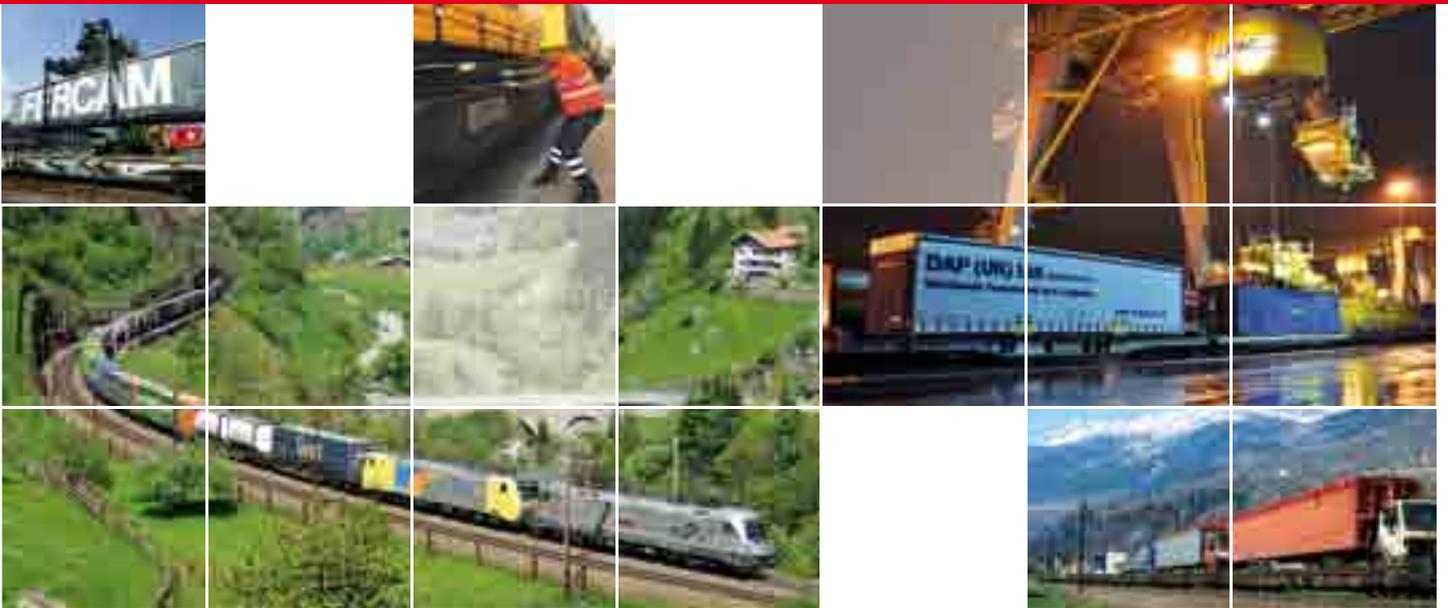


Relazione sulla gestione 2008





Profilo del Gruppo Hupac

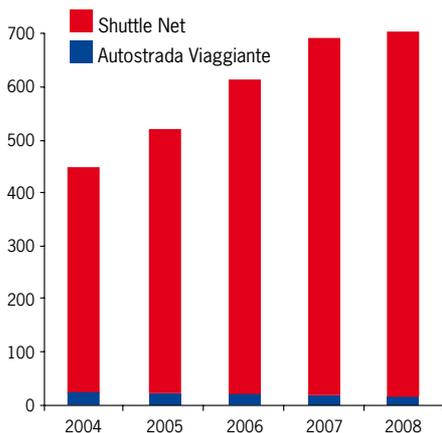
Hupac è l'azienda leader nel trasporto combinato attraverso le Alpi svizzere ed è uno dei principali operatori in Europa. L'azienda si impegna perché sempre più merce possa essere trasportata su rotaia anziché su strada, contribuendo così a trasferire il traffico e a salvaguardare l'ambiente.

Con i suoi 439 collaboratori, Hupac gestisce un network di 110 treni al giorno tra le maggiori aree economiche europee e tra i porti e le regioni interne. Nel 2008 il volume di traffico ammontava a 702.308 spedizioni stradali.

La Hupac SA è stata fondata a Chiasso nel 1967. Oggi il Gruppo Hupac è composto da dieci società con sede in Svizzera, Germania, Italia, nei Paesi Bassi e in Belgio. Il capitale sociale ammonta a CHF 20 milioni ed è ripartito fra circa 100 azionisti. Il 72% del capitale appartiene ad aziende di logistica e trasporto, il 28% a società ferroviarie.

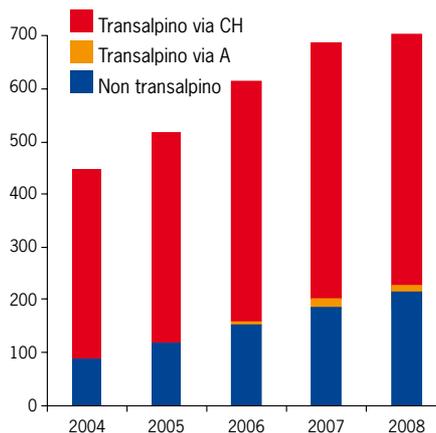
Sviluppo del traffico secondo le aree commerciali

Spedizioni stradali in 1000



Sviluppo del traffico secondo il tipo di traffico

Spedizioni stradali in 1000





Anno di fondazione	1967
Capitale azionario	CHF 20 mio.
Azionisti	circa 100
Struttura del capitale	72% aziende di logistica e trasporto 28% società ferroviarie
Sede centrale	Chiasso
Sedi operative/ rappresentanze	Basilea, Busto Arsizio, Oleggio, Singen, Colonia, Duisburg, Rotterdam, Anversa, Taulov, Varsavia
Posizionamento	Operatore indipendente di traffico intermodale
Aree commerciali	Shuttle Net con 108 treni al giorno Autostrada Viaggiante con 2 treni al giorno
Volume di traffico 2008	702.308 spedizioni stradali – 12,4 mio. tonnellate nette ▶ Shuttle Net: 685.780 spedizioni stradali – 12,1 mio. tonnellate nette ▶ Autostrada Viaggiante: 16.528 spedizioni stradali – 0,3 mio. tonnellate nette
Materiale rotabile	6.087 moduli di carro 13 locomotive di linea e/o manovra
Gestione terminal	Busto Arsizio-Gallarate, Oleggio, Desio, Novara RAlpin, Aarau, Basilea, Chiasso, Singen, Ede
Tecnologie informatiche	Goal, software integrato per il trasporto intermodale Cesar, sistema informativo per i clienti collegato a 370 terminal E-train, sistema di monitoraggio satellitare dei treni Ediges, sistema di scambio dati su base XML
Collaboratori	439
Qualità e ambiente	Sistema di gestione qualità ISO 9001:2000 Sistema di gestione ambientale ISO 14001:2004
Dati finanziari	Fatturato annuo CHF 588,2 mio. (EUR 370,7 mio.) Utile del periodo CHF 2,8 mio. (EUR 1,8 mio.) Cash flow CHF 33,9 mio. (EUR 21,4 mio.)

Situazione al 31.12.2008

Relazione sulla gestione 2008

Premessa	2	
<hr/>		
Il Gruppo Hupac		
Corporate Governance	7	
L'anno 2008 in breve	8	
Visione e linee guida del Gruppo Hupac	11	
La strategia di Hupac per la sostenibilità del trasporto merci	12	
Comunicazione con gli stakeholder	14	
<hr/>		
La responsabilità economica di Hupac		
Andamento economico	16	
Sviluppo del traffico	17	
Risorse operative	20	
Qualità, sicurezza e produttività	22	
Clienti	23	
Fornitori	24	
<hr/>		
La responsabilità ambientale di Hupac		
Certificazione ambientale	26	
Prestazioni ambientali	26	
<hr/>		
La responsabilità sociale di Hupac		
Collaboratori	30	
Politica di trasferimento del traffico	31	
Rapporti con le istituzioni e le comunità	32	
<hr/>		
Conti annuali		
Conto annuale consolidato	34	
Conto annuale di Hupac SA	40	



Superare la crisi insieme

Il 2008 è stato un anno difficile – per Hupac, per il trasporto combinato e per il settore logistico nel suo complesso. All'inizio dell'anno Hupac è partita molto bene con tassi di crescita a due cifre. Già nel secondo trimestre la domanda ha subito una flessione ed è stato necessario adeguare le capacità. Negli ultimi sei mesi dell'anno gli effetti della crisi finanziaria sull'economia reale sono diventati sempre più evidenti. Nell'ultimo trimestre il trasporto merci ha subito un tracollo in tutti i settori, trascinando con sé ai minimi livelli anche lo sviluppo del traffico Hupac. A fine anno si è registrata solo una lieve crescita dell'1,8%. Hupac ha trasportato su rotaia complessivamente 702.308 spedizioni stradali, un nuovo, benché scarso record.

Per far fronte al calo congiunturale, Hupac ha rapidamente adottato delle misure al fine di portare l'azienda ad un risultato accettabile nonostante le difficili condizioni quadro. In primo piano si è occupata dell'adeguamento della capacità alla drastica flessione della domanda. L'offerta di traffico per il 2008 era concepita per volumi notevolmente superiori ed è stato necessario ridurla in più fasi per ottenere uno sfruttamento dei treni economicamente sostenibile. Mediante ristrutturazioni e soluzioni gateway è stato possibile mantenere la funzionalità della rete in tutti i mercati principali.

Nonostante la crisi, Hupac continua a credere nel futuro del trasporto combinato. Per questo motivo nel 2008 abbiamo investito 73,5 milioni di franchi svizzeri per il suo potenziamento. Abbiamo ampliato la nostra flotta di carri, abbiamo rimodernato il terminal principale di Busto Arsizio

Gallarate e abbiamo dato il via al potenziamento di nuove capacità dei terminal. A settembre sono iniziati i lavori di costruzione per la realizzazione dell'HTA Hupac Terminal Antwerp. A ottobre Hupac ha preso parte alla creazione della joint-venture Combinant, il cui scopo è costruire un ulteriore terminal nell'area portuale di Anversa. Hupac ha così preparato il terreno per il suo futuro nel mercato in rapida crescita del Benelux.

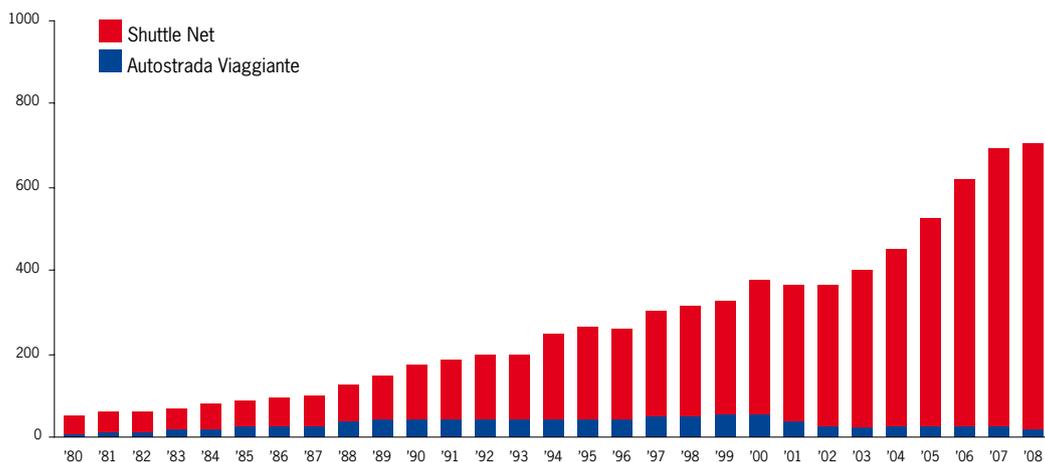
L'aggravamento della recessione nell'anno in corso ha reso indispensabile adottare ulteriori misure quali la riduzione del numero dei carri a noleggio e il differimento di parte degli investimenti previsti per il materiale rotabile e le infrastrutture. In alcuni settori è stato introdotto anche il lavoro a orario ridotto. Sono colpito dalla professionalità e dall'impegno dimostrati dal team Hupac nel muoversi in queste condizioni difficili e desidero ringraziare tutti i collaboratori.

La soluzione migliore per superare i momenti di crisi è prevenirli, come ha già riconosciuto l'economista americano Walt W. Rostow. In tal senso Hupac ha iniziato a darsi da fare a tempo debito con una gestione sostenibile, con investimenti continui e con la creazione di solide fondamenta.

La dinamica dell'attuale crisi richiede tuttavia una visuale sostanzialmente più estesa. L'eccezionale e più massiccia diminuzione dello scambio internazionale di merci in Europa dal dopoguerra, pari a oltre il 20% in tutti i settori, si ripercuote in modo particolarmente gravoso sul trasporto combinato. Il calo dei volumi costringe gli operatori a cancellare i collegamenti non sufficientemente sfruttati a causa degli elevati costi fissi. Le conseguenze

Sviluppo del traffico 1980-2008

Spedizioni stradali in 1000



sono facilmente prevedibili: la rete europea del trasporto combinato realizzata nel corso di decenni si assottiglia, i trasporti si trasferiscono su strada in una sorta di effetto domino, causando l'interruzione di ulteriori collegamenti; uno scenario che minaccia non solo Hupac ma l'intero trasporto combinato in Europa.

Prevenire tale sviluppo rappresenta oggi un compito impellente per la politica dei trasporti. Per evitare che la crisi attuale danneggi in modo irreparabile il sistema del trasporto combinato e riporti il processo di trasferimento indietro di anni, è necessaria un'azione coordinata di tutti i partner della catena del trasporto e delle istituzioni pubbliche.

La pressione dei prezzi dell'industria, che si trasferisce dalle imprese di trasporto agli operatori del trasporto combinato, rende necessaria un'adeguata politica tariffaria da parte delle ferrovie, soprattutto perché la strada è sottoposta ad una massiccia pressione concorrenziale a causa della notevole sovracapacità nello spazio di carico. Questo non è il momento opportuno per aumenti dei prezzi da parte delle ferrovie.

