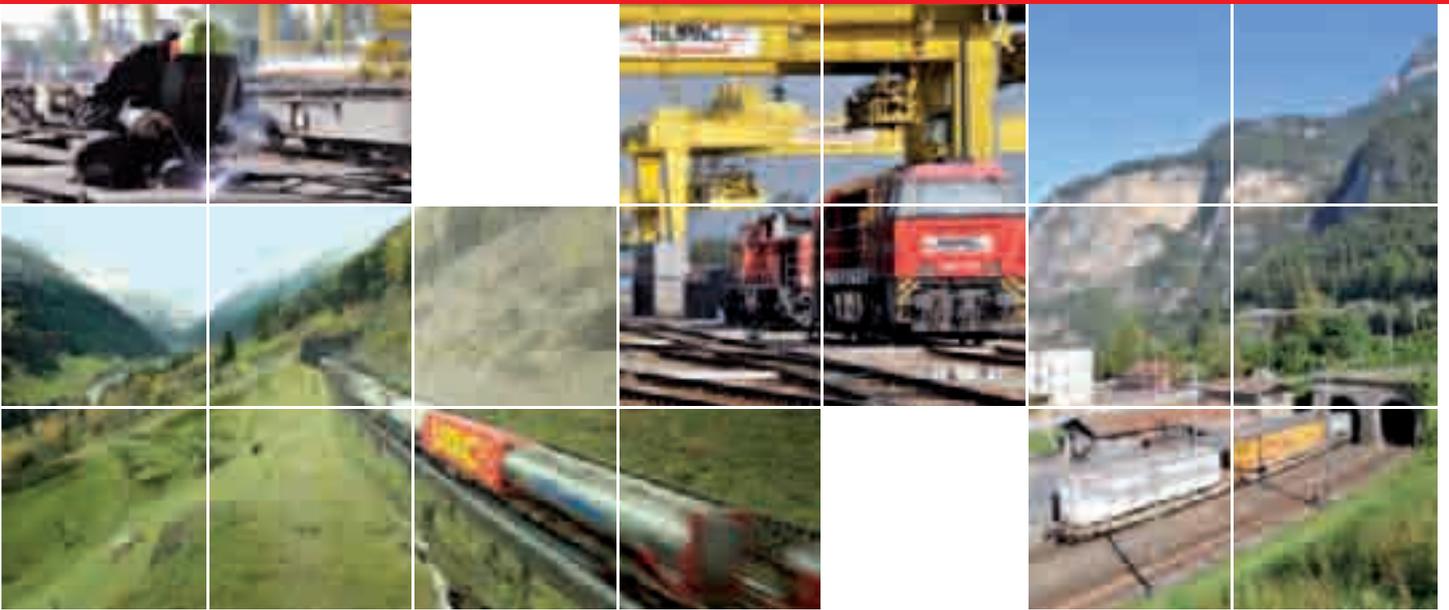
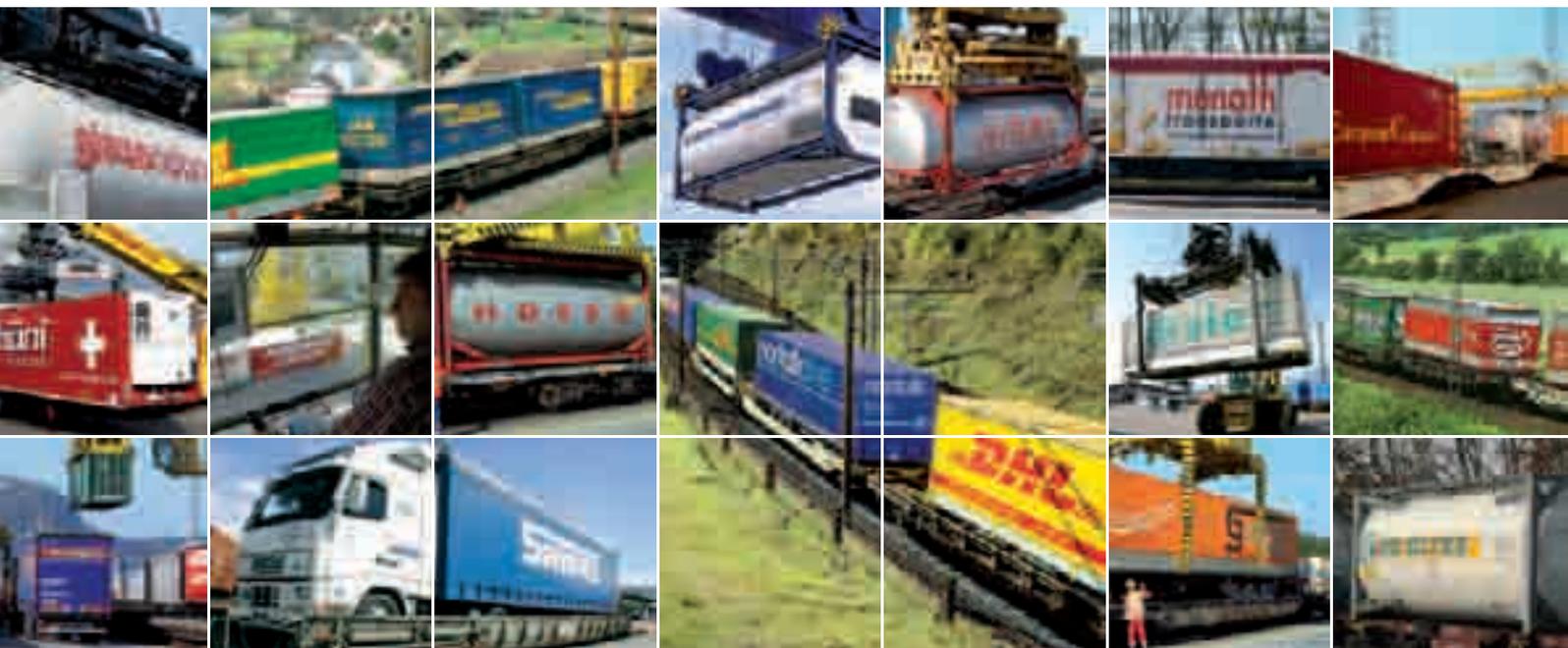


Relazione sulla gestione 2010





Profilo del Gruppo Hupac

Profilo del Gruppo Hupac

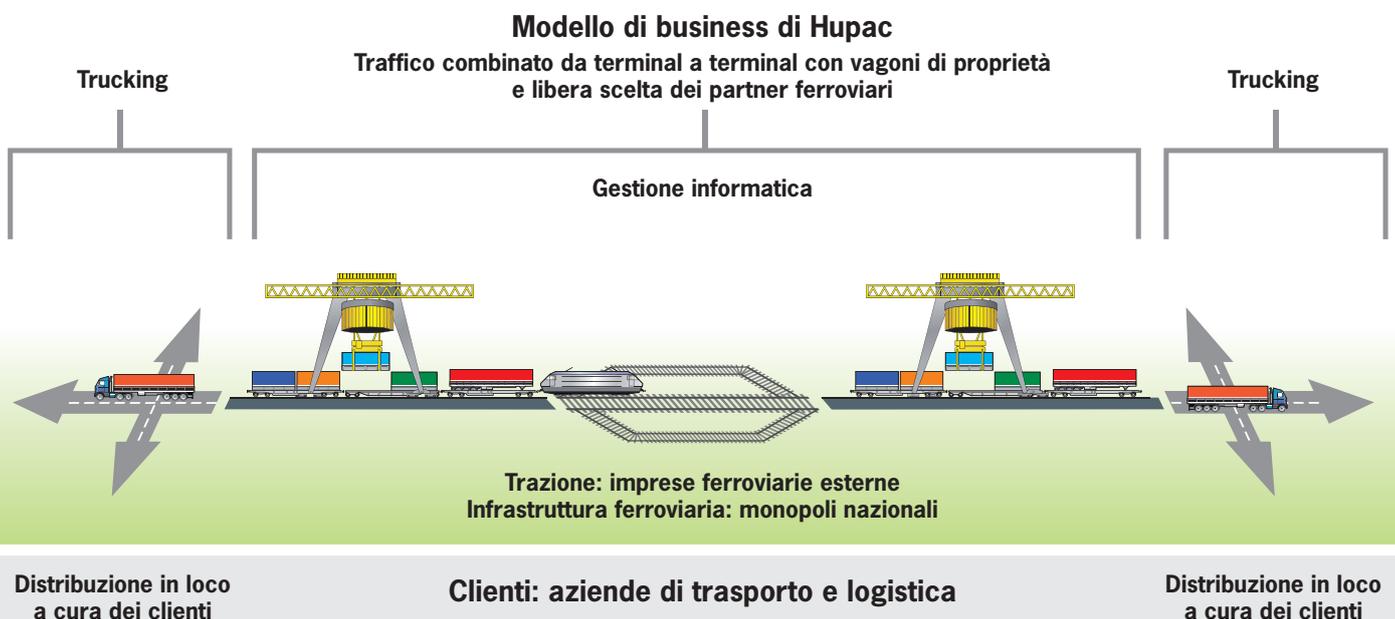
Hupac è l'azienda leader nel trasporto combinato attraverso le Alpi svizzere ed è uno dei principali operatori in Europa. L'azienda si impegna perché sempre più merce possa essere trasportata su rotaia anziché su strada, contribuendo così a trasferire il traffico e a salvaguardare l'ambiente.

Hupac dispone di circa 5.600 moduli carro e, come operatore indipendente e neutrale del trasporto combinato, raggruppa le spedizioni di diversi trasportatori formando treni completi. I treni fanno la spola tra terminal di trasbordo su lunghe tratte generalmente internazionali, mentre la trazione ferroviaria viene gestita da imprese ferroviarie terze. La distribuzione in loco viene effettuata dagli autotrasportatori. Hupac non è legata ad alcuna impresa ferroviaria e offre i suoi servizi di trasporto combinato a tutte le aziende di trasporti.

Hupac gestisce un network di 110 treni al giorno con collegamenti tra le maggiori aree economiche europee. Nel 2010 il volume di traffico ammontava a circa 690.000 spedizioni stradali. Il Gruppo Hupac è composto da dieci società con sede in Svizzera, Germania, Italia, Olanda, Belgio, Danimarca e Polonia e conta 400 collaboratori.

La Hupac SA è stata fondata nel 1967 a Chiasso, dove si trova la sede principale. Il capitale sociale ammonta a CHF 20 milioni ed è ripartito fra 100 azionisti. Il 72% del capitale appartiene ad aziende di logistica e trasporto, il 28% a società ferroviarie. In questo modo si garantisce vicinanza al mercato ed indipendenza dalle ferrovie.

Catena di creazione del valore del traffico combinato

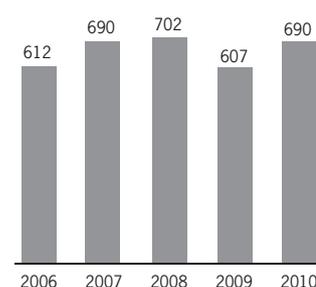


Anno di fondazione	1967
Capitale azionario	CHF 20 mio.
Azionisti	circa 100
Struttura del capitale	72% aziende di logistica e trasporto 28% società ferroviarie
Sede centrale	Chiasso
Sedi operative/ rappresentanze	Basilea, Busto Arsizio, Oleggio, Singen, Colonia, Duisburg, Rotterdam, Anversa, Taulov, Varsavia
Posizionamento	Operatore indipendente di traffico intermodale
Offerta di trasporti	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Rete europea con focus sul transito alpino ▶ Offerte integrative sull'asse est-ovest (Spagna, Europa orientale, Russia, Far East)
Volume di traffico	690.251 spedizioni stradali <ul style="list-style-type: none"> ▶ Shuttle Net: 679.066 spedizioni stradali ▶ Autostrada Viaggiante: 11.185 spedizioni stradali
Collaboratori	401
Materiale rotabile	5.629 moduli carro 13 locomotive di linea e/o manovra
Gestione terminal	Busto Arsizio-Gallarate, Desio, Sacconago, Novara RALpin, Aarau, Basilea, Chiasso, Lugano Vedeggio, Singen, Anversa
Tecnologie informatiche	Goal, software integrato per il trasporto intermodale Cesar, sistema informativo per i clienti basato sul web Ediges, sistema di scambio dati su base XML E-train, sistema di monitoraggio satellitare dei treni
Certificazioni	ECM - Entity in Charge of Maintenance Sistema di gestione qualità ISO 9001:2008 Sistema di gestione ambientale ISO 14001:2004
Dati finanziari	Fatturato annuo CHF 504,5 milioni (EUR 365,4 milioni) Utile d'esercizio CHF 3,2 milioni (EUR 2,3 milioni) Cash flow CHF 41,8 milioni (EUR 30,3 milioni)

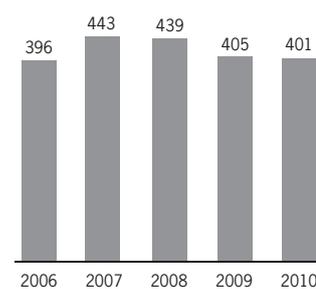
Situazione al 31.12.2010

Volume di traffico

Spedizioni stradali in 1000

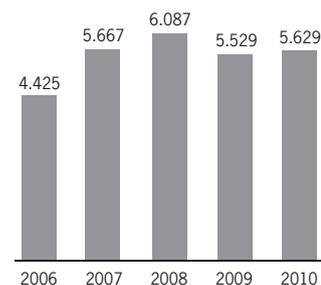


Collaboratori

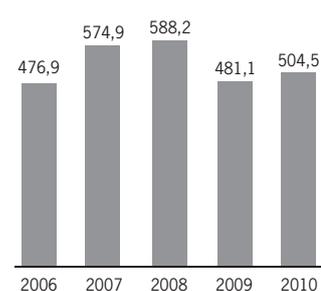


Materiale rotabile

Numero di moduli carro



Fatturato in mio. CHF





Relazione sulla gestione 2010

Introduzione

Prefazione	2
Il trasporto combinato – un sistema per il futuro	4

Il Gruppo Hupac

Visione e linee guida	7
Corporate Governance	9
L'anno 2010 in breve	10
La strategia di Hupac per la sostenibilità del trasporto merci	12
Sistemi di gestione della qualità e dell'ambiente	14
Comunicazione con gli stakeholder	14

La responsabilità economica di Hupac

Andamento economico	16
Sviluppo del traffico	17
Risorse operative	20
Qualità, sicurezza e produttività	22
Clienti	24
Fornitori	24

La responsabilità ambientale di Hupac

Prestazioni ambientali	26
Trasporto di merci pericolose	27

La responsabilità sociale di Hupac

Collaboratori	30
Politica di trasferimento del traffico	31
Rapporti con le istituzioni e le comunità	32

Conti annuali

Conto annuale consolidato	34
Conto annuale di Hupac SA	40



La ferrovia del futuro

Gentili signore e signori, cari amici dell'azienda

Con la decisione di partecipare alla nuova FFS Cargo International, lo scorso anno Hupac ha compiuto uno dei passi più importanti dei suoi quarant'anni e oltre di storia. L'obiettivo era creare un mercato ferroviario funzionante nel transito attraverso la Svizzera, per favorire la concorrenza e far crescere ulteriormente il traffico su rotaia. Ad avvenuta fondazione, ora vogliamo dimostrare che, con strutture snelle e un'alta produttività operativa, il trasporto su rotaia rappresenta il futuro per il traffico merci a lunga percorrenza in Europa.

È chiaro che l'attività principale di Hupac continuerà ad essere quella di operatore. Ed è altrettanto chiaro che continueremo a collaborare a stretto contatto con tutti i nostri partner ferroviari per il transito attraverso la Svizzera, ovvero FFS Cargo International, DB Schenker Rail, Trenitalia e Crossrail. Hupac deve dare prova di essere un partner leale e affidabile nel mercato anche come partner junior di FFS Cargo International e di Crossrail: non possiamo e non vogliamo mettere in gioco il capitale di fiducia che abbiamo acquisito da parte dei nostri clienti e partner.

Anche nell'infrastruttura ferroviaria registriamo delle evoluzioni importanti. Notiamo con soddisfazione che esiste una volontà politica di ampliare entro breve le tratte d'accesso al tunnel di base del Gottardo, per il necessario profilo di 4 metri. Tuttavia dubitiamo che il finanziamento di questi ampliamenti possa essere effettuato a scapito dei contributi d'esercizio consolidati da anni, senza che ciò comporti un massiccio ritrasferimento del traffico su strada.

