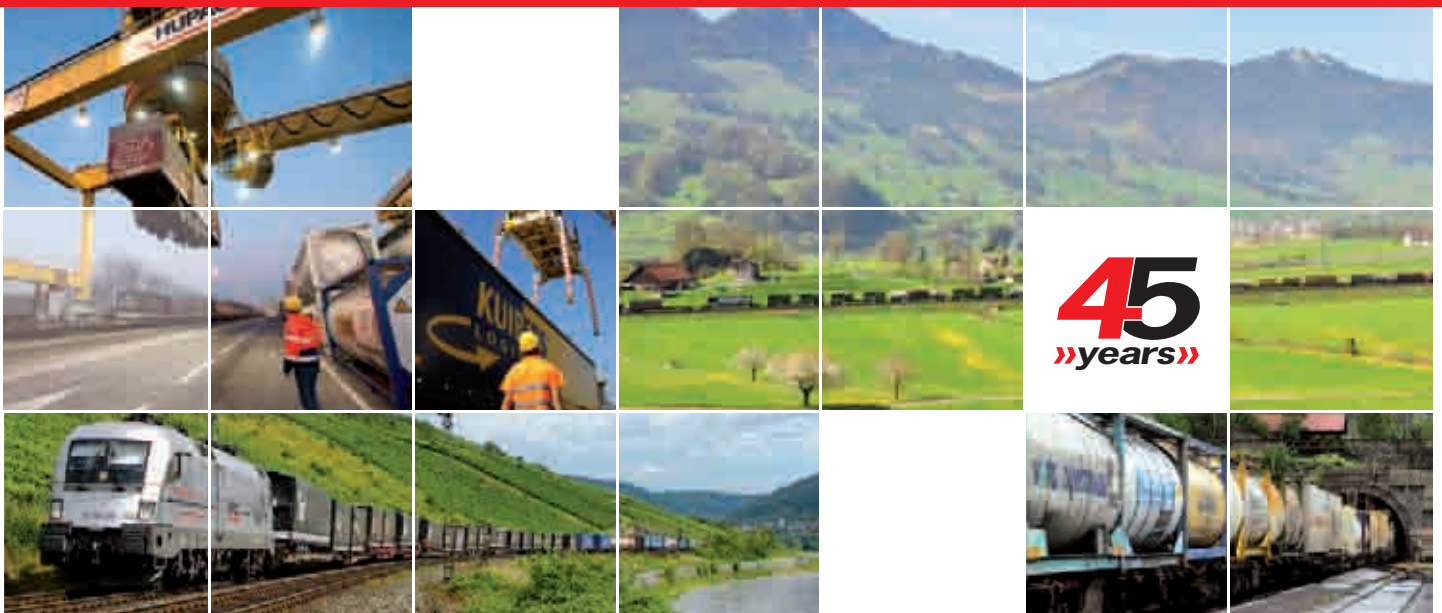


Relazione sulla gestione 2011





Profilo del Gruppo Hupac

Hupac in breve

Profilo

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

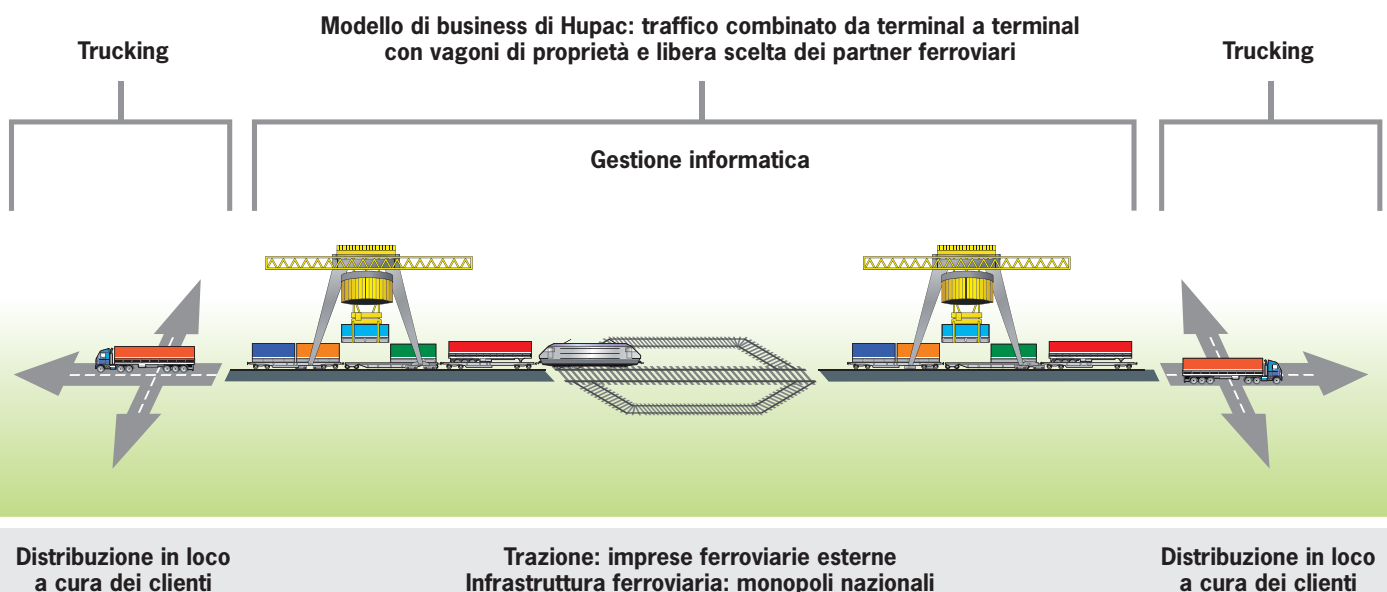
Hupac gestisce un network di 100 treni al giorno con collegamenti tra le maggiori aree economiche europee. Nel 2011 il volume di traffico ammontava a circa 724.000 spedizioni stradali. Il Gruppo Hupac conta 410 collaboratori occupati in undici società con sede in Svizzera, Germania, Italia, Olanda, Belgio, Danimarca, Polonia e Russia.

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 e indipendenza dalle ferrovie.

Modello di business

Hupac dispone di circa 5.900 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 è gestita da imprese ferroviarie terze. La distribuzione in loco è eseguita dagli autotrasportatori. Hupac appoggia la liberalizzazione ferroviaria e offre i suoi servizi di trasporto combinato a tutte le aziende di trasporti.

Catena di creazione del valore del traffico combinato

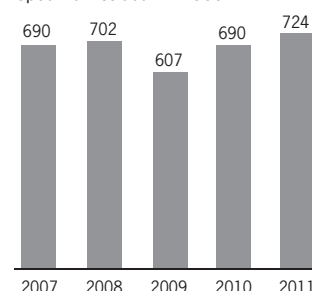


Facts & Figures

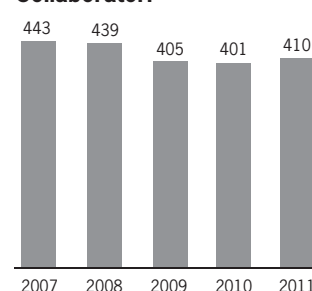
Anno di fondazione	1967
Capitale azionario	CHF 20 mio.
Azionisti	circa 100
Struttura del capitale	72% aziende di logistica e trasporto 28% società ferroviarie
Sede centrale	Chiasso
Sedi operative/ rappresentanze	Basilea, Busto Arsizio, Oleggio, Singen, Colonia, Duisburg, Rotterdam, Anversa, Taulov, Varsavia, Mosca
Posizionamento	Operatore indipendente di traffico intermodale
Offerta di trasporti	Shuttle Net: rete europea per il traffico combinato con focus sul transito alpino e servizi integrativi sull'asse est-ovest (Spagna, Europa orientale, Russia, Far East)
Clienti	Imprese di trasporto e logistica
Volume di traffico	723.894 spedizioni stradali
Collaboratori	410
Materiale rotabile	5.874 moduli carro 13 locomotive di linea e/o manovra
Gestione terminal	Busto Arsizio-Gallarate, Desio, Novara RAIn, 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	Sistema di gestione qualità ISO 9001:2008 Sistema di gestione ambientale ISO 14001:2004 ECM - Entity in Charge of Maintenance
Dati finanziari	Fatturato annuo CHF 493,1 milioni (EUR 399,7 milioni) Utile d'esercizio CHF 2,7 milioni (EUR 2,2 milioni) Cash flow CHF 47,5 milioni (EUR 38,5 milioni)
Situazione al 31.12.2011	

Volume di traffico

Spedizioni stradali in 1000

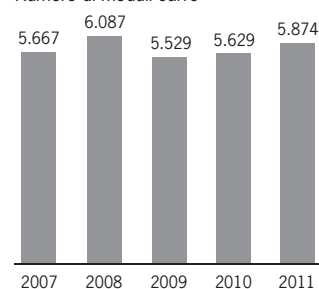


Collaboratori

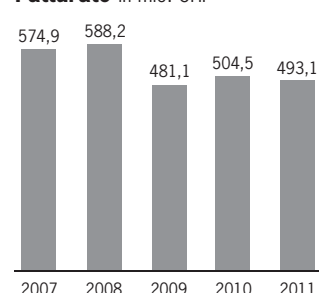


Materiale rotabile

Numero di moduli carro



Fatturato in mio. CHF



Relazione sulla gestione 2011



Introduzione

Prefazione	2
Traffico combinato – il sistema del futuro	4

Il Gruppo Hupac

Visione e linee guida	7
Corporate Governance	9
L'anno 2011 in breve	10
La strategia di Hupac per la sostenibilità del trasporto merci	12
Certificazioni	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	23
Fornitori	23
Sviluppo delle partecipazioni	24

La responsabilità ambientale di Hupac

Prestazioni ambientali	27
Trasporto di merci pericolose	28

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

Verso un milione di spedizioni stradali



Gentili signore, egregi signori, cari amici dell'azienda

Nel maggio 2011, il Consiglio di Amministrazione di Hupac ha approvato la strategia per il periodo 2011-2015. Nei suoi tratti fondamentali, la strategia di Hupac è rimasta invariata. Essa conferma il posizionamento dell'azienda come fornitore di rete indipendente nell'ambito del traffico intermodale europeo. L'ampliamento della rete in sintonia con il mercato, la stretta collaborazione con i partner ferroviari in un ambiente liberalizzato e l'indipendenza derivante dagli investimenti in risorse proprie, come materiale rotabile, terminal e soluzioni IT, sono e rimangono i fattori chiave del successo di Hupac.