Riscontriamo invece con soddisfazione che alcune ferrovie, di fronte alla recessione, si adoperano con spirito di collaborazione per la preservazione della rete del trasporto combinato. Siamo inoltre fiduciosi che le istituzioni della Svizzera, dell'Unione Europea e dei singoli paesi europei troveranno presto soluzioni affinché il trasporto combinato possa superare questa difficile fase.

L'anno in corso porta con sé grandi sfide ma anche nuove opportunità che sfrutteremo in modo attivo per affermare la nostra posizione come uno dei principali operatori del trasporto combinato in Europa. All'inizio dell'anno Hupac ha potuto inserire nella rete Shuttle Net un collegamento tra Taulov

e Verona. A marzo abbiamo inaugurato nuovi collegamenti verso la Spagna e il Portogallo. Sono previsti ulteriori collegamenti sull'asse nord-sud ed est-ovest. Con tali innovazioni sul versante dei prodotti, Hupac intende sottolineare il suo obiettivo di potenziare la rete nonostante la crisi, in stretta collaborazione con i suoi clienti, e di adeguarla sistematicamente alle esigenze della logistica.

Non credo che la crisi economica si possa risolvere prima del 2010. Per Hupac e i suoi collaboratori il 2009 sarà ancora una grande sfida. Tuttavia questa è anche un'eccellente opportunità per riconfigurare i processi aziendali principali. Hupac intende sfruttare la crisi per eliminare la zavorra e diventare ancora più flessibile, veloce e orientata al cliente. Intendiamo concentrarci in modo ancora più netto sui nostri vantaggi concorrenziali, quali rete di collegamento a livello europeo, sicurezza e affidabilità, al fine di offrire al mercato un plusvalore ancora maggiore. Riteniamo che questa strategia ci consentirà di emergere dalla crisi rafforzati.

Desidero ringraziare sentitamente i collaboratori del Gruppo Hupac, i clienti, gli azionisti, i partner e le istituzioni per la fiducia dimostrata. Insieme potenziamo il sistema del trasporto combinato e creiamo così un plusvalore per l'economia, l'ambiente e la società. Questo è il nostro impegno, anche in tempi difficili.



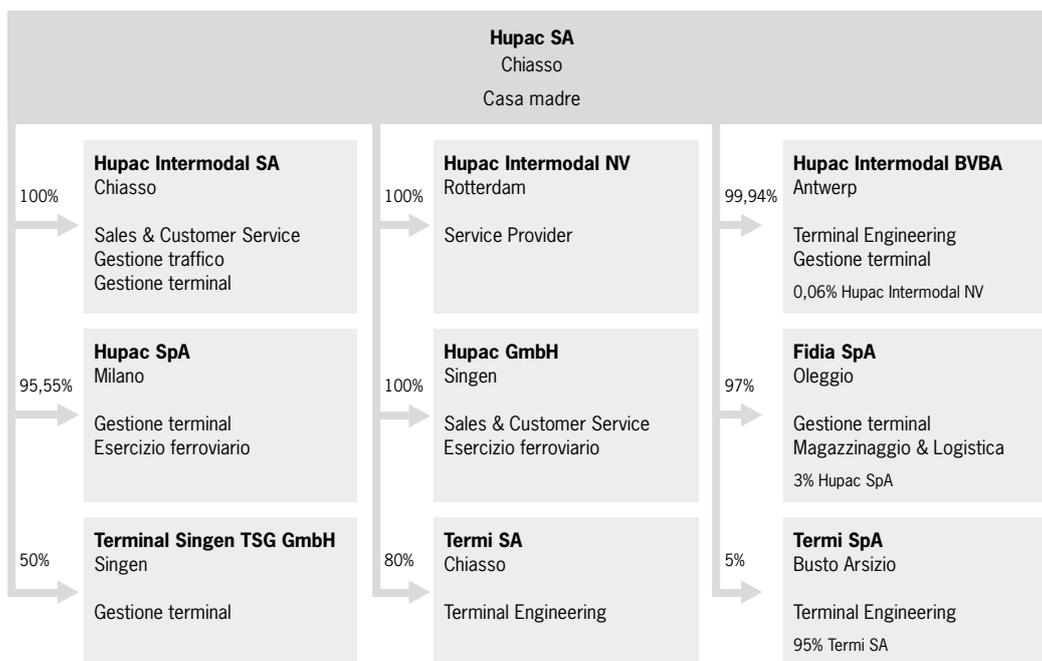
Dr. Hans-Jörg Bertschi
Presidente del Consiglio di Amministrazione

Chiasso, aprile 2009





Il Gruppo Hupac



Consiglio di Amministrazione di Hupac SA

Nome	Età	Posizione	Nazionalità	Prima nomina	Scadenza del mandato
Dr. Hans-Jörg Bertschi	52	Presidente dal 1993	Svizzera	1987	2010
Dr. Thomas Baumgartner	55	Consigliere	Italiana	1990	2010
Thomas Hoyer	59	Consigliere	Tedesca	1988	2010
Ing. Nicolas Perrin	50	Consigliere	Svizzera	2008	2010
Bruno Planzer	66	Consigliere	Svizzera	1989	2010
Nils Planzer	38	Consigliere	Svizzera	2008	2010
Peter Hafner	53	Segretario	Svizzera	1999	2010

Direzione del Gruppo Hupac

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

Struttura del Gruppo Hupac

Alla fine del 2008 il Gruppo Hupac era costituito da dieci imprese con sedi in Svizzera, Germania, Italia nei Paesi Bassi e in Belgio. Ogni società agisce in un preciso ambito, per proporre soluzioni avanzate e rendere più efficace la risposta complessiva del Gruppo.

Nell'anno di riferimento va ricordato l'ampliamento della struttura organizzativa della Hupac Intermodal BVBA, fondata nel 2007 ad Anversa. Nel dicembre 2008 Dirk Flerackers è entrato nell'azienda ricoprendo il ruolo di direttore operativo. In questa funzione si occupa in primo luogo degli aspetti operativi, ma anche delle questioni amministrative, sovrintende alla costruzione dell'HTA Hupac Terminal Antwerp e rappresenta gli interessi di Hupac sul posto.

Consiglio di Amministrazione

Nel Consiglio di Amministrazione di Hupac SA sono intervenuti importanti cambiamenti. Nel mese di maggio 2008 l'Assemblea Generale ha eletto, nel Consiglio di Amministrazione, l'Ing. Nicolas Perrin, direttore della FFS Cargo. Egli succede a Daniel Nordmann, che ha abbandonato la sua carica nell'agosto 2007. Anche Nils Planzer, direttore di Planzer AG, è un nuovo membro del Consiglio di Amministrazione e sostituisce Theo Allemann, dal 1968 al 2003 direttore di Hupac SA, che – nel maggio 2008 – ha lasciato il Consiglio di Amministrazione per raggiunti limiti di età.

Attualmente il Consiglio di Amministrazione di Hupac SA è composto da sei membri. Lo statuto prevede che gli azionisti di Hupac siano in primo luogo imprese di trasporto che operano attivamente per lo sviluppo del trasporto combinato. Di conseguenza, il Consiglio di Amministrazione di Hupac SA è costituito per la maggioranza da imprenditori o amministratori delegati di aziende di questo tipo. Con la Germania e l'Italia sono rappresentati mercati geografici di importanza strategica. I membri del Consiglio di Amministrazione nella sua attuale composizione rappresentano nel complesso oltre i due terzi dei voti degli azionisti. La composizione del Consiglio di Amministrazione di Hupac Intermodal SA e Termi SA è identica a quella di Hupac SA. 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 circa 100. Il 72% del capitale è detenuto da imprese di trasporto e di spedizioni svizzere, tedesche, italiane, francesi, austriache e olandesi, 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 2008 tali partecipazioni riguardavano gli operatori del trasporto combinato Cemat e RALpin e l'impresa di elaborazione dati Cesar Information Services. Nel mese di giugno 2008 Hupac SA ha venduto le sue quote alla ferrovia privata belga DLC. Insieme a BASF e IFB, nell'ottobre 2008 Hupac ha fondato la ditta Combinant NV con sede ad Anversa. Scopo dell'azienda è la costruzione e la gestione di un nuovo terminal di trasbordo nell'area BASF a nord del porto di Anversa. Al capitale sociale di EUR 500.000, BASF partecipa al 45%, Hupac al 35% e IFB al 20%.

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.

L'anno 2008 in breve

Gennaio	▶ Incremento delle partenze sul collegamento Duisburg ⇄ Buna/Schwarzheide
Febbraio	▶ Inizio esercizio del treno Slawkow ⇄ Mosca in collaborazione con Russkaya Troyka ▶ Introduzione di un nuovo collegamento di Autostrada Viaggiante Singen ⇄ Lentate sul Seveso in sostituzione del collegamento sospeso Singen ⇄ Milano Greco Pirelli ▶ Ordine di 170 carri tasca T5 e 80 carri tasca T4.2
Marzo	▶ Aumento della frequenza sul collegamento Duisburg ⇄ Krems
Aprile	▶ Chiusura dei collegamenti Piacenza ⇄ Oleggio/Busto, Perpignan ⇄ Basilea e Duisburg ⇄ Wiler/Birrfeld
Maggio	▶ Nuovo treno shuttle Anversa ⇄ Bordeaux in collaborazione con Naviland Cargo ▶ Nicolas Perrin e Nils Planzer sono eletti nel Consiglio di Amministrazione di Hupac SA
Giugno	▶ Ristrutturazione del trasporto tra Zeebrugge e l'Italia con l'introduzione di un collegamento Zeebrugge ⇄ Busto Arsizio via Gateway Ludwigshafen
Luglio	▶ Aumento della frequenza dello shuttle Stabio ⇄ Aarau con una partenza nel fine settimana
Settembre	▶ Riapertura del modulo S2 risanato nel terminal Busto Arsizio-Gallarate e inizio dei lavori di ristrutturazione nel modulo S3 ▶ Inizio costruzione del terminal HTA Hupac Terminal Antwerp
Ottobre	▶ Fondazione della società Combinant NV, Anversa, insieme a BASF e IFB
Dicembre	▶ Sospensione dei treni Francoforte/Mannheim ⇄ Busto, Francoforte ⇄ Rotterdam, Duisburg ⇄ Amburgo/Lubecca, Busto ⇄ Genova ▶ Nuovo schema operativo per il trasporto tra Germania e Austria/Ungheria con percorsi diretti dei treni ▶ Modifica del collegamento Singen ⇄ Milano Certosa e sospensione del collegamento Autostrada Viaggiante Singen ⇄ Lentate sul Seveso a seguito del risanamento della galleria Monte Olimpino II ▶ Ordine di 50 carri pianale per container

Tecniche di trasporto

Il traffico intermodale combina diverse modalità di trasporto: strada, ferrovia, acqua e aria.

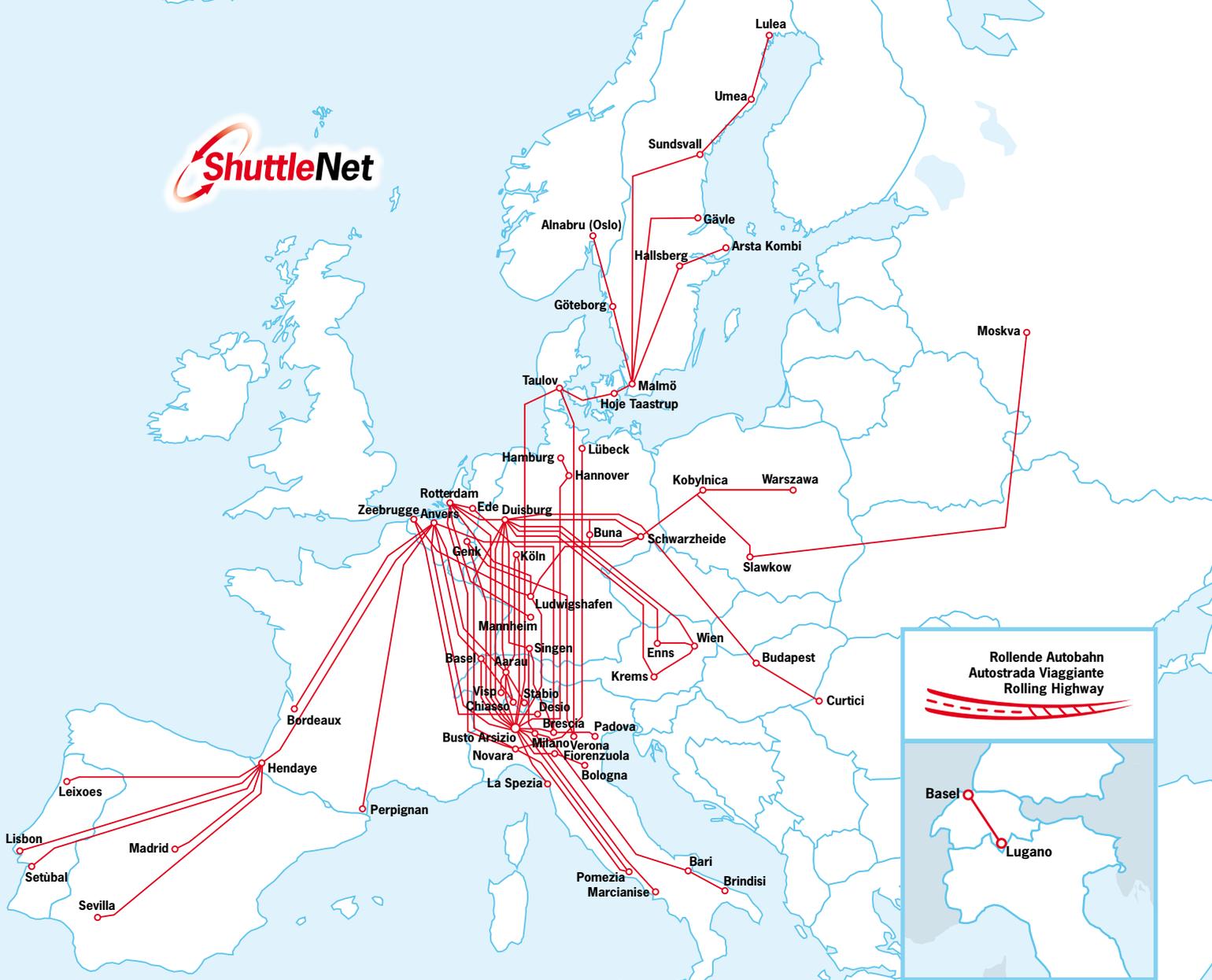
Nel **trasporto combinato non accompagnato (TCNA)** l'unità di carico raggiunge il terminal di trasbordo su strada o via nave e viene caricata sul treno. Il viaggio prosegue su rotaia, generalmente su lunghe tratte internazionali. Viene trasportata soltanto l'unità di carico, ovvero il container, il 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.

