11,7 mio. tonnellate nette Autostrada Viaggiante 4 treni al giorno 20.730 spedizioni stradali 0,4 mio. tonnellate nette
Materiale rotabile	5.667 moduli di carro 13 locomotive di linea e/o manovra
Gestione terminal	Busto Arsizio-Gallarate, Oleggio, Desio, Novara RAAlpin, Aarau, Basilea, Chiasso, Singen, Ede
Tecnologie informatiche	Goal, software integrato per il trasporto intermodale Cesar, sistema informativo per i clienti collegato a 350 terminal E-train, sistema di monitoraggio satellitare dei treni Ediges, sistema di scambio dati su base XML
Collaboratori	443
Qualità e ambiente	Sistema di gestione qualità ISO 9001:2000 Sistema di gestione ambientale ISO 14001:2004
Risultati finanziari	Fatturato annuo CHF 574,97 mio. (EUR 350,0 mio.) Utile del periodo CHF 7,2 mio. (EUR 4,4 mio.) Cash flow CHF 60,3 mio. (EUR 36,7 mio.)

Situazione al 31.12.2007

Relazione sulla gestione 2007

Prefazione	2	
Il Gruppo Hupac		
Corporate Governance	7	
L'anno 2007 in breve	8	
Visione e linee guida del Gruppo Hupac	11	
La strategia Hupac per la sostenibilità del trasporto merci	12	
La politica di comunicazione	14	
La responsabilità economica di Hupac		
L'andamento economico	16	
Lo sviluppo del traffico	17	
Le risorse operative	20	
Qualità, sicurezza e produttività	22	
Clienti	23	
Fornitori	24	
La responsabilità ambientale di Hupac		
La certificazione ambientale	26	
Prestazioni ambientali	26	
La responsabilità sociale di Hupac		
I collaboratori	30	
La politica di trasferimento del traffico	31	
Rapporti con le istituzioni e le comunità	32	
Conti annuali		
Conto annuale consolidato	34	
Conto annuale Hupac SA	40	

Prefazione



Crescita nonostante gli scioperi

Nessun evento ha avuto un'influenza così rilevante sull'esercizio finanziario dell'anno scorso come l'ondata di scioperi che ha interessato il trasporto merci su rotaia e su strada. In autunno, gli scioperi ferroviari di alcune giornate hanno causato irregolarità nel servizio per settimane intere. Infatti, a causa dell'attuale classifica di priorità che assegna comunque la precedenza al trasporto passeggeri, in caso di sciopero occorrono tempi lunghissimi prima che il traffico merci arretrato venga smaltito e la situazione torni alla normalità. Non solo gli scioperi effettivamente svolti, ma anche quelli annunciati hanno effetti negativi: essi rappresentano un fattore di insicurezza per la logistica e pertanto inducono a puntare in via preventiva sul vettore più sicuro. In aggiunta, le catene di trasporto combinato sono generalmente molto sensibili agli scioperi dal momento che coinvolgono due, se non tre, vettori. Lo sciopero degli autisti italiani dello scorso dicembre, ad esempio, ha perturbato il trasporto combinato per mancanza del servizio di ritiro e recapito delle unità di carico, determinando così l'affollamento dei terminal e il conseguente blocco delle attività.

A fine anno abbiamo comunque registrato una crescita del traffico del 12,6% nel traffico totale e del 10,1% nel trasporto transalpino. Il fatto che Hupac in queste condizioni abbia raggiunto i suoi obiettivi di crescita pare un miracolo. Ma anche per i miracoli esistono delle spiegazioni.

In primo luogo, Hupac ha cercato di ridurre al minimo gli effetti degli scioperi per i suoi clienti impiegando enormi risorse. Quando la rete ferro-

viaria tedesca era ferma a causa dello sciopero indetto dal sindacato dei macchinisti GdL, è stata noleggiata addirittura una nave per trasportare le spedizioni più urgenti via Reno.

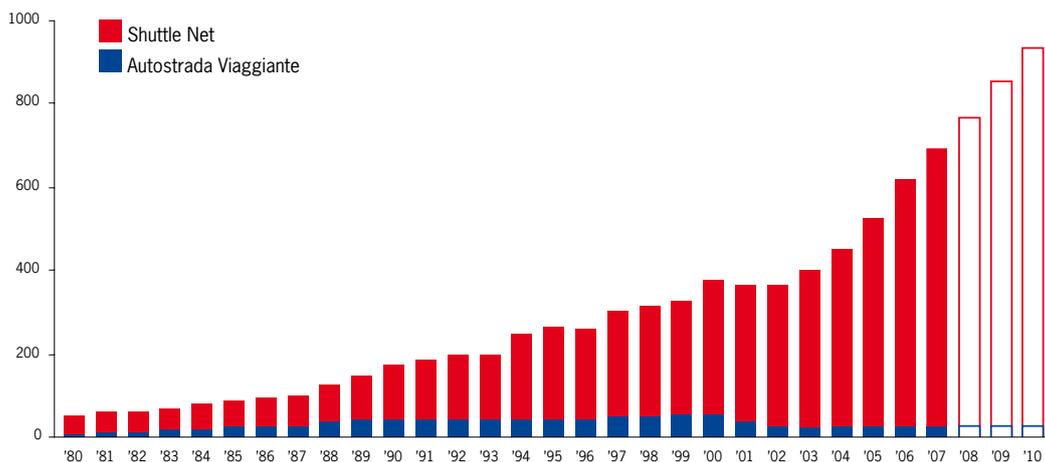
In secondo luogo, la strategia di Hupac di sfruttare le opportunità offerte dall'apertura del mercato ha nuovamente provato la sua validità. Le imprese ferroviarie private quali Rail4Chem, DLC e Veolia, ma anche l'impresa ferroviaria della stessa Hupac SpA sono accorse in aiuto per portare a destinazione i treni. La rete Hupac ha continuato a funzionare perfino durante i giorni di sciopero più difficili, anche se, nonostante tutti gli sforzi, una piccola percentuale di convogli è stata soppressa.

In terzo luogo, oggi raccogliamo i frutti degli investimenti effettuati negli anni precedenti per l'ampliamento della nostra rete. Hupac partecipa alla crescita del flusso di merci che dai grandi porti europei preme verso l'Europa. Importanti mercati in crescita dell'Europa orientale e sud-orientale sono collegati alla rete Shuttle Net di Hupac. I trasporti transalpini sono stati potenziati e differenziati, ad esempio tramite il corridoio di 4 metri via Lötschberg e grazie ai nuovi collegamenti via Brennero con il nordest italiano.

Sebbene Hupac nel 2007 abbia aumentato notevolmente i propri volumi di traffico, questa volta non è stato possibile raggiungere l'obiettivo di incrementare la quota di mercato del trasporto combinato rispetto al trasporto merci complessivo attraverso la Svizzera. L'anno scorso, per la prima volta dopo un lungo periodo, il trasporto su strada è nuovamente cresciuto in modo più rapido rispetto al trasporto su rotaia. I motivi sono, da una

Sviluppo del traffico 1980-2010

Spedizioni stradali in 1000



parte, il blocco per un mese dell'autostrada del Gottardo nell'estate del 2006 che l'anno successivo ha determinato un forte incremento percentuale del volume del traffico su strada, e dall'altra parte, gli scioperi dell'autunno 2007 che hanno fortemente perturbato il traffico ferroviario.

La politica svizzera di trasferimento del traffico è quindi fallita? Noi riteniamo di no. Dall'anno di riferimento 2000, le spedizioni nel trasporto combinato transalpino sono aumentate del 73%, mentre le spedizioni su strada sono diminuite del 10%. Il trasporto combinato ha quindi assorbito completamente la crescita del trasporto merci su strada, trasferendo in aggiunta una parte del trasporto esistente. Senza lo sviluppo positivo del trasporto combinato a partire dal 2000, nel 2007 sulle strade delle Alpi svizzere sarebbero transitate circa 400.000 spedizioni in più, senza considerare gli ulteriori effetti della politica di trasferimento quali il migliore sfruttamento degli autocarri come conseguenza della TTPCP (tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni).

Come conseguire un'ulteriore crescita del trasporto combinato e di conseguenza un effetto positivo di trasferimento? A nostro avviso, i fattori che rivestono un ruolo decisivo sono tre: qualità, prezzo e disponibilità. I treni di Hupac l'anno scorso sono transitati con un indice di puntualità medio del 75%. Questa percentuale rappresenta un miglioramento del 4% rispetto all'anno precedente ed un grande progresso rispetto al 2001 quando l'indice di puntualità era calato sotto il 50%. Il trasporto combinato, tuttavia, svilupperà la sua piena capacità concorrenziale rispetto alla strada solo quando la puntualità sarà nuovamente almeno del 90%. Un'infrastruttura adeguata, una classifica di priorità del traffico favorevole al trasporto merci e imprese ferroviarie orientate al cliente costituiscono i requisiti indispensabili per raggiungere questo obiettivo.

Tra i fattori per il successo del trasporto combinato vi è chiaramente anche il prezzo concorrenziale rispetto al trasporto su strada, un prezzo che tiene conto e compensa gli svantaggi connessi al sistema del trasporto ferroviario rispetto alla strada, quali minore flessibilità e maggiori difficoltà in caso di irregolarità di traffico. In tal senso, la politica degli incentivi della Confederazione Svizzera fornisce un supporto esemplare, compensando ad esempio gli elevati costi di trazione sulle tratte montane e consentendo quindi di offrire prezzi concorrenziali rispetto al trasporto su strada.

Infine, per il trasporto combinato occorrono capacità sufficienti, oggi e in futuro: terminal di trasbordo in località economiche centrali, tracce interessanti, risorse ferroviarie sufficienti. Ci aspettiamo che la Legge sul trasferimento del trasporto delle merci 2011-2018 tenga debitamente conto di tutti questi fattori e crei quindi le condizioni di base per un'ulteriore crescita del trasporto combinato.

Il nostro ringraziamento va a tutti coloro che hanno reso possibile il risultato positivo di Hupac nel 2007, in primo luogo ai collaboratori, agli azionisti ed ai clienti, ai partner ed alle istituzioni. Nell'anno in corso Hupac continuerà a potenziare la propria attività commerciale, adoperandosi in ogni modo per incrementare ancora qualità ed efficienza delle prestazioni. In tal modo riteniamo di fornire un contributo attivo per una logistica del trasporto merci sostenibile e sicura in Europa.



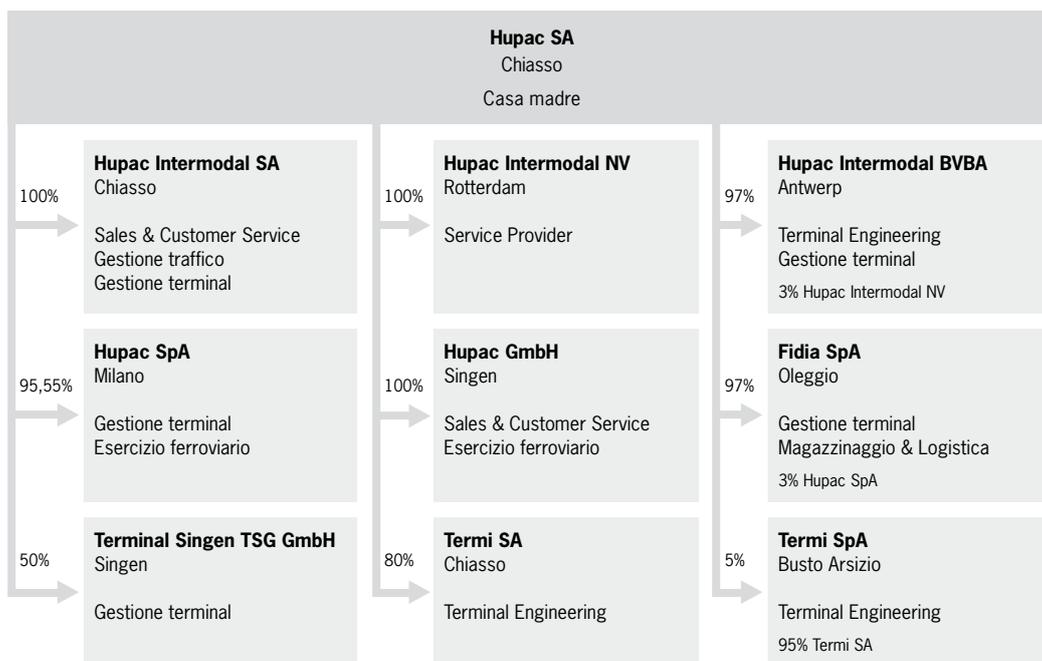
Dr. Hans-Jörg Bertschi
Presidente del Consiglio di Amministrazione

Chiasso, maggio 2008





Il Gruppo Hupac



Consiglio di Amministrazione di Hupac SA

Nome	Età	Posizione	Nazionalità	Prima nomina	Scadenza del mandato
Dr. Hans-Jörg Bertschi	51	Presidente dal 1993	Svizzera	1987	2010
Daniel Nordmann*	53	Vicepresidente dal 2001	Svizzera	2001	
Theo Allemann	70	Consigliere	Svizzera	1999	2008
Dr. Thomas Baumgartner	54	Consigliere	Italiana	1990	2010
Thomas Hoyer	58	Consigliere	Tedesca	1988	2010
Bruno Planzer	65	Consigliere	Svizzera	1989	2010
Peter Hafner	52	Segretario	Svizzera	1999	2010

* Fino ad agosto 2007

Direzione del Gruppo Hupac

Hupac SA	Bernhard Kunz Peter Hafner Peter Howald Piero Solcà Aldo Croci Giorgio Pennacchi Peter Hafner	Direttore Condirettore Intermodal Services Logistics & QMS/EMS Information Technology Engineering Finance & Administration
Hupac Intermodal SA	Bernhard Kunz Peter Howald	Direttore Condirettore
Hupac Intermodal NV	Mark Jansen	Direttore Operativo
Hupac Intermodal BVBA	Bernhard Kunz Peter Hafner Piero Solcà Mark Jansen	Direttore Direttore Direttore Direttore
Hupac SpA	Francesco Crivelli Sergio Crespi	Amministratore Delegato Direttore
Hupac GmbH	Sascha Altenau	Direttore
Fidia SpA	Paolo Paracchini	Amministratore Delegato
Terminal Singen TSG GmbH	Sascha Altenau Gerhard Bukowski	Direttore Direttore
Termini SA	Peter Hafner	Direttore
Termini SpA	Peter Hafner	Presidente

Situazione al 31.12.2007

Struttura del Gruppo Hupac

Alla fine del 2007 il Gruppo Hupac era costituito da dieci 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.