In questo contesto desideriamo evidenziare due aspetti. Nello sviluppo e nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria, il traffico merci deve essere integrato concettualmente in tutte le pianificazioni come utente di pari diritto. Flessibilità, produttività e redditività sono fattori che, nel traffico merci orientato al mercato, si declinano in modo assai

diverso rispetto al traffico passeggeri. Aspetti come lunghezza e peso dei treni, pendenze, binari di precedenza, collegamenti internazionali, così come questioni di priorità, capacità e costi nel rapporto tra traffico merci e passeggeri, vanno collocati ai primi posti dell'agenda della politica dei trasporti, se intendiamo procedere seriamente al trasferimento del traffico su ferrovia.

In secondo luogo, dobbiamo trovare la strada, nel lungo periodo, per uscire dal circolo vizioso delle sovvenzioni. I contributi d'esercizio compensano gli elevati costi d'esercizio della produzione ferroviaria sull'infrastruttura transalpina obsoleta in Svizzera, e riducono i prezzi delle tracce ampiamente superiori rispetto al livello dei paesi vicini. La prossima riforma del sistema dei prezzi delle tracce dovrebbe avere lo slancio per un nuovo orientamento che elimini alla radice la necessità di sovvenzioni. Abbiamo bisogno di un sistema di prezzi delle tracce che non penalizzi ma bensì favorisca i treni merci pesanti, che promuova attivamente la produttività e la capacità della rete attraverso incentivi, e che consenta nel lungo periodo una gestione economica del traffico merci senza sovvenzioni operative, dopo che sarà stata realizzata una ferrovia di pianura efficiente da Basilea fino ai terminal della Lombardia.

Nonostante la crisi economica e le turbolenze monetarie, Hupac continua ad investire nello sviluppo del trasporto combinato. Vi ringrazio per la vostra fiducia a nome del Consiglio di Amministrazione, e sarò felice di poter percorrere questa strada insieme a voi.

Dr. Hans-Jörg Bertschi
Presidente del Consiglio di Amministrazione

Chiasso, aprile 2011



La sicurezza deve rimanere accessibile

Cari azionisti, clienti, partner, collaboratrici e collaboratori

Nel 2010 siamo usciti della recessione in tempi record. L'economia è ripartita con inattesa rapidità, per certi versi più velocemente di quanto non consentissero le risorse ferroviarie. Solo nel secondo semestre siamo riusciti a contrastare, insieme ai nostri partner, i problemi di qualità e la mancanza di carri e locomotive.

Abbiamo anche fatto di necessità virtù. La criticità a livello europeo nella manutenzione del materiale rotabile ci ha portato a prendere in mano autonomamente, e nel modo più rapido e completo possibile, la manutenzione leggera dei nostri carri. Nel giugno del 2010 abbiamo aperto la nostra nuova officina a Busto Arsizio, con l'obiettivo di gestire efficacemente le esistenti problematiche di manutenzione. Per una parte dei nostri carri, ora i necessari lavori di manutenzione vengono effettuati direttamente nei pressi del terminal, evitando così dispendiosi trasporti di carri vuoti: una novità a livello europeo che offre numerosi vantaggi in termini di costi e disponibilità di carri.

A ottobre 2010 Hupac ha ottenuto il certificato ECM e ora è pienamente responsabile della manutenzione della sua flotta. Il know-how che abbiamo acquisito negli scorsi anni in questo settore è enorme, e altrettanto lunga è la strada che dobbiamo ancora percorrere per sfruttare tutte le possibilità e le sinergie nel nuovo mercato liberalizzato della manutenzione.

Tuttavia già oggi ci si chiede se l'aumento dei requisiti di sicurezza, dovuto all'inasprimento delle norme conseguente alla tragedia di Viareggio, sia giustificato e porti ai risultati sperati. Se la verifica tecnica delle ruote richiede, oggi, un dispendio doppio e triplo in termini di controlli, tempo e amministrazione, insorgono enormi costi supplementari che gravano sul sistema ferroviario e ne compromettono la competitività rispetto al trasporto stradale. La rottura dell'asse di un autocarro

non porterebbe di certo alla revisione di tutte le norme di sicurezza, attuata in modo affrettato e privo di coordinamento a livello europeo, pari a quella che stiamo sperimentando ultimamente nel traffico merci su rotaia.

La sicurezza deve rimanere accessibile a tutti. Statisticamente i trasporti su rotaia sono da quaranta a cento volte più sicuri di quelli su strada. Dovremmo definire un rapporto sostenibile tra dispendio e riduzione del rischio, e concentrarci su interventi concreti che contribuiscano effettivamente ad aumentare la sicurezza. Bisogna evitare che il traffico si sposti su strada perché i requisiti di sicurezza del traffico su rotaia raggiungono costi inaccessibili.

Ci impegneremo per questo. Hupac mantiene il dialogo con tutti i partner della catena di creazione del valore e si assume, anche a questo livello, le sue responsabilità per il successo del trasporto combinato.

Quest'anno la sfida che affrontiamo è fornire un servizio ancora migliore, a prezzi di mercato competitivi. Un'ampia revisione dei processi e delle strutture di costo è già stata avviata e dovrebbe dare i suoi frutti per la fine dell'anno.

Anche nel mercato odierno, sempre più esigente, restiamo fedeli al nostro motto "moving together". A nome della direzione desidero ringraziare voi tutti, azionisti, clienti, partner, collaboratrici e collaboratori, per la preziosa collaborazione.

Bernhard Kunz
Direttore

Chiasso, aprile 2011

Traffico combinato: il sistema del futuro

Il trasporto combinato strada/rotaia è stato introdotto in Europa circa cinquant'anni fa e oggi rappresenta un'importante alternativa per il trasporto merci. Questo sistema di traffico combina diverse modalità di trasporto in un'unica catena, abbinandone così i rispettivi vantaggi. Circa 120 fornitori operano in questo settore*. Come pioniere del trasporto combinato e leader del mercato nel transito alpino, Hupac si impegna per il costante potenziamento del sistema.

La tecnica

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 sistema

Il sistema europeo del trasporto combinato è il risultato di un processo di standardizzazione decennale. I diversi elementi vengono costantemente sviluppati e armonizzati tra loro:

- ▶ centinaia di migliaia di unità di carico standardizzate (container, cisterne, casse mobili, semirimorchi)
- ▶ 50.000 vagoni con diverse finiture tecniche (carri pianale, carri tasca)
- ▶ 500 terminal e porti, nonché innumerevoli binari di raccordo
- ▶ 2.000 locomotive cargo di diverse imprese ferroviarie
- ▶ infrastrutture ferroviarie in tutta Europa che tengono conto dei requisiti del traffico combinato.

Il mercato

Quello del traffico combinato è un mercato emergente, con un volume di trasporti di 154 milioni di tonnellate di merci in Europa e un tasso di crescita annuo medio del 7,4%** . Il trasporto combinato è concorrenziale rispetto a quello su strada sulle lunghe distanze a partire da 500 km, nel transito alpino già da 300 km. Le esistenti restrizioni del trasporto merci su strada, le condizioni quadro favorevoli della politica dei trasporti e un bilancio ambientale positivo sono i fattori determinanti del mercato.

I clienti

Le aziende di trasporti che utilizzano il trasporto combinato non accompagnato attuano una decisione di sistema a lunga scadenza e fanno notevoli investimenti. Tra di essi rientrano unità di carico specifiche, idonee per il trasferimento su rotaia, con profili di presa per la movimentazione tramite gru e telai rinforzati. Vanno inoltre contemplati adeguamenti organizzativi e strutturali come ufficio disposizione, informatica, filiali o partner per la gestione del pre- e onward carriage dei trasporti, nonché motrici e conducenti per tratte brevi. La capacità di sviluppo del sistema combinato e l'affidabilità delle condizioni quadro della politica dei trasporti sono criteri importanti per la definizione degli investimenti.

Fattori di successo

Il traffico combinato è in competizione con il trasporto tuttostrada ed è esposto ad un'elevata pressione dei prezzi. Grandi volumi, alta produttività e uno sfruttamento ottimale delle scarse capacità ferroviarie sono i principali fattori di successo per la competitività del sistema. Particolarmente rilevanti sono la qualità e l'affidabilità del servizio di trasporto. Esse sono determinanti per la soddisfazione della clientela ma anche per l'efficienza produttiva, dato che i treni in ritardo comportano elevati costi secondari. Sarebbe di grande aiuto una revisione della regolamentazione delle priorità che oggi penalizza i treni merci rispetto ai treni passeggeri. Anche la predisposizione di infrastrutture ferroviarie adatte al traffico merci svolge un ruolo importante: se treni lunghi e pesanti, di elevato profilo, possono viaggiare su tratte con pendenze ridotte direttamente fino ai terminal disposti in zone centrali, senza fermarsi alle frontiere, si creano le migliori premesse per il successo del traffico combinato.

Vantaggi per tutti

Nel 2009 il settore ha generato un fatturato annuo di 4,6 miliardi di euro e ha offerto 44.000 posti di lavoro presso operatori, terminal e ferrovie. Il risparmio in termini di CO₂ rispetto al trasporto tuttostrada si aggirava intorno ai 6,0 milioni di tonnellate. La riduzione dei costi esterni, generata dal trasferimento dei volumi dalla strada alla rotaia, ammonta a 2,1 miliardi di euro*. In questo modo il trasporto combinato dà un importante contributo a favore della società e dell'ambiente.

* UIC, Report on Combined Transport, 2010

** Diomis, 2010



Il Gruppo Hupac



Visione e linee guida del Gruppo Hupac

Visione: “Moving together”

Hupac è tra i maggiori gestori di rete indipendenti nel traffico intermodale europeo. In un mercato dei trasporti in rapida crescita, ci impegniamo perché sempre più merce possa essere trasportata su rotaia anziché su strada, apportando così un importante contributo al trasferimento del traffico e alla salvaguardia dell'ambiente.

Come pionieri del trasporto combinato e operatori leader nel transito alpino, ci assumiamo la responsabilità del continuo potenziamento del sistema. Intratteniamo un dialogo aperto con tutti i partner della catena di creazione del valore e puntiamo su innovazione, qualità e produttività come chiave per il successo.

Per i nostri clienti siamo un partner competente e affidabile. Desideriamo crescere insieme a loro. Il nostro obiettivo è una crescita durevole del traffico nell'ordine dell'8-10% annuo per raggiungere un volume di un milione di spedizioni stradali nel 2015; ciò con un utile d'impresa annuo del 2-3% (margine EBIT del fatturato).

Linee guida: “Competenza e affidabilità”

Trasferire il traffico merci su rotaia

Vogliamo far diventare il traffico intermodale la soluzione di trasporto prioritaria sulle lunghe tratte europee. In qualità di operatore indipendente e neutrale raggruppiamo i volumi di traffico di numerose aziende di trasporto sui nostri treni shuttle e sosteniamo lo sviluppo di concetti logistici avanzati. Risorse di proprietà, quali vagoni ferroviari e terminal, ci assicurano la necessaria libertà d'azione nell'interesse del mercato.

Orientamento ai clienti

L'obiettivo primario è avere clienti soddisfatti e fedeli. Rispondiamo 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.

Collaboratori motivati e preparati

Le nostre risorse più importanti sono i collaboratori. Offriamo ad essi condizioni di lavoro attraenti, formazione professionale e aggiornamento costante. Favoriamo un clima aziendale aperto e solidale e incentiviamo la motivazione, lo spirito di gruppo e la responsabilità individuale. Le buone prestazioni vengono debitamente ricompensate.

Sicurezza come vantaggio competitivo

I trasporti su rotaia sono notevolmente più sicuri rispetto a quelli su strada. Ci adoperiamo per mantenere e potenziare la sicurezza in tutti i settori dell'azienda, ovvero nei terminal, nella gestione della flotta e in fase di controllo delle unità di carico. I nostri processi sono certificati e sottoposti ad auditing esterni.

Processi efficienti

Attraverso processi efficienti e standardizzazione interna Hupac intende offrire servizi concorrenziali e in linea con le esigenze dei clienti. L'impiego del sistema di gestione della qualità e delle moderne tecnologie informatiche supporta questo obiettivo.

Insieme con i partner

Ci adoperiamo per l'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.

Mercati aperti

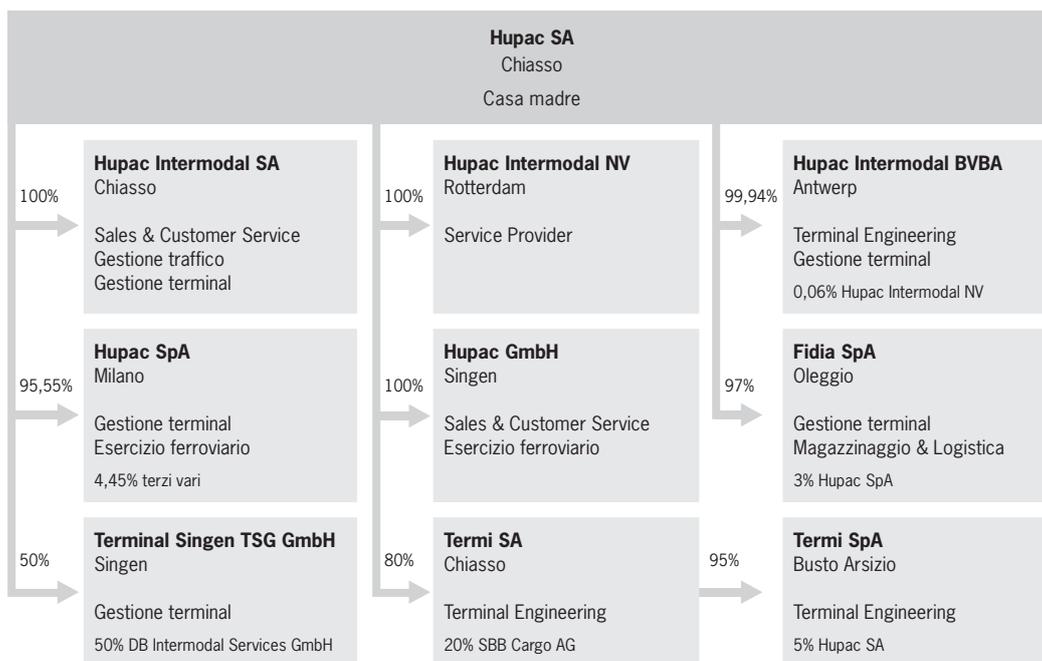
Nel settore ferroviario collaboriamo con i nostri partner secondo il principio della “trazione a responsabilità integrata”. Sosteniamo la liberalizzazione delle ferrovie e puntiamo su una stretta collaborazione sinergica con numerosi partner ferroviari.

Amministrazione sostenibile

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 offriamo un contributo decisivo per la protezione del clima e l'efficienza energetica. Hupac promuove l'agire eco-compatibile come realtà vissuta quotidianamente da ciascun collaboratore. Il nostro sistema di gestione ambientale è la norma vincolante per sistemi produttivi ecologici e sicuri e per l'impiego moderato delle risorse naturali.



Consiglio di Amministrazione di Hupac SA

Nome	Età	Posizione	Nazionalità	Prima nomina	Scadenza del mandato
Dr. Hans-Jörg Bertschi	53	Presidente dal 1993	Svizzera	1987	2013
Dr. Thomas Baumgartner	56	Consigliere	Italiana	1990	2013
Thomas Hoyer	60	Consigliere	Tedesca	1988	2013
Ing. Nicolas Perrin	51	Consigliere	Svizzera	2008	2013
Nils Planzer	39	Consigliere	Svizzera	2008	2013
Peter Hafner	54	Segretario	Svizzera	1999	2013

Direzione del Gruppo Hupac e direzione operativa delle filiali

Hupac SA	Bernhard Kunz Peter Hafner Peter Howald Leonardo Fogu Piero Solcà Aldo Croci Giorgio Pennacchi Dario Arcotti	Direttore Condirettore e Finance & Administration Sales & Operations Fleet Management Logistics & QMS/EMS Information Technology Engineering Condirettore Engineering
Hupac Intermodal SA	Bernhard Kunz Peter Howald	Direttore Condirettore
Hupac Intermodal NV	Mark Jansen	Direttore Operativo
Hupac Intermodal BVBA	Dirk Fleerackers	Direttore Operativo
Hupac SpA	Francesco Crivelli Sergio Crespi	Amministratore Delegato Direttore
Hupac GmbH	Sascha Altenau	Direttore
Fidia SpA	Francesco Crivelli	Amministratore Delegato
Terminal Singen TSG GmbH	Sascha Altenau Gerhard Bukowski	Direttore Direttore
Termini SA	Peter Hafner	Direttore
Termini SpA	Peter Hafner	Presidente

Struttura del Gruppo Hupac

Alla fine del 2010 il Gruppo Hupac era costituito da dieci imprese con sedi in Svizzera, Germania, Italia, Paesi Bassi e Belgio. Ogni società agisce in un preciso ambito, per proporre soluzioni avanzate e rendere più efficace la risposta complessiva del Gruppo.

All'inizio dell'anno Dario Arcotti è stato promosso mandatario di Hupac SA e Hupac Intermodal SA, e procuratore della Termi SpA. Nella casa madre, Dario Arcotti è vicedirettore del settore Engineering.