Il trasporto combinato non accompagnato, offerto da Hupac sotto il nome "Shuttle Net", unisce i vantaggi della strada e della rotaia e rappresenta un'importante alternativa per il traffico merci europeo. Sulle tratte transalpine è competitivo già a partire dai 300 km. Un numero crescente di imprese di trasporto e logistica trasferisce su rotaia i propri traffici a lunga percorrenza, per far fronte in

maniera efficace a problemi quali code, mancanza di autisti, costi d'energia e imposizioni fiscali, e non ultimo per soddisfare la crescente richiesta di servizi di trasporto rispettosi dell'ambiente.

Con Shuttle Net, Hupac collega le maggiori aree economiche europee. Per i tragitti più lunghi, l'unità di carico effettua un trasbordo intermedio sui terminal gateway passando direttamente da un treno all'altro. In questo modo si raggiungono anche le aree economiche periferiche, beneficiando dei vantaggi di una grande rete intermodale.

L'Autostrada Viaggiante (Rola) è un importante servizio complementare nel traffico combinato transalpino che consente l'attraversamento delle 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 il suo periodo di riposo obbligatorio.



Hupac gestisce l'Autostrada Viaggiante sulla tratta del Gottardo tra Basilea e Lugano. La richiesta è modesta, poiché il basso profilo del tunnel del Gottardo limita fortemente il potenziale di mercato. Condizioni più favorevoli si riscontrano sul corri-

doio di quattro metri del Lötschberg/Sempione. Su questo asse la RAIPin gestisce un servizio di Autostrada Viaggiante tra Friburgo e Novara per i traffici di transito. L'azienda RAIPin SA è partecipata da BLS, Hupac, SBB e Trenitalia.

Trasporto combinato non accompagnato: Shuttle Net

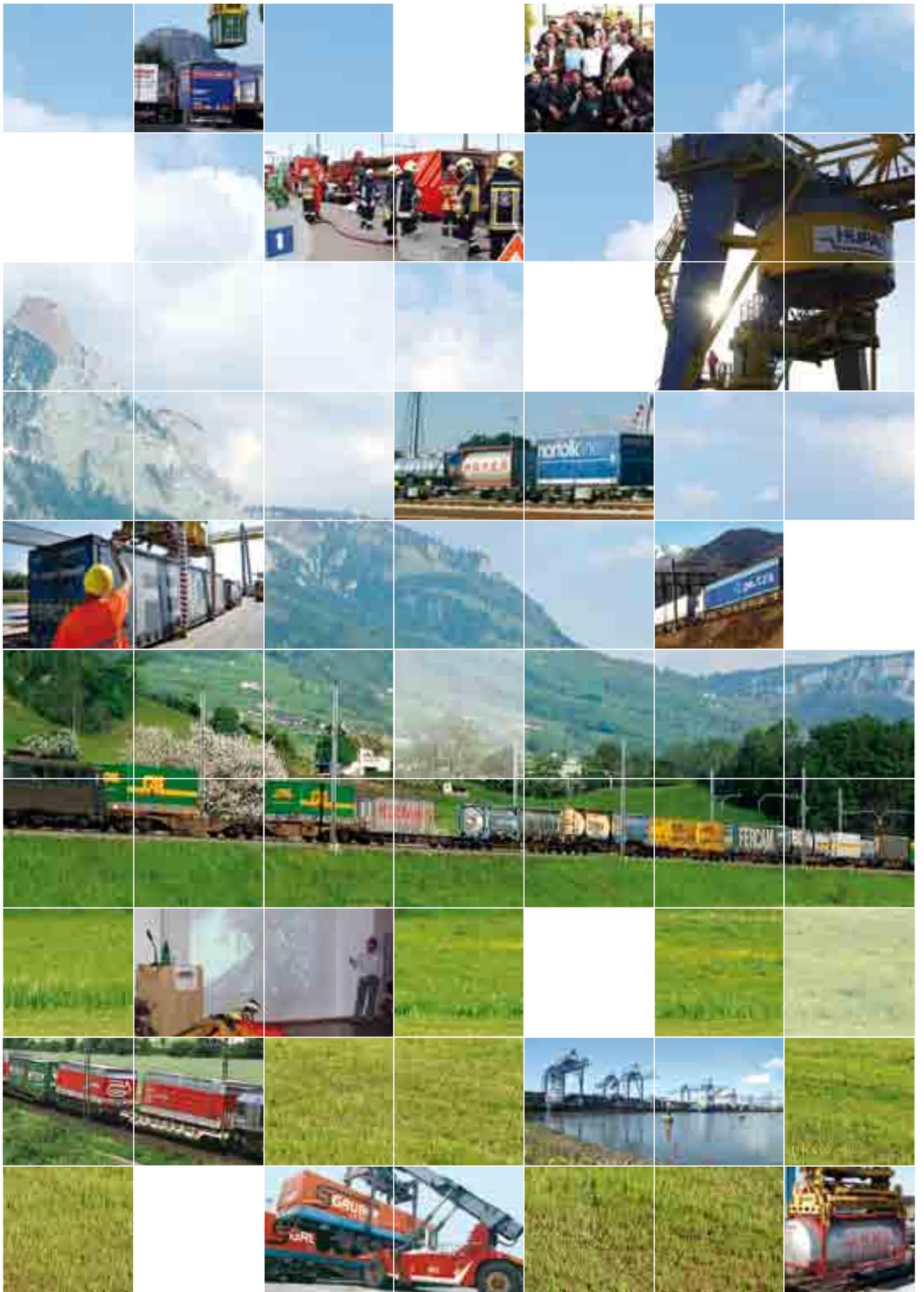
- ▶ Trasporto su rotaia di container, semirimorchi e casse mobili
- ▶ Collegamento delle grandi aree economiche europee
- ▶ Collegamenti da terminal a terminal oppure dal porto al terminal interno
- ▶ Competitivo su tratte a partire da 300 km



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 interessanti, 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

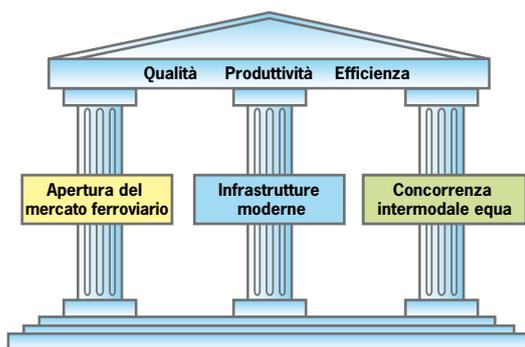
Con il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia Hupac offre un contributo decisivo per una migliore qualità della vita. Hupac promuove l'agire eco-compatibile come realtà vissuta quotidianamente da ciascun collaboratore. Il sistema di gestione ambientale è la norma vincolante per sistemi produttivi ecologici e l'impiego moderato delle risorse naturali.

La strategia di Hupac per la sostenibilità del trasporto merci

Aumentare la competitività

Hupac sostiene attivamente il trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia. Anno dopo anno, l'impresa investe grandi somme in materiale rotabile, impianti di trasbordo e soluzioni informatiche e contribuisce all'ulteriore sviluppo del trasporto combinato per creare un sistema di trasporto economico ed ecologico.

Il successo del trasporto combinato dipende tuttavia in larga misura dalle condizioni quadro politiche e infrastrutturali. In Svizzera il trasferimento del traffico merci transalpino è ancorato alla costituzione ed è stato confermato in occasione di numerosi referendum. La modernizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (in particolare i tunnel NTFA), l'apertura del mercato ferroviario e diverse misure accessorie a garanzia di un'equa concorrenza intermodale sono i principali strumenti al servizio della politica di trasferimento.



Anche l'UE si è posta l'obiettivo di potenziare il trasporto merci su rotaia. I punti fondamentali della strategia UE per il trasferimento del traffico sono la liberalizzazione ferroviaria lanciata fin dal 1990, la realizzazione di una rete ferroviaria efficiente per il trasporto merci e la riduzione degli ostacoli tecnici intraeuropei.

Il trasferimento del traffico rappresenta un compito generazionale il cui compimento richiede grandi investimenti e la soluzione di problematiche molto complesse di natura tecnica e politica. Di seguito riepiloghiamo la posizione Hupac rispetto agli aspetti chiave.

Apertura del mercato ferroviario – il motore per il trasferimento del traffico

La liberalizzazione delle ferrovie rappresenta un'enorme opportunità per il traffico combinato e deve essere promossa in maniera decisa. Nonostante la liberalizzazione del traffico merci ferroviario sia formalmente compiuta, la quota di mercato delle nuove imprese ferroviarie private è inferiore al 10% a livello europeo. Eppure, dal confronto della situazione nei singoli paesi emerge chiaramente che il trasporto merci su rotaia cresce maggiormente in quei paesi nei quali l'apertura del mercato è più progredita.

Posizioni

- ▶ Promuovere l'apertura del mercato ferroviario in tutta Europa: a Berna, a Bruxelles e nei singoli paesi europei
- ▶ Istituire delle authorities forti ed indipendenti,

“TCNA il più possibile, Rola lo stretto indispensabile”

Il traffico combinato non accompagnato (TCNA) e l'Autostrada Viaggiante (Rola) presentano notevoli differenze dal punto di vista della tecnica di trasporto. Mentre nel TCNA solo il contenitore con il carico viene trasferito sul treno e l'autista e la motrice restano presso il terminal, con l'Autostrada Viaggiante sia l'autocarro che l'autista viaggiano sul treno.

Di conseguenza i treni dell'Autostrada Viaggiante presentano un carico utile netto minore rispetto al TCNA. Un treno Rola medio trasporta circa 20 autocarri, contro le 36 spedizioni stradali di un treno del TCNA. Ne conseguono costi di produzione maggiori per ogni unità trasferita. A ciò si aggiunge l'utilizzo inefficace delle scarse capacità delle tracce. Altri aspetti che gravano sul sistema dell'Autostrada Viaggiante sono rappresentati dai costi notevolmente superiori per l'acquisto e la manutenzione dei carri speciali necessari.

Anche il bilancio ambientale è più favorevole per il TCNA rispetto all'Autostrada Viaggiante. Nel TCNA la distanza media di trasporto è notevolmente maggiore, mentre sull'Autostrada Viaggiante i trasporti vengono trasferiti su rotaia per tratte relativamente brevi. Infine, nelle catene di trasporto del TCNA i risparmi di CO₂ risultano notevolmente maggiori rispetto all'Autostrada Viaggiante.

Nel trasporto combinato attraverso le Alpi svizzere si effettuano circa 850.000 spedizioni stradali annuali nel TCNA e 100.000 con l'Autostrada Viaggiante. È opportuno mantenere questo mix anche in futuro. Il focus della politica di trasferimento è incentrato sul TCNA, mentre l'Autostrada Viaggiante assume un ruolo integrativo poiché trasferisce i trasporti che non dispongono dell'equipaggiamento speciale necessario per il TCNA.

incaricate a seguire attivamente il processo di liberalizzazione

- ▶ Semplificare i processi di omologazione per il materiale rotabile e le autorizzazioni per i macchinisti, armonizzandoli a livello europeo
- ▶ Ridurre gli ostacoli tecnici e le barriere all'ingresso sul mercato, affinché tutte le imprese ferroviarie abbiano una chance sul mercato ferroviario liberalizzato

Infrastrutture ferroviarie moderne

Nei decenni passati ovunque in Europa si è investito nell'infrastruttura stradale, mentre la rotaia è stata notevolmente trascurata. Per favorire il trasferimento del trasporto di merci dalla strada alla rotaia occorre un'offensiva infrastrutturale ferroviaria a lungo termine e coordinata a livello europeo.

Posizioni

- ▶ Completare tempestivamente i collegamenti NTFA a nord e a sud, al fine di evitare colli di bottiglia
- ▶ Rendere il corridoio del Gottardo idoneo per il transito dei semirimorchi di 4 metri: non a partire dal 2030, ma già dal 2018!
- ▶ Risolvere la carenza di capacità terminalistica riscontrabile, ad esempio, nelle aree di Rotterdam, Anversa, Reno/Ruhr, Italia nordorientale, Polonia. Senza terminal non c'è traffico combinato!
- ▶ Aumentare la produttività della rotaia: treni più lunghi (750 m), più carico utile per vagoni (carico assiale 25 t), più treni sulla rete
- ▶ Riformare il sistema svizzero dei prezzi di traccia basato sul peso dei convogli: eliminare la discriminazione del traffico merci!
- ▶ Rivedere la regolamentazione delle priorità: istituire l'equiparazione di traffico viaggiatori e traffico merci
- ▶ Riservare sufficienti capacità di tracce ferroviarie al traffico merci

Concorrenza intermodale equa tra strada e rotaia

La legge svizzera sul trasferimento del trasporto merci varata nel dicembre 2008 regola le linee direttive della politica del traffico per il periodo 2011-2018, lasciando tuttavia ampio spazio di manovra nell'attuazione delle relative misure. 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 secondo l'attuale sistema. Fino all'apertura della ferrovia di pianura attraverso il Gottardo, prevista tra circa dieci anni, la rotaia ha bisogno di un supporto finanziario nell'attuale ordine di grandezza per restare competitiva rispetto alla strada.

Un ulteriore tema è la discussione condotta in molti paesi europei riguardo l'introduzione di veicoli extra-lunghi per il traffico merci stradale, i cosiddetti gigaliner. A causa dei forti aumenti di produttività che possono essere realizzati con questo tipo di veicoli, c'è il pericolo di un trasferimento di ritorno del traffico dalla rotaia alla strada.