Per l'anno scorso vanno menzionati due cambiamenti nel reparto della Logistica interna di Hupac Intermodal SA. A metà del mese di maggio è stato istituito il sottoreparto Gestione flotta sotto la direzione di Leonardo Fogu. La nuova unità organizzativa ha il compito di gestire in modo efficiente il materiale rotabile di Hupac. Sempre a maggio, il servizio di Sviluppo del materiale rotabile guidato da Michael John è stato assoggettato al reparto della Logistica interna come sottoreparto. Nell'ambito di questa ristrutturazione, Leonardo Fogu e Michael John sono stati chiamati alla direzione di Hupac Intermodal SA.

A dicembre Angelo Grassi, vicepresidente in carica della Termini SpA, è purtroppo deceduto prematuramente. La direzione riconosce le significative prestazioni di una persona da sempre entusiasta dell'idea commerciale di Hupac. La carica non è stata assegnata ad altri; il presidente della Termini SpA, Peter Hafner, ne ha assorbito gli incarichi.

Il Consiglio di Amministrazione

Anche nel Consiglio di Amministrazione di Hupac SA ci sono stati dei cambiamenti. Ad agosto Daniel Nordmann si è dimesso da vicepresidente di Hupac SA. L'elezione sostitutiva è indetta per l'Assemblea generale a maggio 2008.

Attualmente il Consiglio di Amministrazione di Hupac SA è composto da cinque 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. La composizione del Consiglio di Amministrazione di Hupac Intermodal SA e Termini SA è identica a quella di Hupac SA. Nelle altre società del Gruppo Hupac, il Consiglio di Amministrazione è composto in maggioranza da membri della direzione della casa madre.

Struttura del capitale

Nell'anno di riferimento Hupac SA disponeva di un capitale azionario di CHF 20 milioni. Gli azionisti che partecipano all'impresa sono 100. 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. In questo modo si garantisce vicinanza al mercato e indipendenza dalle ferrovie.

Partecipazioni di minoranza essenziali

Accanto alle partecipazioni a imprese del Gruppo, Hupac SA mantiene anche partecipazioni di minoranza essenziali in diverse imprese attive nell'area del trasporto combinato. Alla fine del 2007 tali partecipazioni riguardavano gli operatori del trasporto combinato Cemat e RALpin, la ferrovia privata belga DLC e l'impresa di elaborazione dati Cesar Information Services.

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.

Gestione dei rischi

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 sistema consiste in un catalogo rischi, del cui aggiornamento è responsabile la direzione di Hupac SA. L'informazione corrente sullo stato della situazione viene regolarmente sottoposta al Consiglio di Amministrazione.

Anche durante il 2007 sono stati adottati una serie di provvedimenti che hanno permesso di ridurre alcuni rischi. Nel settore del trasbordo i rischi sono stati diminuiti grazie alla consulenza dei clienti e ai controlli nei terminal per quanto riguarda l'impiego di unità di carico adeguate. Nel settore dell'Autostrada Viaggiante, la problematica inerente la dichiarazione non sempre precisa dei pesi delle unità di carico è stata ridotta grazie all'installazione di una bilancia. Sono state adottate misure opportune anche per prevenire la perdita di persone chiave all'interno dell'organizzazione Hupac. L'introduzione di un sistema di business intelligence agevola il tempestivo riconoscimento di rischi potenziali.

L'anno 2007 in breve

Gennaio	▶ Ordine di 150 carri a pianale
----------------	---------------------------------

Febbraio	▶ Introduzione di un collegamento giornaliero Singen ⇄ Brescia ▶ Partenza del collegamento quotidiano Rotterdam ⇄ Busto per i traffici gateway ▶ Potenziamento dei collegamenti gateway in Italia con un treno feeder Busto ⇄ Bologna ▶ Introduzione di un collegamento Rotterdam ⇄ Lubecca
-----------------	--

Marzo	▶ Inizio delle attività nel terminal di Visp con un collegamento Visp ⇄ Aarau ⇄ Duisburg ▶ Introduzione di un treno shuttle giornaliero Genk ⇄ Verona via Brennero
--------------	---

Aprile	▶ Apertura della relazione tra Belgio e Francia meridionale con un treno shuttle giornaliero Anversa ⇄ Perpignan
---------------	--

Maggio	▶ Treno shuttle settimanale Busto ⇄ La Spezia per traffici marittimi
---------------	--

Giugno	▶ Festeggiamenti a Lugano per i 40 anni di Hupac
---------------	--

Settembre	▶ Esposizione di materiale rotabile a Biasca e Erstfeld in occasione del 125° anniversario del San Gottardo ▶ Introduzione di un treno shuttle Duisburg ⇄ Buna/Schwarzheide ▶ Nuovo treno shuttle Rotterdam Botlek ⇄ Francoforte ▶ Aumento della frequenza del treno shuttle Duisburg ⇄ Vienna da sei a sette coppie di treni alla settimana
------------------	---

Ottobre	▶ Ordine di 200 carri a pianale e 50 carri tasca ▶ Messa in esercizio della dodicesima gru a portale nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate ▶ Nuovo treno shuttle Anversa ⇄ Hendaye con tre corse alla settimana ▶ Ricertificazione del sistema di gestione qualità e ambiente ai sensi delle norme ISO 9001:2000 e ISO 14001:2004
----------------	--

Novembre	▶ Prime corse di prova Slawkow ⇄ Mosca con il partner Russkaya Troyka ▶ Inizio dell'esercizio del treno shuttle Rotterdam ⇄ Verona via Novara ▶ Nuovo collegamento Duisburg ⇄ Svizzera
-----------------	--

Dicembre	▶ Inizio dell'esercizio dei treni feeder Oleggio ⇄ Busto ed Oleggio ⇄ Piacenza ▶ Ordine di una gru mobile con filtro antiparticolato per il terminal di Basilea
-----------------	--

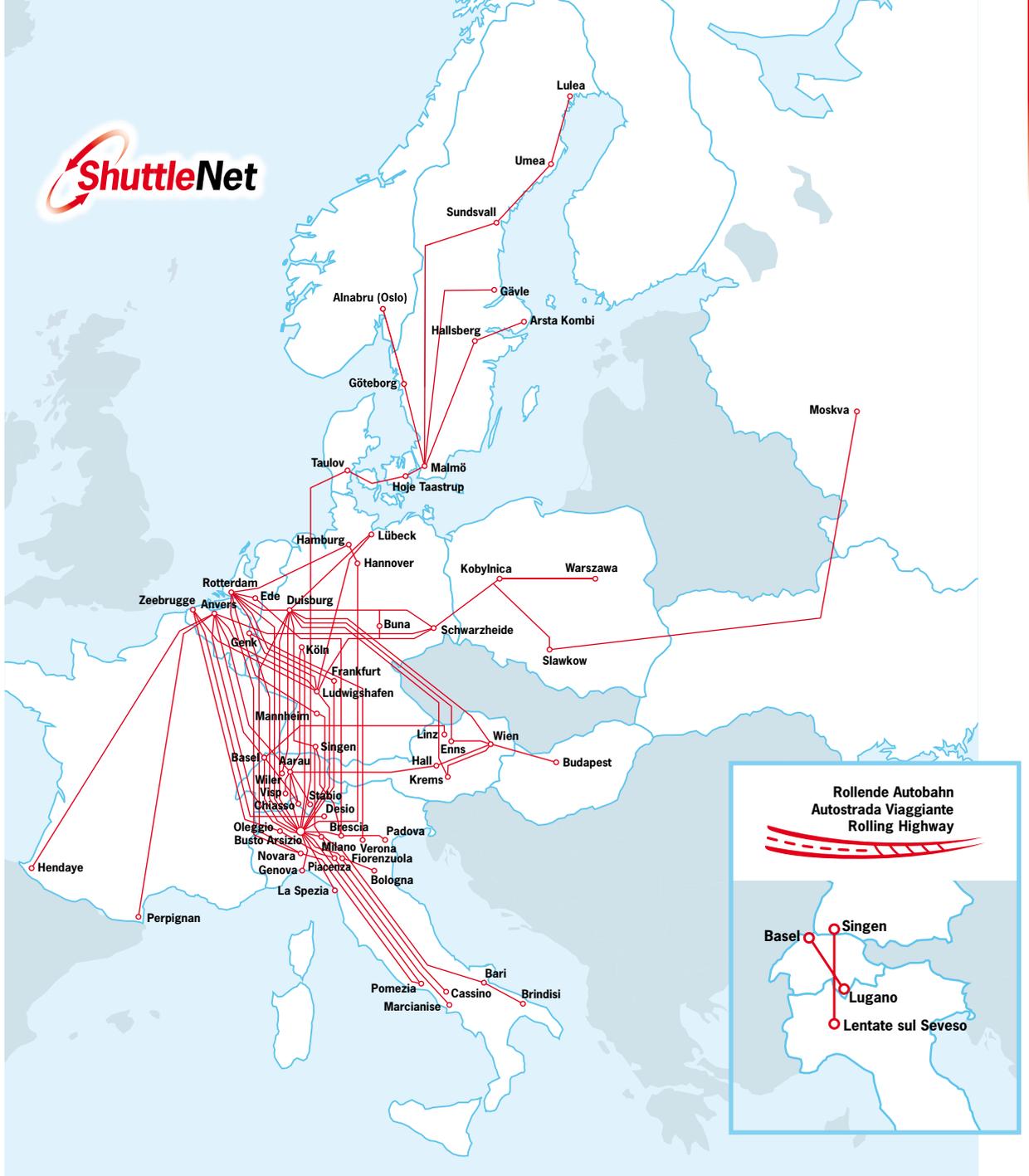
Tecniche di trasporto

Il traffico intermodale combina diverse modalità di trasporto: strada, ferrovia, acqua e aria. Nel trasporto combinato non accompagnato (TCNA) l'unità di carico raggiunge il terminal di trasbordo su strada o via nave e viene caricata sul treno. Il viaggio prosegue su rotaia, generalmente su lunghe tratte internazionali. Viene trasportata soltanto l'unità di carico, ovvero il container, il semirimorchio o la cassa mobile, mentre l'autista rimane presso il terminal. Al terminal di destinazione un altro autocarro ritira la spedizione e la trasporta alla destinazione finale.

Sulle tratte transalpine, il traffico combinato non accompagnato è competitivo già a partire dai 300 km. Con Shuttle Net, uno dei maggiori network

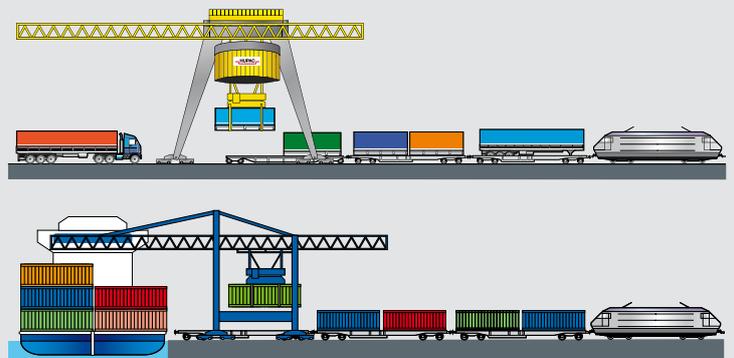
in Europa per densità dei collegamenti e frequenza delle partenze, Hupac collega le maggiori aree economiche e offre tutti i vantaggi del traffico combinato non accompagnato.

L'Autostrada Viaggiante è un importante servizio complementare nel traffico combinato transalpino, che permette di attraversare le Alpi su rotaia anche agli automezzi privi dei dispositivi necessari per il traffico non accompagnato. Nel terminal di trasbordo l'autocarro completo viene caricato su speciali carri ferroviari. L'autista viaggia in un'apposita carrozza di accompagnamento, dove trascorre i suoi periodi di riposo obbligatorio.