Per gli anni a venire Hupac intravede ulteriori opportunità per il traffico combinato come sistema di trasporto ecocompatibile ed energeticamente efficiente. Hupac si è posta l'obiettivo di una crescita quantitativa dell'8-10% l'anno, in modo da poter raggiungere nel 2015 un volume di trasporti pari a un milione di spedizioni stradali e un adeguato risultato di gestione. Ne risulterà un risparmio di 1,2 milioni di tonnellate di CO₂ rispetto al tradizionale trasporto tuttostrada, contribuendo così in notevole misura agli obiettivi di politica climatica.

Sono di aiuto le strategie in tempi d'incertezza economica? Sì, lo sono. Sebbene nel secondo semestre del 2011 la debolezza congiunturale non ci abbia consentito di realizzare la sperata crescita di volume, una strategia ben interpretata e sostenuta da tutti può fornire un preciso indirizzo aziendale, anche e soprattutto in tempi difficili.

Per l'attuazione della propria strategia, Hupac ha quindi varato un piano d'investimenti per oltre 300 milioni di franchi in materiale rotabile, terminal, informatica e sviluppo di mercato, creando così, passo dopo passo, le necessarie premesse per lo sviluppo futuro.

Nel 2011 abbiamo già potuto avviare le prime misure:

- ▶ In gennaio Hupac ha dato corso alla partecipazione nel vettore SBB Cargo International, specialista nel traffico intermodale e per i treni blocco,

modello unico in Europa di partecipazione di un operatore privato in una ferrovia cargo statale, nell'impegnativo intento di conseguire un risultato positivo entro un termine prevedibile.

- ▶ In luglio è stata costituita a Mosca l'affiliata Intermodal Express per lo sviluppo del mercato russo del futuro.
- ▶ In settembre è stato dato il via libera alla costruzione di un impianto per la rilavorazione di sale montate presso la sede di Busto Arsizio, allo scopo di ovviare il più rapidamente possibile alle mancanze di capacità nella manutenzione del materiale rotabile.
- ▶ Infine, Hupac ha intensificato la collaborazione con l'operatore intermodale italiano Cemac, incentrata sullo sviluppo di nuove aree di mercato in Europa orientale e di una strategia comune per futuri nuovi terminal in Italia settentrionale, per esempio a Piacenza e Brescia.

Tuttavia, come integratore del sistema strada-rotaia, il trasporto combinato è fortemente condizionato dal contesto generale economico e di politica dei trasporti. Quanto più competitivo diventa il traffico merci su strada, tanto più impegnativo appare la gestione del comparto ferroviario sotto il profilo infrastrutturale e operativo. La dispersione in materia di ETCS è un veleno per il trasporto merci ferroviario. E la situazione molto deficitaria di parecchie ferrovie merci a controllo statale rende evidente l'urgenza di nuove strategie con riferimento a processi produttivi e di mercato.

Nonostante la crisi valutaria e la recessione congiunturale in autunno, Hupac può guardare indietro a un positivo anno d'esercizio 2011. In nome del Consiglio di Amministrazione, vi ringrazio per la vostra fiducia e mi dichiaro ben lieto di proseguire il cammino assieme a voi.

Dr. Hans-Jörg Bertschi
Presidente del Consiglio di Amministrazione

Chiasso, aprile 2012

Investire in concorrenzialità



Cari azionisti, clienti, partner e collaboratori

A fine 2011 è stato completato l'ampliamento della nostra sede centrale di Chiasso. Il nuovo fabbricato di tre piani è direttamente collegato con la sede storica di Hupac. Luminosi e accoglienti locali a uso ufficio offrono tanto spazio per nuovi posti di lavoro. È qui che Hupac può e vuole crescere.

Le opportunità di sviluppo sono buone. Tutte le previsioni indicano che lo scambio internazionale di merci segnerà un ulteriore incremento. Trasporti e logistica sono considerati settori in forte crescita. La rotaia potrà mantenere e consolidare il suo ruolo? Molto dipenderà da se e come gli stati investiranno nelle loro infrastrutture di trasporto merci su rotaia.

Il trasporto intermodale è vincente e redditizio quando lunghi treni sono in grado di percorrere lunghe tratte con poca pendenza in un tempo di transito ragionevole e di trasportare le voluminose unità di carico di uso corrente. Parametri concreti sono già stati fissati nel 1991 nell'«Accordo europeo sulle grandi linee internazionali di trasporto combinato». I dati principali sono la lunghezza di treno di 750 metri, il profilo di 4 metri e la pendenza massima del 12‰.

Tuttavia, quando nel 2016 entrerà in esercizio la galleria di base del Gottardo, e nel 2018 quella del Monte Ceneri, i treni intermodali dovranno continuare a transitare sul corridoio nord-sud attraverso la Svizzera in condizioni sub ottimali. Le attuali linee di accesso presentano parametri molto più contenuti: 550 metri di lunghezza di treno, profilo di 3,80 metri e una pendenza del 21‰ sulla tratta via Chiasso, il che richiede l'impiego di due locomotive per un treno di 1800 tonnellate.

Il progetto Alptransit è stato realizzato allo scopo di creare un efficiente corridoio per il trasferimento del traffico merci. La volontà popolare allora espressa dovrebbe essere rispettata anche oggi. Per poter usufruire dei vantaggi della ferrovia di pianura sin dall'apertura della galleria di base del Gottardo è necessario un adeguamento pragmatico e graduale delle linee di accesso.

Sul versante alpino meridionale si dovrebbe dare la priorità all'asse via Luino, trattandosi di una linea

che serve gli attuali terminal nell'area Busto Arsizio/Novara e che copre l'80% del traffico combinato via Gottardo. Inoltre si tratta dell'unica vera ferrovia di pianura a presentare una pendenza del 12‰. È parallelamente necessario metter mano al corridoio intermodale via Chiasso con la realizzazione di una linea per il traffico merci tra Seregno e Bergamo, e a terminal di trasbordo a est di Milano. Ma per l'attuazione di questo progetto si deve mettere in preventivo qualche decennio.

Maggiore produttività e migliore competitività del trasporto merci su rotaia vanno a beneficio di tutti: del comparto ferroviario, della logistica europea, del trasferimento del traffico e non da ultimo dell'erario. Condizioni di produzione concorrenziali sono il modo più sicuro per abbattere le sovvenzioni nel trasporto intermodale transalpino. In tutti i paesi europei che hanno efficienti corridoi per il traffico merci, il traffico combinato viaggia senza sovvenzioni. Quanto prima potremo contare su infrastrutture concorrenziali, con prezzi di traccia confrontabili sul piano internazionale, e rinunciare ai contributi d'esercizio, tanto meglio sarà per tutte le parti in causa.

Per il momento stiamo intensificando il nostro impegno nel migliorare la capacità produttiva del traffico combinato nelle attuali condizioni quadro. Nell'anno in esame, la disponibilità di materiale rotabile ha fortemente risentito di una campagna di richiamo delle FFS, con notevoli ripercussioni sia sull'operatività sia sui risultati finanziari. Verso la fine dell'anno, le gravi difficoltà nella manutenzione del materiale rotabile si sono leggermente attenuate.

Troverete maggiori informazioni al riguardo nelle pagine seguenti della nostra relazione sulla gestione. In nome della direzione, desidero ringraziarvi per l'ottima cooperazione da voi prestata come nostri azionisti, clienti, partner e collaboratori.

Bernhard Kunz
Direttore

Chiasso, aprile 2012

Traffico combinato: il sistema del futuro

Il trasporto combinato strada/rotaia è stato introdotto in Europa cinquant'anni fa e oggi rappresenta un'importante scelta 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 s'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 ed è caricata sul treno. Il viaggio prosegue su rotaia, generalmente su lunghe tratte internazionali. Viene trasportata soltanto l'unità di carico, in altre parole 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 sono 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 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 decisivi del mercato.