Posizioni

- ▶ Sostegno adeguato del traffico combinato fino all'apertura del corridoio NTFA
- ▶ Utilizzo efficace delle scarse capacità ferroviarie: sviluppo del più efficiente traffico non accompagnato; mantenimento dell'Autostrada Viaggiante come offerta integrativa
- ▶ Borsa dei transiti alpini: elevato rischio a causa del complesso processo di trattative con la UE
- ▶ Gigaliner: pericolo di ritrasferimento del traffico merci dalla rotaia alla strada

Confronto tra il traffico combinato non accompagnato (TCNA) e l'Autostrada Viaggiante (Rola)

	TCNA	Rola
Carico utile netto per treno	750 t	400 t
Distanza media di trasporto	800 km	300 km
Riduzione di CO ₂ per spedizione-km in rapporto alla strada	60%	23%
Costi d'investimento per vagoni		
Costi manutenzione vagoni		
Fabbisogno di contributi per spedizione		

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 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.

Comunicazione con gli stakeholder

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 2008 i ricavi da forniture e prestazioni del Gruppo Hupac sono incrementati del 2,3%, arrivando a CHF 588,2 milioni. I costi netti delle prestazioni fornite sono saliti a CHF 498,1 milioni, pari ad un aumento del 7,0% rispetto all'anno precedente. L'utile lordo ha quindi subito un calo del 17,6%, arrivando a CHF 90,1 milioni.

Nonostante la flessione nella domanda nel corso dell'anno e il crollo del mercato nell'ultimo trimestre, Hupac è riuscita a realizzare un utile d'esercizio di CHF 2,8 milioni. Ciò corrisponde a una flessione del 61,1% rispetto all'anno precedente. Il cash flow del gruppo in base al metodo di calcolo

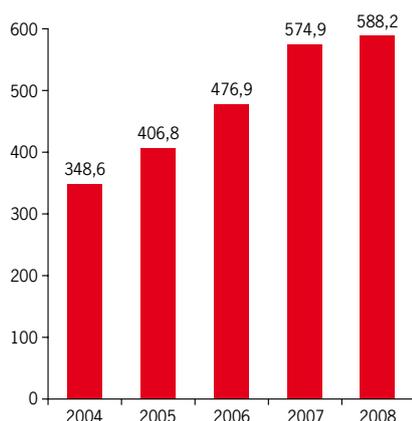
semplificato – utile d'esercizio più ammortamenti e rettifiche degli accantonamenti – alla fine del 2008 ammontava a CHF 33,9 milioni, pari a un calo del 43,8%.

Con CHF 73,5 milioni, l'entità degli investimenti materiali ha raggiunto il punto massimo. Gli investimenti hanno riguardato principalmente l'acquisto di carri ferroviari e la costruzione o il potenziamento di infrastrutture per i terminal del Belgio e dell'Italia.

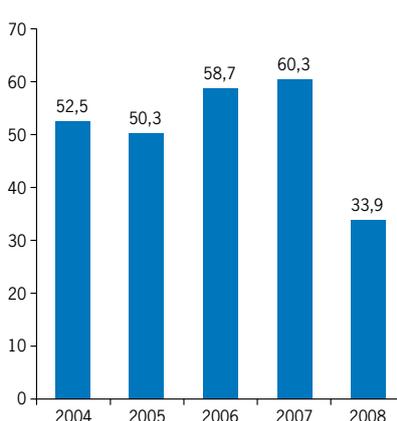
Tenendo conto della difficile situazione congiunturale, l'andamento economico del Gruppo Hupac può essere definito accettabile.

Importi in CHF 1000	2008	2007	Variazione in %
Ricavi da forniture e prestazioni	588.227	574.973	2,3
Costi netti delle prestazioni fornite	498.152	465.637	7,0
Utile lordo	90.075	109.336	- 17,6
Utile d'esercizio del Gruppo	2.810	7.223	- 61,1
Cash flow del Gruppo	33.889	60.347	- 43,8

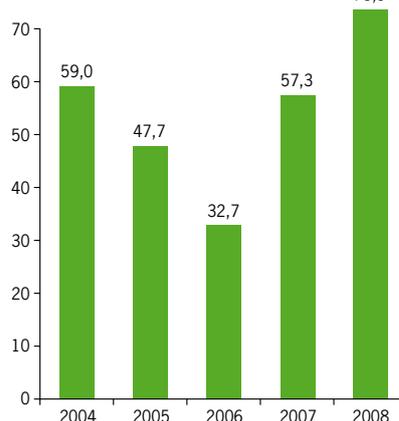
Fatturato annuo
in mio. CHF



Cash flow
in mio. CHF



Investimenti materiali
senza acconti, in mio. CHF



Sviluppo del traffico

Dopo una fase quinquennale di vivace sviluppo con aumenti a due cifre, nell'anno d'esercizio 2008 Hupac ha registrato un arresto della crescita. L'impresa ha trasportato complessivamente 702.308 spedizioni stradali su rotaia, determinando un aumento pari al 1,8% rispetto al 2007. Questa modestissima crescita è dovuta alla recessione economica che dà origine, come diretta conseguenza, ad una diminuzione dei flussi di merci.

Lo sviluppo del traffico di Hupac ha rispecchiato nel corso dell'anno il generale andamento economico. Se nel primo trimestre si sono avuti ancora tassi di crescita a due cifre, nel corso dell'anno lo sviluppo si è rallentato a seguito della recessione congiunturale. Nell'ultimo trimestre, il volume del traffico è sceso rapidamente attestandosi, nei mesi di novembre e dicembre, a circa meno 16% rispetto ai valori dell'anno precedente.

Shuttle Net

L'area commerciale Shuttle Net ha registrato un incremento del volume di 16.567 spedizioni stradali per un totale di 685.780 unità, pari ad un aumento del 2,5%. Il tasso di crescita più alto è stato nuovamente registrato dal trasporto combinato non transalpino con un aumento del

14,1% rispetto all'anno precedente. Per contro, al traffico transalpino la recessione economica ha assegnato per la prima volta nella storia di Hupac un segno negativo: una flessione del 2,1% per un totale di 471.002 spedizioni stradali.

In controtendenza, il trasporto interno svizzero ha conseguito un aumento del 29,1% raggiungendo un volume pari a 21.000 spedizioni. Anche il traffico attraverso il Brennero è ulteriormente aumentato registrando a fine anno un volume di 13.843 spedizioni stradali, pari a una crescita del 6,3% rispetto al 2007.

Ancora positivo è il trend registrato dal segmento di mercato "Altri traffici europei". In questo settore, che comprende tutti i traffici non transalpini e non svizzeri, è stato possibile aumentare il volume del traffico del 24,8% per un totale di 153.274 spedizioni stradali. A questo hanno contribuito nuovi servizi verso l'Europa orientale e la penisola iberica.

Scandinavia ↔ Italia

Un migliore schema operativo ha permesso di incrementare i volumi del 5,3% nell'anno di riferimento. La leggera flessione dalla Svezia è stata compensata da una decisa crescita del traffico con la Danimarca.

Sviluppo del traffico

		Spedizioni stradali			Peso netto in t		
		2008	2007	%	2008	2007	%
Shuttle Net (TCNA)	Transito via CH	427.588	441.787	- 3,2	7.859.000	8.019.000	- 2,0
	Import/export CH	8.571	9.862	- 13,1	160.000	183.000	- 12,6
	Nazionale CH	21.000	16.268	29,1	315.000	259.000	21,6
	Totale transalpino via CH	457.159	467.917	- 2,3	8.334.000	8.461.000	- 1,5
	Transito via A	13.843	13.024	6,3	281.000	259.000	8,5
	Totale transalpino	471.002	480.941	- 2,1	8.615.000	8.720.000	- 1,2
	Import/export CH	61.504	65.444	- 6,0	869.000	942.000	- 7,7
	Altri traffici europei	153.274	122.828	24,8	2.567.000	2.057.000	24,8
	Totale non transalpino	214.778	188.272	14,1	3.436.000	2.999.000	14,6
	Totale	685.780	669.213	2,5	12.051.000	11.719.000	2,8
Autostrada Viaggiante	16.528	20.730	- 20,3	311.000	385.000	- 19,2	
Traffico totale	702.308	689.943	1,8	12.362.000	12.104.000	2,1	

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: peso della merce trasportata

Germania ⇄ Italia

In questo segmento la crisi economica si è fatta sentire in modo sempre più massiccio a partire dall'autunno. Sebbene alcune relazioni come Germania del Nord ⇄ Italia abbiano mantenuto il livello dell'anno precedente e i nuovi collegamenti Singen ⇄ Brescia e Duisburg ⇄ Novara (P400) siano aumentati notevolmente, questo segmento ha tuttavia dovuto registrare un calo del volume del 5,3%. Le interruzioni della produzione industriale in Italia e la conseguente sospensione delle forniture di materie prime hanno avuto ripercussioni anche sul collegamento Basel Bad ⇄ Busto.

Paesi Bassi ⇄ Italia

Malgrado i problemi qualitativi sulla linea Betuwe e la flessione della domanda nell'ultimo trimestre, si è potuto registrare un aumento di volume pari all'1,7%. Di segno positivo è stato nuovamente il traffico verso l'Italia centrale e meridionale. I problemi qualitativi di origine infrastrutturale riscontrati sul collegamento Rotterdam ⇄ Novara (P400) hanno invece causato perdite di traffico.

Belgio ⇄ Italia

Dopo la forte crescita di questo segmento nel 2007 abbiamo registrato una riduzione del volume pari al 4,5%. Questo calo è da ricondurre al traffico Zeebrugge ⇄ Italia nel quale i problemi di qualità e una sensibile riduzione della domanda ci hanno indotto a cancellare una coppia giornaliera di treni. Il traffico UK inoltre ha risentito del cambio sfavorevole. L'andamento positivo degli altri collegamenti – in particolare Genk ⇄ Verona (P400) – non ha permesso di compensare interamente la perdita.

Import/export Svizzera transalpina

Dopo lo sviluppo positivo degli ultimi anni, in questo corridoio abbiamo dovuto registrare una flessione del 13,1%, da ricondurre alla crescente competitività della strada rispetto alla rotaia. Il calo ha colpito in egual misura il traffico da/verso l'Italia settentrionale e da/verso l'Italia meridionale.

Trasporto interno Svizzera transalpina

In questo segmento non colpito dalla recessione abbiamo ottenuto una crescita del 29,1%. Per rispondere alle esigenze logistiche, in particolare del settore dei beni di consumo, abbiamo introdotto una corsa domenicale tra Aarau e Stabio che ci ha permesso di raggiungere un significativo miglioramento della prestazione di mercato.

Import/export Svizzera non transalpina

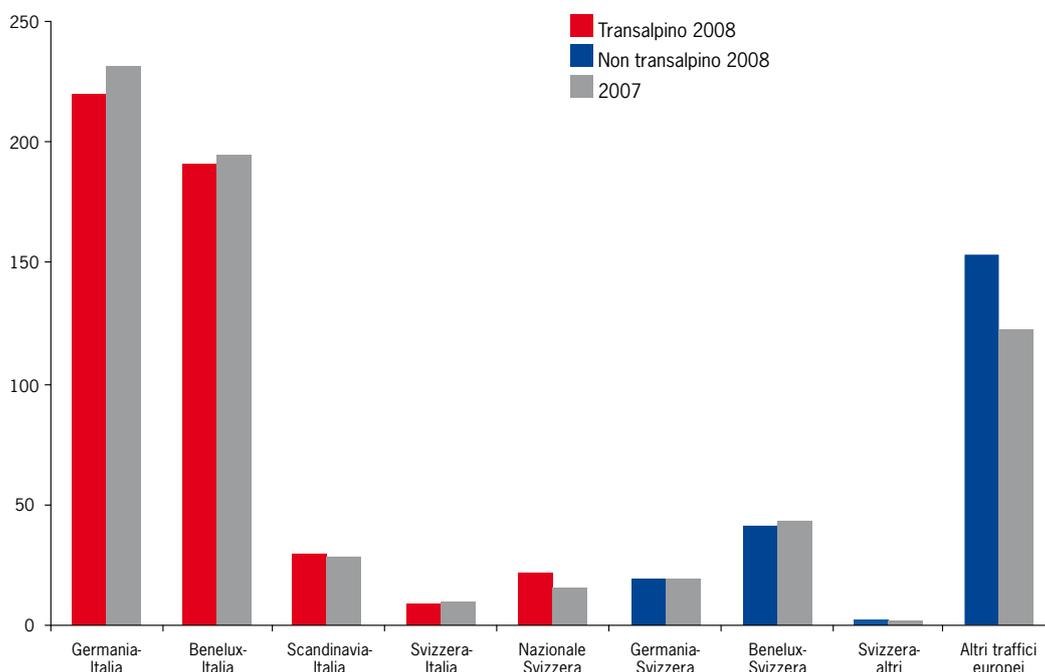
Lo sviluppo del traffico Germania ⇄ Svizzera è rimasto pressoché invariato, mentre abbiamo registrato una riduzione del traffico tra Belgio e Svizzera del 5,6%. Questo calo è da ricondurre a problemi qualitativi dovuti a carenze di capacità nello smistamento dei container nell'area portuale. Il trasporto su carri singoli da/verso l'Austria ha subito un ulteriore forte crollo.

Benelux/Germania ⇄ Europa sudorientale

Il traffico tra Benelux/Germania e Europa meridionale ha contribuito in misura significativa alla crescita del trasporto non transalpino. Con l'incremento del numero delle corse e un migliore schema operativo è stato possibile ottenere un aumento pari al 31,5%. La leggera flessione del traffico tra Paesi Bassi e Austria, dovuta a pro-

Sviluppo dei segmenti di mercato di Shuttle Net

Spedizioni stradali in 1000



blemi qualitativi, è stata più che compensata dal forte aumento di traffico tra Germania e Austria/Ungheria.

Benelux/Germania ⇄ Polonia

Nell'anno di esercizio 2008 il traffico tra Benelux/Germania e Polonia è stato raddoppiato. All'inizio dell'anno abbiamo avviato il traffico da/verso Mosca attraverso la piattaforma di Slawkow. A fine anno è stata introdotta la trazione a responsabilità integrata, una misura che ha contribuito a migliorare sensibilmente la qualità. Le locomotive di PKP sono in grado di effettuare la circolazione transfrontaliera tra Polonia e Ruhland e limitano al minimo le soste al valico di Francoforte sull'Oder.