Il Consiglio di Amministrazione

Attualmente il Consiglio di Amministrazione di Hupac SA è composto da cinque membri. Lo statuto prevede che gli azionisti di Hupac siano in primo luogo imprese di trasporto che operano attivamente per lo sviluppo del trasporto combinato. Di conseguenza, il Consiglio di Amministrazione di Hupac SA è costituito a maggioranza da imprenditori o amministratori delegati di aziende di questo tipo. Con la Germania e l'Italia sono rappresentati mercati geografici di importanza strategica. 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 2010 tali partecipazioni riguardavano gli operatori del trasporto combinato Cemac e RALpin, la società terminalistica Combinant e l'impresa di elaborazione dati Cesar Information Services. Nel 2010 Hupac ha acquisito una partecipazione del 25% nell'impresa ferroviaria svizzera Crossrail. Hupac mantiene partecipazioni minori nelle società di gestione dei terminali KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen e DIT Duisburg Intermodal Terminal.

Nell'anno di riferimento Hupac ha collaborato ai preparativi per la fondazione della società di trazione FFS Cargo International. Dopo l'approvazione da parte della Commissione della Concorrenza, all'inizio del 2011 Hupac SA ha potuto portare a termine la partecipazione del 25% nella FFS Cargo International SA.

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.

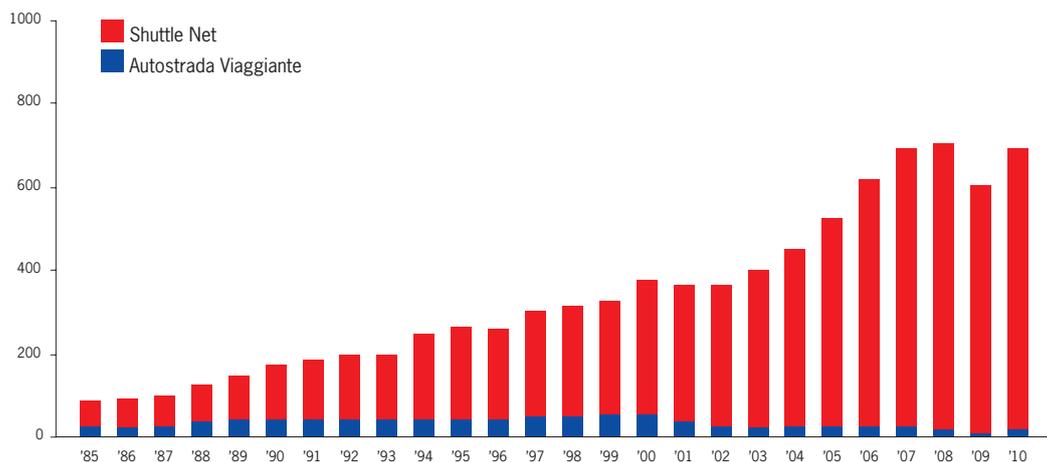
Nell'anno di riferimento, attraverso un aumento dell'assicurazione di responsabilità civile sono stati coperti i rischi incrementati, in particolare quelli di Hupac SA come titolare di carri e Hupac SpA come impresa di trasporti ferroviari.

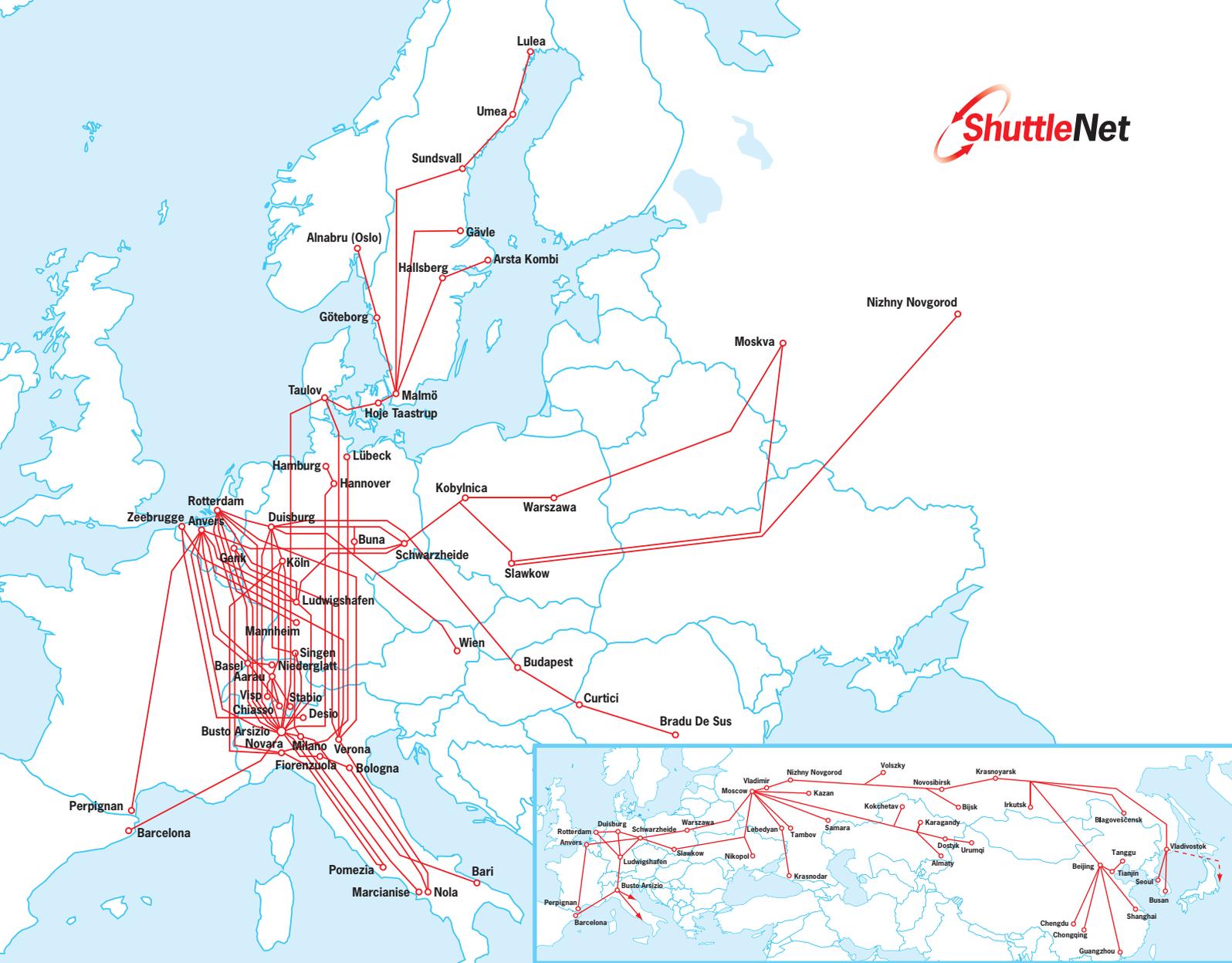
L'anno 2010 in breve

Gennaio	▶ Inaugurazione del terminal di trasbordo HTA Hupac Terminal Antwerp
Marzo	▶ Introduzione di un nuovo collegamento Colonia Niehl ⇌ Novara tramite il corridoio di 4 metri del Lötschberg ▶ Prolungamento del collegamento Budapest ⇌ Curtici fino a Bradu de Sus nell'area di Bucarest
Aprile	▶ Inaugurazione del terminal di trasbordo Combinant (BASF, Hupac, IFB) di Anversa ▶ Partenza dei treni shuttle Busto Arsizio ⇌ Barcellona, Rotterdam ⇌ Verona e Anversa ⇌ Verona via Brennero ▶ Riapertura della galleria Monte Olimpino II dopo quasi due anni di chiusura per lavori di manutenzione
Maggio	▶ Nuovo collegamento tra Anversa Combinant e Ludwigshafen
Giugno	▶ Inizio dell'esercizio sulla relazione Singen ⇌ Busto con collegamenti gateway verso l'Italia centrale e meridionale e verso la Spagna ▶ Primi container da Anversa a Busan in Corea del Sud via Slawkow, Mosca e Vladivostok
Luglio	▶ FFS Cargo e Hupac annunciano per l'inizio del 2011 la comune fondazione di una società di trazione neutra e indipendente per il traffico di transito transalpino ▶ Apertura dell'officina Hupac per materiale rotabile presso il terminal di Busto Arsizio-Gallarate, gestita da Cosmef
Settembre	▶ Aumento della frequenza sui collegamenti Rotterdam ⇌ Verona e Duisburg ⇌ Schwarzheide
Ottobre	▶ Certificazione di Hupac come ECM - Entity in Charge of Maintenance
Novembre	▶ Hupac, insieme ad altre associazioni e operatori del trasporto combinato, sottolinea la necessità di un corridoio di 4 metri attraverso il Gottardo e di ulteriori adeguamenti delle infrastrutture ▶ Apertura dei lavori di ampliamento dell'edificio operativo presso il terminal di Busto Arsizio ▶ Prime corse di prova da Ludwigshafen alla Cina, passando per Slawkow, Mosca, Novosibirsk e la Mongolia
Dicembre	▶ Ordine di 145 carri tasca T4.2 e T5 e di 20 carri per l'Autostrada Viaggiante ▶ Approntamento del sistema di separazione delle acque reflue presso il terminal di Busto Arsizio per aumentare la sicurezza ambientale ▶ Trasferimento del collegamento Rola Basilea ⇌ Lugano a RAlpin

Sviluppo del traffico 1985-2010

Spedizioni stradali in 1000





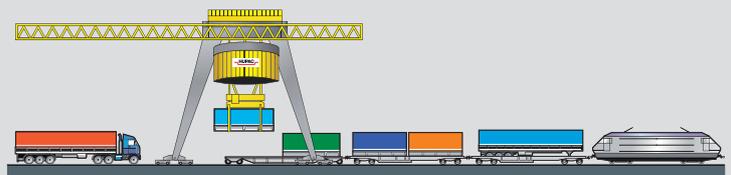
Situazione al 15.4.2011

Shuttle Net:

Trasporto combinato non accompagnato

Con Shuttle Net, Hupac collega le maggiori aree economiche europee:

- ▶ trasporto di container, semirimorchi e casse mobili
- ▶ collegamenti da terminal a terminal oppure dal porto al terminal interno
- ▶ sistema gateway con transfer intermedio delle spedizioni da un treno all'altro per coprire grandi distanze in modo economico.



Autostrada Viaggiante

L'Autostrada Viaggiante è un'importante servizio complementare nel traffico combinato transalpino:

- ▶ trasporto di camion completi su rotaia
- ▶ offerta sulle tratte Friburgo ⇌ Novara e Basilea ⇌ Lugano
- ▶ carico del veicolo sul treno da parte dell'autista
- ▶ l'autista viaggia in una carrozza passeggeri.



Dall'1.1.2011 l'Autostrada Viaggiante attraverso la Svizzera viene gestita completamente dall'operatore del trasporto combinato RAAlpin SA.

La strategia di Hupac per la sostenibilità del trasporto merci

CompoFamily: così Hupac ottimizza l'impiego della sua flotta di carri

La flotta di Hupac consta di circa 5.600 moduli carro: carri pianali e carri tasca in venti diverse finiture tecniche, che viaggiano su cinquanta relazioni, ognuna delle quali possiede determinate caratteristiche tecniche e commerciali che devono essere considerate in fase di composizione dei convogli. Ma non basta: ogni carro deve fare delle soste programmate in officina per essere sottoposto puntualmente alle diverse fasi di manutenzione. Deve quindi essere tolto dal traffico, condotto in officina e successivamente reintegrato nel ciclo produttivo.

Come si possono conciliare tutte queste esigenze? Come possiamo garantire che il carro giusto si trovi al posto giusto, nel momento giusto? Come possiamo impiegare nel modo più produttivo possibile le risorse "carri"? Come si possono risparmiare costi e far sì che il trasporto combinato rimanga competitivo anche in futuro? In risposta a queste domande, all'inizio del 2010 è stato creato il progetto d'innovazione CompoFamily. Il progetto, sostenuto dai reparti di gestione flotta, disposizione e logistica della sede centrale di Chiasso oltre che dal terminal di Busto Arsizio-Gallarate e dall'impresa ferroviaria dell'italiana Hupac SpA, si propone di aumentare in modo sostenibile l'efficienza della circolazione dei carri. Obiettivo dichiarato è aumentare la disponibilità dei carri per il mercato, migliorare la produttività della flotta e ridurre il fabbisogno di manovre.

L'approccio è estremamente semplice: "back to the roots". Ci concentriamo sul progetto shuttle originario, con composizioni fisse che non vengono mai manovrate, e lo ampliamo con le componenti di "fedeltà alla famiglia" e "manutenzione collettiva". In una prima fase sono state definite composizioni standard, conformi ai requisiti di diverse relazioni con caratteristiche simili, le cosiddette "famiglie". Le composizioni di una determinata famiglia possono circolare solo sulle relazioni appartenenti alla famiglia, quindi devono essere "fedeli" alla famiglia stessa. La prima famiglia comprendeva i collegamenti Busto ↔ Colonia, Busto ↔ Genk, Busto ↔ Anversa e Busto ↔ Bologna. È seguita la famiglia con il collegamento Busto ↔ Singen, che ora deve essere estesa anche al collegamento Singen ↔ Milano Certosa, e le famiglie "single" Desio ↔ Zeebrugge e Novara ↔ Travemünde.

In una seconda fase le composizioni sono state dotate del giusto mix di carri: ad esempio, un maggior numero di carri pianali per container per le relazioni con un'elevata presenza di container, un maggior numero di carri tasca per le relazioni con un'elevata domanda di semirimorchi. È importante non solo il tipo di carro ma anche lo stadio di manutenzione: ogni convoglio CompoFamily è composto da carri che vengono sottoposti contemporaneamente alla medesima fase di manutenzione. In questo modo nelle officine non devono più essere portati i singoli carri, bensì composizioni complete, un enorme passo in avanti per semplificare le attività di pianificazione, disposizione e manovra. Alla fine del 2010 erano state raggruppate e suddivise

NFTA – infrastrutture per il corridoio del traffico combinato attraverso la Svizzera

Fra qualche anno il tunnel di base del Gottardo sarà terminato. Insieme al tunnel del Ceneri, che dovrebbe seguire nel 2019, andrà a formare una ferrovia di pianura attraverso le Alpi che aprirà prospettive completamente nuove per il traffico di merci su rotaia. Ma perché quest'opera del secolo possa sortire l'effetto di trasferimento sperato, sono necessari ulteriori adeguamenti. In qualità di maggiore operatore del trasporto combinato nel transito alpino, Hupac evidenzia gli interventi necessari ancora da realizzare.

Profilo di 4 metri

L'intero asse del Gottardo deve essere ampliato per il trasferimento su rotaia dei moderni semirimorchi alti 4 metri. Questi veicoli registrano un'e-

levata crescita e oggi rappresentano il potenziale di trasferimento di gran lunga maggiore. Mentre i nuovi tunnel di base disporranno del necessario profilo P400, su circa un centinaio di gallerie e ponti esistenti nel corridoio del Gottardo occorre guadagnare 20 cm in altezza tra le rotaie e la sezione superiore della galleria.

Potenziamento degli assi Luino e Chiasso

In attesa che venga realizzato il collegamento sud Chiasso-Seregno-Bergamo, l'odierno asse Bellinzona-Luino-Gallarate deve essere potenziato come previsto nei progetti Piattaforma Luino, fase II: pochi investimenti con risultati immediati e tangibili. L'asse via Chiasso svolge invece un ruolo di primo piano per i traffici diretti ad est di Milano.

in famiglie, secondo i criteri menzionati, trenta composizioni. Per la fine del 2011 si prevede che un quarto di tutti i convogli Hupac venga gestito all'interno del progetto CompoFamily; a medio termine ci si propone il raggiungimento del 50%.

In una terza fase i treni CompoFamily devono affermarsi nella quotidianità del traffico. Un compito non facile, dato che i più svariati eventi come irregolarità di traffico, problematiche dei terminal, treni supplementari, esigenze della clientela, guasti ai carri ecc., mettono a dura prova ogni pianificazione. Tuttavia i risultati sono incoraggianti. Dalla partenza del progetto, nel giugno del 2010, i convogli CompoFamily hanno compiuto già oltre 2.000 viaggi. Il 97% dei viaggi è avvenuto all'interno della giusta famiglia, il 64% dei carri si trova ancora nella sua composizione originaria. È importante anche la riduzione del fabbisogno di manovre. Sebbene i convogli CompoFamily costituiscano solo un terzo del traffico su Busto Arsizio, le attività di manovra sono diminuite del 25%.