**Trasporto combinato non accompagnato:
Shuttle Net**

- ▶ Trasporto su rotaia di container, semirimorchi e casse mobili
- ▶ Collegamenti da terminal a terminal oppure dal porto al terminal interno
- ▶ Competitivo su tratte a partire da 300 km



Autostrada Viaggiante

- ▶ Trasporto di camion completi su rotaia
- ▶ L'autista viaggia in una carrozza di accompagnamento
- ▶ Servizio complementare per il superamento delle Alpi





Visione e linee guida del Gruppo Hupac

Visione

Hupac è tra i principali operatori indipendenti del traffico intermodale in Europa. In un mercato dei trasporti in rapida crescita, ci impegniamo perché sempre più merce possa essere trasportata su rotaia. In questo modo salvaguardiamo l'ambiente e assolviamo alle nostre 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 facendolo diventare la soluzione di trasporto prioritaria. Hupac appoggia quindi sostanzialmente la politica svizzera dei trasporti.

Partnership ed estensione della rete multimodale

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 plus di ciascun partner. Hupac aspira a stringere rapporti di collaborazione con altri operatori del trasporto 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 le tecnologie informatiche hanno un ruolo centrale. L'impiego del sistema di gestione della qualità 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 eco-compatibile come realtà vissuta quotidianamente da ciascun collaboratore. Il sistema di gestione ambientale è la norma vincolante per sistemi produttivi ecologici e l'impiego moderato delle risorse naturali.

La strategia Hupac per la sostenibilità del trasporto merci

Strada e rotaia unite per una politica di sostenibilità

La politica europea dei trasporti è chiamata ad affrontare una grande sfida: gestire in maniera efficiente ed ecocompatibile i flussi di merci in costante aumento. Si tratta di mantenere la mobilità e di assicurare l'approvvigionamento delle merci, evitando l'eccessivo impatto sull'uomo e sull'ambiente.

Il trasporto combinato apporta un rilevante contributo in tal senso. Rispetto al trasporto tuttostrada, questa modalità presenta una maggiore efficienza energetica ed emissioni di CO₂ notevolmente inferiori (vedi il riquadro). Il trasporto ferroviario, inoltre, si contraddistingue per un minore fabbisogno di superficie rispetto alla quantità trasportata e per una maggiore sicurezza del traffico.

Con l'esercizio del trasporto combinato, Hupac contribuisce allo sviluppo di una mobilità sostenibile. Offriamo un'efficiente rete di traffico combinato al settore dell'autotrasporto europeo e al traffico marittimo. Continuiamo a potenziare la nostra rete in base a rilevazioni sul potenziale di mercato e su incarico dei nostri clienti, ovvero le imprese europee di trasporto e logistica orientate al trasporto combinato.

In questo contesto, assume un'importanza decisiva il sostegno da parte della politica dei trasporti della Svizzera e dell'Unione Europea, che hanno posto come obiettivo la promozione del trasporto combinato al fine di trasferire il trasporto merci dalla strada alla rotaia.

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 richiede la separazione tra infrastruttura ed esercizio e 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. Rappresenta un aspetto di rilevanza fondamentale anche il superamento dei numerosi ostacoli di natura tecnica ed amministrativa che si frappongono ancora oggi alla creazione di un mercato ferroviario funzionante a livello europeo.

Hupac è favorevole alla liberalizzazione delle ferrovie in Europa e sostiene con forza questo processo. Dal 2005 Hupac affida la trazione dei suoi treni ai partner ferroviari secondo il modello della trazione internazionale a responsabilità integrata. Mentre precedentemente ogni impresa ferroviaria produceva a livello nazionale, ora le ferrovie offrono servizi di trazione transfrontaliera a responsabilità integrata, 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.

Il trasporto combinato salvaguarda il clima

Ogni spedizione trasferita su rotaia riduce il consumo energetico e contribuisce alla tutela del clima. Questo è il risultato di uno studio della UIRR dedicato alla riduzione di CO₂ nel trasporto combinato su tratte europee selezionate in base a dati d'esercizio concreti. Il trasporto combinato non accompagnato consente di risparmiare mediamente il 29% dell'energia se rapportato al trasporto su strada, l'Autostrada Viaggiante circa l'11%. Sulle tratte transalpine i risparmi con il TCNA sono ampiamente superiori. La catena del trasporto combinato tra Colonia e Milano via Busto Arsizio, ad esempio, ovvero il trasporto su rotaia di una spedizione stradale compreso il trucking dal/al terminal, consuma il 46% in meno di energia rispetto al trasporto tuttostrada.

Il bilancio per il risparmio del gas serra CO₂ si evidenzia in modo ancora più positivo, secondo quanto rileva lo studio della UIRR. In media, il trasporto combinato non accompagnato riduce le emissioni di CO₂ del 55% rispetto al trasporto su strada, mentre le catene di trasporto combinato con l'Autostrada Viaggiante determinano una riduzione di circa il 18%. Anche in questo caso le conseguenze sul traffico transalpino attraverso la Svizzera sono particolarmente favorevoli. Ad esempio, le imprese di trasporto che utilizzano il treno shuttle Colonia ⇄ Busto di Hupac, per ogni spedizione stradale risparmiano all'ambiente circa 1.000 kg di biossido di carbonio dannoso per il clima, pari al 67% in meno rispetto al trasporto tuttostrada.



Hupac collabora con un'ampia gamma di compagnie ferroviarie e sostiene sia le nuove compagnie ferroviarie che quelle tradizionali nella realizzazione di progetti innovativi. Hupac ha acquisito la licenza ferroviaria per l'Italia e la Germania, dispone di tredici locomotive di manovra e di linea ed effettua trasporti in proprio per segmenti di nicchia.

Strategia per gli anni 2006-2010

Ogni cinque anni Hupac sottopone i principi della propria attività imprenditoriale a una revisione sistematica. Al termine del periodo 2001-2005 sono stati rielaborati la visione, le linee guida e la strategia, adeguandoli alle nuove condizioni quadro.



Nei suoi tratti fondamentali, la strategia del Gruppo Hupac è immutata da decenni. Si è dimostrata vincente anche nel periodo precedente, caratterizzato da una rapida evoluzione dei mercati in seguito alla liberalizzazione ferroviaria. Il costante potenziamento della rete, l'indipendenza nei confronti delle ferrovie e gli investimenti in risorse proprie come materia-

le rotabile, terminal e soluzioni informatiche, sono e restano i fattori chiave per la crescita dell'impresa.

Per il periodo 2006-2010 Hupac si è prefissata come obiettivo una crescita dei volumi pari al 10-12% annuo. Il volume dei trasporti dovrà aumentare da 519.000 spedizioni nel 2005 a 928.000 nel 2010. Tra le direttive principali della strategia per il periodo 2006-2010 citiamo:

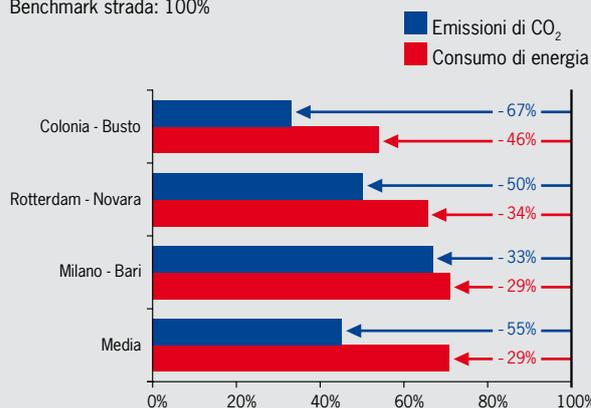
- ▶ Sostegno della politica di trasferimento
- ▶ Appoggio alla liberalizzazione delle ferrovie e alla concorrenza intramodale
- ▶ Potenziamento della rete:
 - in via prioritaria sull'asse nord-sud
 - in via complementare lungo l'asse est-ovest
 - a livello selettivo sugli assi di transito attraverso il Brennero e la Francia
- ▶ Mantenimento dei traffici di import/export
- ▶ Mantenimento dell'Autostrada Viaggiante come servizio complementare
- ▶ Investimenti in materiale rotabile, terminal e IT
- ▶ Ottimizzazione della manutenzione del materiale rotabile
- ▶ Consolidamento delle capacità terminalistiche
- ▶ Conseguimento di utili

Tali risparmi risultano soprattutto dal mix energetico impiegato, ovvero dal tipo di produzione di corrente specifico del paese (energia idroelettrica, nucleare, fossile). I trasporti combinati attraverso la Svizzera hanno delle emissioni di biossido di carbonio particolarmente basse grazie all'elevata percentuale di energia idroelettrica utilizzata per la produzione di corrente ferroviaria (100%). Anche il consumo energetico, determinato dal rapporto tra carico utile e peso complessivo, è un fattore fondamentale. I convogli lunghi, pesanti e carichi al massimo utilizzano l'energia impiegata in modo particolarmente efficiente. Altri fattori dall'effetto positivo sono le basse pendenze della tratta, l'ubicazione centrale dei terminal e il ridotto fabbisogno di manovra.

Lo studio della UIRR può essere scaricato dai siti www.uirr.com e www.hupac.ch

Emissioni di CO₂ e consumo di energia nella catena del traffico combinato rispetto al traffico stradale

Benchmark strada: 100%



Fonte: UIRR/PACT, 2003

Trasporto, ambiente e qualità

Da sempre Hupac opera per sviluppare un trasporto compatibile con l'ambiente, un compito che assume una notevole rilevanza in un ambiente particolarmente fragile e delicato come quello alpino. Nel 1997 Hupac è stato il primo operatore intermodale europeo a ricevere la certificazione ISO 14001 per il suo sistema di gestione ambientale. 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 il sistema di gestione qualità di Hupac è certificato secondo le norme ISO 9001. Il Gruppo Hupac prosegue il suo sforzo di sostenere lo sviluppo del trasporto all'interno di norme qualitative sempre più rigorose. Hupac intende la qualità come impegno verso il miglioramento continuo e

come base per un rapporto reciproco di fiducia con i suoi clienti, partner e fornitori.

Le certificazioni ISO 9001 e 14001 riguardano i seguenti settori:

- ▶ l'organizzazione, la gestione e la commercializzazione del traffico
- ▶ la gestione di terminal del trasporto 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 trasporto combinato

Tutte le imprese del Gruppo Hupac che operano nei settori menzionati sono certificate, ovvero la casa madre Hupac SA, l'affiliata responsabile dell'attività operativa Hupac Intermodal SA, la filiale olandese Hupac Intermodal NV e l'italiana Hupac SpA.

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 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.



La responsabilità economica di Hupac

La responsabilità economica di Hupac consiste nel ricercare l'efficienza e l'efficacia 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

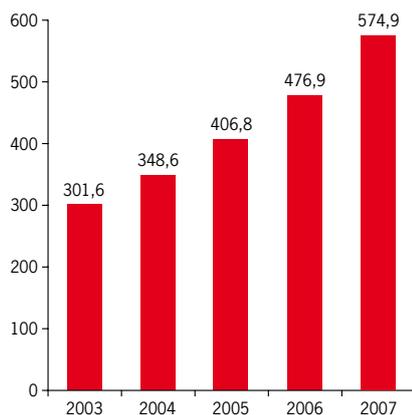
Nel 2007 i ricavi da forniture e prestazioni del Gruppo Hupac sono incrementati del 20,6%, arrivando a circa CHF 575 milioni. I costi netti delle forniture e prestazioni sono saliti a CHF 465,6 milioni, pari ad un aumento del 24,3% rispetto all'anno precedente. Diversi fattori hanno contribuito a quest'incremento relativamente accentuato, tra cui l'aumento dei costi ferroviari, le spese sostenute per garantire il servizio durante gli scioperi ferroviari dell'autunno 2007 ed il noleggio di un numero elevato di carri ferroviari. L'utile lordo è quindi incrementato del 6,8%, attestandosi a CHF 109,3 milioni.

Nonostante le condizioni quadro in parte difficili e le ampie misure di potenziamento della rete, Hupac è riuscita ad incrementare il proprio utile d'esercizio del 3,8%, arrivando a CHF 7,2 milioni. Anche il cash flow del gruppo è leggermente incrementato, attestandosi a fine anno a CHF 60,3 milioni. Complessivamente l'andamento economico del Gruppo Hupac può essere definito soddisfacente.