I clienti

Gli autotrasportatori 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 a 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 decisive per la soddisfazione della clientela ma anche per l'efficienza produttiva, poiché i treni in ritardo comportano elevati costi secondari. Sarebbe di grande aiuto una revisione dell'ordinamento delle priorità che oggi penalizza i treni merci rispetto ai treni passeggeri. Anche la predisposizione d'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 crea la migliore premessa 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 affinché sempre più merce possa essere trasportata su rotaia anziché su strada, apportando così un importante contributo al trasferimento del traffico e alla tutela 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 con 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. Come 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 terminali, 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 a essi condizioni di lavoro attraenti, formazione professionale e aggiornamento costante. Favoriamo un clima aziendale aperto e solidale e promuoviamo la motivazione, lo spirito di gruppo e la responsabilità individuale. Le buone prestazioni sono 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, in altre parole nei terminali, 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 quest'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

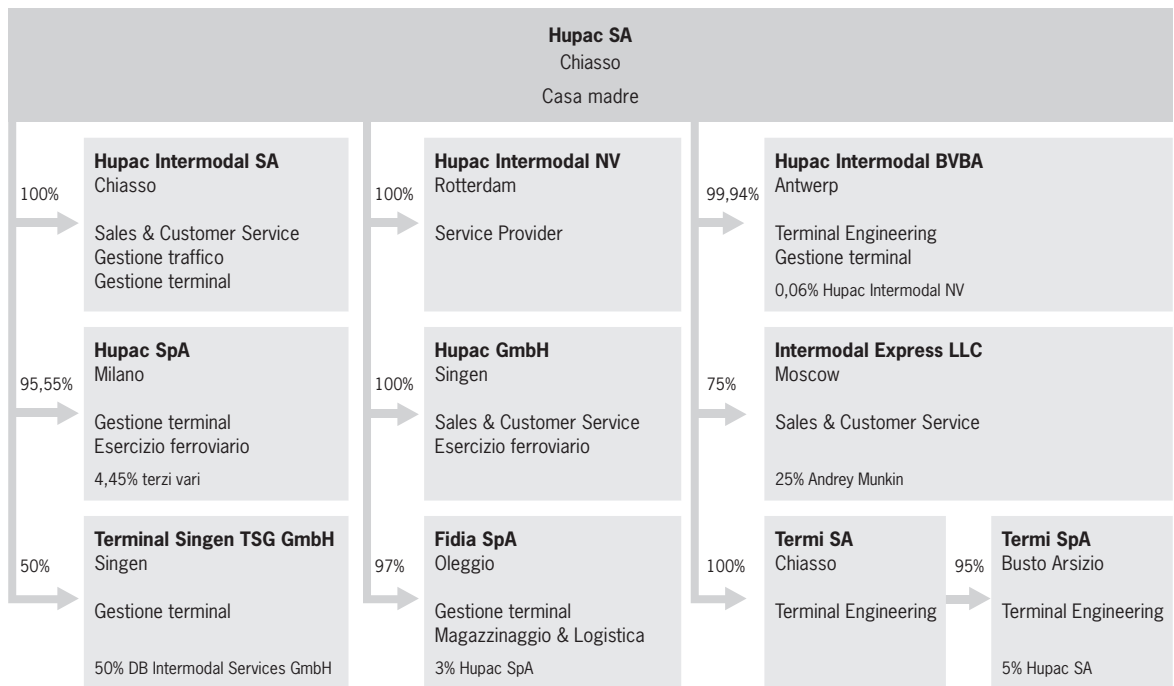
Nel settore ferroviario collaboriamo con i nostri partner secondo il principio della "trazione a responsabilità integrata". Sosteniamo la liberalizzazione delle ferrovie e puntiamo su una stretta collaborazione sinergica con numerosi partner ferroviari.

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	54	Presidente dal 1993	Svizzera	1987	2013
Dr. Thomas Baumgartner	57	Consigliere	Italiana	1990	2013
Thomas Hoyer	61	Consigliere	Tedesca	1988	2013
Ing. Nicolas Perrin	52	Consigliere	Svizzera	2008	2013
Nils Planzer	40	Consigliere	Svizzera	2008	2013
Peter Hafner	55	Segretario	Svizzera	1999	2013

Direzione del Gruppo Hupac e direzione operativa delle filiali

Hupac SA			
Bernhard Kunz	<i>Direttore</i>	Peter Hafner	<i>Condirettore e Finance & Administration</i>
Peter Howald	<i>Sales & Operations</i>	Leonardo Fogu	<i>Fleet Management</i>
Piero Solcà	<i>Logistics & Infrastructures</i>	Aldo Croci	<i>Information Technology</i>
Giorgio Pennacchi	<i>Engineering</i>		
Hupac Intermodal SA			
Bernhard Kunz	<i>Direttore</i>		
Peter Howald	<i>Condirettore</i>		
Hupac Intermodal NV			
Mark Jansen	<i>Direttore Operativo</i>		
Hupac Intermodal BVBA			
Dirk Fleerackers	<i>Direttore Operativo</i>		
Hupac SpA			
Francesco Crivelli	<i>Amministratore Delegato</i>		
Sergio Crespi	<i>Direttore</i>		
Hupac GmbH			
Sascha Altenau	<i>Direttore</i>		
Intermodal Express LLC			
Andrey Munkin	<i>Direttore</i>		
Terminal Singen TSG GmbH			
Sascha Altenau	<i>Direttore</i>		
Frank Rosenmüller	<i>Direttore</i>		
Fidia SpA			
Francesco Crivelli	<i>Amministratore Delegato</i>		
Termini SA			
Peter Hafner	<i>Direttore</i>		
Termini SpA			
Peter Hafner	<i>Presidente</i>		
Francesco Crivelli	<i>Amministratore Delegato</i>		

Situazione al 31.12.2011

Struttura del Gruppo Hupac

Alla fine del 2011 il Gruppo Hupac era costituito da undici imprese con sedi in Svizzera, Germania, Italia, Paesi Bassi, Belgio e Russia. Ogni società agisce in un preciso ambito, per proporre soluzioni avanzate e rendere più efficace la risposta complessiva del Gruppo.

Nel luglio 2011 è stata registrata a Mosca, sotto la ragione sociale Intermodal Express LLC, la più recente affiliata del Gruppo Hupac. Hupac SA vi partecipa con il 75%, mentre il restante 25% è detenuto da Andrey Munkin, direttore dell'azienda. Scopo sociale è l'assistenza commerciale e operativa al traffico intermodale in Russia e una ancor più efficiente cooperazione locale con il nostro partner Russkaya Troyka. Questa filiale è stata inaugurata a Mosca in ottobre.

Il Consiglio di Amministrazione

Attualmente il Consiglio di Amministrazione di Hupac SA è composto di 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 d'importanza strategica. I membri del Consiglio di Amministrazione nella sua attuale composizione rappresentano nel complesso oltre i due terzi dei voti degli azionisti. La composizione del Consiglio di Amministrazione di Hupac Intermodal SA e Termini SA è identica a quella di Hupac SA. 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 aveva 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 2011 tali partecipazioni riguardavano gli operatori di trasporto combinato Cemac e RAlpin, la società terminalistica Combinant, l'impresa di elaborazione dati Cesar Information Services nonché le imprese ferroviarie Crossrail e FFS Cargo International, della quale è stata acquisita la partecipazione in gennaio 2011.

Hupac mantiene partecipazioni minori nelle società di gestione dei terminali KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen e DIT Duisburg Intermodal Terminal.

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 è regolarmente sottoposta al Consiglio di Amministrazione.

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

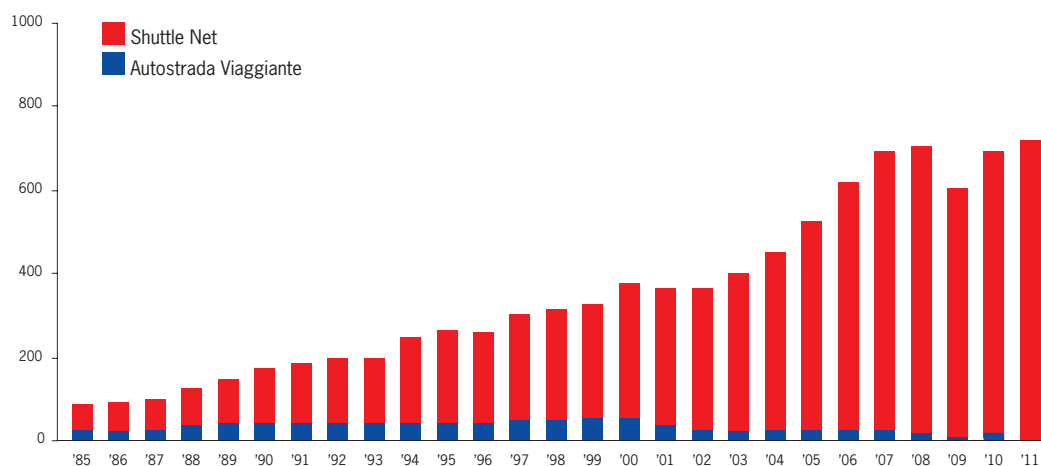
Nell'anno di riferimento, tra gli altri, i rischi incrementati di Hupac SA come detentore di carri sono stati analizzati e coperti da una serie di misure idonee.

L'anno 2011 in breve

Gennaio	<ul style="list-style-type: none">▶ Perfezionamento della partecipazione del 25% di Hupac SA nella SBB Cargo International SA▶ Cessione del collegamento di Autostrada Viaggiante Basilea ⇌ Lugano alla società di partecipazione RAlpin▶ Integrazione nella rete Shuttle Net del collegamento Rotterdam ⇌ Basilea/Niederglatt, con nove partenze settimanali
Maggio	<ul style="list-style-type: none">▶ Il Consiglio di Amministrazione approva la strategia 2011-2015. L'obiettivo è una crescita quantitativa dell'8-10% annuo, in modo da poter raggiungere nel 2015 il volume di un milione di spedizioni stradali con un adeguato risultato d'esercizio▶ Presentazione del nuovo carro multitasca in occasione dell'Assemblea Generale di Lugano
Luglio	<ul style="list-style-type: none">▶ Costituzione dell'affiliata Intermodal Express LLC a Mosca▶ Avvio dei lavori per la realizzazione del sesto binario di approntamento nel terminal Busto Arsizio-Gallarate
Agosto	<ul style="list-style-type: none">▶ Entrata in funzione di una nuova gru pneumatica nel terminal di Aarau
Settembre	<ul style="list-style-type: none">▶ Avvio dei lavori di costruzione dell'impianto per la rilavorazione di sale montate a Busto Arsizio
Ottobre	<ul style="list-style-type: none">▶ Inaugurazione della filiale Intermodal Express a Mosca▶ Ricertificazione del sistema di gestione manutenzione carri secondo i requisiti ECM
Novembre	<ul style="list-style-type: none">▶ Completamento dell'ampliamento della sede centrale di Chiasso
Dicembre	<ul style="list-style-type: none">▶ Cooperazione con Intercontainer Scandinavia AB finalizzata alla gestione di una rete intermodale "one-stop shop" tra la Svezia e l'Italia▶ Avviamento di un nuovo collegamento Anversa ⇌ Barcellona Morrot▶ Completamento del nuovo edificio per il check-in nel terminal di Busto Arsizio

Sviluppo del traffico 1985-2011

Spedizioni stradali in 1000





Situazione ad aprile 2012

Shuttle Net:

Trasporto combinato non accompagnato

Con Shuttle Net, Hupac collega le maggiori aree economiche europee con treni a circolazione giornaliera:

- ▶ 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 rapido ed economico.