Belgio ⇄ Francia meridionale/Spagna

Il nuovo traffico tra Belgio e Spagna è stato triplicato malgrado scioperi e carenze qualitative dovute a lavori di costruzione sulla rete francese. Con una sosta del treno Anversa ⇄ Hendaye a Bordeaux è stato possibile ampliare la rete di trasporto in Francia e introdurre un collegamento aggiuntivo. Il servizio Basilea ⇄ Perpignan, introdotto all'inizio del 2008, è stato sospeso dopo pochi mesi per problemi infrastrutturali in Francia non risolvibili a breve termine.

Trasporto marittimo

Nell'anno di riferimento il trasporto marittimo ha totalizzato 71.400 TEU, pari quasi esattamente al volume dell'anno precedente. Anche il trasporto marittimo ha registrato una forte riduzione di traffico nell'ultimo trimestre, compensata tuttavia dallo sviluppo positivo nel primo semestre.

Autostrada Viaggiante

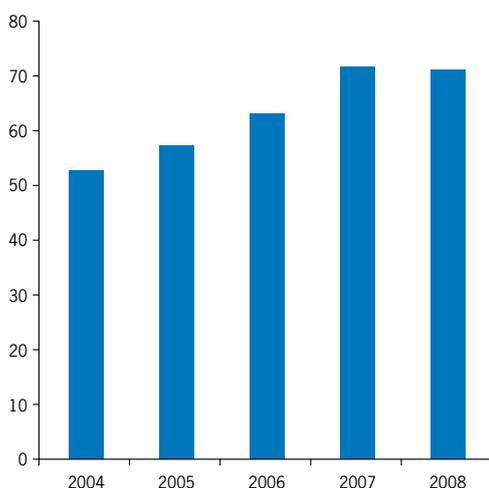
L'Autostrada Viaggiante gestita da Hupac sulla tratta del Gottardo ha registrato una flessione del 20,3% per un totale di 16.528 spedizioni stradali. Oltre al calo del gradimento del mercato per questa offerta di trasporto, che sulla tratta del Gottardo limita il transito agli autocarri con altezza laterale fino a 3,80 metri a causa della ridotta altezza della galleria, numerosi problemi di natura operativa hanno condotto a questa perdita di volumi. La chiusura del terminal Milano Greco Pirelli nel mese di dicembre 2007 ha portato a una temporanea sospensione del collegamento Singen ⇄ Milano. Soltanto nel mese di febbraio è stato possibile attivare un nuovo centro di trasbordo nella località di Lentate sul Seveso a nord di Milano. È stato tuttavia necessario ridurre la frequenza dei treni da due a una sola coppia al giorno.

A metà dicembre il collegamento Singen ⇄ Lentate sul Seveso è stato sospeso in seguito alla chiusura della galleria Monte Olimpino. Nel 2009 l'Autostrada Viaggiante via Gottardo è quindi attiva soltanto sulla tratta Basilea ⇄ Lugano con una coppia di treni al giorno.

Dopo un'attesa pluriennale, nel mese di ottobre 2008 i carri a piano ultra-ribassato progettati da Hupac appositamente per i trasporti di 4 metri via Gottardo, hanno finalmente ottenuto l'omologazione per l'Italia. I carri sono ora ammessi per la tratta internazionale Germania-Italia.

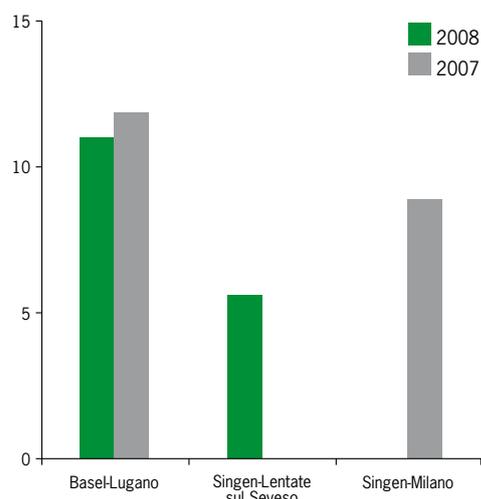
Sviluppo del trasporto marittimo

TEU in 1000



Sviluppo dell'Autostrada Viaggiante

Spedizioni stradali in 1000



Risorse operative

Materiale rotabile

Alla fine del 2008 la flotta Hupac era composta da 6.087 moduli di carri, pari ad un incremento del 7,4% rispetto all'anno precedente. La percentuale di carri noleggiati ha subito una riduzione del 2%, attestandosi a fine anno sul 29%.

Nell'anno preso in esame sono stati messi in circolazione circa 420 moduli di carri, parte dei quali erano stati ordinati negli anni precedenti. Si tratta di circa 260 carri pianale ultraleggeri per container da 60 piedi e di 160 carri tasca di tipo T5 per megatrailer e container di peso elevato, nonché di tipo T4.2 per semirimorchi codificati (P)386.

Nel 2008 è progredito l'ampliamento della flotta di carri di proprietà dell'impresa. Sono stati ordinati 300 moduli carro per un valore di CHF 48 milioni presso costruttori svizzeri. A causa della crisi economica la consegna dei carri verrà diluita su più anni.

La contrazione del volume di traffico ha messo la gestione della flotta di fronte a grandi sfide. Mentre negli anni passati si riscontrava una carenza di carri dovuta alla forte domanda di trasporti e a ritardi di consegna da parte dei produttori a cui si faceva fronte con il noleggio di materiale rotabile, nel 2008 la recessione congiunturale ha reso necessario eliminare le capacità in eccesso. Le misure adottate come il rinvio delle consegne di materiale rotabile e la risoluzione dei contratti di noleggio, tuttavia, avranno effetto in gran parte soltanto sul 2009. Per quanto riguarda le soste dei

carri fuori servizio, è stato possibile trovare delle buone soluzioni in collaborazione con le ferrovie.

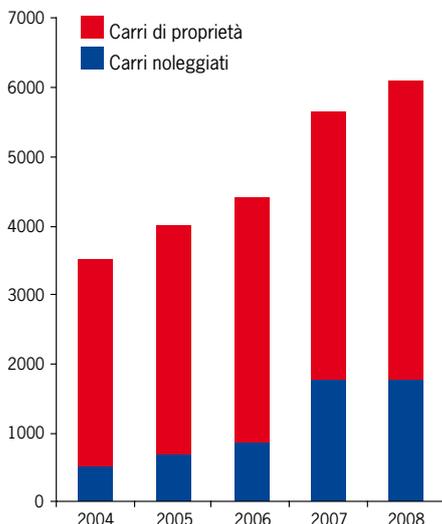
Grandi progressi sono stati raggiunti nell'anno di riferimento nella riorganizzazione della manutenzione carri. Dal momento che la convenzione Cotif, entrata in vigore nel 2006, attribuisce al proprietario la responsabilità per la manutenzione dei carri, Hupac sta elaborando soluzioni per soddisfare le esigenze della sua flotta in esercizio in tutta Europa e per rispondere agli ambiziosi obiettivi di produttività. In stretta collaborazione con i partner FFS e AAE, Hupac ha elaborato un sistema per la manutenzione orientato alla rete. I carri che viaggiano lungo l'asse nord-sud attraverso la Svizzera continueranno ad essere sottoposti a revisione nello stabilimento industriale di Bellinzona. I carri utilizzati sull'asse est-ovest saranno sottoposti a manutenzione in officine ubicate nel resto d'Europa. I vantaggi sono dati soprattutto da una migliore logistica, che riduce i costi di trasferimento e aumenta la disponibilità del materiale rotabile abbreviando i tempi di fermo.

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 consentono questo modello di business solo in misura parziale. Nel 2008 i vettori contrattuali dei treni Hupac erano rappresentati da FFS Cargo, Intermodal DB

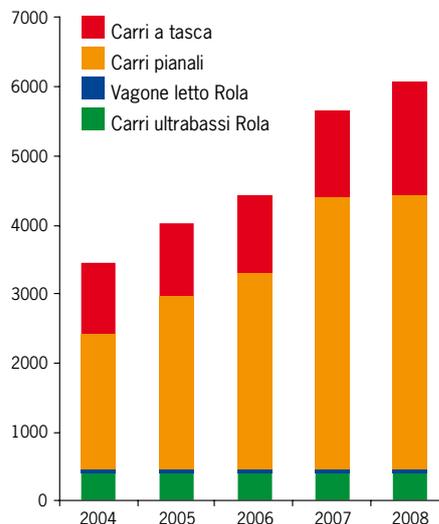
Materiale rotabile

Numero di moduli carro



Materiale rotabile per tipologia

Numero di moduli carro



Logistics, Trenitalia Cargo, SNCF Fret, Crossrail, DLC, Ferrovie Nord Cargo, Veolia Cargo, WLB Wiener Lokalbahnen, BCargo e PKP Cargo. Molto positivo è stato lo sviluppo della collaborazione con PKP Cargo sulla tratta Polonia ⇄ Ruhland: sui traffici di Hupac tra la Germania e la Polonia, le ferrovie statali polacche hanno implementato per la prima volta il concetto della trazione integrata.

Nel 2008 la collaborazione con i partner ferroviari ha dovuto far fronte a sfide importanti. La repentina riduzione del volume ha richiesto un rapido adeguamento dell'offerta alla nuova situazione del mercato. Insieme alle ferrovie è stato possibile trovare delle soluzioni per un impiego razionale delle risorse da un lato e la salvaguardia della rete di trasporto nell'interesse della clientela dall'altro.

L'impresa ferroviaria italiana di Hupac, che effettua attività di manovra e trasporti a breve distanza nell'area di Busto Arsizio, ha assunto nuovi compiti nell'anno di riferimento. A metà dicembre FFS Cargo Italia ha trasferito a Hupac SpA diversi servizi tecnici per numerosi convogli in partenza da Busto Arsizio-Gallarate come controlli tecnici, prove dei freni, rilevamento dati dei treni. I lavori vengono eseguiti direttamente sul terminal Busto Arsizio-Gallarate. Utilizzando i tempi di fermo nel terminal e riducendo la sosta sul binario di consegna, è stato conseguito un sensibile miglioramento della produttività e della capacità dell'impianto.

Terminal

Alla fine del 2008 la rete di trasporti Hupac contava circa 75 terminal. L'azienda possiede o gestisce in proprio nove impianti di trasbordo tra i quali l'hub

di Busto Arsizio-Gallarate e il terminal di Singen. Circa 65 terminal sono gestiti da terzi. Nell'anno in esame, Hupac ha iniziato la collaborazione con il terminal di Bordeaux.

Circa l'80% dei terminal della rete Shuttle Net utilizza il software Goal per la gestione dei trasporti. 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 di 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 mese di settembre 2008 è iniziata la costruzione del HTA Hupac Terminal Antwerp. Su una superficie di 52.000 metri quadri la Hupac Intermodal BVBA costruisce un modulo di trasbordo a cinque binari, lungo 600 metri, con tre gru a portale. L'ultimazione dell'impianto con una capacità di 15 coppie di treni giornalieri è prevista per inizio 2010.

I lavori di ristrutturazione e ampliamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate sono proceduti come da programma. Dopo il risanamento nel primo semestre del modulo gru S2, a settembre sono iniziati i lavori di costruzione nel modulo S3. La costruzione all'interno del terminal di un impianto a sei binari per il ricovero dei vagoni, iniziata nel 2007, è stata completata nel mese di giugno 2008. Il nuovo impianto di binari aumenta la flessibilità e contribuisce a incrementare la produttività del terminal.

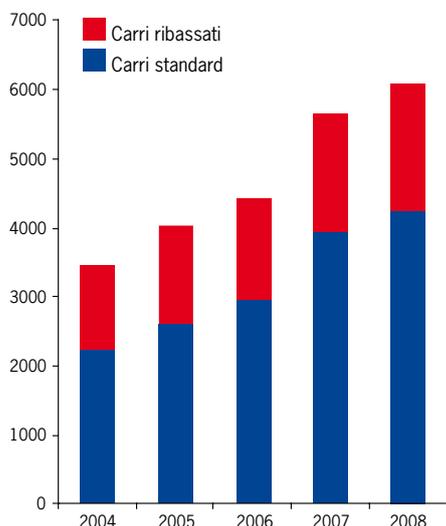
Tecnologie informatiche

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.

Nell'anno preso in esame Hupac ha implementato il nuovo sistema di scambio dati Ediges – Electronic Data Interchange Goal with External Partners – presso numerosi partner e clienti. L'obiettivo di quest'applicazione è lo scambio di informazioni tra il software Goal e i sistemi esterni di clienti, terminal e fornitori esterni. Ediges consente, 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, rendendoli 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 per la ricezione, la verifica e l'immissione diretta dei dati di fatturazione nel sistema di fatturazione del cliente.

Materiale rotabile per costruzione

Numero di moduli carro



Puntualità dei treni

Nel 2008 il livello di qualità inteso come puntualità dei treni è leggermente migliorato rispetto all'anno precedente. Complessivamente il 79% dei treni Shuttle Net sono arrivati in orario, ovvero con meno di 60 minuti di ritardo, contro il 75% dell'anno precedente. Il trasporto non transalpino ha nuovamente ottenuto l'indice di puntualità più elevato con un 89%. Sul traffico via Chiasso abbiamo dovuto registrare un leggero peggioramento con una diminuzione dal 81% al 79%. Sulla tratta Luino la qualità è migliorata nuovamente, passando dal 68% dell'anno precedente ad un indice di puntualità del 72%, raggiungendo così il valore massimo dagli anni Novanta. I gravi problemi di infrastrutture e risorse nel nord, che condizionano il traffico sull'asse del Lötschberg, sono stati in parte risolti portando a un miglioramento della puntualità dal 42% al 63%. Questo andamento va portato avanti con la massima fermezza.

Con questo ulteriore miglioramento del livello di qualità è stato compiuto un ulteriore passo verso un indice di puntualità del 90%. In seguito all'attuale contrazione del traffico, la situazione dovrebbe migliorare ulteriormente nel corso del 2009. I numerosi lavori di costruzione sulla rete europea continueranno tuttavia a influire sulla qualità.