Si attendono grandi vantaggi anche dalla manutenzione collettiva di tutti i carri di una composizione. I convogli CompoFamily vengono tolti dal traffico come composizione intera, condotti nella nuova officina del terminal di Busto Arsizio e sottoposti a manutenzione in fasi operative omogenee. L'officina di Busto Arsizio riveste quindi un ruolo centrale in tutto il progetto. La costruzione e l'allestimento dell'impianto, costato 7,5 milioni di euro, sono stati conclusi all'inizio dell'estate del 2010. Fanno parte del complesso un capannone di 2.500 m², con due fosse lunghe 82 metri ciascuna nelle quali è possibile sottoporre a manutenzione quattro carri alla volta, un impianto di lavaggio carri, una grande area esterna e quattro binari di raccordo. L'officina viene gestita dall'azienda certificata Cosmef, specializzata

nella manutenzione, con circa quindici collaboratori che eseguono gli interventi di manutenzione leggera e media in base ai piani elaborati da Hupac.

Ma CompoFamily offre anche vantaggi concreti per i clienti. Il nuovo sistema contribuisce a far sì che ci sia sempre il treno giusto al posto giusto e che i diversi tipi di veicoli dei nostri clienti possano essere accettati nel miglior modo possibile. Con CompoFamily l'efficienza e il servizio avanzano di pari passo.

Pionieri sulla via della seta

A novembre 2010, i primi due container test di Hupac sono arrivati su rotaia a Shanghai. Ci sono voluti due anni interi di preparazione per inaugurare la tratta di circa 10.000 chilometri che da Ludwigshafen passa per Slawkow, Mosca, Novosibirsk, e attraversando la Mongolia porta alla Cina. Si sono dovuti combinare, nel vero senso della parola, scartamenti, sistemi elettrici, lingue, alfabeti e disposizioni diverse. Anche il modello commerciale con il quale Hupac ha gestito questa sfida si basa sulla combinazione: Hupac è competente per la parte europea, mentre l'operatore del servizio combinato Russkaya Troyka gestisce la parte russa, e lo spedizioniere ferroviario Eurasia Good Transport quella cinese.

Perché il settore dei trasporti cerca il collegamento via terra verso l'Estremo Oriente, e perché Hupac investe in questo settore? Innanzitutto l'industria è interessata ad un'alternativa continentale per diversificare i flussi di traffico e ottenere maggiore stabilità. Un sempre maggior numero di industrie si insedia nell'entroterra cinese e in questo modo si avvicina molto all'Europa. Inoltre le navi caricano prevalentemente merci leggere, mentre la ferrovia potrebbe offrire

Treni lunghi 700 metri

Tutto l'asse nord-sud deve essere adeguato per treni con una lunghezza di 700 metri. I treni lunghi sono treni produttivi e possono competere meglio con il trasporto su strada. Per questo motivo i previsti progetti di costruzione della Piattaforma Luino, fase II, devono essere attuati rapidamente.

Terminali

Le capacità dei terminali di trasbordo non sono sufficienti per gestire il futuro volume di traffico. Già oggi sono presenti criticità ad est di Milano.

Treni fino a 2.000 tonnellate

Con la ferrovia di pianura NFTA in futuro si potrebbero impiegare treni notevolmente più pesanti. In questo modo si potrà sfruttare meglio la ridotta capacità di tracce, aumentando la produttività e di conseguenza la competitività del traffico merci. Spetta alle imprese di trasporto ferroviario adottare le misure necessarie.

Tempi

Secondo la Legge sul trasferimento del traffico merci, l'obiettivo di trasferimento si dovrebbe raggiungere due anni dopo l'apertura del tunnel di base del Gottardo. È necessario agire subito perché le infrastrutture possano essere pronte per tempo.

condizioni interessanti per le merci più pesanti. Infine, alcune merci non sono ammesse per il trasporto marittimo, mentre lo sono per quello su rotaia.

Pertanto numerosi segnali lasciano intendere che i collegamenti via terra tra Europa ed Estremo Oriente possano diventare nel medio termine un mercato emergente interessante per il trasporto combinato. Oggi tra Europa e Cina vengono trasportati via mare circa 8 milioni di TEU, con tassi di crescita annui dal 10 al 15%. Se anche solo una piccola parte venisse trasferita su rotaia, il settore si troverebbe a gestire un volume enorme.

Nei prossimi anni Hupac seguirà con attenzione questi sviluppi e investirà con prudenza nel mercato eurasiatico del futuro. Lo scorso anno, insieme al partner Russkaya Troyka sono già state gestite 3.000 unità di carico tra l'Europa Occidentale e diverse destinazioni russe. Anche i trasporti di prova avviati nel giugno del 2010 con 200 container che da Ludwigshafen, passando per Vladivostok, hanno raggiunto Busan nella Corea del Sud, si sono svolti con successo e hanno dato il via ad ulteriori attività in Estremo Oriente.

Sistemi di gestione della qualità e 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.

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.

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.

A settembre 2010 Hupac ha ottenuto la ricertificazione del proprio sistema di gestione ambientale e della qualità tramite il BVC (Bureau Veritas Certification). Prima è stato necessario elaborare e adeguare diverse procedure nelle filiali di Aarau, Basilea, Chiasso e Busto Arsizio. La certificazione ha validità triennale e viene confermata attraverso audit intermedi annuali.

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.

Andamento economico

Nel 2010 i ricavi da forniture e prestazioni del Gruppo Hupac sono incrementati del 4,9%, arrivando a CHF 504,5 milioni. La voce "Altri ricavi" si compone di CHF 87 milioni per contributi d'esercizio, di cui CHF 28 milioni una tantum per sostegno congiunturale, nonché di contributi per l'utilizzo di materiale rotabile a bassa rumorosità e di incentivi da parte dello stato italiano.

I costi delle prestazioni fornite sono cresciuti del 7,6% rispetto all'anno precedente, segnando CHF 481,4 milioni. L'utile lordo è aumentato del 19,4% rispetto all'anno 2009.

L'utile d'esercizio del Gruppo è migliorato del 16,3% rispetto all'anno precedente, arrivando a CHF 3,2 milioni.

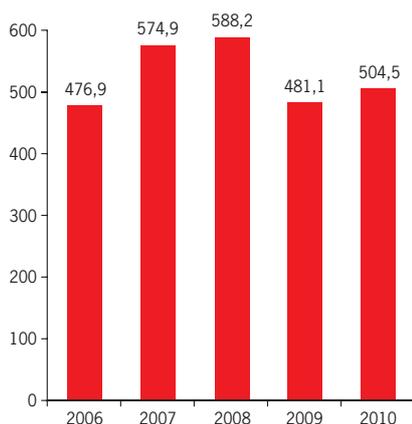
Il cash flow del gruppo in base al metodo di calcolo semplificato – utile d'esercizio più ammortamenti e rettifiche degli accantonamenti – alla fine dell'anno ammontava a CHF 41,8 milioni, pari ad un calo del 10,4% rispetto all'anno precedente.

Gli investimenti in immobilizzazioni materiali per un totale di CHF 22,5 milioni hanno raggiunto un volume piuttosto modesto. Gli investimenti hanno riguardato principalmente l'acquisto di carri ferroviari e la costruzione o il potenziamento di infrastrutture per i terminal in Belgio e Italia.

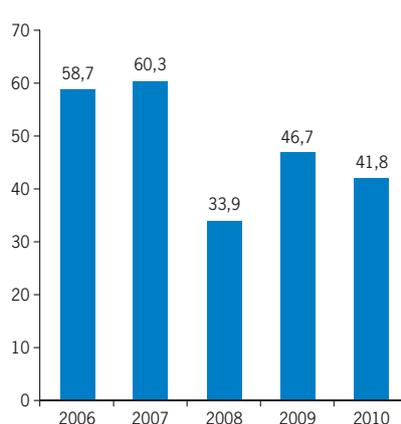
Tenendo conto della difficile situazione sul fronte monetario, l'andamento economico del Gruppo Hupac può essere definito soddisfacente.

Importi in CHF 1000	2010	2009	%
Ricavi da forniture e prestazioni	504.489	481.147	4,9
Altri ricavi	93.896	64.229	46,2
Costi delle prestazioni fornite	481.444	447.411	7,6
Utile lordo	116.941	97.965	19,4
Utile d'esercizio del Gruppo	3.205	2.755	16,3
Cash flow del Gruppo	41.809	46.683	-10,4

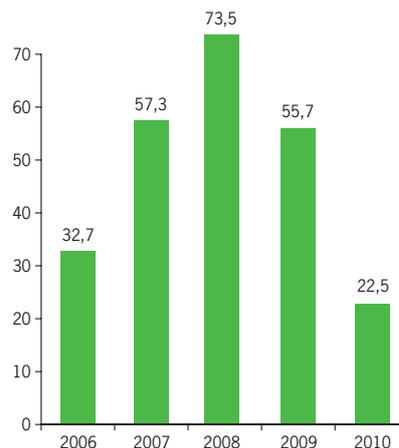
Fatturato annuo
in mio. CHF



Cash flow
in mio. CHF



Investimenti materiali
in mio. CHF



Sviluppo del traffico

Nel 2010 il volume di trasporti Hupac è aumentato del 13,7%, raggiungendo così, di stretta misura, il livello di spedizioni dell'anno record 2008. Complessivamente 690.251 spedizioni su strada sono state trasportate sulla rete europea di Hupac. Il nuovo concetto di pianificazione flessibile delle risorse, sviluppato e introdotto da Hupac con i partner ferroviari nell'anno di crisi 2009, ha dato buoni risultati anche lo scorso anno. Si tratta di un sistema di gestione delle capacità che tiene conto delle oscillazioni nella domanda dell'industria. Si è rivelata invece problematica la carenza di materiale rotabile utilizzabile, dovuta a difficoltà nella manutenzione del materiale stesso.

Il programma congiunturale a termine dell'Ufficio Federale dei Trasporti è stato prolungato senza modifiche per il 2010. Nel transito alpino attraverso la Svizzera è stato quindi possibile contrastare in modo duraturo il rischio di un ritrasferimento del traffico su strada.

L'apertura dell'HTA Hupac Terminal Antwerp all'inizio dell'anno e del terminal Combinant sempre ad Anversa nel marzo del 2010, hanno contribuito a dare una notevole spinta al traffico in Belgio. Ciò ha riguardato sia le relazioni lungo l'asse nord-sud che lungo l'asse est-ovest.

Il 2010 è stato un anno contrassegnato da numerose problematiche create dalle condizioni atmo-

sferiche. Le forti nevicate di gennaio, febbraio e dicembre, gli uragani "Xynthia" a marzo, "Norina" a luglio e "Carmen" a novembre, oltre alle esondazioni del Lago Maggiore a maggio hanno messo a dura prova l'intera economia dei trasporti. Anche in queste condizioni difficoltose Shuttle Net si è dimostrato stabile. Alcuni scioperi hanno avuto risvolti negativi, in particolare le lunghe astensioni dal lavoro del personale SNCF in aprile e ottobre.

Shuttle Net

Nel settore Shuttle Net il volume è salito del 13,7%, raggiungendo 679.066 spedizioni stradali. La crescita più forte è stata registrata nel transito alpino attraverso l'Austria. Con l'introduzione di nuovi collegamenti nei segmenti Benelux ↔ Italia e Scandinavia ↔ Italia, il traffico è più che duplicato. Un fattore di successo sostanziale in tal senso è il profilo ferroviario dell'asse del Brennero che consente di trasportare i moderni semirimorchi di grandi dimensioni con un'altezza laterale di 4 metri. Nel traffico transalpino attraverso la Svizzera la crescita è stata ostacolata da difficoltà nelle infrastrutture e da problemi di qualità. Questo segmento, che con una percentuale del 62% rappresenta il mercato chiave di Hupac, ha registrato un aumento del 9,5%, ma si trova ancora del 7,6% sotto il livello del 2008. Prosegue il suo percorso di crescita il transito non transalpino, nel quale rientrano anche

Sviluppo del traffico

		Spedizioni stradali			Peso netto in t		
		2010	2009	%	2010	2009	%
Shuttle Net (TCNA)	Transito via CH	389.692	358.193	8,8	7.353.000	6.604.000	11,8
	Import/export CH	5.401	5.580	- 3,2	92.000	98.000	- 6,1
	Nazionale CH	27.306	22.091	23,6	454.000	327.000	38,8
	Totale transalpino via CH	422.399	385.864	9,5	7.932.000	7.029.000	12,8
	Transito via A	42.792	21.082	103,0	800.000	406.000	97,0
	Totale transalpino	465.191	406.946	14,3	8.699.000	7.435.000	17,4
	Import/export CH	49.232	47.181	4,3	692.000	664.000	4,2
	Altri traffici	164.643	143.159	15,0	2.820.000	2.439.000	14,3
	Totale non transalpino	213.875	190.340	12,4	3.512.000	3.103.000	12,1
	Totale	679.066	597.286	13,7	12.211.000	10.538.000	15,9
Autostrada Viaggiante	11.185	9.998	11,9	197.000	172.000	14,5	
Traffico totale	690.251	607.284	13,7	12.408.000	10.710.000	15,6	

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

le direttrici Benelux ⇆ Austria/Ungheria/Romania, Benelux ⇆ Polonia/Russia e Belgio ⇆ Francia/Spagna. Con una crescita del 12,4%, in questo segmento del mercato abbiamo nuovamente raggiunto il volume precedente alla crisi.

Scandinavia ⇆ Italia

Il collegamento shuttle Taulov ⇆ Verona via Austria, introdotto nel 2009, continua a beneficiare di un'elevata domanda e permette di trasportare semirimorchi da 4 metri tra Scandinavia e Italia. Nell'anno di riferimento, su questa relazione è stato possibile aumentare i volumi del 21,5%. Tuttavia, diversi problemi di qualità dovuti a questioni infrastrutturali hanno pregiudicato il risultato positivo.

Germania ⇆ Italia

Nonostante un aumento dei volumi del 14,4%, non sono state raggiunte le quantità record del 2008. Abbiamo registrato la crescita più forte nel corridoio Baden Württemberg ⇆ Italia. È stata decisiva l'introduzione di un nuovo collegamento Singen ⇆ Busto Arsizio e la ripresa del traffico Singen ⇆ Brescia attraverso la galleria del Monte Olimpino. Le relazioni Colonia ⇆ Busto e Ludwigshafen ⇆ Busto, nelle quali durante la crisi economica la frequenza era stata ridotta, sono state portate quasi allo stesso numero di corse del 2008.

Paesi Bassi ⇆ Italia

Nell'anno d'esercizio 2010, il collegamento Rotterdam/Ede ⇆ Brescia è stato soppresso e sostituito da un nuovo collegamento Rotterdam ⇆ Verona via Brennero. Questa ristrutturazione ci consente di offrire il profilo P400 dai Paesi Bassi, accanto al collegamento in essere Rotterdam ⇆

Novara via Lötschberg. In generale, nell'anno di esercizio 2010 questo segmento di mercato è stato caratterizzato da sostanziali problemi di qualità sul piano ferroviario. Il volume di traffico è aumentato solo dell'8,7%.

Belgio ⇆ Italia

Anche in questo segmento di mercato è stato introdotto un nuovo collegamento Anversa ⇆ Verona via Brennero. Ciò ha consentito ulteriori acquisizioni nel mercato del futuro dei semirimorchi P400. Insieme alla relazione Genk ⇆ Verona si è sviluppata così un'offerta completa di trailer di 4 metri verso l'Italia, nei confronti della quale il mercato ha reagito con grande interesse. Anche gli altri collegamenti di questo segmento si sono ben ripresi. Unica eccezione è stato il traffico Belgio ⇆ sud Italia. Nel complesso il segmento del mercato ha segnato un incremento di volume del 15,3%.