La strategia di Hupac per la sostenibilità del trasporto merci

Moving together: strategia 2011-2015

“La strategia è l'economia delle forze” – all'insegna di questo principio, direzione e Consiglio di Amministrazione hanno elaborato e approvato nel maggio 2011 la strategia per il periodo 2011-2015. Obiettivo aziendale di Hupac è la produzione di treni blocco per il trasporto combinato non accompagnato, nell'intento di realizzare una costante crescita quantitativa dell'8-10% annuo e di conseguire nel 2015 un volume di trasporti pari a un milione di spedizioni stradali, con un utile d'esercizio del 2-3% sul fatturato.

Hupac per gli azionisti

Hupac si posizionerà anche in futuro come operatore indipendente e neutrale del trasporto combinato, dotato di risorse proprie. La prospettiva di mercato si presenta positiva grazie a vari fattori esterni, tra cui la vivace crescita del traffico merci, la tendenza verso un sistema di trasporti sempre più ecocompatibile e la politica dei trasporti di Svizzera e UE orientata alla rotaia. Si tratta di fattori favorevoli che possono assicurare il costante progresso del Gruppo Hupac e garantire un buon andamento reddituale, con utili che saranno principalmente trattenuti nell'impresa e destinati a investimenti.

Attività centrale di Hupac è il transito alpino via Svizzera, Austria e Francia, queste ultime tuttora in fase di sviluppo. Altre aree di attività sono le linee di collegamento sull'asse est-ovest dalla Spagna attraverso il Benelux fino all'Europa orientale, la Russia e l'Estremo Oriente.

Hupac per i clienti

Hupac vuole fare del trasporto intermodale la soluzione prioritaria per i lunghi tragitti europei. L'attuale rete sarà potenziata con l'integrazione di nuovi collegamenti shuttle. Buone possibilità di interconnessione, frequenze elevate e qualità affidabile sono i fattori primari di successo sul mercato. Inoltre, per garantire la sostenibilità economica dell'offerta, Hupac persegue un adeguato sfruttamento delle capacità dei treni e un'elevata efficienza operativa.

Nel periodo strategico corrente, Hupac intende rafforzare il proprio ruolo come consolidatore nel traffico intermodale. Ciò richiede da un lato la concentrazione sulle esigenze delle piccole e medie imprese di trasporti e, dall'altro, l'elaborazione di offerte attraenti per clienti con elevati volumi attraverso l'offerta di slot. Sempre più importante sta diventando la competenza concettuale per lo sviluppo e la programmazione di servizi logistici.

Hupac ha posto al centro della sua visione la soddisfazione del cliente. La garanzia di neutralità nei confronti del cliente è uno dei cardini della nostra politica aziendale. L'accesso a una rete di dimensione europea tramite un'unica interfaccia, unitamente alla leadership di processo e tecnologica nel settore front-end, porteranno a una ancor più accentuata fidelizzazione del cliente.

Hupac per i collaboratori

Per un'impresa di servizi come Hupac, che opera in un contesto di notevole complessità, i collaboratori rappresentano una risorsa di massimo rilievo che nei prossimi anni dovrà essere potenziata in modo mirato. Hupac punta alla creazione di un clima di lavoro aperto e stimolante, a una comunicazione attiva e a una scrupolosa attività di formazione e sviluppo professionale.

Hupac per i partner

Nei prossimi anni Hupac si preparerà alla grande trasformazione del sistema ferroviario che nel 2017 sarà indotta dall'apertura della galleria di base del Gottardo. In collaborazione con i partner ferroviari saranno elaborati nuovi piani operativi che consentano di trarre il massimo beneficio dalle nuove infrastrutture. L'assicurazione di capacità terminalistiche nelle aree di rilevanza commerciale e l'approvvigionamento di materiale rotabile adeguato saranno perseguiti in modo mirato.

La riduzione delle sovvenzioni per il trasporto combinato transalpino attraverso la Svizzera, prima e soprattutto dopo l'apertura del tunnel di base, richiede, da parte di tutti i partner della catena di trasporto, uno sforzo orientato all'aumento della produttività e alla competitività rispetto al trasporto su strada. Ciò richiede un grande impegno cooperativo con i partner, non solo con le ferrovie ma anche con i terminal, i costruttori di materiale rotabile e le officine per la manutenzione.

Hupac per la società

Hupac sostiene la politica di trasferimento della Svizzera con lo sviluppo di un'attraente offerta di servizi nel trasporto intermodale. Forte della sua esperienza operativa, Hupac si sta impegnando attivamente per una regolamentazione a favore del traffico merci e per la creazione di infrastrutture adeguate, con particolare riferimento alla questione dei collegamenti meridionali di Alptransit. A questo proposito, Hupac sta sensibilizzando i vari stakeholder in merito alla necessità di migliorare i parametri riguardanti i corridoi per il trasporto merci, adeguandoli allo standard europeo dei 750 metri di lunghezza treno, tonnellaggio 2000 e altezza di profilo P400 fino ai terminal esistenti, premesse che in futuro consentiranno di gestire il traffico combinato senza sovvenzioni.

Attuazione della strategia

La strategia di crescita adottata impone notevoli sforzi organizzativi, di sviluppo delle risorse e di politica degli investimenti. Nell'anno in esame, Hupac ha iniziato a implementare una scheda di valutazione bilanciata (Balanced Scorecard, BSC) come strumento di gestione finalizzato all'attuazione della strategia. Nelle prospettive "Responsabilità e finanze", "Offerta, mercato e clientela", "Processi" e "Potenziali" sono stati identificati i target e gli indicatori più importanti. Il passo successivo consisterà nella definizione di processi gestionali e di reporting conformi alla strategia. Il primo resoconto BSC è in programma per la metà del 2012.

La graduale attuazione della strategia è assicurata da una serie di cosiddetti "progetti strategici". Ecco una panoramica dei progetti avviati nell'anno in esame e attualmente in fase di realizzazione.

- ▶ Il progetto "Sicurezza operativa" prevede il rafforzamento dell'attuale sistema di gestione della sicurezza attraverso il monitoraggio e l'eventuale adeguamento dei processi attinenti alla sicurezza nei terminal e nel controllo del traffico.
- ▶ Il progetto "Marketing/CRM" ha per scopo l'ulteriore sviluppo dei rapporti con la clientela. Oltre a una metodica revisione dei processi incentrati sui clienti a livello amministrativo e operativo, saranno consolidati e intensificati i servizi di assistenza al cliente.
- ▶ La costruzione di un'officina per la rilavorazione di sale montate a Busto Arsizio creerà le necessarie capacità per la manutenzione del materiale rotabile. L'obiettivo è una maggiore disponibilità di carri. Il volume degli investimenti destinati all'impianto, che dovrà essere pienamente operativo nel 2014, ammonta a circa 8 milioni di euro.
- ▶ Il progetto "CompoFamilies" prevede l'impiego di composizioni standardizzate per un elevato numero di relazioni. La composizione standard tiene conto dei requisiti di mercato e dei tipi di carro disponibili. Gli obiettivi sono la disponibilità ottimale di carro, l'elevata flessibilità operativa e una minore attività di manovra nei terminal.
- ▶ Il progetto "Introduzione di nuovi prodotti" comporta la revisione degli attuali processi in considerazione di tutti i settori coinvolti, al fine di migliorare il coordinamento interno e la rapida transizione dei nuovi prodotti dalla fase progettuale al normale esercizio.
- ▶ Il sistema propositivo interno "Idea" dovrà produrre degli input per miglioramenti significativi di prodotti e processi. Esso servirà a mobilitare l'iniziativa personale e il know-how dei collaboratori, che saranno coinvolti direttamente nella fase di attuazione delle loro idee.

Innovazioni di processo

Nell'anno in esame si è proseguito con la ristrutturazione del servizio di disposizione. Da settembre 2011, questo team di dieci persone è attivo sette giorni alla settimana e 24 ore su 24, ininterrottamente dalle 5.00 del lunedì alle 18.00 del sabato, nonché la domenica mattina dalle 8.30 alle 13.00. Per le rimanenti ore del fine settimana è stato istituito un servizio di picchetto. Ciò consente a Hupac di intervenire più rapidamente ed efficacemente in caso d'irregolarità nel traffico, assicurando così ai clienti un esaustivo servizio d'informazioni.

Sono stati inoltre introdotti numerosi strumenti di pianificazione. Il sistema di preallarme "Hupac Traffic Viewer" segnala automaticamente ogni treno che viaggia con oltre sessanta minuti di ritardo. Ciò è reso possibile grazie all'interconnessione delle informazioni provenienti dalle varie imprese ferroviarie e dalle unità GPS installate su quasi cinquanta treni Hupac. Il piano di circolazione, cui i clienti possono accedere via web, assicura la pianificazione a medio termine in triangolazione tra operatore, ferrovie e terminal. Questo strumento è particolarmente utile nella pianificazione del traffico nei giorni festivi.

Per far fronte alla crescita esponenziale della complessità del traffico merci, Hupac ha investito in moderni sistemi di supporto al processo decisionale. In collaborazione con la Scuola universitaria professionale SUPSI di Lugano, è stato sviluppato il software WHATIF per un impiego razionale del materiale rotabile. Il modulo "Composer" calcola il numero di composizioni ferroviarie necessarie su una determinata tratta e con un determinato orario, tenendo conto dei tipi di carro richiesti. Esso serve in primo luogo per la pianificazione a lungo termine. Il modulo "Planner" è di ausilio ai disponenti per decidere quale composizione sia meglio utilizzare in funzione di uno specifico collegamento ferroviario. Al termine della fase sperimentale, entrambi i moduli entreranno nel normale servizio a metà anno.