Sicurezza

La sicurezza è tra le maggiori priorità di Hupac. L'azienda si impegna a garantire un sistema di trasporto sicuro e affidabile e mette in atto le misure necessarie per un costante consolidamento della sicurezza in tutti i settori dell'impresa.

I maggiori rischi si riscontrano nei terminal e sulle linee ferroviarie. Si tratta di infortuni con possibili conseguenze per le persone nonché danni alle unità di carico, alle merci trasportate, agli impianti terminalistici e ferroviari oltre che all'ambiente.

Hupac adotta una serie di provvedimenti e di misure precauzionali per minimizzare questi rischi e accrescere la sicurezza. La massima importanza è attribuita all'informazione e alla sensibilizzazione di collaboratori, clienti, partner e in generale di tutte le persone che contribuiscono alla realizzazione dei servizi di trasporto.

In collaborazione con i locali vigili del fuoco, nell'anno di riferimento è stato elaborato e approvato un piano d'emergenza per il terminal di Aarau. Questo documento regola le procedure e le competenze in caso di incidente nella zona del terminal migliorando così la sicurezza per clienti, collaboratori e popolazione residente.

Insieme ai vigili del fuoco, nel mese di maggio è stata effettuata un'esercitazione per casi di emergenza nel terminal Basel Wolf. In tale occasione è stato possibile verificare le capacità d'intervento della squadra di sicurezza interna di Hupac.

Anche nel 2008 Hupac è stata sottoposta a revisioni esterne da parte del gruppo di lavoro Pro Check di FFS Cargo. Le audit si sono svolte ad Amburgo, Duisburg, Francoforte, Anversa e Busto Arsizio-Gallarate e hanno interessato la sicurezza di carico, la gestione di merci pericolose, lo stato del materiale rotabile e le procedure amministrative. Hupac ha superato con successo tutte le audit, ritenendole un importante banco di prova per i suoi elevati standard di sicurezza.

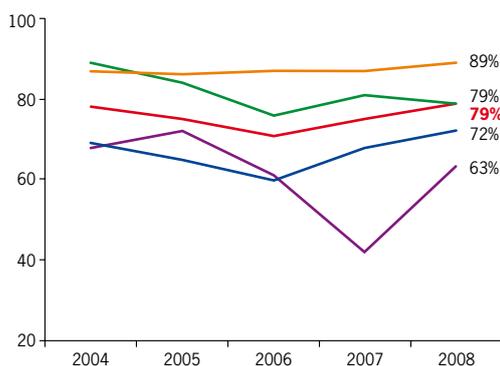
Nel corso dell'anno di riferimento non sono stati registrati incidenti gravi, né ai terminal, né sulle linee ferroviarie. Nel complesso, è stato possibile mantenere costante il livello di sicurezza.

Produttività

Hupac persegue l'obiettivo di un costante aumento della produttività per garantire così in maniera duratura la competitività del trasporto combinato. Tuttavia il volume di traffico al di sotto delle previsioni non ha consentito di raggiungere l'obiettivo di un aumento della produttività in tutti i settori.

Andamento della qualità di Shuttle Net

% treni con ritardo < 1h



Come conseguenza delle numerose cancellazioni di treni, la percorrenza del materiale rotabile è scesa complessivamente del 11,1%. Nell'attività principale Shuttle Net tuttavia, il rapporto tra percorrenza dei carri con carico e senza carico ha registrato un miglioramento del 3,4% rispetto all'anno precedente; questo dato è da ricondurre al maggior sfruttamento dei treni.

Nel settore dei terminal lo sviluppo della produttività è stato complessivamente positivo. A Busto e Aarau è stato possibile aumentare il numero delle unità di carico gestite per persona, mentre a Desio si registra una flessione dovuta a perdite di traffico. Nella centrale, invece, la produttività ha registrato uno sviluppo negativo, con un calo delle spedizioni stradali in rapporto al numero medio di collaboratori del 6,6%.

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 di questo tipo di trasporto. I servizi dell'Autostrada Viaggiante non richiedono attrezzature speciali e vengono perciò utilizzati da aziende di autotrasporti di tutte le dimensioni.

I clienti di Hupac provengono da tutta l'Europa. Una parte consistente dei clienti è anche azionista di Hupac. La fedeltà dei clienti è molto alta; numerosi clienti lavorano con Hupac sin dalla fondazione dell'azienda alla fine degli Anni Sessanta.

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.

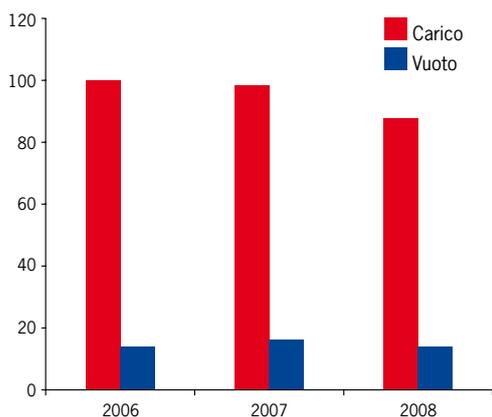
Hupac è costantemente impegnata ad avvicinare nuovi clienti al trasporto combinato, ad esempio fornendo loro assistenza per l'acquisto e la codifica di autoveicoli idonei e supportandoli nelle fasi iniziali.

Il dialogo con i clienti

Anche nel 2008 Hupac ha organizzato incontri con i propri clienti presso i principali nodi della rete Shuttle Net. Le "Customer Conventions" si sono svolte a Varsavia, Rotterdam, Colonia e Busto Arsizio. Circa 250 rappresentanti aziendali hanno ricevuto informazioni di prima mano sui recenti sviluppi del mercato. Negli incontri dell'anno passato sono state messe in luce in particolar modo le esigenze infrastrutturali del traffico merci ferroviario e

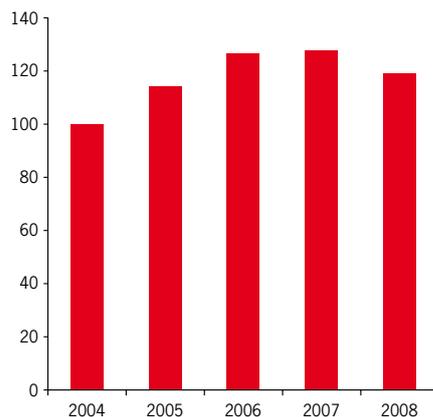
Percorrenza dei carri

Chilometri medi per carri Hupac in Shuttle Net, indicizzato; carico 2006 = 100



Produttività nella sede centrale

Spedizioni stradali per numero medio di collaboratori a Chiasso, indicizzato; 2004 = 100



l'ampliamento della rete Shuttle Net lungo gli assi nord-sud e est-ovest. Durante questi eventi i clienti hanno indicato diverse opportunità di ottimizzazione, che sono state recepite da Hupac come segnali utili per orientare le attività del futuro.

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 degli utenti dei terminal di Aarau, Basilea, Chiasso, Lugano, Busto, Desio e Oleggio. Su un campione di 525 autisti e disponenti, l'83% (+10,7% rispetto al 2007), ritiene che la situazione sia ottima o buona paragonata ad altri terminal, il 13% discreta e solo il 3% insoddisfacente. L'89% (+11,2% rispetto al 2007) degli intervistati ha giudicato la cortesia e la disponibilità del personale Hupac buona o ottima, il 9% discreta e il 2% insoddisfacente. Hupac ha così ottenuto il miglior risultato dall'inizio dei rilevamenti.

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.

Workshop con i partner

Insieme ai nostri partner siamo costantemente impegnati nel miglioramento e nel consolidamento del nostro sistema di trasporti. Anche nel 2008 diversi gruppi di lavoro si sono incontrati per affrontare problematiche di attualità.

Nell'anno di riferimento Hupac, insieme a FFS Cargo, ha realizzato un vasto programma per l'ottimizzazione dei processi di lavoro e l'incremento della produttività. Le aree di intervento principali riguardano l'interfaccia terminal/impresa ferroviaria, il flusso di informazioni, in particolare in caso di irregolarità e problemi operativi, le sinergie nell'impiego di risorse e la qualità. Vengono affrontati sistematicamente anche fattori "soft" come la comunicazione, la trasmissione delle conoscenze e la gestione delle differenze di cultura aziendale. Il programma copre la durata di uno o due anni e intende condurre alla realizzazione di misure concrete e verificabili.



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.

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, dell'inquinamento acustico e del consumo energetico.

Il risanamento fonico dei carri ferroviari

Nel traffico ferroviario la riduzione del rumore rappresenta una preoccupazione importante in materia ambientale. 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.

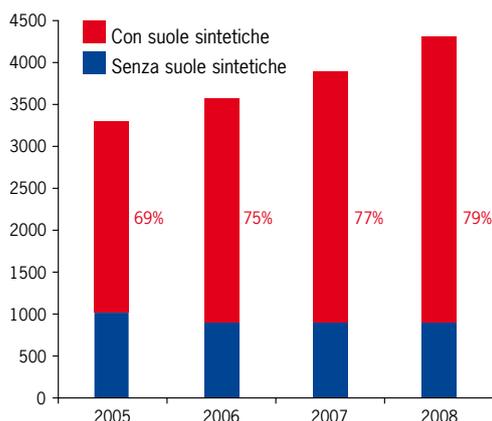
Alla fine del 2008 il 79% (anno precedente: 77%) della flotta di proprietà Hupac era dotata di freni in materiale sintetico a bassa rumorosità. Contrariamente ai vecchi freni metallici in ghisa, con la suola sintetica la superficie di scorrimento delle ruote non è soggetta a deformazione ma resta liscia, riducendo fino a 10 decibel la rumorosità del treno in corsa.

Mentre i nuovi carri dispongono già di freni a bassa rumorosità, i modelli meno recenti vengono dotati delle suole sintetiche nel corso delle soste programmate in officina. Nell'anno di esercizio 2008 circa 400 carri sono stati sottoposti a risanamento acustico. Nei prossimi anni questo provvedimento verrà applicato ad altri 400 carri. I costi di riconversione dei freni sono coperti dalla Confederazione.

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.

Carri a bassa rumorosità

Numero di carri di proprietà



Andamento dei consumi in ambito amministrativo

Nella sede di Chiasso il consumo di corrente elettrica è salito del 11%, mentre il consumo di acqua e di gas è calato del 8%. Il consumo di carta è aumentato del 12%.

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 2008 gli interventi di manutenzione del biotopo sono stati effettuati come da programma. Il monitoraggio annuale avvenuto ad agosto attesta i progressi della rinaturazione.

A dicembre sono terminati i lavori di costruzione dell'argine idraulico nell'area del terminal di Busto Arsizio-Gallarate. L'argine lungo 1,5 km protegge la superficie di ampliamento del terminal di Busto Arsizio, la superstrada della Malpensa e alcune zone residenziali di Busto Arsizio dalle esondazioni dei torrenti Rile e Tenore. L'impianto riduce il rischio di allagamenti nell'area del terminal e rappresenta contemporaneamente un importante provvedimento a tutela della popolazione.

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.

Anche nel 2008 sono stati effettuati dei corsi di addestramento per i collaboratori sulla gestione 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 diminuito da 443 a 439, con 145 persone impiegate presso Hupac Intermodal in Svizzera, Danimarca e Polonia, 257 persone presso le filiali Hupac SpA, Fidia SpA e Termini SpA in Italia e 37 persone presso le restanti filiali in Germania, Olanda e Belgio. L'87% del personale è costituito da uomini, il 13% da donne. La media dell'anzianità di servizio è di 7,1 anni.

Formazione

Nel 2008 sono state effettuate numerose misure per l'addestramento e la formazione continua. 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 2008 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 19 infortuni sul lavoro con 290 giorni di inattività. La percentuale di giorni di infortunio sul volume di traffico è rimasta invariata rispetto all'anno precedente.

Nel 2008 si è provveduto alla valutazione e al controllo dei rischi per la salute e per la sicurezza nei terminal di Busto e di Desio in ottemperanza al decreto 81/08. Sono state attuate diverse misure di carattere tecnico, organizzativo e sanitario. Ai collaboratori di Hupac è quindi garantita la massima sicurezza sul posto di lavoro e ai clienti una prestazione eccellente.

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, mentre a settembre la filiale italiana ha organizzato un torneo di calcetto. Il programma è stato completato dalle tradizionali cene natalizie.

Comunicazione interna

Nella comunicazione, Hupac attribuisce una grande importanza al dialogo diretto e personale. A settembre la direzione ha invitato il personale di tutto il Gruppo a un incontro informativo. Nel mese di dicembre è stato organizzato un incontro con un alpinista professionista sul tema "Operare in condizioni estreme". L'argomento è stato approfondito nel corso di un workshop da un gruppo di circa 60 persone fra dirigenti e responsabili di servizio.

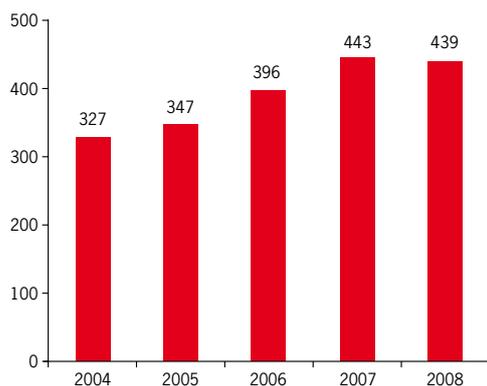
Circa il 70% dei dipendenti del Gruppo Hupac è raggiunto da InfoNet, il sistema informatico di condivisione dei documenti che svolge funzioni di intranet. Tutti i collaboratori ricevono il periodico aziendale "Moving". A Chiasso è proseguito il lavoro del gruppo di lavoro "Voice", l'organo aziendale interno per le proposte da parte dei dipendenti. Sono pervenute circa 20 segnalazioni riguardanti in maggior parte opportunità di miglioramento dei processi interni.

Soddisfazione dei collaboratori

Ogni anno Hupac valuta la soddisfazione dei collaboratori in occasione del colloquio annuale con il superiore, attraverso un questionario con una scala di risposte da 1 a 100. Nel 2008 è stata ottenuta nuovamente una media di 82.

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 474.000 spedizioni stradali, pari a 8,6 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 sui territori comunali di Gallarate e Busto Arsizio (in base alle chiusure dei conti 2006)

Nel periodo 2007-2010 viene realizzato il completamento del terminal Busto Arsizio-Gallarate. Nell'anno preso in esame i lavori di ampliamento sono proceduti come da programma.