Importi in CHF 1000	2007	2006	variazione in %
Ricavi da forniture e prestazioni	574.973	476.929	20,6
Costi netti	465.637	374.533	24,3
Utile lordo	109.336	102.396	6,8
Utile d'esercizio del Gruppo	7.223	6.958	3,8
Cash flow del Gruppo	60.347	58.730	2,8

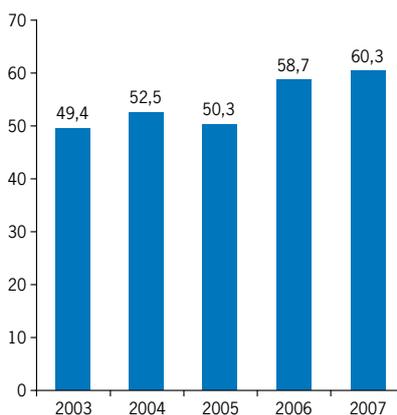
Fatturato annuo

In mio. CHF



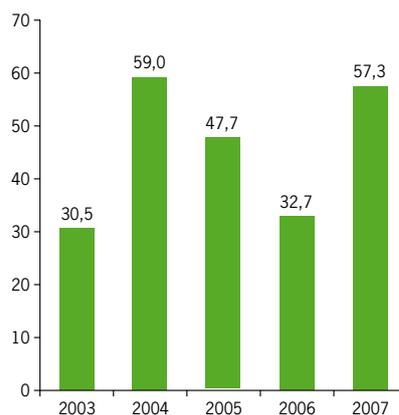
Cash flow

In mio. CHF



Investimenti materiali

Senza acconti, in mio. CHF



Lo sviluppo del traffico

Nel 2007 Hupac ha trasportato 689.943 spedizioni stradali su rotaia, determinando una crescita del 12,6% rispetto all'anno precedente. In cinque anni Hupac ha così raggiunto un aumento del traffico del 93%. La crescita nell'area commerciale Shuttle Net (trasporto combinato non accompagnato) è stata ancora maggiore, con un tasso di crescita del 13,2% rispetto all'anno precedente e un raddoppio (+ 101%) dei volumi se rapportato ai cinque anni. Nell'anno di riferimento l'Autostrada Viaggiante, al contrario, ha registrato una flessione del 2,8% totalizzando 20.730 spedizioni.

Mentre nel primo semestre la crescita del settore Shuttle Net è stata molto vivace registrando aumenti del 17,4% nel traffico totale e del 14,3% nel traffico transalpino, nel secondo semestre lo sviluppo ha subito un rallentamento con una crescita dell'8,9% nel trasporto totale e del 5,9% nel traffico transalpino rispetto ai relativi periodi dell'anno precedente. La causa di tale rallentamento sono stati i numerosi scioperi e le proclamazioni di sciopero dell'autunno 2007. Hupac ha sostenuto notevoli costi per garantire capacità e risorse di locomotive al fine di ridurre al minimo gli effetti degli scioperi per i suoi clienti. Tuttavia, per il permanere di un rischio residuo, alcuni trasporti particolarmente critici dal punto di vista della tempestività sono passati al traffico stradale.

Sviluppo del settore Shuttle Net

Il settore Shuttle Net ha incrementato i volumi di 78.044 spedizioni, arrivando a 669.213 spedizioni stradali. Il trasporto combinato non transalpino ha registrato il tasso di crescita più alto con un aumento del 21,9% rispetto al 2006. In questo segmento si riflette la forte crescita del traffico proveniente dai porti occidentali di Rotterdam, Anversa e Zeebrugge.

Nel core business del traffico transalpino i volumi sono aumentati di 44.263 spedizioni, pari al 10,1%, per un totale di 480.941 spedizioni stradali. I volumi transitati lungo il corridoio del Brennero, aperto alla fine del 2006, si sono sviluppati come previsto.

Scandinavia ⇄ Italia

L'aumento della frequenza dei treni da/verso l'Italia ha contribuito al miglioramento dell'attrattiva per il mercato incrementando i volumi del 6,7%. Il solo traffico svedese ha registrato una crescita del 12,5%.

Germania ⇄ Italia

In questo segmento i volumi sono saliti del 4,6% superando le 230.000 spedizioni stradali. Nel segmento Germania settentrionale ⇄ Italia il volume è cresciuto ben al di sopra della media grazie all'aumento della frequenza dei treni sulla relazione

Sviluppo del traffico

		Spedizioni stradali			Peso netto in t		
		2007	2006	%	2007	2006	%
Shuttle Net (TCNA)	Transito via CH	441.787	410.453	7,6	8.019.000	7.554.000	6,2
	Import/export CH	9.862	9.173	7,5	183.000	161.000	13,7
	Nazionale CH	16.268	16.179	0,6	259.000	257.000	0,8
	Totale transalpino CH	467.917	435.805	7,4	8.461.000	7.972.000	6,1
	Transito via A	13.024	873	1392,7	259.000	16.000	1518,8
	Totale transalpino	480.941	436.678	10,1	8.720.000	7.988.000	9,2
	Import/export CH	65.444	63.073	3,8	942.000	891.000	5,7
	Resto d'Europa	122.828	91.418	34,4	2.057.000	1.508.000	36,4
	Totale non transalpino	188.272	154.491	21,9	2.999.000	2.399.000	25,0
	Totale	669.213	591.169	13,2	11.719.000	10.387.000	12,8
Autostrada Viaggiante	20.730	21.319	- 2,8	385.000	403.000	- 4,5	
Traffico totale	689.943	612.488	12,6	12.104.000	10.790.000	12,2	

Spedizione stradale: una o due unità di carico che nel trasporto su strada equivarrebbero ad un autocarro, per esempio un semirimorchio o due casse mobili di 7,15 metri di lunghezza o una cisterna pesante o due container da 20 piedi

Peso netto in t: peso della merce trasportata

Amburgo/Hannover ⇄ Busto e sulla linea Lubecca ⇄ Novara per semirimorchi con altezza laterale fino a 4 metri.

Nella regione della Ruhr il volume di traffico è cresciuto ulteriormente nonostante i problemi di capacità terminalistica registrati nel primo semestre e lo sciopero dei macchinisti della GdL nel secondo semestre. Nel segmento della Germania orientale abbiamo registrato notevoli incrementi grazie a nuove acquisizioni e al perfezionamento operativo del traffico. Di segno positivo è stata anche l'introduzione di un collegamento Singen ⇄ Brescia che ha contribuito a migliorare l'integrazione dell'area economica a est di Milano nella rete Hupac, determinando così un incremento dei volumi di oltre il 15%.

Paesi Bassi ⇄ Italia

La forte domanda si è protratta anche nel 2007; tuttavia la crescita nel secondo semestre è stata rallentata dagli scioperi in Germania.

L'aumento della frequenza e l'introduzione di un collegamento shuttle Rotterdam ⇄ Busto per i trasporti gateway verso l'Italia centrale e meridionale hanno complessivamente incrementato i volumi dell'8,4%, con un aumento del traffico verso l'Italia meridionale di oltre il 40%. Anche l'offerta Rotterdam ⇄ Novara via Lötschberg per semirimorchi con profilo P400 ha sortito gli effetti sperati.

Belgio ⇄ Italia

Il segmento Belgio ⇄ Italia ha registrato un'enorme crescita di oltre il 32%. I nuovi collegamenti tra

Zeebrugge e l'Italia hanno riscontato una forte domanda. Oltre al collegamento Genk ⇄ Busto introdotto nel 2006, a marzo è stata aperta anche la relazione Genk ⇄ Verona attraverso il Brennero, che nell'autunno 2007 è stata potenziata con un'ulteriore coppia di treni per un totale di sei corse alla settimana nelle due direzioni.

Per soddisfare la forte domanda, abbiamo aumentato anche la frequenza dei treni tra Anversa e Busto Arsizio-Gallarate, una misura che ha avuto degli effetti positivi anche sullo sviluppo del traffico verso l'Italia centrale e meridionale.

Import/export Svizzera transalpina

Grazie all'acquisizione di nuovi trasporti, in questo segmento di mercato abbiamo potuto registrare un incremento del traffico del 7,5%. Mentre il volume da/verso l'Italia settentrionale è cresciuto notevolmente, i volumi da/verso l'Italia centrale e meridionale si sono ulteriormente ridotti.

Trasporto interno Svizzera transalpina

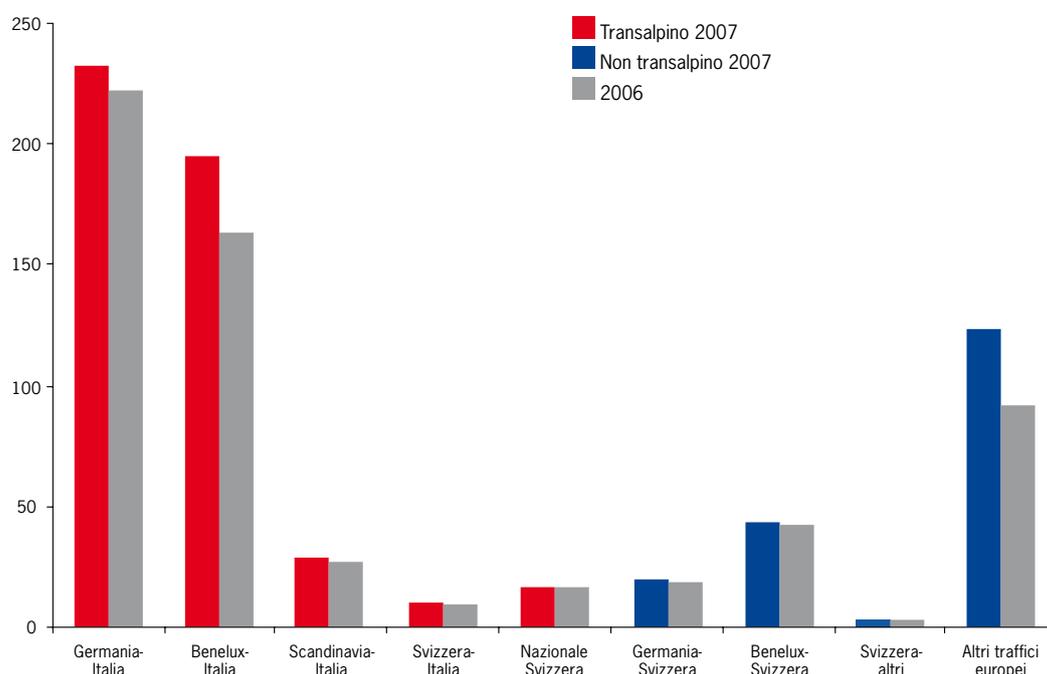
Grazie all'ottima qualità ed al perfezionamento dell'impostazione operativa, i trasporti acquisiti nell'estate 2006 a seguito del blocco dell'autostrada del San Gottardo sono stati mantenuti e persino leggermente incrementati. Il collegamento Basilea ⇄ Stabio/Chiasso in particolare si è sviluppato in modo molto soddisfacente.

Import/export Svizzera non transalpina

In questo segmento di mercato abbiamo registrato una crescita del 3,8%. Gli elementi trainanti sono stati i collegamenti da Colonia e soprattutto la nuova

Sviluppo dei segmenti di mercato di Shuttle Net

Spedizioni stradali in 1000



relazione introdotta tra Duisburg e la Svizzera. Attraverso la piattaforma di Duisburg è nuovamente possibile offrire collegamenti verso Rotterdam, mentre i trasporti su carri isolati da/verso l'Austria sono stagnanti.

Altri traffici europei non transalpini

I volumi in questo settore sono nuovamente incrementati in modo straordinario di oltre il 34% arrivando a circa 123.000 spedizioni stradali, pari ad un raddoppio del volume in soli due anni. A questo balzo di crescita ha contribuito l'introduzione dei nuovi collegamenti Anversa ⇄ Perpignan e Anversa ⇄ Hendaye, entrambi gestiti da SNCF Fret con il modello della trazione a responsabilità integrata. Nell'autunno sono stati introdotti anche i collegamenti tra Rotterdam e Francoforte e tra Duisburg e la Germania centrale.

Accanto al lancio di nuovi prodotti, hanno contribuito alla crescita di questo segmento anche gli aumenti di frequenza su diversi collegamenti, in particolare tra Anversa e la Polonia e tra Duisburg e l'Europa sud-orientale.

Trasporto marittimo

Nel 2007 il trasporto marittimo ha raggiunto un volume di 71.500 TEU, pari ad un incremento del 13% rispetto all'anno precedente. Il trasporto non transalpino continua a registrare la crescita più alta. Il traffico da Anversa in particolare si è sviluppato in modo molto soddisfacente. I trasporti da Genova e La Spezia sono aumentati del 17%; i porti del Mediterraneo vengono in parte utilizzati come alternativa ai porti occidentali congestionati.

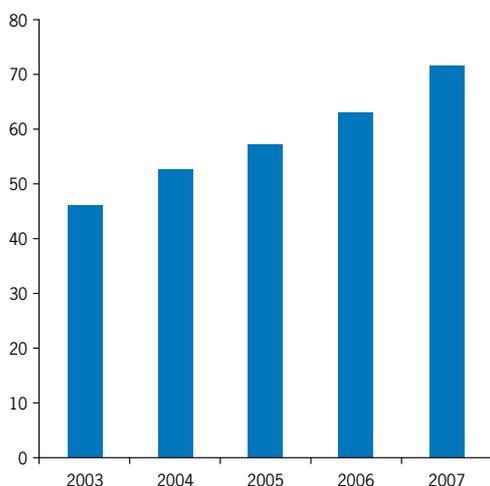
Andamento del settore Autostrada Viaggiante

Nel 2007 l'Autostrada Viaggiante della tratta del San Gottardo ha trasportato 20.730 spedizioni stradali, pari ad una flessione del 2,8% rispetto all'anno precedente. Il collegamento Friburgo ⇄ Lugano è stato dapprima ridotto gradualmente per mancanza di domanda e infine soppresso. A causa di problemi di terminal, a dicembre abbiamo dovuto sospendere il collegamento Milano Greco Pirelli ⇄ Singen in attesa che si rendesse disponibile una nuova sede terminalistica. A gennaio 2008 il collegamento è stato attestato sul terminal di Lentate sul Seveso a nord di Milano ed è tornato a funzionare regolarmente.