Certificazioni

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. 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
- ▶ lo sviluppo, l'acquisizione e la gestione di materiale rotabile
- ▶ la gestione di terminal del trasporto combinato
- ▶ 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.

Nel settembre 2010 i sistemi di gestione qualità e ambiente del Gruppo Hupac sono stati ricertificati per tre anni. Nel settembre dell'anno in esame, presso le sedi di Chiasso e Rotterdam si sono svolti degli audit intermedi per la verifica di numerosi processi.

ECM – Entity in Charge of Maintenance

Nell'ottobre del 2010 Hupac ha superato 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 tutti gli obblighi previsti nell'ambito della sicurezza e della manutenzione dei carri ferroviari. Il sistema ECM s'inserisce nell'intera catena di approvvigionamento dei componenti dei carri, garantendo così anche la sicurezza a monte.

A seguito della liberalizzazione delle ferrovie, la responsabilità per la manutenzione dei carri è passata dalle società ferroviarie ai proprietari dei carri merci. In Germania la designazione di un ECM, quindi di un ente responsabile della manutenzione, è obbligatoria per il traffico merci dal 1° gennaio 2011.

Nell'ottobre 2011, contestualmente a un audit di controllo, i processi di gestione della manutenzione sono stati ricertificati.

Comunicazione con gli stakeholder

Il Gruppo Hupac aspira a mantenere e sviluppare il rapporto di fiducia con i suoi stakeholder, cioè con quelle categorie d'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 chi compie 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

Nonostante l'incremento in volume, nell'anno di riferimento 2011 l'andamento dei cambi ha determinato una contrazione del 2,3% dei ricavi provenienti da forniture e servizi del Gruppo Hupac, attestatisi a CHF 493,1 mio. La voce "Altri ricavi" è comprensiva dei sussidi statali, la cui diminuzione del 19,3% rispetto all'anno precedente è soprattutto imputabile al ridimensionamento dei contributi d'esercizio.

Rispetto all'esercizio precedente, si è registrata una flessione del 3,2% dei costi delle prestazioni fornite, portatisi a CHF 465,9 mio., mentre l'utile lordo ha segnato un calo dell'11,9%.

Nell'anno in esame l'utile d'esercizio del Gruppo è peggiorato del 17,3% scendendo a CHF 2,6 mio. La difficile situazione sul fronte valutario e l'influsso

negativo di un'azione di richiamo di materiale rotabile hanno condotto a questo risultato modesto.

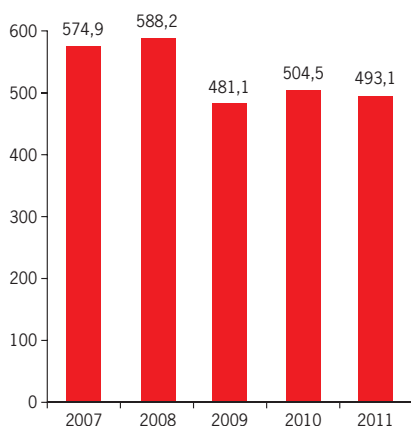
Alla fine dell'anno il cash flow del Gruppo, secondo il metodo di calcolo semplificato dell'utile d'esercizio più ammortamenti e rettifiche degli accantonamenti, ammontava a CHF 47,5 mio. Ciò corrisponde a un aumento del 13,6% rispetto all'esercizio precedente.

Nel 2011 gli investimenti in beni patrimoniali sono ammontati a CHF 40 mio. e hanno riguardato principalmente l'acquisto di carri ferroviari, il completamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate e l'ampliamento della sede centrale di Chiasso.

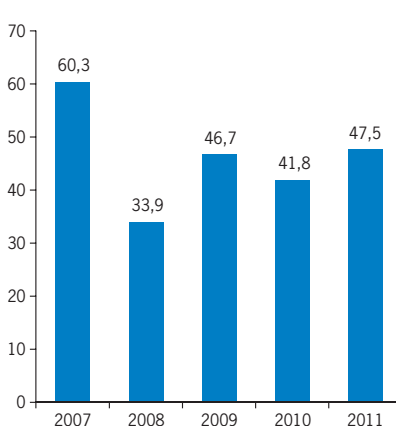
Tenuto conto della tuttora difficile situazione sul fronte monetario, l'andamento economico del Gruppo Hupac può definirsi soddisfacente.

Importi in CHF 1000	2011	2010	%
Ricavi da forniture e prestazioni	493.128	504.489	-2,3
Altri ricavi	75.735	93.896	-19,3
Costi delle prestazioni fornite	465.861	481.444	-3,2
Utile lordo	103.002	116.941	-11,9
Utile d'esercizio del Gruppo	2.651	3.205	-17,3
Cash flow del Gruppo	47.506	41.809	13,6

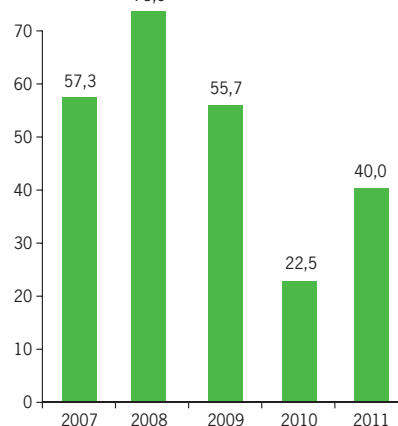
Fatturato annuo
in mio. CHF



Cash flow
in mio. CHF



Investimenti materiali
in mio. CHF



Sviluppo del traffico

Nel 2011 Hupac ha trasportato un totale di 723.894 spedizioni stradali sulla propria rete europea, superando così il volume record dell'anno 2008. Mentre nel primo semestre 2011 è stato ancora possibile registrare tassi di crescita a due cifre, nel secondo semestre la flessione congiunturale ne ha determinato il ridimensionamento. Nel complesso, Hupac ha realizzato un incremento del 6,6%.

Un effetto positivo ha avuto la continuazione, sia pure in forma leggermente modificata, del ribasso congiunturale limitato nel tempo concesso dall'Ufficio federale dei trasporti. Il supplemento di risorse finanziarie ha mitigato la pressione dei prezzi esercitata dal trasporto su strada prevenendo il rischio di un ritrasferimento dei trasporti su strada.

La scarsa disponibilità di materiale rotabile ha influito negativamente sullo sviluppo del traffico anche nel 2011. L'intensificazione degli interventi di manutenzione e la campagna di richiamo di un elevato numero di vagoni hanno comportato un'acuta mancanza di carri, imponendo un conseguente ridimensionamento della capacità su alcune linee di collegamento.

Hanno influito in negativo anche le interruzioni e deviazioni dovute a cantieri di costruzione. Un maggior peso hanno tuttavia avuto eventi imprevedibili come maltempo, scioperi e incidenti che tal-

volta hanno ostacolato per giorni interi la normale operatività, mettendo a dura prova Hupac e i suoi partner ferroviari nella pianificazione e gestione delle capacità.

Shuttle Net

Il maggiore incremento del traffico è stato nuovamente registrato nel trasporto transalpino via Brennero. Tutte le linee di collegamento di quest'asse, in particolare la direttrice Belgio/Paesi Bassi/Danimarca ↔ Italia, hanno registrato tassi di crescita a due cifre. Il principale fattore di successo risiede nella possibilità di offrire il profilo di P400 per il trasporto di semirimorchi, sfruttando in tal modo nuovi potenziali di mercato nei settori dei beni commerciali, delle merci a collettame e dei trasporti a temperatura controllata. L'incremento in volume di questo segmento è stato del 24%, per un totale di 53.053 spedizioni stradali.

Una forte crescita ha nuovamente caratterizzato anche i trasporti non transalpini, ovvero il traffico svizzero di import/export e i trasporti sull'asse est-ovest tra Spagna, Francia, Belgio, Germania ed Europa orientale. Questo settore è cresciuto del 14,4% e attualmente rappresenta un terzo del volume complessivo di Hupac. Con 430.702 spedizioni stradali, ha segnato un incremento dell'1,2% anche il volume di traffico transalpino attraverso la Svizzera.

Sviluppo del traffico

	Spedizioni stradali			Peso netto in t		
	2011	2010	%	2011	2010	%
Transito via CH	394.081	389.692	1,1	7.418.000	7.353.000	0,9
Import/export CH	8.729	8.706	0,3	138.000	149.000	- 7,4
Nazionale CH	27.892	27.306	2,1	458.000	454.000	0,9
Totale transalpino via CH	430.702	425.704	1,2	8.014.000	7.956.000	0,7
Transito via A	53.053	42.793	24,0	997.000	800.000	24,6
Transito via F	1.221	1.777	- 31,3	26.000	33.000	- 21,2
Totale transalpino	484.976	470.274	3,1	9.037.000	8.789.000	2,8
Import/export CH	79.162	45.926	72,4	1.108.000	635.000	74,5
Altri traffici	159.756	162.866	- 1,9	2.736.000	2.787.000	- 1,8
Totale non transalpino	238.918	208.792	14,4	3.844.000	3.422.000	12,3
Totale	723.894	679.066	6,6	12.881.000	12.211.000	5,5

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

Scandinavia ⇄ Italia

L'asse di traffico Scandinavia ⇄ Italia è stato caratterizzato da un'intensa attività di cantiere per la manutenzione delle infrastrutture ferroviarie in Germania. Le limitazioni operative che ne sono risultate hanno ristretto la crescita a un modesto 1%. Il profilo P400 per semirimorchi sulla tratta via Brennero verso Verona ha consentito alla ferrovia di acquisire nuovi trasporti stradali, senza però riuscire a controbilanciare le perdite di volume verso altri operatori sulla rotta via Mar Baltico.