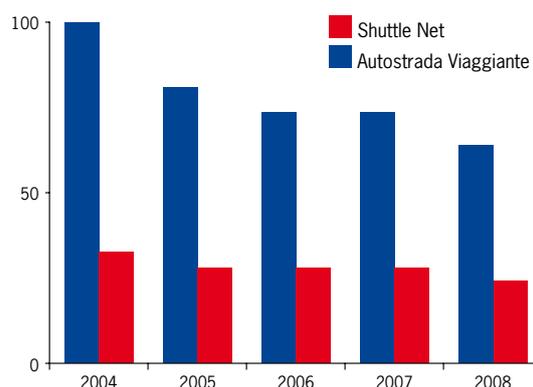
Nel 2008 sono stati avviati i lavori di costruzione al HTA Hupac Terminal Antwerp. Anche per questo progetto è previsto un parziale finanziamento da parte della Confederazione.

Hupac dovrà restituire una parte considerevole di questi finanziamenti pubblici, pari ad un importo, a far data dal 31.12.2008, di CHF 80,7 milioni entro il 2040. Per lo stesso periodo dovranno essere corrisposti interessi alla Confederazione per circa CHF 9,2 milioni (vedi tabella).

Per quanto riguarda i contributi alla gestione, il modello di sovvenzione della Confederazione ha carattere digressivo. Il governo federale intende ridurre progressivamente su base annua i contributi per chilometro-spedizione, con l'obiettivo di trasferire sempre più trasporti a parità di finanziamenti assolti. L'anno scorso i contributi alla gestione hanno subito un calo del 13,5% per chilometro-spedizione nel settore Autostrada Viaggiante e del 12,0% per il traffico Shuttle Net (TCNA). Il rapporto dei finanziamenti per chilometro di spedizione tra Autostrada Viaggiante e Shuttle Net corrisponde a 2,7 : 1 ed è rimasto invariato rispetto all'anno precedente.

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	2008	2009-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2008-2040 Totale
Rimborso prestiti	3.526	3.186 - 4.748	2.142	1.548	65	80.668
Interessi	311	152 - 732	14 - 98			9.160
Totale	3.837	3.338 - 5.042	2.156 - 2.241	1.548	65	89.828

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 2008 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 2008 abbiamo potuto sottolineare il nostro ruolo di impresa responsabile ed impegnata socialmente grazie a numerose iniziative, sostenendo principalmente 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.



Conti annuali

Conto annuale consolidato

Conto economico consolidato 2008 e 2007

Importi in 1 000 CHF	2008	2007
Ricavi da forniture e prestazioni	588 227	574 973
Costi netti delle prestazioni fornite	(498 152)	(465 637)
Utile lordo	90 075	109 336
Costi del personale	(36 159)	(34 235)
Spese generali	(12 248)	(11 271)
Oneri per ammortamenti e accantonamenti	(42 645)	(53 750)
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	5 494	267
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	(84)	(74)
Risultato prima delle posizioni finanziarie	4 433	10 273
Ricavi finanziari	912	1 286
Oneri finanziari	(2 777)	(1 840)
Quota ai risultati delle società associate	1 108	794
Differenze di cambio	(2 580)	(940)
Risultato ordinario d'esercizio	1 096	9 573
Ricavi estranei	304	846
Ricavi straordinari	3 588	1 074
Costi straordinari	(46)	(77)
Utile prima delle imposte	4 942	11 416
Imposte	(2 060)	(4 034)
Utile d'esercizio	2 882	7 382
Quota degli azionisti minoritari	(72)	(159)
Utile d'esercizio del Gruppo	2 810	7 223

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2008 e 2007

Importi in 1 000 CHF	31.12.2008	31.12.2007	Importi in 1 000 CHF	31.12.2008	31.12.2007
ATTIVO			PASSIVO		
SOSTANZA CIRCOLANTE			CAPITALE DEI TERZI		
			Capitale dei terzi a breve termine		
			Debiti finanziari a breve termine	8 000	6 250
			Debiti da forniture e prestazioni	52 811	54 524
			- nei confronti di terzi	38 567	52 822
			- nei confronti di azionisti	14 244	1 702
			Altri debiti a breve termine	2 595	5 229
			Ratei e risconti passivi	41 598	71 130
			Accantonamenti a breve termine	5 799	5 634
			Totale capitale dei terzi a breve termine	110 803	142 767
			Capitale dei terzi a lungo termine		
			Debiti a lungo termine	182 541	149 502
			Accantonamenti a lungo termine	57 570	74 818
			Imposte differite passive	1 921	2 031
			Totale capitale dei terzi a lungo termine	242 032	226 351
			Totale capitale dei terzi	352 835	369 118
			Azionisti minoritari	1 277	1 334
			CAPITALE PROPRIO		
			Capitale azionario	20 000	20 000
			Riserve	51 735	47 134
			Differenza di conversione	(2 427)	1 825
			Utile d'esercizio del Gruppo	2 810	7 223
			Totale capitale proprio	72 118	76 182
			Totale passivo	426 230	446 634
Mezzi liquidi	24 378	49 525			
Crediti da forniture e prestazioni	70 378	91 301			
- nei confronti di terzi	64 217	75 082			
- nei confronti di azionisti	6 161	16 219			
Altri crediti	16 407	16 110			
Inventario magazzino/officina	1 497	1 585			
Ratei e risconti attivi	23 344	24 839			
Totale sostanza circolante	136 004	183 360			
SOSTANZA FISSA					
Investimenti finanziari	29 740	27 406			
- Partecipazioni	27 263	25 693			
- Depositi cauzionali e altri attivi finanziari	1 738	701			
- Imposte differite attive	739	1 012			
Investimenti materiali	260 095	235 734			
- Acconti per investimenti materiali	34 973	29 025			
- Attrezzature tecniche	11 682	11 380			
- Materiale rotabile	114 609	85 772			
- Impianti fissi su terreni di terzi	1 099	1 365			
- Terminali, stabili e terreni	94 017	103 836			
- Altri investimenti materiali	3 715	4 356			
Investimenti immateriali	391	134			
Totale sostanza fissa	290 226	263 274			
Totale attivo	426 230	446 634			

Conto consolidato dei flussi di mezzi 2008 e 2007

Importi in 1 000 CHF	2008	2007
Risultato d'esercizio consolidato	2 810	7 223
Ammortamenti sostanza fissa materiale	42 419	41 342
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	138	191
Variazione accantonamenti	(18 202)	9 054
Risultato netto da alienazione sostanza fissa materiale	(963)	(193)
Differenze cambio	14 943	(4 036)
Quota ai risultati delle società associate	(1 108)	(795)
Azionisti minoritari	(57)	193
Variazione dei crediti a breve	19 554	(15 450)
Variazione dell'inventario	(73)	(174)
Variazione dei debiti a breve	(33 851)	15 656
Flusso di fondi da attività aziendale	25 610	53 011
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(110 823)	(73 598)
Disinvestimenti di immobilizzazioni materiali	33 610	12 445
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(399)	(67)
Disinvestimenti di immobilizzazioni immateriali	0	0
Investimenti in partecipazioni	(4 513)	(2)
Disinvestimenti di partecipazioni	636	0
Dividendi	107	1 199
Deflusso di fondi da attività di investimento	(81 382)	(60 023)
Variazione di debiti a lungo termine	33 284	(7 386)
Pagamento di dividendi	(1 600)	(2 400)
Flusso di fondi da attività di finanziamento	31 684	(9 786)
Variazione	(24 088)	(16 798)
Fondi liquidi all'inizio del periodo	49 525	65 881
Differenze cambio su mezzi liquidi	(1 059)	442
Fondi liquidi alla fine del periodo	24 378	49 525

Allegato al conto di Gruppo 2008

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 2008 include inoltre un accantonamento per rischi generali di CHF 7,1 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.

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.

Le seguenti società sono state consolidate integralmente o proporzionalmente:

Ragione sociale		Capitale azionario/sociale	Partecipazione in %	
			31.12.2008	31.12.2007
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	1 601 000	99,94	97,00
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	EUR	200 000	100,00	100,00
Partecipazione della Hupac Intermodal NV, Rotterdam:				
- Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	EUR	1 601 000	0,06	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 %	
		31.12.2008	31.12.2007
Cemat SpA	Milano (Italia)	34,48	34,48
D & L Cargo NV	Boom (Belgio)	0	40,00
RAAlpin SA	Olten (Svizzera)	30,00	30,00
Cesar Information Services Scarl	Bruxelles (Belgio)	25,10	25,10
Combinant NV	Anversa (Belgio)	35,00	0

Conversione di posizioni e transazioni in valuta estera

Nelle singole società le transazioni in valuta estera vengono convertite e contabilizzate al cambio del giorno in cui avviene la transazione. Le differenze di corso che ne derivano sono indicate nel conto economico. I saldi in valuta estera alla fine dell'anno vengono convertiti ai cambi di fine anno. Le differenze di cambio che ne derivano vengono accreditate al conto economico. Per gli utili di cambio non realizzati è stato creato un accantonamento.

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

Ricavi da forniture e prestazioni

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

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

Costi delle prestazioni e dei servizi forniti

I costi delle prestazioni contengono i costi addebitati da parte di terzi per l'esecuzione delle prestazioni e dei servizi necessari per la realizzazione della cifra d'affari con clienti, società UIRR e terzi (tra cui spese di noli ferroviari, noleggio di vagoni, manutenzione, costi dei terminal, oneri assicurativi aziendali e altri costi vari). I contributi statali ai costi addebitati da terzi vengono contabilizzati a riduzione delle spese.

Tabella di conversione

	Bilancio		Conto economico	
	31.12.2008	31.12.2007	2008	2007
CHF/EUR	1,4873	1,6571	1,5867	1,6427

Evoluzione dei fondi propri del Gruppo

Importi in 1 000 CHF	Capitale azionario	Riserve	Differenze di conversione	Totale	Azionisti minoritari
Saldo al 1° gennaio 2007	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
Differenze di conversione			(2 005)	(2 005)	(129)
Differenze di conversione associate			(2 247)	(2 247)	
Rettifica patrimonio netto associate		(1 022)		(1 022)	
Dividendi Capogruppo		(1 600)		(1 600)	
Utile consolidato 2008		2 810		2 810	72
Saldo al 31 dicembre 2008	20 000	54 545	(2 427)	72 118	1 277

Altre indicazioni prescritte dalla legge

Importi in 1 000 CHF	31.12.2008	31.12.2007
1. Fideiussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegno a favore di terzi	17	19
2. Attivi costituiti in pegno a garanzia di propri impegni	105 665	118 372
3. Impegni leasing non esposti a bilancio	18	6
L'importo indicato riassume tutti gli impegni futuri derivanti dai contratti leasing esistenti, compresi gli interessi e le spese.		
4. Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali	304 510	303 652

Scioglimento riserve latenti

Nell'esercizio 2008 sono state sciolte riserve latenti per 3,1 milioni di franchi (2007: CHF 0).

Valutazione dei rischi

Il processo di valutazione dei rischi del Gruppo consiste nel riportare al Consiglio di Amministra-

zione di Hupac SA i rischi identificati e le misure prese per fronteggiarli. Le procedure e le azioni per identificare i rischi e, dove appropriato, fronteggiarli, sono di competenza del management.

Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale consolidato all'Assemblea Generale degli azionisti per il conto di Gruppo 2008

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo verificato l'annesso conto annuale consolidato della Hupac SA, costituito da bilancio, conto economico, conto del flusso di mezzi liquidi e allegato, pagine 34 a 39, per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto annuale consolidato in conformità alla legge e ai principi di consolidamento e di valutazione esposti nell'allegato. Questa responsabilità comprende la concezione, l'implementazione e il mantenimento di un sistema di controllo interno relativamente all'allestimento di un conto annuale consolidato che sia esente da anomalie significative imputabili a irregolarità o errori. Il Consiglio di Amministrazione è inoltre responsabile della scelta e dell'applicazione di appropriate norme di presentazione del conto annuale consolidato, nonché dell'esecuzione di stime adeguate.

Responsabilità dell'Ufficio di revisione

La nostra responsabilità consiste nell'esprimere un giudizio sul conto annuale consolidato in base alle nostre verifiche. Abbiamo effettuato la nostra verifica conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione, i quali richiedono che la stessa venga pianificata ed effettuata in maniera tale da ottenere sufficiente sicurezza che il conto annuale consolidato sia privo di anomalie significative.

Una revisione comprende l'esecuzione di procedure di verifica volte ad ottenere elementi probativi per i valori e le altre informazioni contenuti nel conto annuale consolidato. La scelta delle procedure di verifica compete al giudizio professionale del revisore. Ciò comprende una valutazione dei rischi che il conto annuale consolidato contenga anomalie significative imputabili a irregolarità o errori. Nell'ambito della valutazione di questi rischi il revisore tiene conto del sistema di controllo interno, nella misura in cui esso è rilevante per l'allestimento del conto annuale consolidato, allo scopo di definire

le procedure di verifica richieste dalle circostanze, ma non per esprimere un giudizio sull'efficacia del sistema di controllo interno. La revisione comprende inoltre la valutazione dell'adeguatezza delle norme di allestimento del conto annuale consolidato, dell'attendibilità delle valutazioni eseguite, nonché un apprezzamento della presentazione del conto annuale consolidato nel suo complesso. Siamo dell'avviso che gli elementi probativi da noi ottenuti costituiscano una base sufficiente ed adeguata per la presente nostra opinione di revisione.

Opinione di revisione

A nostro giudizio il conto annuale consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 è conforme alla legge svizzera e ai principi di consolidamento e di valutazione esposti nell'allegato.

Rapporto in base ad altre disposizioni legali

Confermiamo di adempiere i requisiti legali relativi all'abilitazione professionale secondo la Legge sui revisori (LSR) e all'indipendenza (art. 728 CO), come pure che non sussiste alcuna fattispecie incompatibile con la nostra indipendenza.

Conformemente all'art. 728a cpv. 1 cifra 3 CO e allo Standard svizzero di revisione 890 conferiamo l'esistenza di un sistema di controllo interno per l'allestimento del conto annuale consolidato concepito secondo le direttive del Consiglio di Amministrazione.