Da alcuni anni l'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 praticamente tutti i trailer stradali misurano quattro metri di altezza laterale. Per questo motivo Hupac ha sviluppato speciali carri a piano ribassato sui quali possono transitare autocarri con altezza laterale fino a quattro metri. Sulla tratta Basilea ⇄ Lugano questi carri speciali sono in servizio dal 2004. A dicembre 2007 i carri sono stati omologati per la Germania, mentre siamo ancora in attesa dell'omologazione per l'Italia. I carri quindi non possono essere utilizzati sulla tratta internazionale Singen ⇄ Milano o Singen ⇄ Lentate sul Seveso.

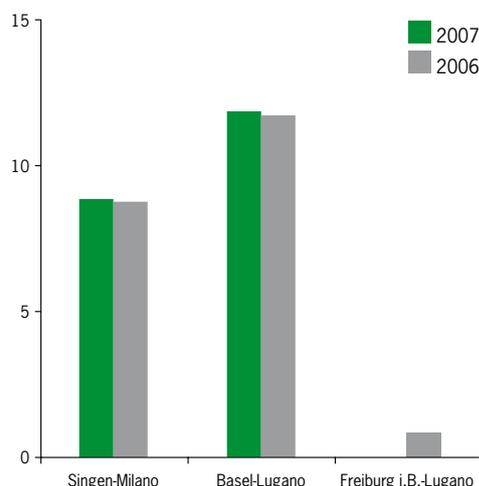
Sviluppo del traffico marittimo

TEU in 1000



Sviluppo dell'Autostrada Viaggiante

Spedizioni stradali in 1000



Le risorse operative

Materiale rotabile

Sin dalla sua fondazione, Hupac effettua i suoi trasporti principalmente con carri di proprietà. Alla fine del 2007 la flotta era composta da 5.667 moduli di carri, pari ad un incremento del 28,1% rispetto all'anno precedente. Questa crescita è stata determinata in primo luogo dal materiale rotabile noleggiato (+107%). L'acquisto di materiale rotabile di proprietà (+9,3%) è rimasto leggermente indietro a causa di ritardi nelle forniture. Alla fine del 2007 la percentuale di carri noleggiati rispetto all'intera flotta era del 31%, 12 punti percentuali in più rispetto al 2006.

Il motivo per il potenziamento del materiale rotabile è rappresentato soprattutto dal maggiore fabbisogno determinato dal forte ampliamento della rete di trasporti. Anche la carenza di offerta di vagoni che si va delineando e i lunghi tempi di fermo carro dovuti a interventi di manutenzione hanno contribuito alla decisione di puntare sul materiale rotabile noleggiato per salvaguardare la capacità d'intervento dell'impresa.

Nell'anno in esame l'ampliamento della flotta di carri di proprietà dell'impresa è proseguito come da programma. Sono stati ordinati presso costruttori svizzeri 400 moduli di carri per un valore di circa CHF 48 mio. con consegna nel 2008.

Nell'anno di riferimento sono stati messi in circolazione circa 330 moduli di carri, parte dei quali erano stati ordinati negli anni precedenti. Si tratta del carro tasca T4.2 per semirimorchi codificati (P)386, del carro tasca T5 utilizzabile per mega-

trailer e container di peso elevato e del nuovo carro pianale ultraleggero per container da 60 piedi.

Hupac sviluppa il materiale rotabile in stretta collaborazione con le aziende costruttrici, adeguandolo alle esigenze dettate dal mercato e migliorandone costantemente le prestazioni. Una delle priorità è lo sviluppo di carri con una tara ridotta fino al 10%. I carri ultraleggeri sfruttano le scarse risorse ferroviarie in modo più efficiente ed incrementano il carico utile per treno.

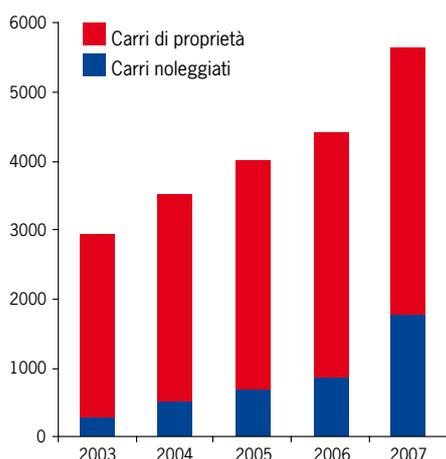
Nel settore della manutenzione dei vagoni sono proseguiti gli sforzi per individuare insieme ai partner i potenziali di razionalizzazione in sede di manutenzione del materiale rotabile. L'obiettivo è ridurre i tempi di fermo carro dovuti agli interventi di manutenzione attraverso l'ottimizzazione dei processi.

Trazione

Oltre il 95% dei trasporti Hupac avviene in base al principio della trazione integrata. Le eccezioni sono rappresentate dai mercati come l'Europa Orientale nei quali le strutture non consentono ancora questo modello di business. Nel 2007 tra i vettori contrattuali dei treni Hupac rientrano FFS Cargo, Intermodal DB Logistics, Trenitalia Cargo, Rail4Chem, DLC, Ferrovie Nord Cargo, Veolia Cargo, WLB Wiener Lokalbahnen, SNCF Fret, B-Cargo e PKP Cargo. Molte di queste imprese collaborano con altri partner ferroviari, ad esempio con BLS Cargo, TX Logistik e Greencargo.

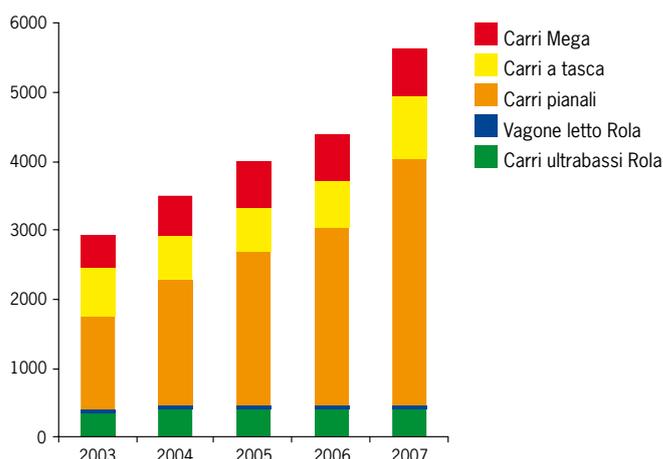
Materiale rotabile

Numero di moduli carro



Materiale rotabile secondo le tipologie

Numero di moduli carro



Nell'ambito dello sviluppo di nuovi prodotti, Hupac ha ulteriormente rafforzato la collaborazione con imprese quali Trenitalia Cargo, Intermodal DB Logistics e FFS Cargo. Nel primo semestre 2007 Hupac ha inoltre iniziato una collaborazione con Veolia per la trazione del treno Rotterdam ⇄ Amburgo/Lubecca. Molto positiva è anche la collaborazione con SNCF Fret sulla tratta Anversa ⇄ Perpignan e Anversa ⇄ Hendaye: con i traffici di Hupac tra il Belgio e la Francia, le ferrovie statali francesi per la prima volta hanno implementato il concetto della trazione integrata. Nel secondo semestre Hupac ha effettuato delle corse di prova tra Slawkow e il terminal Vostoktrans a Mosca in collaborazione con il partner Russkaya Troyka.

Nel 2007 l'impresa ferroviaria Hupac SpA ha notevolmente ampliato la sua attività. A fine anno disponeva di otto locomotive di manovra e due locomotive di linea, insieme al relativo personale qualificato. Oltre ai trasporti di carri vuoti tra Gallarate o Novara e le officine in Ticino effettuati sin dal 2003, l'impresa eroga anche prestazioni di trazione per trasporti feeder quotidiani tra Gallarate e Milano Smistamento e tra Gallarate ed Oleggio. Inoltre Hupac SpA fornisce prestazioni di manovra e consegna dei treni nei terminal di Busto Arsizio, Desio ed Oleggio ed interviene quando altre imprese ferroviarie non possono fornire la prestazione per problemi operativi.

Terminal

I terminal sono le interfacce più importanti per lo scambio dalla strada alla rotaia e rappresentano una risorsa strategica per la gestione del trasporto combinato. Alla fine del 2007 la rete di trasporti Hupac contava circa 70 terminal. L'azienda possiede o gestisce in proprio nove impianti di transbordo tra i quali l'hub di Busto Arsizio-Gallarate e il terminal di Singen realizzato nel 1996. Circa 60 terminal sono gestiti da terzi. Nell'ambito del forte ampliamento della rete di trasporti, Hupac nel 2007 ha iniziato la collaborazione con i terminal di Perpignan, Hendaye, Piacenza, Zeebrugge P&O, Zeebrugge Cobelfret, Wiler, Visp e Vostoktrans presso Mosca.

Per la gestione dei trasporti, circa il 70% dei terminal della rete Shuttle Net utilizza il software Goal. L'obiettivo è una copertura possibilmente completa per garantire la corrispondenza dei dati ed un elevato standard di qualità su tutta la rete. I terminal senza connessione Goal trasmettono i dati di trasporto alla centrale a Chiasso per l'immissione manuale nel sistema IT.

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 Italia Settentrionale. Nel 2007 sono progrediti i lavori di progettazione per l'ampliamento del termi-

nal 468 di Anversa. La superficie di ampliamento si trova su un terreno adiacente che sarà preso in affitto dalla società affiliata Hupac Intermodal BVBA. I lavori di costruzione inizieranno nel 2008 e la conclusione è prevista per la fine del 2009.

I lavori di ampliamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate procedono come da programma. Accanto alla messa in funzione della dodicesima gru a portale va menzionata anche la costruzione di un nuovo fascio con sei binari di ricovero e quattro binari di raccordo per l'officina prevista. La ristrutturazione di un modulo gru è prevista per il primo semestre del 2008.

Tecnologie informatiche

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 della sua rete in continua espansione. L'evento di punta del 2007 è stata la conclusione del progetto Ediges – Electronic Data Interchange Goal with External Partners. L'obiettivo di quest'applicazione è lo scambio di informazioni tra il software Goal e i sistemi esterni di clienti, terminal e fornitori esterni. Le nuove applicazioni in formato XML sono state implementate nel 2007. Queste consentono, ad esempio, di integrare i dati dei terminal periferici che operano senza il software Goal nel sistema di elaborazione dati di Hupac senza ulteriore impegno del personale e di renderli accessibili in tempo reale a tutte le postazioni interessate. Di particolare interesse per i clienti è la possibilità di gestire le prenotazioni tra sistema del cliente e software Goal, nonché il sistema di e-billing, anch'esso implementato nel 2007, per la ricezione, la verifica e l'immissione diretta dei dati di fatturazione nel sistema di fatturazione del cliente. Alla fine del 2007 circa 30 tra clienti e partner utilizzavano il sistema Ediges.

Si è inoltre continuato a lavorare sul progetto e-train per la localizzazione satellitare dei treni. 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. Nell'anno di riferimento è stata data la priorità al monitoraggio delle direttrici principali quali Germania ⇄ Italia o degli assi con gravi problemi di qualità come il traffico tra i Paesi Bassi e l'Italia.

Qualità, sicurezza e produttività

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

Puntualità dei treni

Nel 2007 il livello di qualità inteso come puntualità dei treni è leggermente migliorato rispetto all'anno precedente. Complessivamente il 75% dei treni Shuttle Net sono arrivati in orario contro il 71% dell'anno precedente, ovvero con meno di 60 minuti di ritardo. Il trasporto non transalpino ha nuovamente ottenuto l'indice di puntualità più elevato con un immutato 87%, seguito dai trasporti via Chiasso nei quali la puntualità è aumentata dal 76 all'81%. Sulla tratta di Luino la qualità è notevolmente migliorata con un tasso di puntualità del 68% contro il 60% dell'anno precedente. Desta preoccupazione, invece, la situazione dei trasporti via Lötschberg, dove la forte flessione dal 61 al 42% è da ricondursi ai gravi problemi delle infrastrutture e risorse al nord.

Hupac insiste su un obiettivo di puntualità del 90%, da raggiungersi gradualmente attraverso un impegno costante da parte di tutti i partner della catena del trasporto. L'obiettivo intermedio di una puntualità dell'80% purtroppo non è stato raggiunto nel 2007 ed è pertanto l'obiettivo per il 2008.

Sicurezza

La sicurezza è tra le maggiori priorità di Hupac. Le unità di carico che ci vengono affidate devono essere costantemente gestite in condizioni di assoluta sicurezza. La continua formazione dei collaboratori dei terminal in materia di sicurezza sul lavoro, merci pericolose ed utilizzo conforme di impianti ed attrezzature, rafforzano la consapevolezza per la gestione responsabile dei pericoli potenziali.

In occasione di una vasta esercitazione della protezione civile organizzata a giugno 2007 nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate è stato possibile verificare le capacità d'intervento della squadra di sicurezza interna di Hupac. Sono stati effettuati ulteriori test ed esercitazioni insieme a clienti e produttori in diverse sedi di terminal.