Import/Export Svizzera transalpino

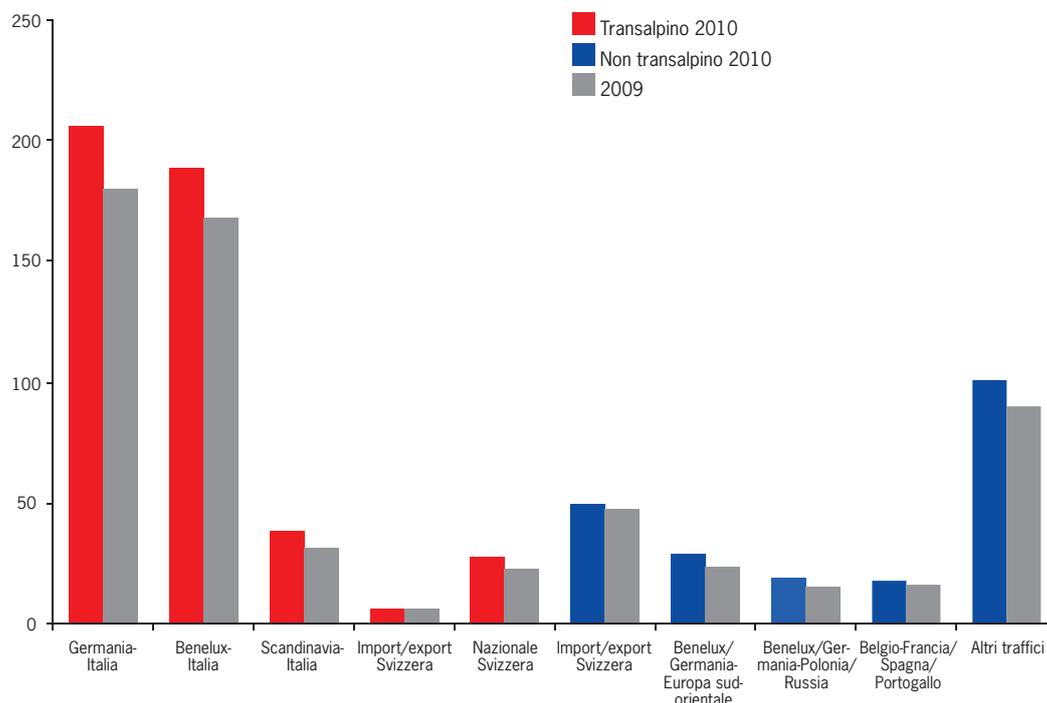
Nel segmento di mercato del traffico transalpino import/export purtroppo non abbiamo constatato la sperata ripresa dopo la crisi. Il volume è sceso del 3,1% rispetto al 2009. Le modifiche strutturali delle merci e del mercato hanno influito negativamente.

Trasporto interno Svizzera transalpino

Nel trasporto interno svizzero transalpino è stato nuovamente segnato un notevole incremento di volume, pari al 23,6%. Attraverso l'introduzione di una corsa aggiuntiva è stata sensibilmente aumentata l'attrattiva di questa relazione a tratta breve. Il fattore di mercato decisivo è stato ancora una volta l'eccellente qualità, d'obbligo per la struttura

Sviluppo dei segmenti di mercato di Shuttle Net

Spedizioni stradali in 1000



delle merci di questi traffici (per lo più trasporto di prodotti alimentari), che ha reso possibile l'acquisizione di ulteriori volumi di traffico.

Import/export Svizzera non transalpino

Con un aumento del 4,3%, questo segmento del mercato ha segnato un incremento del traffico proporzionalmente inferiore rispetto ad altri segmenti. Il traffico marittimo Belgio ⇌ Svizzera si è sviluppato in modo positivo, tuttavia resta sempre inferiore rispetto all'anno record 2008. I collegamenti Germania ⇌ Svizzera hanno risentito della concorrenza dei trasporti da/verso Basilea Bad e della riduzione dei contributi d'esercizio svizzeri, concomitante all'aumento dei prezzi delle tracce.

Benelux/Germania ⇌ Europa sudorientale

Il complesso sistema operativo, già ristrutturato nel 2009, nell'anno di riferimento è stato nuovamente perfezionato. Il collegamento Duisburg ⇌ Enns è stato soppresso. I treni da Duisburg con singola destinazione Vienna o Budapest fanno registrare un elevato tasso di puntualità. In questo modo si sono potuti acquisire nuovi volumi di traffico. Il traffico in Romania, che include quattro corse settimanali tra Budapest e Curtici, è stato ampliato con la destinazione supplementare di Bradu de Sus. Nel complesso si è registrato un incremento di volume del 14,8%.

Benelux/Germania ⇌ Polonia/Russia

In questo corridoio di traffico abbiamo raggiunto una crescita di volume del 25%. Fattore determinante per questo sviluppo positivo è stata l'alta qualità garantita dalla trazione integrata. Un'ulteriore crescita è stata registrata anche sul

gateway di Slawkow, dove sono state proposte nuove destinazioni verso la Russia. Inoltre, grazie alla buona collaborazione con i partner logistici interessati, siamo riusciti a portare a termine i primi trasporti a Busan in Corea del Sud attraverso la Transiberiana.

Benelux ⇌ Francia meridionale/Spagna

Nonostante l'elevata domanda di trasporti, non è stato possibile aumentare i volumi in modo duraturo in questo segmento del mercato. La crescita si è fermata al solo 1,5%. Hanno influito negativamente i lunghi periodi di sciopero in primavera e in autunno. Ulteriori fattori sono stati i gravi problemi infrastrutturali dovuti a cantieri e alla mancanza di tracce in Francia.

Trasporto marittimo

Nel trasporto marittimo, che Hupac sviluppa principalmente sull'asse Anversa-Svizzera, la ripresa è iniziata solo negli ultimi mesi dell'anno. Anche questo settore ha risentito degli scioperi in Francia. L'introduzione di un'ottava partenza settimanale ha contribuito alla ripresa del segmento, ma non ci ha impedito di registrare un calo del 5%. Verso la fine dell'anno sono stati realizzati i preparativi per l'integrazione nella rete Shuttle Net del collegamento Rotterdam ⇌ Basilea/Niederglatt, attivato a metà gennaio 2011 con nove corse settimanali per direzione.

Autostrada Viaggiante

Nell'anno di riferimento sull'Autostrada Viaggiante Basilea ⇌ Lugano via Gottardo sono state trasportate 11.185 spedizioni stradali. Ciò corrisponde ad un incremento dell'11,9% rispetto all'anno precedente. Mentre nel primo semestre sono stati registrati volumi ancora relativamente bassi, nel secondo semestre la domanda è aumentata sensibilmente. Nel complesso, nel 2010 è stato possibile raggiungere nuovamente il livello di volumi degli anni precedenti alla crisi.

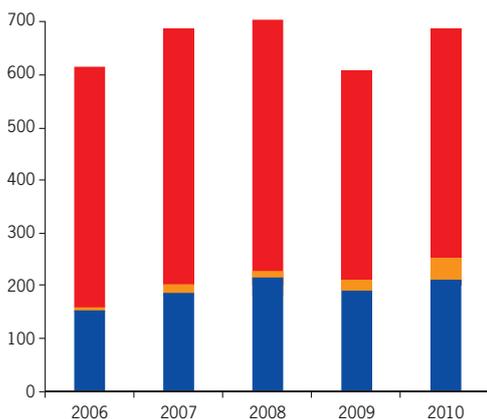
Al 31.12.2010 Hupac ha interrotto la sua attività di gestore dell'Autostrada Viaggiante. Dall'inizio del 2011 l'operatore RALpin, che gestisce già il traffico Rola sulla tratta Friburgo ⇌ Novara via Lötschberg, è responsabile anche di questa tratta. In tal modo l'intero servizio Rola della Svizzera è gestito da un'unica azienda, come suggerito dall'Ufficio Federale dei Trasporti nella gara d'appalto per la gestione dell'Autostrada Viaggiante fino al 2018.

Tuttavia Hupac resterà attiva in questo settore anche in futuro. Da una parte Hupac procurerà i carri a piano ribassato necessari e li noleggerà a RALpin. Dall'altra, continuerà ad occuparsi della vendita, della disposizione e della fatturazione del servizio di Autostrada Viaggiante per conto di RALpin. L'impresa RALpin è partecipata da BLS, Hupac, FFS e Trenitalia.

Sviluppo del traffico secondo le aree commerciali

Spedizioni stradali in 1000

■ Transalpino via CH
■ Transalpino via A
■ Non transalpino



Risorse operative

Materiale rotabile

Alla fine del 2010 la flotta Hupac era composta da 5.629 moduli carro, il che corrisponde ad una crescita dell'1,8% rispetto all'anno precedente. La percentuale di carri noleggiati rispetto alla totalità del materiale rotabile resta del 19,8%.

Tra le sfide più impegnative dello scorso anno si è presentata la messa a disposizione di un numero sufficiente di carri per far fronte alla domanda del mercato in crescita. Il materiale rotabile rimasto fermo durante la crisi economica, prima della rimessa in funzione ha dovuto essere sottoposto alle necessarie fasi di manutenzione. Ma, in seguito all'aumento repentino della domanda di servizi di manutenzione, nelle officine e presso i fornitori di pezzi di ricambio sono emerse grosse carenze. La conseguenza è stata una bassa disponibilità di carri nella flotta Hupac. In media, durante l'anno solo il 77,2% dei carri è stato disponibile a causa di lavori di manutenzione e riparazione; questa percentuale è stata nettamente inferiore all'indice di riferimento dell'86%. Ne sono conseguite ingenti perdite di fatturato e utile.

Per far fronte a questa situazione economica insostenibile, Hupac ha attuato una serie di interventi per aumentare l'efficienza e garantire le capacità di manutenzione del materiale rotabile. Accanto ad una strategia mirata per la risoluzione del problema presso i partner tradizionali, Hupac ha cercato nuove capacità e ha anticipato l'apertura dell'officina di proprietà aziendale a Busto Arsizio. A luglio 2010 le attività sono state avviate. L'impianto di circa 20.000 metri quadrati si trova nelle immediate vicinanze del terminal, il che genera grandi vantaggi relativamente ai costi di trasporto e ai tempi di fermo dei carri. L'officina è pensata per le riparazioni e la manutenzio-

ne preventiva di livello medio, e dispone di due fosse lunghe 82 metri. Viene gestita dalla società Cosmef, con circa 15 persone, a stretto contatto con il Fleet Management di Hupac. A fine anno il volume in uscita previsto di 30 carri al giorno è stato raggiunto solo per metà. Gli investimenti per l'officina sono ammontati a EUR 7,5 milioni.

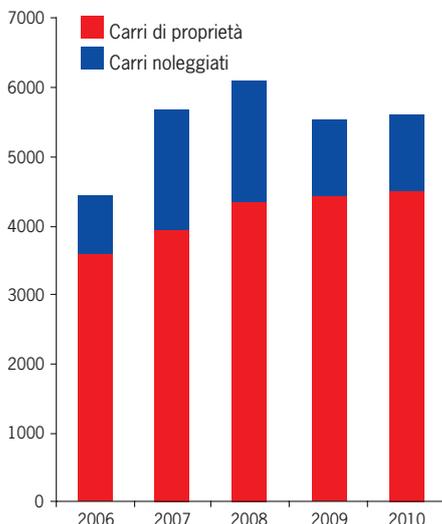
Nell'anno di riferimento è proseguita l'acquisizione di competenze nella manutenzione del materiale rotabile. Dall'entrata in vigore della convenzione Cotif nel 2006 e l'abbandono da parte di FFS dell'attività di manutenzione di carri per terzi, Hupac ha acquisito passo a passo il know-how necessario per la gestione dei carri durante il loro intero ciclo di vita. Il risultato positivo dell'audit eseguito dall'Ufficio Federale dei Trasporti a giugno 2010 e le certificazioni ECM ottenute a ottobre sono pietre miliari importanti per il nuovo ruolo di Hupac in qualità di proprietaria di carri.

Anche nell'anno commerciale 2010 Hupac ha investito nell'ampliamento della propria flotta vagoni. Nell'anno in esame sono stati consegnati 84 moduli carro per un valore di circa CHF 15 milioni. Si è trattato di carri tasca di tipo T4.2 per semirimorchi codificati P386 e del tipo T5 per megatrailer e container pesanti. Altri 145 carri tasca e 20 carri per l'Autostrada Viaggiante sono stati ordinati a costruttori di carri svizzeri ed esteri, per un valore complessivo di CHF 25 milioni. La consegna degli ordini verrà completata entro il 2012.

Progressi sono stati fatti anche nello sviluppo di nuovo materiale rotabile. Insieme a un costruttore di carri svizzero, Hupac sta sviluppando un carro multitasca polivalente in grado di trasportare due semirimorchi oppure diversi container e casse mobili,

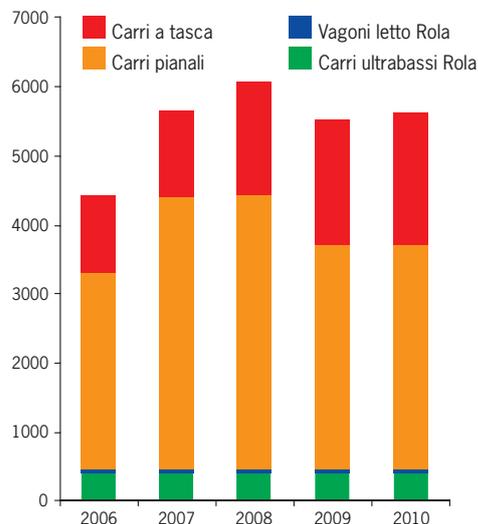
Materiale rotabile

Numero di moduli carro



Materiale rotabile per tipologia

Numero di moduli carro



anche di peso e volume elevato. L'Ufficio Federale dell'Ambiente ha approvato una partecipazione ai costi per lo sviluppo, la costruzione e l'omologazione del prototipo. Le prime corse di prova sono previste per il 2011.

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. Nell'anno in esame i vettori contrattuali dei treni Hupac erano rappresentati da FFS Cargo, DB Schenker Rail, Trenitalia Cargo, Crossrail, Nordcargo, Captrain, WLB Wiener Lokalbahnen, SNCF Fret, SNCB Logistics, PKP Cargo e MAV Cargo. A settembre è iniziata la collaborazione con ERS Railways per la trazione del treno shuttle Duisburg ⇌ Schwarzheide.

Nel 2010 l'impresa di trasporti ferroviari di Hupac SpA ha ampliato la propria attività. Oltre alla trazione del treno giornaliero Busto Arsizio ⇌ Milano Smistamento, l'impresa si occupa di tutti i lavori di manovra nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate e tra il terminal e la nuova officina. Inoltre è stato ampliato il servizio di preparazione dei treni: oltre il 90% delle composizioni in partenza viene controllato dal punto di vista tecnico dai verificatori Hupac. Circa 40 collaboratori sono impegnati nei settori di trazione e manovra.

Nel 2010 la collaborazione con i partner ferroviari ha dovuto far fronte a sfide importanti. La forte volatilità della domanda ha gravato sulla gestione delle capacità; non sempre è stato possibile mobilitare le risorse necessarie per volumi di trasporto in improvvisa crescita. Insieme alle ferrovie, Hupac si è adoperata per garantire un impiego razionale delle risorse da un lato e il soddisfacimento delle richieste del mercato nell'interesse della clientela dall'altro.

Terminal

I treni di Hupac servono circa 65 terminal di trasbordo in quindici Paesi europei. Numerosi altri terminal possono essere raggiunti tramite i collegamenti ferroviari dei nostri partner.

Hupac ha rapporti diretti con circa 50 stazioni di trasbordo. Quasi tutti i terminal sono collegati al sistema Goal di Hupac tramite trasmissione elettronica dei dati. 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 informatico.

Nei terminal di proprietà di Hupac, nell'anno di riferimento non si sono riscontrate particolari irregolarità. L'azienda ha operato garantendo alta qualità e affidabilità. Il ciclo operativo medio nel terminal di Busto

Arsizio-Gallarate è stato migliorato nonostante un aumento dei volumi del 21%, arrivando a 30 minuti. Anche la disponibilità delle gru è migliorata in modo soddisfacente. L'indice è pari al 93% nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate e al 99% nei terminal di Singen e nell'HTA Hupac Terminal Antwerp. Buoni risultati operativi si sono registrati anche nei terminal di Basilea, Aarau e Chiasso.

Proseguono i lavori di costruzione per il perfezionamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate. L'area d'ingresso è stata allargata e si è migliorato il flusso di traffico separando il traffico leggero e pesante. A dicembre sono iniziati i lavori di costruzione per l'ampliamento dell'edificio per il check-in. Nel 2011 prenderà avvio la costruzione del sesto binario del raccordo ferroviario.

Presso l'HTA Hupac Terminal Antwerp è stato implementato il sistema Alfaport per il riconoscimento dell'identità del conducente. Le diverse fasi operative nel terminal ora avvengono con il riconoscimento automatico dei dati del conducente tramite badge. Ciò consente di aumentare la velocità e la sicurezza dei processi. L'adeguamento del software Goal e l'integrazione dell'attività delle gru hanno contribuito ad ottimizzare il carico dei treni e a ridurre le traslazioni improduttive delle gru. L'apposizione di videocamere sui bracci delle gru migliora la visibilità durante la movimentazione, accelera i processi e aumenta la sicurezza.

Nell'anno di riferimento si sono svolti i lavori di preparazione per la messa in funzione del terminal di Sacconago. L'impianto si trova nel territorio comunale di Busto Arsizio, sulla linea ferroviaria Seregno-Saronno-Novara delle Ferrovie Nord. Il terminal di Sacconago dispone di due binari e verrà dotato di gru pneumatiche. Una volta conclusi i lavori di costruzione e ottenuta l'autorizzazione all'esercizio, nel corso di quest'anno il terminal potrà iniziare la sua attività. Sacconago è un elemento importante nel sistema del traffico merci della regione Lombardia in vista dell'Expo 2015. Per Hupac emergono interessanti prospettive in relazione al hub-terminal di Busto Arsizio-Gallarate.