Raccomandiamo di approvare il presente conto annuale consolidato.

Ernst & Young SA

Stefano Caccia Claudio Cereghetti

Lugano, 14 aprile 2009

Conto annuale Hupac SA

Conto economico 2008 e 2007

Importi in 1 000 CHF	2008	2007
Ricavi da forniture e prestazioni	61 722	70 937
Costi delle prestazioni fornite	(22 451)	(18 555)
Utile lordo	39 271	52 382
Spese generali	(2 016)	(1 497)
Ammortamenti sostanza fissa materiale	(34 434)	(33 463)
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	(27)	(26)
Accantonamenti e rettifiche di valore	(19)	(8 600)
Ricavi da dividendi	123	1 213
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	2	18
Utile risultante da cessione di partecipazioni	4 531	0
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	(61)	(1)
Perdita risultante da cessione di partecipazioni	(10)	0
Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie	7 360	10 026
Ricavi finanziari	498	309
Oneri finanziari	(2 117)	(1 432)
Differenze di cambio	(950)	105
Scioglimento accantonamenti perdite di cambio	950	0
Utile ordinario d'esercizio	5 741	9 008
Ricavi straordinari	1	23
Costi straordinari	0	(34)
Utile prima delle imposte	5 742	8 997
Imposte	(1 334)	(2 048)
Utile d'esercizio	4 408	6 949

Osservazioni sul conto economico

Rispetto all'anno precedente, la voce *Ricavi da forniture e prestazioni* registra una riduzione del 13% e comprende, nel 2008, principalmente i ricavi da locazione derivanti dall'affitto di beni patrimoniali. Nel 2008 non è stata emessa fattura per la concessione di licenza per l'utilizzo dei marchi Hupac SA a Hupac Intermodal SA per un importo di circa CHF 4 milioni. Hupac SA ha concesso sconti sulla locazione alla locatrice Hupac Intermodal SA per l'insufficiente disponibilità del materiale rotabile dovuta a tempi di fermo vagone sproporzionatamente elevati durante i servizi di manutenzione da una parte, e l'eccedenza di carri delineatasi soprattutto nel secondo semestre dall'altra.

Rispetto all'anno precedente, i *Costi delle prestazioni fornite* sono aumentati di CHF 3,9 milioni. Questa voce comprende perlopiù le spese di mantenimento per il materiale rotabile. L'*Utile lordo* ha quindi subito una flessione di CHF 13,1 milioni rispetto al 2007.

La voce *Spese generali* registra un incremento di CHF 0,5 milioni rispetto al 2007. Nell'anno di riferimento 2008, in particolare, sono rientrati gli onorari per la consulenza amministrativa e giuridica per il progetto del terminal di Anversa e la totalità dei contratti relativi alla manutenzione del materiale rotabile.

Gli *Ammortamenti sostanza fissa materiale* hanno avuto un incremento del 2,9% rispetto al 2007, dovuto anche all'ulteriore consegna di carri nel 2008.

L'*Utile risultante da cessioni di partecipazioni* è da ricondurre quasi esclusivamente alla vendita del pacchetto azionario dell'impresa di trasporti ferroviari DLC.

Rispetto al 2007, gli *Oneri finanziari* hanno registrato un aumento di circa CHF 0,7 milioni. Questo incremento risulta in particolare dal nuovo indebitamento per finanziare l'acquisto di materiale rotabile e i progetti dei terminal in corso. Nell'anno di riferimento 2008, Hupac SA ha registrato differenze di cambio pari a CHF 950.000, che sono interamente compensate dalla voce *Scioglimento accantonamenti perdite di cambio*.

Per l'anno di esercizio 2008, Hupac SA presenta un *Utile d'esercizio* di circa CHF 4,4 milioni al netto delle imposte di CHF 1,3 milioni, pari ad una flessione di ben CHF 2,5 milioni (36,4 %) rispetto all'anno precedente.

Il cash flow calcolato in base al metodo semplificato – utile d'esercizio più ammortamenti e rettifiche degli accantonamenti – nel 2008 ammonta a CHF 37,9 milioni, pari ad una riduzione del 22,6% rispetto all'anno precedente.

Bilancio al 31 dicembre 2008 e 2007

Importi in 1 000 CHF	31.12.2008	31.12.2007
ATTIVO		
SOSTANZA CIRCOLANTE		
Mezzi liquidi	878	7 491
Crediti da forniture e prestazioni	19 418	3 608
- nei confronti di terzi	5 375	1 587
- nei confronti di società del Gruppo	13 958	2 121
- nei confronti di azionisti	203	0
- Delcredere	(118)	(100)
Altri crediti	4 747	4 084
- nei confronti di terzi	4 747	4 084
Ratei e risconti attivi	1 192	2 933
Totale sostanza circolante	26 235	18 116
SOSTANZA FISSA		
Investimenti finanziari	47 268	38 205
- Partecipazioni	37 403	30 860
- Prestiti terzi	491	547
- Prestiti Gruppo	9 370	6 794
- Altri investimenti finanziari	4	4
Investimenti materiali	122 963	100 474
Investimenti immateriali	66	60
Totale sostanza fissa	170 297	138 739
Totale attivo	196 532	156 855

Importi in 1 000 CHF	31.12.2008	31.12.2007
PASSIVO		
CAPITALE DEI TERZI		
Capitale dei terzi a breve termine		
Debiti da forniture e prestazioni	14 267	5 722
- nei confronti di terzi	4 184	4 484
- nei confronti di società del Gruppo	7	0
- nei confronti di azionisti	10 076	1 238
Mutui a breve termine	8 000	6 250
- da terzi	8 000	6 000
- da azionisti	0	250
Altri debiti a breve termine	18	35
- nei confronti di terzi	18	35
Ratei, risconti passivi ed accantonamenti a breve termine	8 352	5 261
Totale capitale dei terzi a breve termine	30 637	17 268
Capitale dei terzi a lungo termine		
Debiti a lungo termine	63 000	34 000
- nei confronti di terzi	63 000	34 000
- nei confronti di azionisti	0	0
Accantonamenti a lungo termine	39 070	44 570
Totale capitale dei terzi a lungo termine	102 070	78 570
Totale capitale dei terzi	132 707	95 838
CAPITALE PROPRIO		
Capitale azionario	20 000	20 000
Riserva generale	4 822	4 762
Riserve statutarie	34 300	29 100
Utile di bilancio	4 703	7 155
- Utili riportati	295	206
- Utile d'esercizio	4 408	6 949
Totale capitale proprio	63 825	61 017
Totale passivo	196 532	156 855

Osservazioni sul bilancio

Il totale di bilancio di Hupac SA ha registrato un incremento di circa CHF 40 milioni rispetto all'anno precedente. Accanto all'incremento degli *Investimenti materiali* pari a circa CHF 23 milioni, va ricordato anche l'aumento di circa CHF 6,5 milioni nelle *Partecipazioni*. Qui si tratta di un potenziamento del capitale di Hupac Intermodal BVBA di Anversa e della partecipazione alla società di nuova fondazione Combinant NV, anch'essa con sede ad Anversa.

Nei passivi va ricordato che i CHF 8 milioni indicati sotto la voce *Mutui a breve termine* dal punto di vista strutturale dovrebbero in realtà rientrare nei *Debiti a lungo termine*, tuttavia, dal momento che scadono entro un anno, sono classificati sotto la voce *Capitale dei terzi a breve termine*.

A fine anno 2008, Hupac SA dispone di un *Capitale proprio* di circa CHF 63,8 milioni, pari ad una quota del 32,5% (38,9% nell'anno precedente).

Allegato al conto annuale 2008

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	31.12.2008	31.12.2007
2.1 Fideiussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegni a favore di terzi	10 025	11 779
2.2 Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali	222 296	217 786
2.3 Partecipazioni essenziali		

Ragione sociale	Attività	Capitale sociale in 1 000	Partecipazione in %	
			31.12.2008	31.12.2007
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 1 601	0,06	3,00
Hupac Intermodal BVBA, Anversa	Terminal engineering, gestione terminal	EUR 1 601	99,94	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	0	40,00
Cesar Information Services Scarl, Bruxelles	Servizio elaborazione dati per i clienti	EUR 100	25,10	25,10
Combinant NV, Anversa	Terminal engineering, gestione terminal	EUR 500	35,00	0
RAIpin SA, Olten	Gestione traffico, gestione terminal	CHF 300	30,00	30,00

2.4 Valutazione dei rischi

Hupac SA che è controllante del Gruppo Hupac, è completamente inserita nel processo interno di valutazione dei rischi del Gruppo. Il processo di valutazione dei rischi del Gruppo consiste nel riportare al Consiglio di Amministrazione di Hupac SA i rischi identificati e le misure prese per fronteggiarli. Le procedure e le azioni per identificare i rischi e, dove appropriato, fronteggiarli, sono di competenza del management.

3. Evoluzione dei fondi propri

Importi in 1 000 CHF	Capitale azionario	Riserva generale	Riserve statutarie	Utile di bilancio	Totale
Saldo al 1 gennaio 2007	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
Dividendo				(1 600)	(1 600)
Attribuzione alla riserva generale		60		(60)	
Attribuzione alle riserve statutarie			5 200	(5 200)	
Utile d'esercizio				4 408	4 408
Saldo al 31 dicembre 2008	20 000	4 822	34 300	4 703	63 825

Proposta per l'impiego dell'utile di bilancio

Importi in CHF	2008
Utili riportati	294 843
Utile d'esercizio	4 407 999
Utile di bilancio a disposizione dell'Assemblea Generale	4 702 842
Proposta del Consiglio di Amministrazione:	
- Dividendo	800 000
- Attribuzione alla riserva generale	0
- Attribuzione alle riserve statutarie	3 700 000
- Riporto a nuovo	202 842
	4 702 842

Rapporto dell'Ufficio di revisione all'Assemblea Generale degli azionisti per l'esercizio 2008

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo verificato l'annesso conto annuale della Hupac SA, costituito da bilancio, conto economico e allegato, pagine da 40 a 43, per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto annuale in conformità alla legge e allo statuto. Questa responsabilità comprende la concezione, l'implementazione e il mantenimento di un sistema di controllo interno relativamente all'allestimento di un conto annuale che sia esente da anomalie significative imputabili a irregolarità o errori. Il Consiglio di Amministrazione è inoltre responsabile della scelta e dell'applicazione di appropriate norme di presentazione del conto annuale, nonché dell'esecuzione di stime adeguate.

Responsabilità dell'Ufficio di revisione

La nostra responsabilità consiste nell'esprimere un giudizio sul conto annuale in base alle nostre verifiche. Abbiamo effettuato la nostra verifica conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione, i quali richiedono che la stessa venga pianificata ed effettuata in maniera tale da ottenere sufficiente sicurezza che il conto annuale sia privo di anomalie significative.

Una revisione comprende l'esecuzione di procedure di verifica volte ad ottenere elementi probativi per i valori e le altre informazioni contenuti nel conto annuale. La scelta delle procedure di verifica compete al giudizio professionale del revisore. Ciò comprende una valutazione dei rischi che il conto annuale contenga anomalie significative imputabili a irregolarità o errori. Nell'ambito della valutazione di questi rischi il revisore tiene conto del sistema di controllo interno, nella misura in cui esso è rilevante per l'allestimento del conto annuale, allo scopo di definire le procedure di verifica richieste dalle circostanze, ma non per esprimere un giudi-

zio sull'efficacia del sistema di controllo interno. La revisione comprende inoltre la valutazione dell'adeguatezza delle norme di allestimento del conto annuale, dell'attendibilità delle valutazioni eseguite, nonché un apprezzamento della presentazione del conto annuale nel suo complesso. Siamo dell'avviso che gli elementi probativi da noi ottenuti costituiscano una base sufficiente ed adeguata per la presente nostra opinione di revisione.

Opinione di revisione

A nostro giudizio il conto annuale per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2008 è conforme alla legge svizzera e allo statuto.

Rapporto in base ad altre disposizioni legali

Confermiamo di adempiere i requisiti legali relativi all'abilitazione professionale secondo la Legge sui revisori (LSR) e all'indipendenza (art. 728 Codice delle obbligazioni (CO)), come pure che non sussiste alcuna fattispecie incompatibile con la nostra indipendenza.

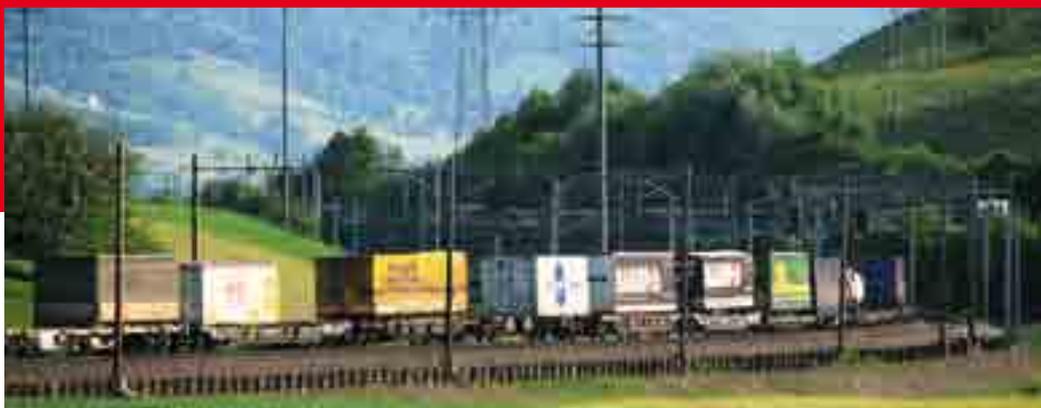
Conformemente all'art. 728a cpv. 1 cifra 3 CO e allo Standard svizzero di revisione 890 confermiamo l'esistenza di un sistema di controllo interno per l'allestimento del conto annuale concepito secondo le direttive del Consiglio d'amministrazione.

Confermiamo inoltre che la proposta d'impiego dell'utile di bilancio è conforme alla legge svizzera e allo statuto e raccomandiamo di approvare il presente conto annuale.

Ernst & Young SA

Stefano Caccia Claudio Cereghetti

Lugano, 14 aprile 2009



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