Con il cambiamento d'orario operato a metà dicembre 2011, il partner svedese CargoNet ha sospeso i collegamenti ferroviari interni alla Svezia da e verso Malmö. Tuttavia, una previdente pianificazione ha permesso a Hupac di trasferire il volume di traffico, praticamente senza interruzioni, al nuovo partner Intercontainer Scandinavia e quindi di continuare a gestire i trasporti per conto della sua clientela.

Germania ⇄ Italia

Dopo la forte crescita d'inizio anno, nel secondo semestre abbiamo dovuto registrare una contrazione dei volumi di trasporto. La riduzione del traffico sull'asse nord-sud ha avuto come conseguenza un crescente sbilanciamento nei flussi di merci. La crescita più sostenuta ha riguardato i trasporti sul corridoio Baden Württemberg ⇄ Italia settentrionale, mentre i collegamenti introdotti nel 2010, Singen ⇄ Busto e Singen ⇄ Brescia, continuano a beneficiare di una domanda vivace.

Nonostante una situazione di mercato caratterizzato da una concorrenza divenuta sempre più serrata con l'introduzione di treni societari di altri ope-

ratori delle aree economiche Reno/Meno e Reno/Ruhr, si è riusciti a mantenere i volumi di traffico sul livello dello scorso anno. Contrariamente al leggero regresso registrato nel segmento Reno/Ruhr via Gottardo, il collegamento Duisburg ⇄ Novara via Lötschberg, che consente il caricamento di semirimorchi P400, ha segnato un soddisfacente progresso.

Paesi Bassi ⇄ Italia

Il collegamento Rotterdam ⇄ Verona via Brennero ha goduto di una forte richiesta, tale da consentire di aumentare la frequenza delle partenze. Anche quest'anno, sulla direttrice che attraversa la Svizzera, abbiamo dovuto lottare con enormi problemi qualitativi, dovuti tra l'altro a cantieri e interruzioni di linea. La comparsa di nuovi concorrenti nel trasporto intermodale ha ulteriormente penalizzato la situazione, al punto che sul corridoio Paesi Bassi ⇄ Italia l'incremento di volume è stato di appena lo 0,2%.

Belgio ⇄ Italia

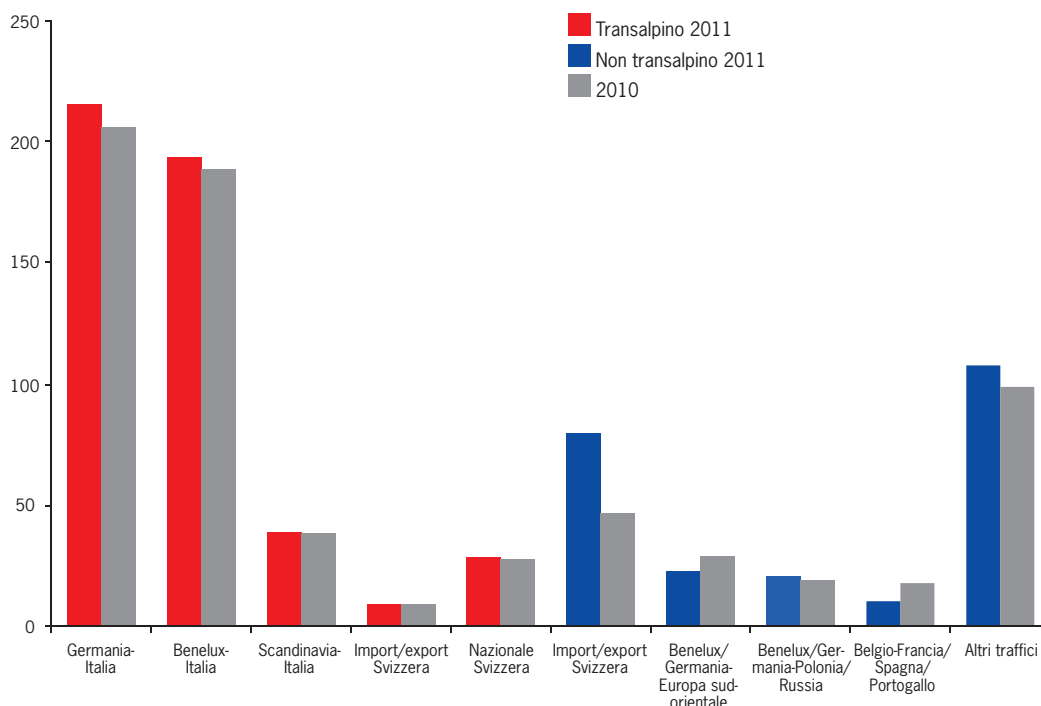
Sui corridoi transalpini Belgio ⇄ Italia via Svizzera e Austria abbiamo ottenuto un incremento di traffico del 4,8%. Mentre i volumi di traffico via Svizzera hanno segnato una modesta crescita, i trasporti sui collegamenti Genk ⇄ Verona e Anversa ⇄ Verona si sono sviluppati oltre misura.

Import/export Svizzera transalpino

A causa delle deboli esportazioni imputabili alla forza del franco svizzero, i traffici tra Italia e Svizzera hanno risentito di una pressione sempre più forte. Nel complesso, in questo segmento di mercato abbiamo realizzato il medesimo volume di traffico dello scorso anno.

Sviluppo dei segmenti di mercato di Shuttle Net

Spedizioni stradali in 1000



Trasporto interno Svizzera transalpino

Il miglioramento apportato nel 2010 alla frequenza delle corse ha contribuito a farci ottenere nuovamente un incremento di volume del 2,1%. Le nostre attività di acquisizione sono state facilitate dall'estrema puntualità dei convogli in questo segmento.

Import/export non transalpino

Nel gennaio 2011, Hupac ha integrato nello Shuttle Net il traffico ex ICF tra Rotterdam e la Svizzera. Il collegamento Rotterdam ⇄ Basilea/Niederglatt, forte di nove corse settimanali, ha notevolmente contribuito alla crescita di questo segmento.

È proseguito nella sua positiva evoluzione anche il traffico Anversa ⇄ Svizzera che, soprattutto nel primo semestre, ha registrato una forte crescita determinata dal blocco della navigazione sul Reno a seguito di un incidente fluviale. Di una leggera flessione del traffico in esportazione ha risentito solo la direttrice Svizzera ⇄ Germania a causa di problemi con il tasso di cambio EUR/CHF.

Benelux/Germania ⇄ Europa sudorientale

Le delocalizzazioni della produzione e il difficile contesto di mercato con basse tariffe nel trasporto merci su strada, oltre a un'aggressiva politica dei prezzi da parte di altri operatori, ci hanno portati ad accusare un crollo considerevole nel volume di traffico, con una flessione delle spedizioni che l'acquisizione di nuovi trasporti verso la Romania non è riuscita a compensare.

Benelux/Germania ⇄ Polonia/Russia

Grazie a un incremento del 5,6%, il traffico sull'asse



est-ovest verso l'Europa orientale sta proseguendo sul sentiero della crescita. Assieme al nostro partner russo Russkaya Troyka, a partire dal secondo semestre abbiamo migliorato sia la qualità che la pianificabilità con l'introduzione di un treno blocco settimanale tra Slawkow e Briansk. Un notevole supporto commerciale e operativo per i trasporti in Russia è assicurato dall'affiliata Intermodal Express, costituita in Russia nel luglio 2011.

Benelux ⇄ Francia meridionale/Spagna

Nell'anno in esame, ondate di scioperi e cantieri sono state le cause prime dei notevoli problemi qualitativi. La perdita di clienti che ne è conseguita ci ha costretto a sospendere le corse del collegamento a frequenza trisettimanale. Nello stesso tempo abbiamo dovuto ridurre le frequenze del collegamento Anversa ⇄ Perpignan da cinque a tre corse.

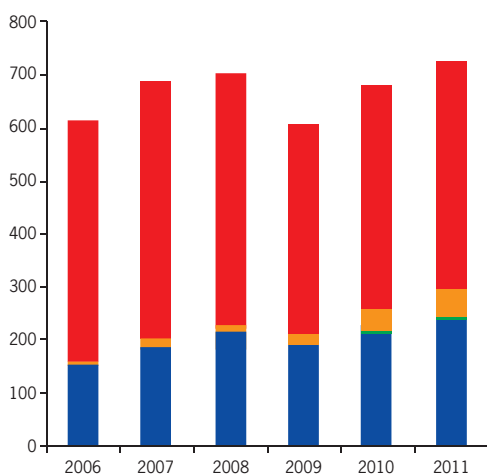
Trasporto marittimo

Nel 2011, Hupac ha notevolmente migliorato la propria offerta di trasporto marittimo. Grazie al nuovo treno shuttle Rotterdam ⇄ Basilea con innesto nel traffico interno nazionale, la frequenza è più che raddoppiata rispetto al 2010. Inoltre, con il prodotto "Swiss Rapid Express" Hupac offre la possibilità di arrivare fino ai porti meridionali.

Sviluppo del traffico secondo le aree commerciali

Spedizioni stradali in 1000

- Transalpino via CH
- Transalpino via A
- Transalpino via F
- Non transalpino



Risorse operative

Materiale rotabile

Alla fine del 2011 la flotta Hupac era composta di 5.874 moduli carro, evidenziando una crescita del 4,4% rispetto all'anno precedente. La percentuale di carri noleggiati rispetto alla totalità del materiale rotabile è aumentata di un punto percentuale per un totale di 20,9%.