Tecnologie informatiche

Il traffico di Hupac viene gestito tramite Goal – Global Oriented Application for Logistics, un software integrato creato da Hupac 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. 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 e di renderli accessibili in tempo reale a tutte le postazioni interessate.

Qualità

Puntualità dei treni

Hupac persegue un obiettivo di puntualità dei treni del 90%. Nell'anno di riferimento la puntualità, considerata come un ritardo massimo di un'ora, è purtroppo peggiorata rispetto all'anno precedente. Ciò è da ricondurre a risorse ferroviarie parzialmente insufficienti in concomitanza all'aumento della domanda nel mercato, e a numerose problematiche dovute a maltempo, incidenti, scioperi e cantieri.

La scarsa qualità dei servizi comporta elevati costi aggiuntivi per tutti i partner della catena logistica e intacca la fiducia della clientela. Nel corso di numerosi incontri con i suoi partner ferroviari, Hupac ha insistito con vigore affinché un livello di qualità accettabile venga ripristinato al più presto.

Ma la puntualità non dipende solo dai partner ferroviari. Altri fattori vanno attribuiti agli ambiti dei terminal e del materiale rotabile nonché alle esigenze dei clienti. Per alleggerire la situazione, Hupac è intervenuta in modo mirato sui fattori che rientrano nel suo campo d'azione. I terminal del Gruppo Hupac hanno rispettato severe disposizioni per mantenere gli orari prestabiliti. Nel terminal di Busto Arsizio i controlli tecnici dei convogli effettuati internamente sono stati estesi al 90% dei treni. Sfruttando i tempi di fermo presso il terminal e la riduzione della sosta sul binario di consegna, è stato possibile aumentare la flessibilità operativa e migliorare la puntualità delle partenze.

Innovazioni di processo

Nell'anno di riferimento sono proseguiti i progetti del gruppo di lavoro Customer Focus. A metà aprile Hupac ha introdotto un piano di circolazione online che fornisce informazioni su tutti i treni effettivamente in servizio nelle settimane successive, e comunica in tempo reale eventuali aggiornamenti come soppressione di treni o aggiunta di treni speciali. Sempre nel web si trova anche il piano di circolazione per i giorni festivi. Grazie a processi semplificati e sistematizzati, ora l'orario festivo è disponibile con maggiore anticipo. La prenotazione elettronica precedentemente introdotta è stata migliorata e allargata a nuovi clienti. Nel settore della formulazione dell'offerta e della fatturazione, diversi processi sono stati rielaborati o riconfigurati.

Un'importante innovazione è stata affrontata con la ristrutturazione della disposizione. La rete di trasporti in costante ampliamento e la crescente complessità della produzione ferroviaria richiedono nuove forme organizzative. Per questo motivo Hupac ha avviato un processo di innovazione interreparto che durerà alcuni mesi, con l'obiettivo di migliorare la pianificazione a breve termine, accelerare la manutenzione dei carri e intervenire in generale in modo migliore e più rapido in presenza di irregolarità. Anche la pianificazione a medio e lungo termine deve essere ottimizzata. Sono già stati attuati dei primi interventi, come l'istituzione di un ciclo operativo di 24 ore al giorno e la condivisione di know-how con i settori di gestione dei terminal e delle flotte.

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 incidenti con possibili conseguenze per le persone nonché danni alle unità di carico, alle merci trasportate, agli impianti terminalistici e ferroviari oltre che all'ambiente.

Nell'ottobre del 2010 Hupac ha concluso con successo l'auditing per la certificazione ECM (Entity in Charge of Maintenance, cioè ente responsabile per la manutenzione). Un'autorità esterna, accreditata dall'Ufficio Federale dei Trasporti, ha così certificato che Hupac è organizzata in modo idoneo per adempiere a tutti gli obblighi previsti nell'ambito della sicurezza e della manutenzione dei carri ferroviari. Il sistema ECM si inserisce nell'intera catena di approvvigionamento dei componenti dei carri, garantendo così anche la sicurezza a monte.

Hupac adotta una serie di provvedimenti e di misure precauzionali per minimizzare i rischi legati al traffico e accrescere la sicurezza. Tutti i veicoli, le unità di carico e i vagoni ferroviari vengono sottoposti a controlli sistematici dalla partenza fino alla destinazione. Le modalità dei controlli sono state concordate con le imprese ferroviarie e i partner terminalistici e vengono verificate periodicamente. Nel corso dell'anno di riferimento non si sono registrati incidenti gravi, né nei terminal né sulle linee ferroviarie.

Anche nell'anno scorso sono stati svolti degli auditing per la verifica della sicurezza operativa, in collaborazione con società ferroviarie e gestori di terminal. Numerosi treni Hupac sono stati sottoposti ad accurati controlli finalizzati all'accertamento delle condizioni delle unità di carico e del materiale rotabile, nonché alla verifica dei documenti di trasporto. Hupac ha superato tutti gli auditing con successo, confermando così la buona qualità dei processi a monte.

Nei controlli di routine, Hupac ha constatato più volte spostamenti dei carichi all'interno dei contenitori, dovuti ad un fissaggio inappropriato del carico. Ciò rappresenta un grave rischio per il trasbordo e il trasporto su rotaia e su strada. Nell'anno di riferimento Hupac ha sensibilizzato la clientela e ha eseguito numerosi controlli a campione.

Hupac si prepara sistematicamente per gestire eventuali emergenze. Nell'anno di riferimento gli operatori della squadra di pronto intervento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate hanno partecipato a corsi ed esercitazioni in collaborazione con i vigili del fuoco.

La gestione della sicurezza comprende anche la protezione attiva contro i furti. I terminal sono adeguatamente protetti da recinzioni e vigilanza, ma i treni fermi sulle linee ferroviarie possono subire furti. Nell'anno di riferimento sono stati segnalati alcuni episodi in Italia, Germania, Scandinavia e Polonia. Collaborando a stretto contatto con la polizia e con altri servizi di vigilanza è stato possibile aumentare il livello di sicurezza.

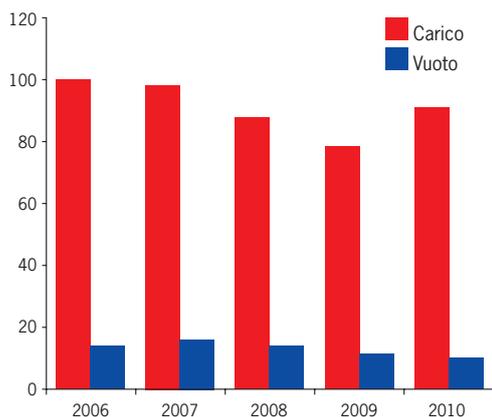
Produttività

Hupac si impegna per garantire la competitività del trasporto combinato attraverso un costante aumento della produttività. Nell'anno di riferimento, le prestazioni di percorrenza del materiale rotabile sono aumentate del 16,2% rispetto ai chilometri mediamente percorsi per carro carico. I chilometri percorsi in media a vuoto sono stati nuovamente ridotti del 9,2%. Questo dato è da ricondursi soprattutto all'intenso impegno per uno sfruttamento soddisfacente dei treni. Ma anche la gestione della flotta, tra i cui obiettivi rientra la riduzione dei viaggi di carri vuoti per raggiungere le officine, ha contribuito al raggiungimento di questo risultato positivo.

Anche nel settore terminal lo sviluppo della produttività è stato positivo. Il miglioramento dei processi lavorativi ha fatto sì che il numero delle unità di carico gestite per collaboratore sia cresciuto del 6,9% a Busto Arsizio e del 5,8% a Desio. Con una crescita della produttività pari al 13,7%, il terminal di Aarau è riuscito a raggiungere e addirittura superare i livelli precedenti alla crisi. Nella sede centrale di Chiasso la produttività, misurata in termini di spedizioni stradali per numero medio di collaboratori, è aumentata dell'8,0%, superando in questo modo i valori minimi della crisi. Tuttavia, in seguito alla creazione di numerosi nuovi posti di lavoro dovuti all'assunzione di nuovi incarichi nella manutenzione del materiale rotabile le cifre sono comparabili solo parzialmente.

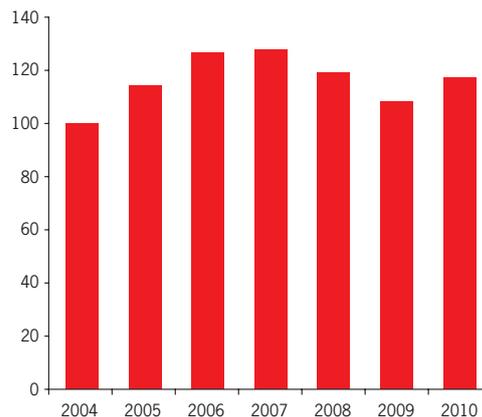
Percorrenza dei carri

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



Clienti

Caratteristiche della clientela

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

La provenienza geografica dei clienti di Hupac è molto varia. 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 fa della vicinanza al cliente una filosofia aziendale a tutti i livelli. Questo ha comportato non solo l'adozione di misure commerciali durante la crisi economica, ma anche uno sforzo continuo nella ottimizzazione e nella semplificazione delle interfacce e dei processi. La revisione di alcuni processi interni, quali la prenotazione, il piano di circolazione e la fatturazione, operata nel corso degli anni 2009 e 2010, anche per questo, è stata battezzata "Customer Focus".

Il dialogo con i clienti

Hupac si incontra regolarmente con i propri clienti nel corso di colloqui individuali o eventi specifici. Durante queste occasioni i clienti indicano diverse opportunità di ottimizzazione, che vengono recepite da Hupac come input utili per orientare le attività del futuro.

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

L'ampliamento della rete di trasporti richiede la sistematica introduzione di processi di lavoro nel settore operativo, tecnico e informatico, nonché il continuo adeguamento di tali processi. Nell'anno di riferimento si sono tenuti numerosi workshop e corsi di formazione con i nostri partner, allo scopo di garantire processi uniformi in tutt'Europa.

Esiste ancora un grosso potenziale di miglioramento nella collaborazione con le ferrovie, in particolare per quanto riguarda la qualità del servizio e l'aumento dell'efficienza e della produttività. Hupac ha introdotto alcune misure con diverse ferrovie per integrare in modo ancora più stretto i processi e ottimizzare l'impiego delle risorse. Inoltre diversi partner ferroviari prevedono di poter nuovamente aumentare le risorse a crisi economica ormai superata.



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.

Prestazioni ambientali

Il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rete intermodale di Hupac ha consentito, nell'anno di riferimento, di risparmiare oltre 800.000 tonnellate di CO₂ e quasi 10 miliardi di megajoule di energia rispetto al solo trasporto su strada (fonte: calcolatore ambientale www.ecotransit.org).

Anche nella propria sfera di azione, Hupac è impegnata a garantire il massimo rispetto dell'ambiente avvalendosi del suo sistema di gestione dell'ambiente secondo le norme ISO 14001. Al centro dell'attenzione vi sono l'attività di trasbordo e di manovra nei terminal, la gestione della flotta e i settori amministrativi.

Il risanamento fonico dei carri ferroviari

Nel traffico ferroviario la riduzione del rumore rappresenta una misura importante in materia ambientale. Hupac adegua sistematicamente i propri vagoni secondo le direttive sulla lotta al rumore e si pone come precursore nello sviluppo e nell'implementazione del freno silenzioso.

Alla fine del 2010 l'85% (anno precedente: 81%) 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 in composito la superficie di scorrimento delle ruote non è soggetta a deformazione ma resta liscia, riducendo fino a 10 decibel la rumorosità del treno in corsa.

Mentre i nuovi carri sono forniti con freni a bassa rumorosità, i modelli meno recenti vengono riconvertiti e dotati di soles sintetiche nel corso delle soste programmate in officina. Nell'anno di esercizio circa 150 carri sono stati sottoposti a risanamento acustico, mentre per il 2015 è previsto il completamento del processo di riconversione. I costi di questa misura 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.

Riduzione dei consumi e delle emissioni

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

Processi efficienti nei terminal riducono l'inquinamento ambientale. Hupac misura le attività rilevanti quali i tiri di gru e le manovre ferroviarie, ed introduce misure che, grazie all'impiego razionale delle risorse, riducono l'inquinamento ambientale garantendo al contempo prestazioni di elevata qualità.

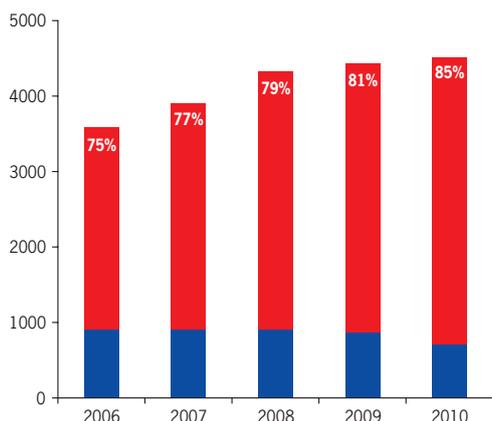
Anche una gestione efficiente della flotta può ridurre l'impatto ambientale del traffico. Treni che viaggiano a pieno carico sfruttano al meglio l'energia impiegata. Nell'anno di riferimento è stato possibile ridurre ulteriormente del 9,2% i chilometri medi a vuoto per carro.

La tutela dell'ambiente riveste un ruolo di primaria importanza anche in ambito amministrativo. Diversi processi vengono aggiornati per portare ad una riduzione del consumo di carta. Per il nuovo edificio destinato ad uffici di Chiasso è previsto un isolamento termico di alta qualità per un consumo energetico ancora più ridotto.

Carri a bassa rumorosità

Numero di carri di proprietà

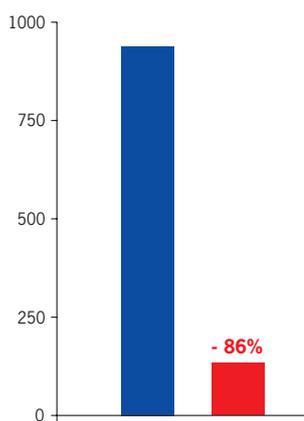
■ Con soles sintetiche
■ Senza soles sintetiche



Emissioni di CO₂

Migliaia di tonnellate

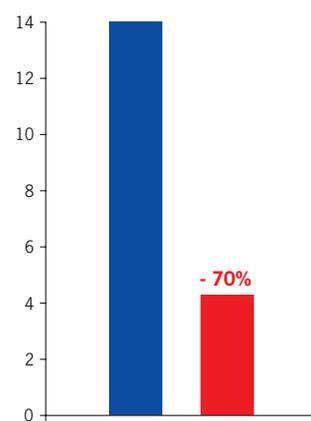
■ Traffico Hupac
■ Per un confronto: traffico stradale



Consumo d'energia

in mia. megajoule

■ Traffico Hupac
■ Per un confronto: traffico stradale



www.ecotransit.org

I progetti ambientali Busto Arsizio-Gallarate e Singen

Nell'anno di riferimento è stata ulteriormente aumentata l'ecocompatibilità degli impianti dei terminal di Busto Arsizio-Gallarate e Singen. I biotopi umidi alimentati con l'acqua piovana dei terminal vengono sottoposti a regolare manutenzione. Nell'area circostante il terminal di Busto Arsizio-Gallarate sono stati effettuati gli ultimi rimboschimenti concordati per contratto.

Nell'anno di riferimento nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate sono state realizzate misure edili allo scopo di aumentare la sicurezza passiva. L'intera area della sezione del terminal di Busto Arsizio è stata sigillata e dotata di un sistema di separazione delle acque reflue. Diviene così possibile separare immediatamente l'acqua pulita da eventuali acque inquinate, garantendo la protezione del terreno. Anche l'officina di Busto Arsizio è stata dotata di un impianto di trattamento delle acque ad alte prestazioni. In questo modo si garantisce l'ecocompatibilità dell'impianto di lavaggio dei vagoni.

Trasporto di merci pericolose

Le merci pericolose rappresentano una parte importante della nostra economia, e ormai sono indispensabili in molti settori della vita quotidiana. Materie prime per la produzione industriale, olio combustibile, carburante, gas medicali ospedalieri, fitofarmaci: tutti questi prodotti possono essere trasportati solo osservando determinate norme di sicurezza. Per le merci pericolose la ferrovia è il mezzo di trasporto più idoneo. Nel trasporto combinato il trasportatore stradale, l'operatore intermodale e l'impresa ferroviaria condividono le medesime regole e procedure garantendo, grazie a questa stretta collaborazione, un alto grado di sicurezza.