Anche nel 2007 Hupac si è sottoposta a diverse revisioni esterne nelle quali, per iniziative di autorità, clienti o partner, sono state verificate la sicurezza e la corretta applicazione delle disposizioni vigenti. L'Ufficio federale svizzero dei trasporti ha esaminato gli impianti e i processi nei terminal di Aarau, Basilea, Chiasso e Busto Arsizio-Gallarate, nonché lo stato di sicurezza dei treni sulla rete svizzera. Le audit del gruppo di lavoro Pro Check di FFS Cargo hanno interessato la sicurezza di carico, la gestione di merci pericolose, lo stato del materiale rotabile e le procedure amministrative. Anche il gruppo Shell ha sottoposto ad un attento esame gli impianti e le procedure dei terminal di Desio, Busto Arsizio-Gallarate, Oleggio e Novara. Hupac ha superato con successo tutte le audit, ritenendole un importante banco di prova per i suoi elevati standard di sicurezza.

Nel 2007 nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate è stato ulteriormente migliorato il controllo accessi tramite barriere all'ingresso e sorveglianza video. Sono state inoltre adottate diverse misure per incrementare la sicurezza del traffico. Su tutti i terminal Hupac sono stati realizzati interventi di sensibilizzazione degli autisti sul tema della sicurezza.

L'analisi delle irregolarità rilevanti ai fini della sicurezza ha fornito un quadro positivo per l'anno di riferimento. Il livello di sicurezza è rimasto costante. Le irregolarità riguardanti il materiale rotabile e i guasti nei terminal sono diminuite, mentre è stata registrata una crescita delle irregolarità riguardanti le unità di carico.

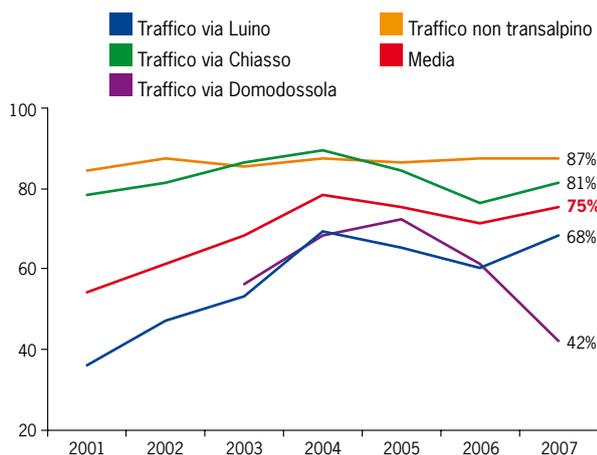
Nell'ambito dei progetti di costruzione realizzati dalla filiale Termini SpA, la sicurezza è garantita da personale interno formato secondo la normativa vigente. In fase progettuale vengono evidenziati gli oneri destinati alla sicurezza, mentre in fase di realizzazione si garantisce il costante controllo di tutti gli aspetti legati alla sicurezza.

Gestione qualità

Nell'ottobre 2007 il sistema di gestione qualità del Gruppo Hupac è stato sottoposto ad un accurato esame da parte della società di revisione Bureau Veritas e quindi ricertificato per tre anni ai sensi della norma ISO 9001. Hupac dimostra in tal modo di riconoscere le esigenze di clienti e partner e di soddisfarle con un livello di qualità costante.

Andamento della qualità di Shuttle Net

% treni con ritardo < 1h



Produttività

Hupac persegue l'obiettivo di un costante aumento della produttività per garantire così in maniera duratura la capacità concorrenziale del trasporto combinato. Nell'anno di riferimento la produttività dei carri Hupac, calcolata sulla base della percorrenza annuale, è leggermente incrementata per la Shuttle Net, mentre lo stesso indice è diminuito dell'1% (vedi grafico) per i carri dell'Autostrada Viaggiante.

Nel 2007 un altro indice, ovvero il numero di unità di carico trasbordate per collaboratore nei vari terminal, ha avuto uno sviluppo disomogeneo: mentre la produttività ad Arau e Oleggio ha avuto un notevole incremento, l'indice di Busto e Desio è diminuito rispetto all'anno precedente. Nell'anno di riferimento il numero delle spedizioni su strada effettuate in rapporto al numero medio di collaboratori della sede centrale è stato nuovamente incrementato (vedi grafico).

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 trasporto combinato e presentano una struttura sufficientemente articolata per far fronte alle esigenze organizzative del trasporto 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, assicurando in questo modo il controllo diretto del mercato sulle strategie aziendali. La fedeltà dei clienti è molto alta; numerosi clienti lavorano con Hupac sin dalla fondazione dell'azienda alla fine degli Anni Sessanta.

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.

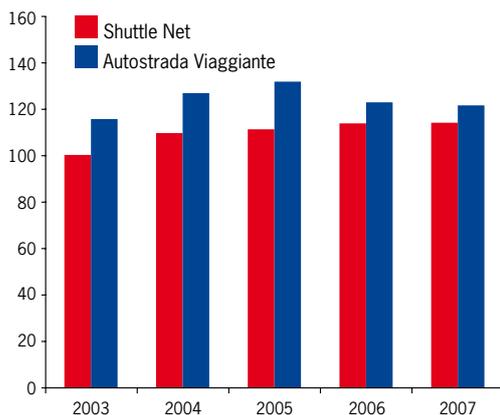
Hupac è costantemente impegnata ad avvicinare nuovi clienti al trasporto combinato, ad esempio fornendo loro assistenza per l'acquisto e la codifica di autoveicoli idonei e supportandoli nelle fasi iniziali. Nel corso del 2007, Hupac ha iniziato rapporti commerciali con circa 50 nuovi clienti, per un volume di trasporto complessivo di circa 19.000 unità da parte di nuovi clienti regolari.

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 2007 le Customer Conventions hanno avuto luogo a Rotterdam, Anversa, Copenhagen, Colonia, Costanza e Busto Arsizio. Circa 250 rappresentanti aziendali hanno

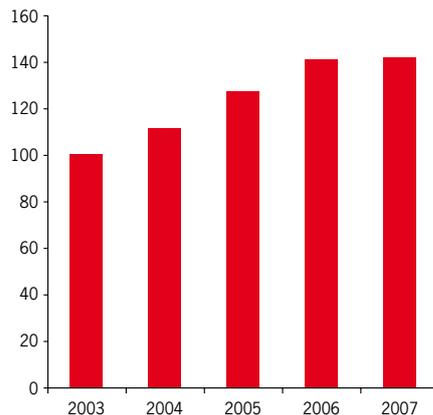
Percorrenza dei carri

Chilometri medi per carro, indicizzato;
Shuttle Net 2003 = 100



Produttività nella sede centrale

Spedizioni stradali per numero medio di collaboratori
a Chiasso, indicizzato; 2003 = 100



ricevuto informazioni di prima mano sui recenti sviluppi del mercato. Nell'incontro dell'anno passato sono state messe in luce in particolar modo la scarsità di risorse nel traffico merci, oltre all'ampliamento della rete Shuttle Net lungo gli assi nord-sud ed est-ovest.

Soddisfazione della clientela

Hupac attua diverse procedure affinché vi sia un costante monitoraggio della soddisfazione della clientela. Nel mese di settembre è stata svolta

un'indagine sulla soddisfazione della clientela nei terminal di Aarau, Basilea, Chiasso, Lugano, Busto Desio, Milano Greco Pirelli e Oleggio. Su un campione di 593 autisti e disponenti, il 75% ritiene che la situazione sia ottima o buona paragonata ad altri terminal, il 17% discreta e l'8% insoddisfatta. L'80% degli intervistati ha giudicato la cortesia e la disponibilità del personale Hupac da buona a ottima, il 17% discreta e il 3% insoddisfatta. I risultati sono stati lievemente inferiori al livello dell'anno precedente, un aspetto che potrebbe essere motivato dalle numerose difficoltà operative verificatesi nel 2007.

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/o servizi, avviene attraverso una procedura sistematica in linea con le necessità strategiche dell'azienda.

Scelta 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.

Workshop con i partner

Insieme ai nostri partner siamo costantemente impegnati nel miglioramento e nel consolidamento del

nostro sistema di trasporti. Anche nel 2007 diversi gruppi di lavoro si sono incontrati per affrontare problematiche di attualità.

Insieme al Intermodal DB Logistics sono stati raggiunti importanti risultati nella ristrutturazione dei traffici sulla tratta Novara ⇄ Rotterdam. Grazie all'introduzione di un orario cadenzato sono state ottimizzate le circolazioni delle composizioni dei vagoni e delle locomotive. Di conseguenza gli slot nei terminal possono essere utilizzati in modo più efficace, determinando degli effetti positivi anche sui tempi di fermo vagone e sul fabbisogno di manovre. Complessivamente il volume di prestazioni su questa relazione è aumentato da 44 a 64 treni a settimana.

Anche nei workshop con FFS Cargo sono stati raggiunti buoni risultati. Sulla relazione Ludwigshafen ⇄ Busto sono state ottimizzate le risorse di trazione e terminal grazie all'introduzione di un cadenzamento delle partenze. Nel trasporto attraverso il San Gottardo la lunghezza dei treni è stata aumentata da 530 a 555 metri, pari ad un incremento di capacità del 4%.

Insieme a Trenitalia Cargo è stato portato a termine con successo un progetto per l'automatizzazione dello scambio di dati. Le informazioni dei documenti di trasporto vengono trasmesse automaticamente alla consegna del treno, migliorando così le procedure ed incrementando la sicurezza dei dati.

Un interessante progetto è rappresentato dai workshop promossi dalla Commissione Europea al fine di individuare i punti problematici che ostacolano lo sviluppo della logistica di trasporto merci in Europa. Nel dialogo sono coinvolti, oltre ai gestori delle infrastrutture e alle istituzioni, anche gli operatori del trasporto combinato. Nel traffico belga è già stato possibile attuare i primi provvedimenti per migliorare il traffico nella zona di confine Montzen-Aachen.



La responsabilità ambientale di Hupac

La responsabilità ambientale di Hupac è volta alla minimizzazione dell'impatto ambientale, all'adozione di sistemi di monitoraggio che consentano misurazioni e valutazioni delle prestazioni ambientali e alla definizione di obiettivi di miglioramento continuo.

Hupac si impegna quindi a ridurre i rumori, ad accrescere l'efficienza di ogni attività al fine di ridurre i consumi energetici e la quantità di emissioni prodotte, e a realizzare un trasporto eco-compatibile per tutti i tipi di merci.

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.

Il sistema di gestione ambientale è la norma vincolante per metodi produttivi ecologici e un impiego moderato delle risorse naturali.

Nell'ottobre 2007, il sistema di gestione ambientale del Gruppo Hupac ha ottenuto la ricertificazione per tre anni. Hupac dimostra in tal modo di riconoscere le esigenze dell'ambiente e di soddisfarle con un livello di qualità costante.

Prestazioni ambientali

Come previsto dal sistema di gestione ambientale Hupac investe in nuovi impianti ed attrezzature quali vagoni, gru e locomotive, che possano migliorare le sue prestazioni ambientali. In particolare, Hupac privilegia le soluzioni che offrono il top in termini di riduzione delle emissioni nocive, di riduzione dell'inquinamento acustico e di riduzione del consumo energetico.

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 Svizzera. 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. Alla fine del 2007 il 77% della flotta di proprietà Hupac era 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.

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

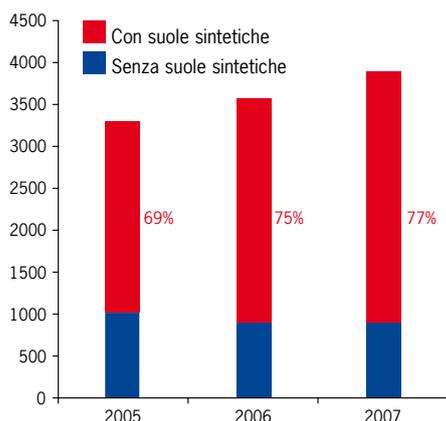
Hupac presta grande attenzione all'utilizzo di apparecchiature che limitano i consumi energetici, le emissioni e i rumori. Nel rispettare le esigenze ambientali in numerosi casi adottiamo soluzioni che vanno oltre le disposizioni di legge. Nel dicembre 2007, ad esempio, la gru mobile ordinata per il terminal di Basilea è stata dotata di un filtro antiparticolato.

Riduzione dei consumi in ambito amministrativo

Nella sede di Chiasso il consumo pro capite per collaboratore di olio da riscaldamento, corrente, gas e consumabili nel 2007 è rimasto invariato. Al contrario, il consumo d'acqua è aumentato. Nei terminal il consumo di carta è diminuito di circa il 30% grazie alla riorganizzazione della procedura di stampa dei documenti di trasporto. Diversi progetti si occupano dell'ulteriore riduzione del consumo della carta, dalla pubblicazione degli orari su Internet fino al passaggio all'archiviazione elettronica.

Carri a bassa rumorosità

Numero di carri di proprietà



I progetti ambientali Busto Arsizio-Gallarate e Singen

Nella progettazione del terminal ampliato di Busto Arsizio-Gallarate in funzione dal 2005, 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 2007 gli interventi di manutenzione del biotopo sono stati effettuati come da programma. Il monitoraggio annuale avvenuto ad agosto attesta i progressi della rinaturazione.

Anche il terminal di Singen aperto nel 1996 dispone di un biotopo umido. Le acque piovane raccolte dal terminal e drenate vengono condotte in un laghetto. L'impianto viene sottoposto a regolare manutenzione e costituisce l'habitat per diverse specie animali.