Nell'anno in esame, una delle sfide più impegnative è stata la bassa disponibilità di carri. Una campagna di richiamo che ha riguardato circa 1.400 carri e che si proponeva il miglioramento di alcuni interventi di manutenzione ha fatto sì che a metà anno la disponibilità di carri scendesse al minimo storico del 63%. Per rimediare a questa grave situazione, nelle officine di manutenzione esistenti sono state introdotte delle misure volte ad aumentarne l'efficienza e si è fatto ricorso a nuovi partner. Ne è risultato un costante aumento della disponibilità di carri che si è infine attestato sul 77%. La costruzione a Busto Arsizio di un proprio centro per la rilavorazione di sale montate, la cui apertura è prevista per l'estate 2012, comporterà un miglioramento duraturo della situazione.

Anche nell'anno commerciale 2011 Hupac ha investito nell'ampliamento della propria flotta carri. Nell'anno in esame sono stati consegnati 130 moduli di carri per un valore di circa CHF 18 milioni. Si è trattato di carri tasca di tipo T4.2 per semirimorchi codificati P386 e del tipo T5 per megatrailer nonché di venti carri Rola che sono affittati al gestore dell'Autostrada Viaggiante RAlpin. Per l'anno in corso è prevista la consegna di circa 135 carri.

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 un semirimorchio oppure diversi container e casse mobili, anche di peso e volume elevato. Nel secondo semestre il carro è stato sottoposto ad approfondite prove tecniche inerenti la resistenza, dinamica, proprietà di frenata ed emissione di rumore. Nel corso dell'anno dovrà seguire la relativa omologazione TSI, dopodiché avrà inizio la prova in esercizio per la determinazione del costo del ciclo di vita.

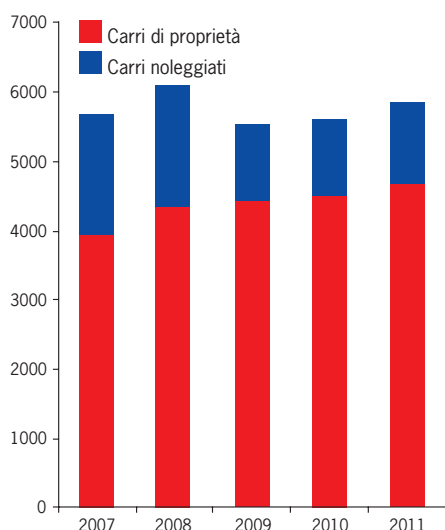
Trazione

Oltre il 95% dei trasporti Hupac avviene in base al principio della trazione integrata. Le eccezioni sono rappresentate dai mercati come l'Europa orientale nella quale 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 International, DB Schenker Rail, Trenitalia Cargo, Crossrail, Nordcargo, Captrain, WLB Wiener Lokalbahnen, SNCF Fret, SNCB Logistics, PKP Cargo e Rail Cargo Hungaria.

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. Oltre il 90% delle composizioni in partenza è controllato dal punto di vista tecnico dai verificatori Hupac. Inoltre è assicurato il servizio di manovra tra il terminal e la nuova officina. Circa quaranta collaboratori sono impegnati nei settori di trazione e manovra.

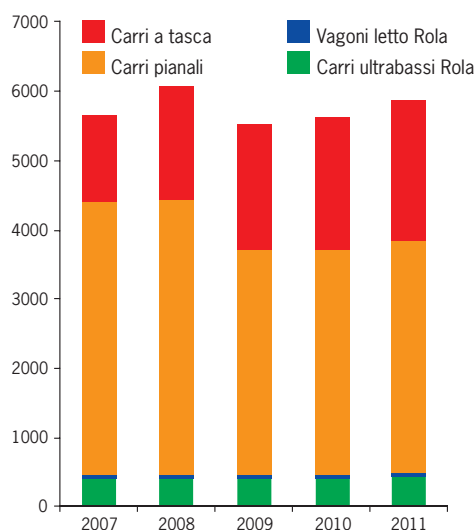
Materiale rotabile

Numero di moduli carro



Materiale rotabile per tipologia

Numero di moduli carro



Terminal

I treni di Hupac servono circa settanta terminal di trasbordo in quindici Paesi europei. Numerosi altri terminal possono essere raggiunti tramite i collegamenti ferroviari dei nostri partner. A dicembre 2011 il terminal Barcelona Morrot è stato integrato nella rete di Hupac.

Nei terminal di proprietà di Hupac, nell'anno in esame non si sono riscontrati particolari irregolarità. L'azienda ha operato garantendo alta qualità e affidabilità. Il ciclo operativo medio nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate è stato migliorato del 7% arrivando a 28 minuti. 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. È stato portato a termine l'ampliamento dell'edificio per il check-in. Nel mese di dicembre i collaboratori hanno potuto insediarsi nei nuovi locali. In luglio è stata avviata la realizzazione del sesto binario del raccordo ferroviario che si conta di portare a termine nella primavera 2012.

Per il terminal di Aarau è stata acquistata una nuova gru pneumatica, entrata in servizio nel mese di agosto.

Tecnologie informatiche

I trasporti dipendono in larga misura dal grado di coordinamento di varie interfacce nell'ambito dell'intera catena di creazione del valore. La tecnologia dell'informazione è quindi una risorsa tra le più importanti di Hupac.

L'azienda dispone di un sistema centralizzato a cui sono collegati tutti gli uffici esterni e circa sessanta terminal in tutta Europa. Il suo cuore è costituito dal software Goal (Global Oriented Application for Logistics), un'applicazione sviluppata in proprio per il coordinamento di tutto il traffico intermodale, dalla prenotazione fino alla fatturazione. Questo sistema è stato adottato da diversi terminal e operatori, mentre numerosi partner quali operatori, armatori ecc. scambiano informazioni con Hupac via XML mediante il sistema di scambio dati Ediges (Electronic Data Interchange Goal with External Partners). Solo una frazione di tutti i dati per la movimentazione e tracciatura delle oltre 700.000 spedizioni annue deve essere elaborata manualmente.

La precisa localizzazione delle unità di carico è un servizio irrinunciabile per i clienti. Essi possono consultare i messaggi di stato tramite Cesar, il sistema informativo per i clienti basato su web che processa i dati del software Goal. Altro valore aggiunto per la clientela proviene dall'integrazione dei vari sistemi di elaborazione dati. Soprattutto nel caso di grossi volumi di traffico, è possibile utilizzare funzioni di e-booking e di e-billing per l'immissione dei dati direttamente nel sistema del cliente.

Nell'anno in esame, gli specialisti IT hanno dato un ulteriore supporto all'allestimento del sistema di manutenzione del materiale rotabile. Per ognuno dei circa 6.000 carri in uso è stata compilata e archiviata nel sistema Goal una dettagliata scheda tecnica, comprendente tra l'altro un'esatta gestione delle scorte di componenti essenziali del carro, come ad esempio sale montate o sistemi frenanti. Goal indica per ogni carro quando e per quale fase di manutenzione esso dovrà essere portato in officina. Se per un carro si va oltre la data prescritta per la manutenzione, il sistema Goal segnala che non è più possibile continuare a utilizzarlo.



Qualità, sicurezza e produttività

Qualità

Nell'anno in esame la puntualità dei treni, definita come ritardo massimo di un'ora, è sensibilmente migliorata rispetto ai medesimi periodi dell'anno precedente. Questo risultato è riconducibile alla chiusura della maggior parte dei cantieri e alla sufficiente disponibilità di risorse ferroviarie. In testa alla graduatoria delle direttrici figura Chiasso con una qualità dell'88% (77% nell'anno precedente). Nel traffico via Brennero, alcune relazioni si sono trovate ad affrontare delle difficoltà che hanno comportato un calo del grado di puntualità dall'80% al 78%. Per contro, il traffico non transalpino è migliorato dal 75% al 78%. Sull'asse di Luino la puntualità è aumentata dal 71% al 74%. Dei progressi si sono fatti anche sull'asse del Lötschberg con una puntualità del 71% (64% nell'anno precedente). Questa tendenza è confermata anche nei primi mesi del 2012.

Sicurezza

Garantire la sicurezza operativa è tra i maggiori obiettivi strategici di Hupac. La prevenzione d'incidenti nei terminal e sulle linee ferroviarie, la prevenzione o l'attenuazione delle conseguenze d'interruzioni dell'attività e l'integrità delle unità di carico affidate costituiscono i principali obiettivi di sicurezza per l'azienda.

Hupac sostiene la strategia zero-errori del sistema ferroviario e adotta provvedimenti e misure precauzionali per minimizzare i rischi legati al traffico e accrescere la sicurezza. Tutti i veicoli, le unità di carico e i vagoni sono 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 sono verificate periodicamente.

Nel maggio 2011, un treno di Hupac è deragliato nei pressi di Müllheim, nella Germania meridionale, provocando elevati danni materiali. L'accertamento della causa dell'incidente è tuttora in corso. In giugno un convoglio Hupac è stato coinvolto in un tamponamento a Bleicherode, nella Germania orientale, mentre

in ottobre un altro deragliamento è avvenuto nei pressi di Colonia. Hupac contribuisce fattivamente agli accertamenti e integra eventuali conclusioni inerenti alla sicurezza nei propri processi lavorativi.

Nell'anno di riferimento è stato portato a termine il progetto di Disaster Recovery per i sistemi informatici. In una nuova sala IT dell'ampliata sede centrale, l'intero sistema informatico di Hupac è stato replicato e quindi dotato di una doppia protezione. Numerosi audit hanno consentito a Hupac di accertare l'efficienza e il livello di sicurezza dei collegamenti IT interni.

Un fattore decisivo per la sicurezza operativa nei terminal è la disponibilità delle gru. Tale indice ha raggiunto il 99% nei terminal di Singen e HTA Hupac Terminal Antwerp e il 98% nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate.