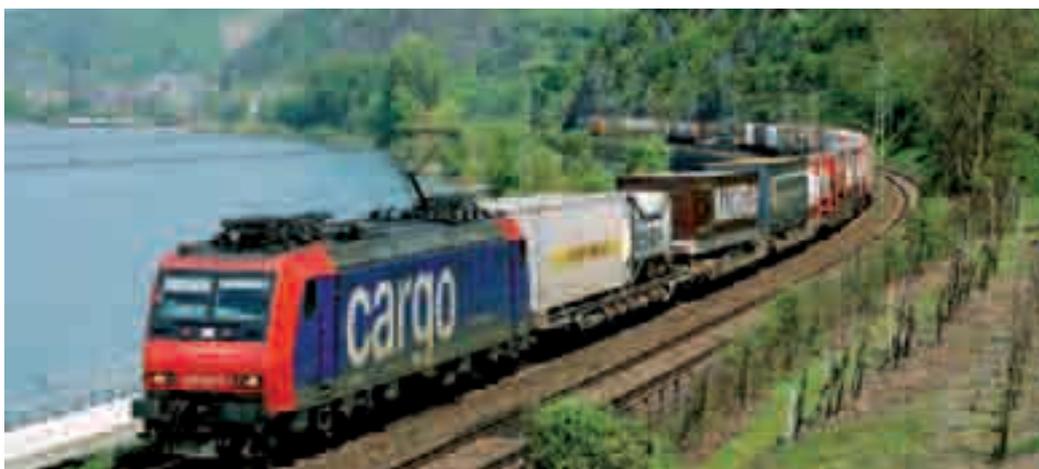
Hupac gestisce questo segmento, che rappresenta il 18% circa dell'intero volume di traffico, con estrema attenzione. Un servizio specifico, diretto da un consulente merci pericolose nominato e formato secondo la direttiva europea 96/35, si occupa dell'attuazione delle disposizioni in materia di sicurezza in tutti i settori del Gruppo, nonché della consulenza ai clienti e dell'addestramento dei collaboratori.

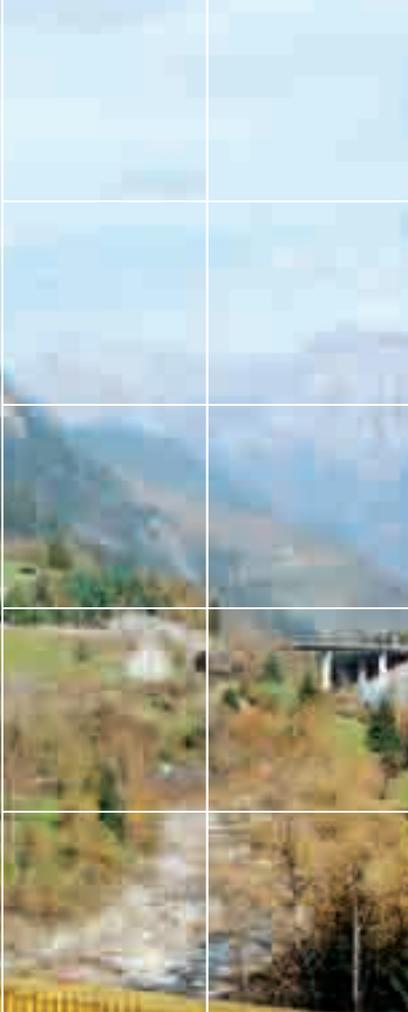
Nell'anno di riferimento, in Italia l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ha emanato nuove norme per l'importazione e l'esportazione di merci pericolose. Tutte le imprese di trasporti ferroviari devono compilare una check-list per i controlli delle

unità di carico con merci pericolose. Queste nuove regole, tuttavia, non sono armonizzate con quelle estere e in questo modo rallentano il trasporto internazionale di merci su rotaia, soprattutto perché la loro applicazione non viene gestita in modo unitario.

Anche nel 2010 sono stati effettuati corsi di formazione per i collaboratori sulla manipolazione delle merci pericolose. Preziosissimo è stato, come sempre, il contributo dei nostri clienti. Nel terminal Busto Arsizio-Gallarate hanno avuto luogo esercitazioni in collaborazione con i vigili del fuoco.

Il sistema di gestione delle merci pericolose di Hupac prevede la registrazione e valutazione di tutti gli incidenti e gli episodi che si verificano. Nell'anno in esame non si segnalano incidenti con merce pericolosa con danni a persone o cose. Da decenni il settore delle merci pericolose di Hupac pertanto non fa registrare incidenti. Come episodi si considerano irregolarità minori, che in genere possono essere risolte dagli specialisti delle imprese di trasporti, come ad esempio contenitori non a tenuta che sviluppano odori o gocciolamenti. Nel 2010 si sono registrati 38 episodi nei terminal e 27 sulla rete ferroviaria. Le irregolarità sull'intero volume sono nuovamente diminuite: un risultato positivo della stretta collaborazione di tutti gli interessati.







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

Alla fine del 2010 il Gruppo Hupac contava 401 collaboratori (anno precedente: 403), di cui 149 in forza presso Hupac Intermodal in Svizzera, Danimarca e Polonia, 218 presso le filiali Hupac SpA, Fidia SpA e Termini SpA in Italia e 34 presso le restanti filiali in Germania, Olanda e Belgio. La quota delle donne si è alzata dal 13 al 17%, quella degli uomini è dell'83%. La media dell'anzianità di servizio si è innalzata a 9,1 anni.

Presso il terminal di Busto Arsizio-Gallarate, ad aprile è stato possibile porre fine alla riduzione dell'orario di lavoro, mentre nel terminal di Singen questa misura è stata revocata a settembre. Nella casa madre di Chiasso sono stati creati alcuni nuovi posti di lavoro grazie all'istituzione del settore Fleet Management.

Formazione

Nel 2010 sono state effettuate numerose misure di addestramento e formazione. A Chiasso e a Busto Arsizio sono stati organizzati corsi interni di lingue. Corsi sulla sicurezza e sulle merci pericolose sono stati tenuti a Chiasso, Aarau, Basilea e Busto Arsizio. Altri corsi di addestramento hanno riguardato le applicazioni IT e i processi amministrativi, mentre diversi dipendenti hanno frequentato corsi esterni per soddisfare particolari esigenze di aggiornamento. Anche nel 2010 è continuata la formazione di tre 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 nazionali ed internazionali vigenti. Infrastrutture e strumenti di lavoro idonei, insieme alla formazione costante, generano un livello elevato di sicurezza sul lavoro. Nell'anno in esame si sono verificati 15 infortuni sul lavoro con 184 giorni di inattività. La percentuale di giorni di infortunio per volume di trasbordi è così rimasta invariata rispetto all'anno precedente.

Hupac affronta la questione della sicurezza senza compromessi. Un segnale importante in tal senso è stato un test anti-droga effettuato in collaborazione con le autorità sanitarie locali, al quale sono stati sottoposti tutti i collaboratori del terminal di Busto Arsizio. Quest'anno il test verrà nuovamente effettuato e sarà introdotto un alcool test.

Comunicazione interna

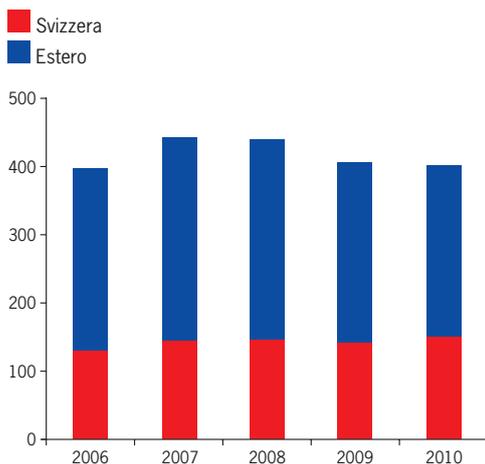
Nell'anno di riferimento Hupac ha intensificato la comunicazione interna al fine di orientare tutti i collaboratori, in modo costante e diretto, sulla crisi, sulla situazione dell'azienda e sulle misure adottate. Nel corso dell'anno la direzione ha organizzato numerosi incontri con i dipendenti; inoltre è stata distribuita a tutti i dipendenti una newsletter bimestrale.

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. Mentre nel 2010 nella sede centrale il valore medio è rimasto invariato a 85, nelle filiali italiane è aumentato da 72 a 77.

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 434.000 spedizioni stradali, pari a 8,1 milioni di tonnellate nette, nel 2010 nel solo segmento del traffico transalpino attraverso la Svizzera, Hupac è un attore di punta nel trasferimento del traffico. Nei prossimi anni la società intende consolidare la sua forte posizione sfruttando le nuove infrastrutture e dando così un contributo attivo alla politica di trasferimento della Confederazione Svizzera, sotto la premessa della sostenibilità.

Finanziamenti pubblici

La Confederazione Svizzera prevede diverse misure di sostegno al processo di trasferimento dei traffici dalla strada alla rotaia. I proventi della tassa sul carburante forniscono da un lato un contributo al finanziamento delle infrastrutture terminalistiche, visto che la redditività degli impianti di trasbordo non è garantita in caso di finanziamento sul mercato dei capitali. Dall'altro lato gli operatori del trasporto intermodale, e in particolare nel transito alpino, non sono in grado di coprire completamente i costi con i proventi del mercato. Sulla base di diverse disposizioni giuridiche, il governo federale assicura un sostegno finanziario ai fornitori di servizi intermodali.

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

- ▶ terminal di Busto Arsizio
- ▶ raccordo ferroviario di Gallarate
- ▶ terminal di Singen
- ▶ ampliamento del terminal di Busto Arsizio sul territorio comunale di Gallarate e Busto Arsizio (in base alle chiusure dei conti 2006).

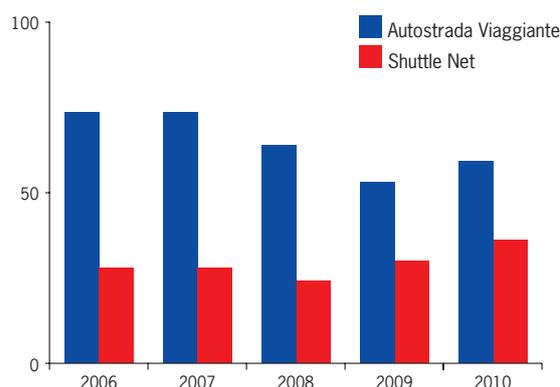
Continuano i lavori per il completamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate. Nell'anno preso in esame sono stati effettuati diversi lavori di ampliamento. Anche per l'HTA Hupac Terminal Antwerp, completato alla fine del 2009, è stato concesso un finanziamento parziale da parte della Confederazione.

Hupac dovrà restituire una parte considerevole di questi finanziamenti pubblici, pari ad un importo dal 2010 al 2040 di circa di CHF 82,00 milioni. Per lo stesso periodo dovranno essere corrisposti interessi alla Confederazione per circa CHF 7,5 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 km-spedizione, con l'obiettivo di trasferire sempre più trasporti a parità di importo totale di finanziamenti. L'anno scorso la Confederazione ha aumentato i contributi d'esercizio, allo scopo di contrastare gli effetti negativi della crisi economica. Per questo motivo il valore è leggermente cresciuto sia per lo Shuttle Net sia per l'Autostrada Viaggiante.

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	2010	2011-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2010-2040 Totale
Rimborso prestiti	3.305	3.671 - 3.880	2.627	1.542 - 1.548	65	81.995
Interessi	261	126 - 655	11 - 80			7.530
Totale	3.566	3.797 - 4.458	2.639 - 2.707	1.542 - 1.548	65	89.525

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 2010 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 2010 Hupac si è vista costretta a ridurre il proprio impegno sociale a favore delle comunità locali in cui opera. Ciò nonostante è riuscita ad appoggiare un piccolo numero di progetti e di associazioni, formato soprattutto da quelle sportive amatoriali e giovanili.



Conti annuali

Conto annuale consolidato

Conto economico consolidato 2010 e 2009

Importi in 1 000 CHF	2010	2009
Ricavi da forniture e prestazioni	504 489	481 147
Altri ricavi	93 896	64 229
Costi delle prestazioni fornite	(481 444)	(447 411)
Utile lordo	116 941	97 965
Costi del personale	(32 493)	(33 041)
Spese generali	(11 085)	(10 285)
Oneri per ammortamenti e accantonamenti	(48 819)	(43 928)
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	28	881
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	(1)	(20)
Risultato prima delle posizioni finanziarie	24 571	11 572
Ricavi finanziari	372	335
Oneri finanziari	(3 227)	(3 656)
Quota ai risultati delle società associate	310	(1 249)
Differenze di cambio	(11 193)	(2 546)
Risultato ordinario d'esercizio	10 833	4 456
Ricavi estranei	161	380
Ricavi straordinari	9 266	527
Costi straordinari	(15 266)	(345)
Utile prima delle imposte	4 994	5 018
Imposte	(2 718)	(2 195)
Utile d'esercizio	2 276	2 823
Quota degli azionisti minoritari	929	(68)
Utile d'esercizio del Gruppo	3 205	2 755

Osservazioni sul conto economico consolidato 2010

Nel 2010 i *Ricavi da forniture e prestazioni* del Gruppo Hupac sono incrementati del 4,9%, arrivando a CHF 504,5 milioni.

La voce *Altri ricavi* si compone di CHF 87 milioni per contributi d'esercizio, di cui CHF 28 milioni una tantum per sostegno congiunturale, nonché di contributi per l'utilizzo di materiale rotabile a bassa rumorosità e di incentivi da parte dello stato italiano.

Il forte aumento rispetto all'anno precedente è da ricondursi in particolare al fatto che nell'anno di riferimento 2010 i sostegni congiunturali straordinari sono stati corrisposti per dodici mesi, mentre nel 2009 sono stati corrisposti per soli sei mesi.

Rispetto all'anno precedente, i *Costi delle prestazioni fornite* hanno registrato un aumento del

7,6%, pari a CHF 481,4 milioni. L'*Utile lordo* è incrementato del 19,4% rispetto al 2009.

I *Costi del personale* sono leggermente diminuiti rispetto all'anno precedente di CHF 0,5 milioni, mentre la voce *Spese generali* ha registrato un aumento rispetto al 2009 di CHF 0,8 milioni.

Nell'anno di riferimento 2010 gli *Oneri per ammortamenti e accantonamenti* sono maggiori rispetto all'anno precedente di circa CHF 4,9 milioni, equivalente a un aumento dell'11,1%.

Mentre i *Ricavi finanziari* sono pressoché uguali rispetto all'anno precedente, gli *Oneri finanziari* sono diminuiti di CHF 0,4 milioni. Ciò è da ricondursi principalmente alla riduzione dell'indebitamento presso le banche. La *Quota ai risultati delle società associate* presenta un risultato positivo con ben CHF 0,3 milioni ed è notevolmente migliorata rispetto al 2009. La voce *Differenze di cam-*

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2010 e 2009

Importi in 1 000 CHF 31.12.2010 31.12.2009

ATTIVO

SOSTANZA CIRCOLANTE

Mezzi liquidi	48 845	29 484
Crediti da forniture e prestazioni	56 499	59 792
- nei confronti di terzi	48 908	51 299
- nei confronti di azionisti	7 591	8 493
Altri crediti	16 355	15 190
Inventario magazzino/officina	3 153	2 759
Ratei e risconti attivi	26 591	23 987
Totale sostanza circolante	151 443	131 212

SOSTANZA FISSA

Investimenti finanziari	29 703	27 890
- Partecipazioni	26 695	26 415
- Depositi cauzionali e altri attivi finanziari	2 678	984
- Imposte differite attive	330	491
Investimenti materiali	231 872	272 041
- Acconti per investimenti materiali	12 782	52 553
- Attrezzature tecniche	22 670	13 346
- Materiale rotabile	89 512	105 563
- Impianti fissi su terreni di terzi	15 180	989
- Terminali, stabili e terreni	87 821	94 757
- Altri investimenti materiali	3 907	4 833
Investimenti immateriali	2 129	447
Totale sostanza fissa	263 704	300 378

Totale attivo 415 147 431 590

bio comprende circa CHF 11,2 milioni di perdite di cambio da transazioni del Gruppo Hupac. Ciò corrisponde a un aumento di CHF 8,6 milioni rispetto all'anno precedente.

La voce *Ricavi straordinari* è composta da liquidazioni di accantonamenti per oscillazioni dei cambi. Queste misure hanno consentito di compensare almeno in parte le perdite di cambio.