Il trasporto combinato di merce pericolosa

Il trasporto delle merci pericolose su ferrovia ha un ruolo importante 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 (trasporto su strada), RID (traffico ferroviario), IMDG (traffico marittimo), e IATA (traffico aereo)
- ▶ adempimento delle 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 coordinamento tra operatore di trasporto combinato, cliente, terminal e impresa ferroviaria per la gestione e l'organizzazione delle diverse problematiche.

Nel 2007 Hupac ha recepito le nuove disposizioni ADR, RID e IMDG introdotte nel 2007. La banca dati delle merci pericolose è stata controllata ed aggiornata affinché tutti i dati rilevanti siano richiamabili in qualsiasi momento da tutte le postazioni dell'azienda.

Anche nel 2007 sono stati effettuati dei corsi di formazione per i collaboratori sulla manipolazione delle merci pericolose. Una serie di audit hanno accertato la situazione sui terminal e la condizione dei treni. Esercitazioni e gruppi di lavoro con diverse imprese ferroviarie e società di gestione dei terminal hanno inoltre offerto la possibilità di continuare a migliorare la gestione delle merci pericolose.

Hupac si impegna affinché le unità di carico vengano prelevate dai terminal entro il termine di 24 ore previsto dalla legge. Sono state introdotte diverse misure al fine di sensibilizzare i clienti al rispetto dei tempi di prelievo.







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, sono tra i processi centrali per raggiungere tale obiettivo.

I collaboratori

Composizione

Durante l'anno di riferimento il numero di collaboratori del Gruppo Hupac è passato da 396 a 443, di cui 144 persone impiegate presso Hupac Intermodal in Svizzera, Danimarca e Polonia, 264 persone presso le filiali Hupac SpA, Fidia SpA e Termini SpA in Italia e 35 persone presso le restanti filiali in Germania e Olanda.

Politica nei confronti dei collaboratori

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

Nel 2007 sono state adottate misure per l'addestramento e la formazione continua di circa 300 collaboratori. I settori più importanti sono applicazioni IT, lingue straniere, merci pericolose, amministrazione, impianti di terminal e nozioni ferroviarie. I nuovi collaboratori percorrono un programma di introduzione di diversi giorni; hanno inoltre la possibilità di perfezionare la formazione linguistica e professionale nell'ambito di un programma di training con stage nelle diverse filiali. Anche nel 2007 è continuato lo sforzo formativo di Hupac nei confronti di quattro apprendisti che termineranno il loro percorso con il diploma di impiegato di commercio.

Salute e sicurezza

Hupac assicura la sicurezza e la salute sui posti di lavoro in osservanza alle disposizioni vigenti. Nell'anno

di riferimento sono stati registrati undici infortuni sul lavoro con circa 280 giorni di inattività. La percentuale di giorni di infortunio sul volume di traffico è nettamente inferiore all'anno precedente.

Gli interventi di miglioramento dell'ambiente di lavoro hanno portato, a Busto, alla realizzazione di nuovi spogliatoi e all'adozione di diverse misure organizzative. A Chiasso Hupac ha preso parte ad un progetto cantonale volto ad incrementare le possibilità di sopravvivenza in caso di arresto cardiaco. È stato installato un defibrillatore e circa 15 collaboratori hanno preso parte ad un corso di formazione.

Diverse iniziative mirano a migliorare il clima di lavoro, legate soprattutto allo sport e alle attività comuni. A giugno la squadra di calcio di Hupac Chiasso ha partecipato ad un torneo a Massagno. A settembre sei squadre della filiale italiana si sono confrontate in un torneo di calcetto. In occasione del 40° anniversario della ditta, in ottobre ha avuto luogo una gita aziendale dell'intero Gruppo Hupac al Museo Svizzero dei Trasporti di Lucerna. Il programma è stato coronato da gite sulla neve e dalle tradizionali cene natalizie.

Comunicazione interna

A gennaio e settembre, tutto il personale di Hupac ha partecipato a eventi di informazione e dialogo con i massimi dirigenti. Sempre a gennaio un gruppo di circa 70 quadri e dirigenti si è riunito a Chiasso per un workshop di due giornate sulle caratteristiche e le problematiche del lavoro di gruppo.

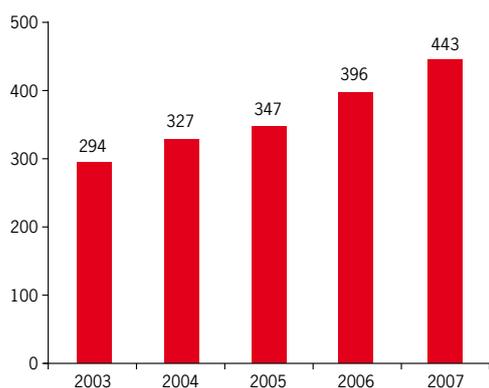
Circa il 70% dei dipendenti del Gruppo Hupac è raggiunto da InfoNet, il sistema informatico di condivisione dei documenti che svolge funzioni da Intranet. Tutti i collaboratori ricevono il periodico aziendale "Moving". A Chiasso è proseguito il lavoro del "Gruppo Voice", l'organo aziendale interno per le proposte da parte dei dipendenti. Sono pervenute circa 25 segnalazioni riguardanti in maggior parte opportunità di miglioramento dei processi interni. A Busto è stata installata una cassetta per le idee che ha già raccolto numerose proposte.

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 2007 è stata ottenuta una media di 82. Tale risultato è di due punti inferiore rispetto all'anno precedente e rispecchia quindi le numerose difficoltà operative dell'anno di riferimento.

Personale del Gruppo Hupac

Numero di collaboratori



La politica di trasferimento del traffico

Responsabilità per la mobilità del futuro

Il core business 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.

Con 489.000 spedizioni stradali, pari a 8,8 milioni di tonnellate nette, nel solo segmento del traffico transalpino attraverso la Svizzera, 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 Svizzera, sotto la premessa della sostenibilità.

Finanziamenti pubblici

La Confederazione Svizzera 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.

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

- ▶ Terminal di Busto Arsizio
- ▶ Raccordo ferroviario di Gallarate
- ▶ Terminal di Singen
- ▶ Ampliamento del terminal di Busto Arsizio sul territorio comunale di Gallarate e Busto Arsizio (in base alle chiusure dei conti 2006)

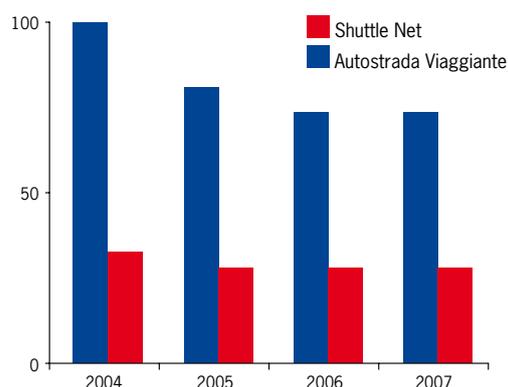
Per il periodo 2007-2010, i nuovi investimenti e quelli ancora in sospeso riguardanti il terminal Busto Arsizio-Gallarate saranno riuniti in un nuovo provvedimento della Confederazione Svizzera. Nel 2007 i lavori di ampliamento sono proseguiti come da programma.

Hupac dovrà restituire una parte considerevole di questi finanziamenti pubblici, pari ad un importo, interessi compresi, di CHF 114,5 milioni entro il 2042 (vedi tabella).

Nei prossimi anni, il governo federale intende ridurre progressivamente su base annua i contributi per km/spedizione, con l'obiettivo di trasferire sempre più trasporti a parità di finanziamenti assoluti. Negli anni 2004-2005 il rapporto dei finanziamenti medi per chilometro-spedizione attraverso la Svizzera tra l'Autostrada Viaggiante e Shuttle Net (trasporto combinato non accompagnato) è stato di 3:1. Nel 2006 questo rapporto si è sviluppato a 2,7:1 ed è rimasto invariato nel 2007 (vedi grafico).

Finanziamenti per Autostrada Viaggiante e Shuttle Net

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



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

Importi in 1000 CHF

Periodo	2007	2008-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2042	2007-2042 Totale
Rimborso prestiti	4.777	3.615 - 4.075	2.822	2.123	321	104.548
Interessi	321	173 - 766	17 - 116			9.953
Totale	5.098	3.903 - 4.756	2.905 - 2.938	2.123	321	114.501

Rapporti con le istituzioni e le comunità

Un rapporto costruttivo, trasparente e orientato al dialogo con le istituzioni svizzere ed europee è uno degli obiettivi prioritari di Hupac.

Anche nell'anno 2007 Hupac ha rafforzato le proprie politiche relazionali con le istituzioni, accogliendo ospiti e delegazioni da tutta Europa per illustrare il funzionamento del trasporto combinato e del terminal di Busto Arsizio-Gallarate. Anche lo scorso anno Hupac ha 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 trasporto combinato.

Nel 2007 abbiamo potuto sottolineare il nostro ruolo di impresa responsabile ed impegnata socialmente grazie a numerose iniziative. Nell'area di Busto Arsizio-Gallarate abbiamo realizzato un argine in una zona esposta al rischio di alluvioni dei fiumi Rile e Tenore. L'argine lungo 1,5 km protegge la superficie di ampliamento del terminal di Busto Arsizio, la superstrada per Malpensa e le zone residenziali di Busto Arsizio dalle inondazioni e rappresenta quindi un importante provvedimento a tutela della popolazione.

Da sempre, inoltre, Hupac sostiene progetti ed associazioni nell'ambito territoriale dell'azienda. In primo luogo sono rappresentati lo sport amatoriale e giovanile, ma anche diverse iniziative sociali e culturali. Una menzione speciale va alla partecipazione al 125° anniversario del San Gottardo con esposizioni di materiale rotabile nell'area di servizio autostradale di Erstfeld e in occasione dell'evento per il pubblico a Biasca.

Legge sul trasferimento del trasporto delle merci 2011-2018

La nuova legge sul traffico merci in Svizzera inciderà in modo importante sulle condizioni quadro del trasporto combinato nel periodo 2011-2018. Hupac segue con attenzione il processo legislativo e apporta il proprio punto di vista a vari livelli. Le richieste di Hupac riguardano in particolare la limitazione dell'aumento della capacità dell'Autostrada Viaggiante ad un massimo di 200.000 posti camion, e il proseguimento delle misure di sostegno per il trasporto combinato al livello odierno. 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.



Conti annuali

Conto annuale consolidato

Conto economico consolidato 2007 e 2006

Importi in 1 000 CHF	2007	2006
Ricavi da forniture e prestazioni	574 973	476 929
Costi netti delle prestazioni fornite	(465 637)	(374 533)
Utile lordo	109 336	102 396
Costi del personale	(34 235)	(30 281)
Spese generali	(11 271)	(12 118)
Oneri per ammortamenti e accantonamenti	(53 750)	(52 187)
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	267	368
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	(74)	(483)
Risultato prima delle posizioni finanziarie	10 273	7 695
Ricavi finanziari	1 286	613
Oneri finanziari	(1 840)	(1 276)
Quota ai risultati delle società associate	794	2 458
Differenze di cambio	(940)	(431)
Risultato ordinario d'esercizio	9 573	9 059
Ricavi estranei	846	155
Ricavi straordinari	1 074	895
Costi straordinari	(77)	(169)
Utile prima delle imposte	11 416	9 940
Imposte	(4 034)	(2 826)
Utile d'esercizio	7 382	7 114
Quota degli azionisti minoritari	(159)	(156)
Utile d'esercizio del Gruppo	7 223	6 958

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2007 e 2006

Importi in 1 000 CHF 31.12.2007 31.12.2006

ATTIVO

SOSTANZA CIRCOLANTE

Mezzi liquidi	49 525	65 881
Crediti da forniture e prestazioni	91 301	71 726
- nei confronti di terzi	91 301	71 703
- nei confronti di azionisti	0	23
Altri crediti	16 110	13 458
Inventario magazzino/officina	1 585	1 367
Ratei e risconti attivi	24 839	30 675
Totale sostanza circolante	183 360	183 107

SOSTANZA FISSA

Investimenti finanziari	27 406	27 677
- Partecipazioni	25 693	25 373
- Depositi cauzionali e altri attivi finanziari	701	683
- Imposte differite attive	1 012	1 621
Investimenti materiali	235 734	212 489
- Acconti per investimenti materiali	29 025	21 324
- Attrezzature tecniche	11 380	8 173
- Materiale rotabile	85 772	73 251
- Impianti fissi su terreni di terzi	1 365	1 538
- Terminali, stabili e terreni	103 836	104 219
- Altri investimenti materiali	4 356	3 984
Investimenti immateriali	134	254
Totale sostanza fissa	263 274	240 420

Totale attivo 446 634 423 527

Importi in 1 000 CHF 31.12.2007 31.12.2006

PASSIVO

CAPITALE DEI TERZI

Capitale dei terzi a breve termine

Debiti finanziari a breve termine	6 250	2 466
Debiti da forniture e prestazioni	54 524	42 824
- nei confronti di terzi	53 286	37 242
- nei confronti di azionisti	1 238	5 582
Altri debiti a breve termine	5 229	3 620
Ratei e risconti passivi	71 130	71 043
Accantonamenti a breve termine	5 634	7 479
Totale capitale dei terzi a breve termine	142 767	127 432

Capitale dei terzi a lungo termine

Debiti a lungo termine	149 502	156 812
Accantonamenti a lungo termine	74 818	65 753
Imposte differite passive	2 031	2 301
Totale capitale dei terzi a lungo termine	226 351	224 866

Totale capitale dei terzi 369 118 352 298

Azionisti minoritari 1 334 1 141

CAPITALE PROPRIO

Capitale azionario	20 000	20 000
Riserve	47 134	42 757
Differenza di conversione	1 825	373
Utile d'esercizio del Gruppo	7 223	6 958
Totale capitale proprio	76 182	70 088

Totale passivo 446 634 423 527

Conto consolidato dei flussi di mezzi 2007 e 2006

Importi in 1 000 CHF	2007	2006
Risultato d'esercizio consolidato	7 223	6 958
Ammortamenti sostanza fissa materiale	41 342	39 231
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	191	347
Aumento accantonamenti	9 054	20 592
Risultato netto da alienazione sostanza fissa materiale	(193)	115
Differenze cambio	(4 036)	(3 889)
Quota ai risultati delle società associate	(795)	(2 458)
Azionisti minoritari	193	186
Aumento dei crediti a breve	(15 450)	(3 772)
Variazione dell'inventario	(174)	(232)
Variazione dei debiti a breve	15 656	18 599
Flusso di fondi da attività aziendale	53 011	75 677
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(73 598)	(49 163)
Disinvestimenti di immobilizzazioni materiali	12 445	11 569
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(67)	(51)
Disinvestimenti di immobilizzazioni immateriali	0	1
Investimenti in partecipazioni	(2)	(147)
Disinvestimenti di partecipazioni	0	243
Dividendi	1 199	0
Deflusso di fondi da attività di investimento	(60 023)	(37 548)
Variazione di debiti a lungo termine	(7 386)	(899)
Pagamento di dividendi	(2 400)	(1 600)
Flusso di fondi da attività di finanziamento	(9 786)	(2 499)
Variazione	(16 798)	35 630
Fondi liquidi all'inizio del periodo	65 881	29 858
Differenze cambio su mezzi liquidi	442	393
Fondi liquidi alla fine del periodo	49 525	65 881

Allegato al conto di Gruppo 2007

Principi di consolidamento

Base di consolidamento

Il conto economico consolidato di Hupac SA è stato redatto secondo il metodo del valore di acquisto sulla base dei principi citati di seguito e nel rispetto delle disposizioni legali del diritto svizzero delle obbligazioni. Il conto annuale consolidato di Hupac SA si basa sulle chiusure delle singole società affiliate estere allestite secondo principi contabili e di valutazione uniformi e generalmente riconosciuti, e sui conti annuali statutari delle società svizzere. Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2007 include inoltre un accantonamento per rischi generali di CHF 7,9 milioni (31 dicembre 2006: CHF 7,9 milioni; 31 dicembre 2005: CHF 5,2 milioni).

Area di consolidamento

Il conto annuale consolidato comprende i bilanci di fine anno di Hupac SA e delle sue affiliate svizzere ed estere nelle quali la Capogruppo possiede una

partecipazione diretta o indiretta 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 %	
			31.12.2007	31.12.2006
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 Termi SA, Chiasso: - Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	95,00	95,00
Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	5,00	5,00
Fidia SpA, Oleggio	EUR	260 000	97,00	97,00
Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	EUR	1 600 000	97,00	97,00
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	EUR	200 000	100,00	100,00
Partecipazione della Hupac Intermodal NV, Rotterdam: - Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	EUR	1 600 000	3,00	3,00
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 %	
		31.12.2007	31.12.2006
Cemat SpA	Milano (Italia)	34,48	34,48
D & L Cargo NV	Boom (Belgio)	40,00	40,00
RAIpIn 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	
	31.12.2007	31.12.2006	2007	2006
CHF/EUR	1,6571	1,6059	1,6427	1,5729

Evoluzione dei fondi propri del Gruppo

Importi in 1 000 CHF	Capitale azionario	Riserve	Differenze di conversione	Totale	Azionisti minoritari
Saldo al 1° gennaio 2006	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
Differenze di conversione			560	560	34
Differenze di conversione riclassifica		(176)	176	0	
Differenze di conversione associate			716	716	
Rettifica patrimonio netto associate		(5)		(5)	
Dividendi Capogruppo		(2 400)		(2 400)	
Utile consolidato 2007		7 223		7 223	159
Saldo al 31 dicembre 2007	20 000	54 357	1 825	76 182	1 334

Altre indicazioni prescritte dalla legge

Importi in 1 000 CHF	31.12.2007	31.12.2006
1. Fideiussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegno a favore di terzi	19	10
2. Attivi costituiti in pegno a garanzia di propri impegni	118 372	120 038
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.	6	13
4. Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali	303 652	182 424

Rapporto del Revisore del conto di Gruppo all'Assemblea generale degli azionisti per il conto di Gruppo 2007

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 2007. Il conto annuale consolidato dell'esercizio precedente fu, a suo tempo, verificato da un altro Ufficio di revisione. Nel suo rapporto del 13 aprile 2007 aveva raccomandato di approvarlo senza limitazioni.

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.

Ernst & Young SA

Stefano Caccia Claudio Cereghetti

Lugano, 11 aprile 2008

Conto annuale Hupac SA

Conto economico 2007 e 2006

Importi in 1 000 CHF	2007	2006
Ricavi da forniture e prestazioni	70 937	61 553
Costi delle prestazioni fornite	(18 555)	(17 890)
Utile lordo	52 382	43 663
Spese generali	(1 497)	(695)
Ammortamenti sostanza fissa materiale	(33 463)	(31 267)
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	(26)	(26)
Accantonamenti e rettifiche di valore	(8 600)	(3 880)
Ricavi da dividendi	1 213	282
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	18	14
Utile risultante da cessione di partecipazioni	0	18
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	(1)	(1)
Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie	10 026	8 108
Ricavi finanziari	309	211
Oneri finanziari	(1 432)	(1 142)
Differenze di cambio	105	205
Utile ordinario d'esercizio	9 008	7 382
Ricavi straordinari	23	320
Costi straordinari	(34)	(101)
Utile prima delle imposte	8 997	7 601
Imposte	(2 048)	(1 741)
Utile d'esercizio	6 949	5 860

Osservazioni sul conto economico

La voce *Ricavi da forniture e prestazioni* comprende i ricavi da locazione derivanti dall'affitto di beni patrimoniali ed i ricavi dalla concessione di licenza per l'utilizzo dei marchi Hupac SA. I ricavi sono incrementati di circa CHF 9,4 milioni. Quest'aspetto è da ricondurre in particolare al noleggio di un numero notevolmente superiore di carri.

Rispetto all'anno precedente, i *Costi delle prestazioni fornite* sono aumentati di CHF 0,665 milioni e comprendono soprattutto le spese di mantenimento per il materiale rotabile. L'*Utile lordo* registra quindi un incremento pari a CHF 8,7 milioni rispetto al 2006.

Le *Spese generali* sono più che raddoppiate rispetto all'anno precedente, soprattutto perché qui sono considerati alcuni importanti onorari per la consulenza in merito a progetti di costruzione dell'intero Gruppo.

Gli *Ammortamenti sostanza fissa materiale* hanno avuto un incremento del 7% rispetto all'anno precedente, dovuto alla consegna costante di carri. La voce *Accantonamenti e rettifiche di valore* ha registrato un aumento pari a CHF 4,7 milioni rispetto all'anno precedente, comprendendo gli accantonamenti per gli anni con intensa manutenzione e le revisioni generali delle locomotive.

Nell'anno di riferimento, i *Ricavi da dividendi* hanno registrato un forte incremento da ricondurre in particolare alle distribuzioni dei dividendi della Cemat e della DLC. L'aumento degli *Oneri finanziari* di circa il 25% rispetto all'anno precedente è da ricondurre agli interessi leggermente superiori delle nuove stipule di finanziamenti.

Per l'anno di riferimento 2007, Hupac SA presenta un *Utile d'esercizio* di CHF 6,949 milioni al netto delle imposte, pari ad un aumento del 18,6% rispetto all'anno precedente.

Bilancio al 31 dicembre 2007 e 2006

Importi in 1 000 CHF	31.12.2007	31.12.2006
ATTIVO		
SOSTANZA CIRCOLANTE		
Mezzi liquidi	7 491	18 530
Crediti da forniture e prestazioni	3 608	7 380
- nei confronti di terzi	1 587	1 670
- nei confronti di società del Gruppo	2 121	5 787
- nei confronti di azionisti	0	23
- Delcredere	(100)	(100)
Altri crediti	4 084	428
- nei confronti di terzi	4 084	428
Ratei e risconti attivi	2 933	3 520
Totale sostanza circolante	18 116	29 858
SOSTANZA FISSA		
Investimenti finanziari	38 205	33 802
- Partecipazioni	30 860	30 860
- Prestiti terzi	547	530
- Prestiti Gruppo	6 794	2 409
- Altri investimenti finanziari	4	3
Investimenti materiali	100 474	87 672
Investimenti immateriali	60	33
Totale sostanza fissa	138 739	121 507
Totale attivo	156 855	151 365

Importi in 1 000 CHF	31.12.2007	31.12.2006
PASSIVO		
CAPITALE DEI TERZI		
Capitale dei terzi a breve termine		
Debiti da forniture e prestazioni	5 722	9 207
- nei confronti di terzi	4 484	3 625
- nei confronti di società del Gruppo	0	0
- nei confronti di azionisti	1 238	5 582
Mutui a breve termine	6 250	2 466
- da terzi	6 000	2 216
- da azionisti	250	250
Altri debiti a breve termine	35	1 204
- nei confronti di terzi	35	1 204
Ratei, risconti passivi ed accantonamenti a breve termine	5 261	4 746
Totale capitale dei terzi a breve termine	17 268	17 623
Capitale dei terzi a lungo termine		
Debiti a lungo termine	34 000	40 304
- nei confronti di terzi	34 000	40 054
- nei confronti di azionisti	0	250
Accantonamenti a lungo termine	44 570	36 970
Totale capitale dei terzi a lungo termine	78 570	77 274
Totale capitale dei terzi	95 838	94 897
CAPITALE PROPRIO		
Capitale azionario	20 000	20 000
Riserva generale	4 762	4 622
Riserve statutarie	29 100	25 800
Utile di bilancio	7 155	6 046
- Utili riportati	206	186
- Utile d'esercizio	6 949	5 860
Totale capitale proprio	61 017	56 468
Totale passivo	156 855	151 365

Osservazioni sul bilancio

Il totale di bilancio di Hupac SA ha registrato un incremento di circa CHF 5,5 milioni rispetto all'anno precedente. Il calo dei *Mezzi liquidi* è da ricondurre ai continui investimenti nella sostanza fissa che rispetto all'anno precedente è aumentato del 14,2%, ovvero di CHF 17,2 milioni.

Nei passivi, il capitale dei terzi nel complesso, ma anche la ripartizione in capitale dei terzi a breve e a lungo termine, è rimasto relativamente costante rispetto all'anno precedente.

A fine anno 2007, Hupac SA registra un *Capitale proprio* di circa CHF 61 milioni, pari ad una quota del 38,9% (37,3% l'anno precedente).

Allegato al conto annuale 2007

1. Attività della Hupac SA

Dal 1° gennaio 2000, la 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 in 1 000 CHF	31.12.2007	31.12.2006
2.1 Fideiussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegni a favore di terzi	11 779	10 337
2.2 Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali	217 786	108 476
2.3 Partecipazioni essenziali		

Ragione sociale	Attività	Capitale sociale in 1 000	Partecipazione in %	
			31.12.2007	31.12.2006
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, magazzino & 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, magazzino & 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	3,00
Hupac Intermodal BVBA, Anversa	Terminal engineering, gestione terminal	EUR 1 600	97,00	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

3. Evoluzione dei fondi propri

Importi in 1 000 CHF	Capitale azionario	Riserva generale	Riserve statutarie	Utile di bilancio	Totale
Saldo al 1 gennaio 2006	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
Dividendo				(2 400)	(2 400)
Attribuzione alla riserva generale		140		(140)	
Attribuzione alle riserve statutarie			3 300	(3 300)	
Utile d'esercizio				6 949	6 949
Saldo al 31 dicembre 2007	20 000	4 762	29 100	7 155	61 017

Proposta per l'impiego dell'utile di bilancio

Importi in CHF	2007
Utili riportati	206 261
Utile d'esercizio	6 948 582
Utile di bilancio a disposizione dell'Assemblea generale	7 154 843
Proposta del Consiglio di Amministrazione:	
- Dividendo	1 600 000
- Attribuzione alla riserva generale	60 000
- Attribuzione alle riserve statutarie	5 200 000
- Riporto a nuovo	294 843
	7 154 843

Rapporto dell'Ufficio di revisione all'Assemblea generale degli azionisti per l'esercizio 2007

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 2007.

Il conto annuale dell'esercizio precedente fu, a suo tempo, verificato da un altro Ufficio di revisione.

Nel suo rapporto del 13 aprile 2007 aveva raccomandato di approvarlo senza limitazioni.

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'avviso che la nostra verifica costituisca una base sufficiente per la presente nostra opinione.

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

Raccomandiamo di approvare il conto annuale a voi sottoposto.

Ernst & Young SA

Stefano Caccia Claudio Cereghetti

Lugano, 11 aprile 2008



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