Importi in 1 000 CHF 31.12.2010 31.12.2009

PASSIVO

CAPITALE DEI TERZI

Capitale dei terzi a breve termine

Debiti finanziari a breve termine	18 500	9 579
Debiti da forniture e prestazioni	45 080	44 626
- nei confronti di terzi	34 169	35 562
- nei confronti di azionisti	10 911	9 064
Altri debiti a breve termine	3 150	3 198
Ratei e risconti passivi	54 231	43 370
Accantonamenti a breve termine	99	1 465
Totale capitale dei terzi a breve termine	121 060	102 238

Capitale dei terzi a lungo termine

Debiti a lungo termine	162 087	194 201
Accantonamenti a lungo termine	56 015	57 398
Imposte differite passive	2 858	2 013
Totale capitale dei terzi a lungo termine	220 960	253 612

Totale capitale dei terzi 342 020 355 850

Azionisti minoritari 213 1 342

CAPITALE PROPRIO

Capitale azionario	20 000	20 000
Riserve	58 596	54 142
Differenza di conversione	(8 887)	(2 499)
Utile d'esercizio del Gruppo	3 205	2 755
Totale capitale proprio	72 914	74 398

Totale passivo 415 147 431 590

La voce *Costi straordinari* pari a circa CHF 15,3 milioni comprende in particolare perdite di cambio su prestiti a lungo termine per un importo di circa CHF 14,9 milioni.

Nel 2010 il Gruppo Hupac presenta un *Utile d'esercizio* del Gruppo di CHF 3,2 milioni al netto delle *Imposte* e della contabilizzazione degli azionisti minoritari, pari a un incremento del 16,3% rispetto all'anno precedente.

Conto consolidato dei flussi di mezzi 2010 e 2009

Importi in 1 000 CHF	2010	2009
Risultato d'esercizio consolidato	3 205	2 755
Ammortamenti sostanza fissa materiale	41 720	41 011
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	480	139
Variazione accantonamenti	2 625	120
Altre operazioni non monetarie	14 430	(489)
Risultato netto da alienazione sostanza fissa materiale	(26)	(860)
Quota ai risultati delle società associate	(310)	1 249
Azionisti minoritari	(929)	68
Variazione dell'inventario	(708)	(1 270)
Variazione dei crediti a breve termine	(3 139)	11 112
Variazione dei debiti a breve termine	21 977	(7 743)
Flusso di fondi da attività aziendale	79 325	46 092
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(22 495)	(74 652)
Disinvestimenti immobilizzazioni materiali	704	21 793
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(2 184)	(201)
Investimenti in partecipazioni	(2 828)	0
Deflusso di fondi da attività di investimento	(26 803)	(53 060)
Variazione di crediti a lungo termine	(1 688)	1 013
Variazione di debiti a lungo termine	(29 582)	11 775
Pagamento di dividendi	(1 200)	(800)
Flusso di fondi da attività di finanziamento	(32 470)	11 988
Variazione	20 052	5 020
Fondi liquidi all'inizio del periodo	29 484	24 378
Differenze cambio su mezzi liquidi	(691)	86
Fondi liquidi alla fine del periodo	48 845	29 484

Allegato al conto di Gruppo 2010

Principi di consolidamento

Base di consolidamento

Il conto economico consolidato di Hupac SA è stato redatto secondo il metodo del valore di acquisto sulla base dei principi citati di seguito e nel rispetto delle disposizioni legali del diritto svizzero delle obbligazioni. Il conto annuale consolidato di Hupac SA si basa sulle chiusure delle singole società affiliate estere allestite secondo principi contabili e di valutazione uniformi e generalmente riconosciuti, e sui conti annuali statuari delle società svizzere. Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2010 include inoltre un accantonamento per rischi generali di CHF 5,4 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 %	
			31.12.2010	31.12.2009
Hupac SA, Chiasso	CHF	20 000 000		
Hupac Intermodal SA, Chiasso	CHF	250 000	100,00	100,00
Hupac SpA, Milano	EUR	2 040 000	95,55	95,55
Partecipazione della Hupac SpA, Milano: - Fidia SpA, Oleggio	EUR	260 000	3,00	3,00
Hupac GmbH, Singen	EUR	210 000	100,00	100,00
Termi SA, Chiasso	CHF	500 000	80,00	80,00
Partecipazione della Termini SA, Chiasso: - Termini SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	95,00	95,00
Termini SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	5,00	5,00
Fidia SpA, Oleggio	EUR	260 000	97,00	97,00
Hupac Intermodal BVBA, Anversa	EUR	1 601 000	99,94	99,94
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	EUR	200 000	100,00	100,00
Partecipazione della Hupac Intermodal NV, Rotterdam: - Hupac Intermodal BVBA, Anversa	EUR	1 601 000	0,06	0,06
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 %	
		31.12.2010	31.12.2009
Cemat SpA	Milano (Italia)	34,48	34,48
Cesar Information Services Scarl	Bruxelles (Belgio)	25,10	25,10
Combinant NV	Anversa (Belgio)	35,00	35,00
Crossrail AG	Muttenz (Svizzera)	25,00	0,00
RAIpin SA	Olten (Svizzera)	33,11	30,00

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.

Altri ricavi

In questa posizione sono esposti i contributi statali.

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).

Tabella di conversione

	Bilancio		Conto economico	
	31.12.2010	31.12.2009	2010	2009
CHF/EUR	1,2507	1,4844	1,3805	1,5101

Evoluzione dei fondi propri del Gruppo

Importi in 1 000 CHF	Capitale azionario	Riserve	Differenze di conversione	Totale	Azionisti minoritari
Saldo al 1° gennaio 2009	20 000	54 545	(2 427)	72 118	1 277
Differenze di conversione			(24)	(24)	(3)
Differenze di conversione associate			(48)	(48)	
Rettifica patrimonio netto		397		397	
Dividendi Capogruppo		(800)		(800)	
Utile consolidato 2009		2 755		2 755	68
Saldo al 31 dicembre 2009	20 000	56 897	(2 499)	74 398	1 342
Differenze di conversione			(2 683)	(2 683)	(200)
Differenze di conversione associate			(3 705)	(3 705)	
Rettifica patrimonio netto		2 899		2 899	
Dividendi Capogruppo		(1 200)		(1 200)	
Utile consolidato 2010		3 205		3 205	(929)
Saldo al 31 dicembre 2010	20 000	61 801	(8 887)	72 914	213

Altre indicazioni prescritte dalla legge

Importi in 1 000 CHF	31.12.2010	31.12.2009
1. Fidejussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegno a favore di terzi	8 167	7 420
2. Attivi costituiti in pegno a garanzia di propri impegni	93 877	105 885
3. Impegni leasing non esposti a bilancio L'importo indicato riassume tutti gli impegni futuri derivanti dai contratti leasing esistenti, compresi gli interessi e le spese.	5	12
4. Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali	130 382	135 968
5. Debiti nei confronti di istituti di previdenza	635	674

Modifica dell'articolazione del conto economico

Per una migliore informazione a partire dal 2010 i contributi statali vengono esposti separatamente nella posizione "Altri ricavi" e conseguentemente i costi delle prestazioni fornite sono presentati al lordo. Le cifre dell'anno precedente sono state adeguate.

Valutazione dei rischi

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.

Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale consolidato all'Assemblea Generale degli azionisti per il conto di Gruppo 2010

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 2010.

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 2010 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, 15 aprile 2011

Conto annuale Hupac SA

Conto economico 2010 e 2009

Importi in 1 000 CHF	2010	2009
Ricavi da forniture e prestazioni	75 618	61 593
Altri ricavi	3 149	497
Costi delle prestazioni fornite	(26 738)	(19 192)
Utile lordo	52 029	42 898
Spese generali	(1 626)	(1 271)
Ammortamenti sostanza fissa materiale	(32 511)	(33 209)
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	(376)	(54)
Accantonamenti e rettifiche di valore	(5 460)	0
Ricavi da dividendi	22	23
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	27	612
Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie	12 105	8 999
Ricavi finanziari	1 250	841
Oneri finanziari	(2 518)	(2 847)
Differenze di cambio	(1 090)	(722)
Scioglimento accantonamenti perdite di cambio	1 090	0
Utile ordinario d'esercizio	10 837	6 271
Ricavi straordinari	2 140	99
Costi straordinari	(5 880)	0
Utile prima delle imposte	7 097	6 370
Imposte	(1 617)	(1 470)
Utile d'esercizio	5 480	4 900

Osservazioni sul conto economico

Rispetto all'anno precedente la voce *Ricavi da forniture e prestazioni* registra un aumento del 22,8%, pari a CHF 75,6 milioni. Gran parte dell'aumento è dato dai ricavi da locazione derivanti dall'affitto di beni patrimoniali.

Alla voce *Altri ricavi* riportiamo i finanziamenti statali. L'importo di CHF 3,1 milioni circa si riferisce ai contributi per il risanamento fonico del materiale rotabile. Nell'anno di riferimento tali contributi sono aumentati considerevolmente rispetto all'anno precedente.

I *Costi delle prestazioni fornite* sono stati indicati al lordo e per l'anno 2010 ammontano a ben CHF 26,7 milioni, pari a un aumento del 39,3% rispetto all'anno precedente. Questa voce è composta per la maggior parte dalle spese di mantenimento per il materiale rotabile. Rispetto al 2009 l'*Utile lordo* registra un incremento del 21,3%, pari a CHF 52 milioni.

Nell'anno di riferimento 2010 la voce *Spese generali* registra un incremento rispetto all'anno precedente del 27,9%, pari a CHF 1,6 milioni, dovuto a maggiori spese per la consulenza e alla festa di inaugurazione del terminal di Anversa.

Nel 2010 gli *Ammortamenti sostanza fissa materiale* sono diminuiti di appena CHF 0,7 milioni rispetto all'anno precedente.

Con la voce *Accantonamenti e rettifiche di valore* per l'importo di CHF 5,46 milioni, la manutenzione del materiale rotabile è elevata al livello di un anno medio.

Mentre i *Ricavi finanziari*, in particolare gli interessi per prestiti a società del Gruppo, sono aumentati rispetto all'anno precedente di CHF 0,4 milioni, gli *Oneri finanziari* sono diminuiti dell'11,6%, pari a circa CHF 2,5 milioni. Le perdite di cambio da transazioni pari a CHF 1,09 milioni sono state compensate con pari importo nella voce *Scioglimento accantonamenti perdite di cambio*, determinando così un *Utile ordinario di esercizio* di CHF 10,837 milioni.

Quasi l'intero importo della voce *Ricavi straordinari*, pari a CHF 2,14 milioni, presenta una liquidazione di accantonamenti per differenze di cambio che compensa in parte i CHF 5,7 milioni perdite di cambio da prestiti contenuti nella voce *Costi straordinari*.

Per l'anno di riferimento 2010, Hupac SA presenta un *Utile d'esercizio* di circa CHF 5,48 milioni al netto delle *Imposte* di CHF 1,6 milioni, pari a un incremento dell'11,8% rispetto al 2009.

Il *Cash flow* calcolato in base al metodo semplificato - utile d'esercizio più ammortamenti e rettifiche degli accantonamenti - nel 2010 ammonta a CHF 40,6 milioni, pari a un aumento del 6,4% rispetto all'anno precedente.

Bilancio al 31 dicembre 2010 e 2009

Importi in 1 000 CHF	31.12.2010	31.12.2009
ATTIVO		
SOSTANZA CIRCOLANTE		
Mezzi liquidi	12 659	2 968
Crediti da forniture e prestazioni	13 089	14 469
- nei confronti di terzi	3 036	2 185
- nei confronti di società del Gruppo	10 257	12 390
- nei confronti di azionisti	12	12
- Delcredere	(216)	(118)
Altri crediti	1 608	948
- nei confronti di terzi	1 608	948
Magazzino	1 320	974
Ratei e risconti attivi	1 757	729
Totale sostanza circolante	30 433	20 088
SOSTANZA FISSA		
Investimenti finanziari	76 240	68 129
- Partecipazioni	40 537	37 710
- Prestiti terzi	2 195	430
- Prestiti Gruppo	33 504	29 985
- Altri investimenti finanziari	4	4
Investimenti materiali	86 791	105 982
Investimenti immateriali	1 826	181
Totale sostanza fissa	164 857	174 292
Totale attivo	195 290	194 380

Importi in 1 000 CHF	31.12.2010	31.12.2009
PASSIVO		
CAPITALE DEI TERZI		
Capitale dei terzi a breve termine		
Debiti da forniture e prestazioni	4 394	3 768
- nei confronti di terzi	2 021	366
- nei confronti di società del Gruppo	414	307
- nei confronti di azionisti	1 959	3 095
Mutui a breve termine	18 500	9 579
- da terzi	18 500	9 579
- da azionisti	0	0
Altri debiti a breve termine	519	60
- nei confronti di terzi	519	60
Ratei, risconti passivi ed accantonamenti a breve termine	15 460	10 478
Totale capitale dei terzi a breve termine	38 873	23 885
Capitale dei terzi a lungo termine		
Debiti a lungo termine	47 000	65 500
- nei confronti di terzi	47 000	65 500
- nei confronti di azionisti	0	0
Accantonamenti a lungo termine	37 212	37 070
Totale capitale dei terzi a lungo termine	84 212	102 570
Totale capitale dei terzi	123 085	126 455
CAPITALE PROPRIO		
Capitale azionario	20 000	20 000
Riserva generale	4 842	4 822
Riserve statutarie	41 600	38 000
Utile di bilancio	5 763	5 103
- Utili riportati	283	203
- Utile d'esercizio	5 480	4 900
Totale capitale proprio	72 205	67 925
Totale passivo	195 290	194 380

Osservazioni sul bilancio

Il totale di bilancio di Hupac SA ha registrato solo un leggero incremento rispetto all'anno precedente, arrivando a circa CHF 195,3 milioni. Mentre la *Sostanza circolante* è aumentata di CHF 10,3 milioni, la *Sostanza fissa* è diminuita di circa CHF 9,4 milioni. La voce *Prestiti Gruppo* costituisce la parte principale dell'incremento degli investimenti finanziari, trattandosi principalmente del finanziamento di Hupac Intermodal BVBA nel quadro della costruzione del nuovo terminal di Anversa.

Nei passivi, il *Totale capitale dei terzi* è diminuito di circa CHF 3,4 milioni rispetto all'anno precedente.

A fine anno 2010 Hupac SA dispone di un *Capitale proprio* di CHF 72,2 milioni, pari a una quota del 37% (34,9% l'anno precedente).

Allegato al conto annuale 2010

1. Attività della Hupac SA

L'attività della Hupac SA riguarda principalmente la gestione della sostanza fissa. In particolare, è da menzionare l'affitto dei beni mobili e immobili di proprietà della Hupac SA alla Hupac Intermodal SA ed a terzi. La Hupac SA inoltre svolge tutte le attività collegate alle proprie partecipazioni finanziarie.

2. Indicazioni prescritte dall'art. 663b CO

Importi in 1 000 CHF	31.12.2010	31.12.2009
2.1 Fideiussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegni a favore di terzi	38 157	45 004
2.2 Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali	45 771	51 086
2.3 Partecipazioni essenziali		

Ragione sociale	Attività	Capitale sociale in 1 000	Partecipazione in %	
			31.12.2010	31.12.2009
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	0,06
Hupac Intermodal BVBA, Anversa	Terminal engineering, gestione terminal	EUR 1 601	99,94	99,94
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
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	35,00
Crossrail AG, Muttenz	Esercizio ferroviario	CHF 24 723	25,00	0,00
RAAlpin SA, Olten	Gestione traffico, gestione terminal	CHF 4 530	33,11	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.

2.5 Modifica dell'articolazione del conto economico

Per una migliore informazione a partire dal 2010 i contributi statali vengono esposti separatamente nella posizione "Altri ricavi" e conseguentemente i costi delle prestazioni fornite sono presentati al lordo. Le cifre dell'anno precedente sono state adeguate.

3. Evoluzione dei fondi propri

Importi in 1 000 CHF	Capitale azionario	Riserva generale	Riserve statutarie	Utile di bilancio	Totale
Saldo al 1 gennaio 2009	20 000	4 822	34 300	4 703	63 825
Dividendo				(800)	(800)
Attribuzione alla riserva generale					
Attribuzione alle riserve statutarie			3 700	(3 700)	
Utile d'esercizio				4 900	4 900
Saldo al 31 dicembre 2009	20 000	4 822	38 000	5 103	67 925
Dividendo				(1 200)	(1 200)
Attribuzione alla riserva generale		20		(20)	
Attribuzione alle riserve statutarie			3 600	(3 600)	
Utile d'esercizio				5 480	5 480
Saldo al 31 dicembre 2010	20 000	4 842	41 600	5 763	72 205

Proposta per l'impiego dell'utile di bilancio

Importi in CHF	2010
Utili riportati	282 779
Utile d'esercizio	5 480 404
Utile di bilancio a disposizione dell'Assemblea Generale	5 763 183
Proposta del Consiglio di Amministrazione:	
- Dividendo	1 600 000
- Attribuzione alla riserva generale	60 000
- Attribuzione alle riserve statutarie	3 900 000
- Riporto a nuovo	203 183
	5 763 183

Rapporto dell'Ufficio di revisione all'Assemblea Generale degli azionisti per l'esercizio 2010

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 2010.

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 2010 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, 15 aprile 2011

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