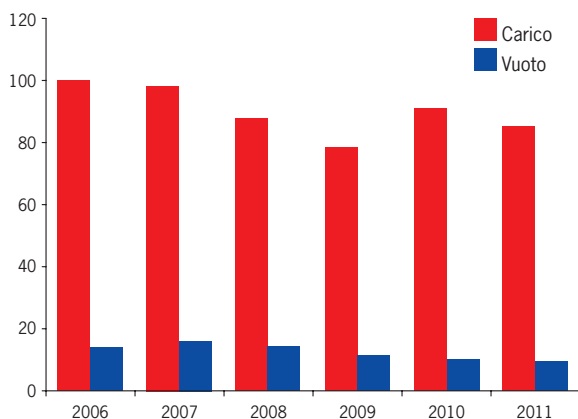
Produttività

Hupac s'impegna per garantire la competitività del trasporto combinato attraverso un costante aumento della produttività. Nell'anno in esame, le prestazioni di percorrenza del materiale rotabile sono diminuite del 6,4% rispetto ai chilometri mediamente percorsi per carro carico. Il motivo è da ricercarsi in una bassa disponibilità dei carri a causa di problematiche legate alla manutenzione. I chilometri percorsi in media a vuoto sono invece stati ridotti del 9,3%. Questo dato è da ricondursi soprattutto all'intenso impegno per uno sfruttamento soddisfacente dei treni. 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.

A causa dell'andamento recessivo dei trasporti, nel secondo semestre il numero di unità di carico per collaboratore è diminuito del 2,0% nel terminal di Busto Arsizio e dell'8,7% nel terminal di Aarau. Un'evoluzione negativa (-1,8%) ha segnato anche la produttività nella sede centrale di Chiasso, misurata in termini di spedizioni stradali per numero medio di collaboratori.

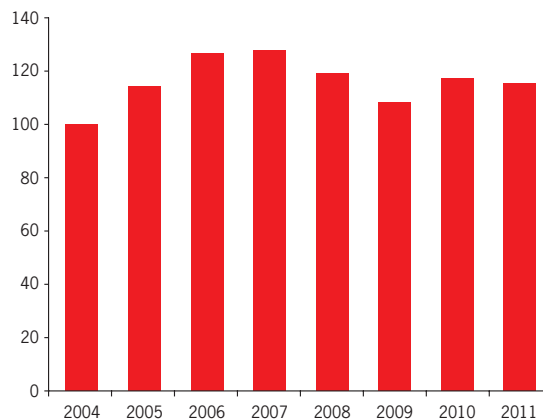
Percorrenza dei carri

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. 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.

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 s'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 nell'ottimizzazione e nella semplificazione delle interfacce e dei processi. La revisione di alcuni processi interni, battezzata "Customer Focus", è proseguita anche nel 2011.

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. Altri 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 in esame si sono tenuti numerosi workshop e corsi di formazione con i nostri partner, allo scopo di garantire processi uniformi in tutta l'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.

Sviluppo delle partecipazioni

SBB Cargo International SA, Olten

Da inizio 2011, Hupac detiene una partecipazione di minoranza del 25% in questo vettore internazionale per il trasporto combinato e con treni blocco sull'asse nord-sud. L'integrazione di know-how logistico del settore privato consentirà a SBB Cargo International di affermarsi come ferrovia merci forte e snella. Ciò servirà a dare impulso al mercato e a creare nuove opportunità di trasferimento del traffico.

Nell'anno di riferimento, SBB Cargo International ha risentito delle conseguenze della crisi economica su scala europea e delle perdite sui cambi. La collaborazione con Hupac ha avuto un andamento positivo e si è messo mano alla prevista razionalizzazione e standardizzazione dei processi. In futuro si dovrà discutere di possibilità di ottimizzazione e di loro concretizzazione nell'ambito di gruppi di lavoro focalizzati su temi come mercato, operatività e finanze. Nell'anno in corso si punterà a un ulteriore miglioramento dei risultati attraverso un'integrazione dei processi ancor più stretta.

Crossrail SA, Muttenz

Nonostante l'avversa situazione di mercato, Hupac intende garantire continuità a Crossrail come ferrovia privata a sostegno dell'apertura del mercato. Alla fine dell'anno in esame, Hupac deteneva in Crossrail una partecipazione di minoranza del 25%.

Nell'anno di riferimento Crossrail ha dovuto lottare contro gli effetti della crisi economica e monetaria. La situazione delle ferrovie merci private, alla luce della recente liberalizzazione in un contesto di mercato a controllo prevalentemente statale, si sta rivelando sempre più difficile. Nel corso dell'anno si è proceduto a un ampliamento dell'azionariato inteso ad assicurare un più ampio sostegno all'impresa. In febbraio altri operatori sono quindi entrati nella società, mentre Hupac ha ridotto la propria quota dal 25% al 20%.

Cemat SpA, Milano

Hupac coltiva una stretta collaborazione con Cemat sin dagli anni Settanta e da decenni è rappresentata nell'azionariato di questo importante operatore italiano del trasporto combinato. Alla fine dell'anno in esame, Hupac manteneva invariata la propria quota di capitale del 34,5%.

Nell'anno di riferimento Hupac ha intensificato la collaborazione con Cemat, beneficiando di una positiva evoluzione delle attività di trasporto gestite congiuntamente. In un futuro prossimo saranno sviluppati in sinergia alcuni progetti riguardanti determinati nuovi traffici internazionali. Hupac coopera strettamente con Cemat anche nel garantire la capacità terminalistica in Italia settentrionale.

RAIpin SA, Olten

Assieme alle FFS, a BLS e Trenitalia, Hupac è socio

fondatore dell'impresa intermodale costituita nel 2001 per il trasporto combinato accompagnato attraverso la Svizzera. Alla fine dell'anno di riferimento, la sua quota di capitale restava invariata al 33%.

In data 1.1.2011 Hupac ha ceduto a RAIpin la gestione della tratta Basilea ↔ Lugano. Di conseguenza, l'intera offerta di trasporto Rola attraverso le Alpi svizzere è ora in mano a un unico operatore, come richiesto dall'Ufficio federale dei trasporti nel suo bando di concorso per la gestione dell'Autostrada Viaggiante fino al 2018.

Hupac svolge numerosi incarichi per conto di RAIpin, come ad esempio l'assistenza ai clienti, la pianificazione e la fatturazione dell'Autostrada Viaggiante. Inoltre, attraverso l'affiliata Fidia, essa gestisce i terminal di Lugano e di Novara. Nell'anno in esame Hupac SA ha affittato a RAIpin 405 carri a pianale ribassato e 29 vagoni di accompagnamento.

Combinant NV, Anversa

A inizio 2009 Hupac, assieme a BASF e IFB, ha acquisito una partecipazione del 35% nella società terminalistica belga Combinant allo scopo di garantirsi capacità di trasbordo nell'area portuale di Anversa.

Lo sviluppo del terminal, entrato in funzione nel 2010, è stato conforme a quanto programmato; tuttavia, la crisi economica ha fatto sì che il volume di spedizioni non corrispondesse pienamente alle attese. Nell'anno in esame, Hupac ha attestato nel terminal Combinant un traffico pari a trenta convogli la settimana.

KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen AG, Ludwigshafen

Hupac detiene dal 2005 una quota del 15% nella società di gestione del terminal intermodale di Ludwigshafen. Nell'ambito della rete Hupac, KTL funge da nodo centrale per il raggruppamento degli scambi tra Germania, Italia, Belgio e Polonia. Ogni settimana Hupac gestisce oltre ottanta treni su questo terminal.

DIT Duisburg Intermodal Terminal AG, Duisburg

Il terminal trimodale Duisburg Intermodal Terminal, in cui Hupac partecipa dal 2003 con una quota del 10%, serve da snodo che collega l'entroterra con i grandi porti del Mare del Nord, Rotterdam e Anversa. Nell'anno in esame Hupac ha gestito quasi cinquanta treni alla settimana su questo terminal.

CIS Cesar International Services Scarl, Bruxelles

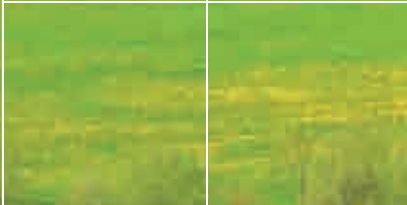
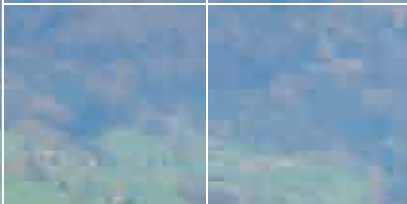
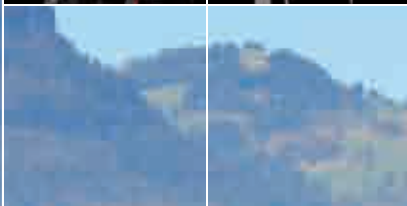
Hupac è socio fondatore di Cesar International Services, costituita nel 2004, in cui detiene una quota di capitale del 25%. Questa società di servizi con sede a Bruxelles, in cui partecipano come azionisti numerosi altri operatori del trasporto combinato, si occupa della gestione e dello sviluppo del sistema informativo Cesar.



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 s'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 in esame, di risparmiare circa 850.000 tonnellate di CO₂ e circa 11 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. In primo piano 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 2011 l'88% (anno precedente: 85%) 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 sono riconvertiti e dotati di suole sintetiche nel corso delle soste programmate in officina. Nell'anno di esercizio circa 145 carri sono stati sottoposti a risanamento acustico, mentre per il 2015 è previsto il comple-

tamento del processo di riconversione. I costi di questa misura sono coperti dalla Confederazione.

Riduzione dei consumi e delle emissioni

Come previsto dal sistema di gestione ambientale Hupac investe in nuovi impianti e attrezzature quali vagoni, gru e locomotive, che possano migliorare le sue prestazioni ambientali. In particolare, Hupac favorisce 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, e 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 9,3% i chilometri medi a vuoto per carro.

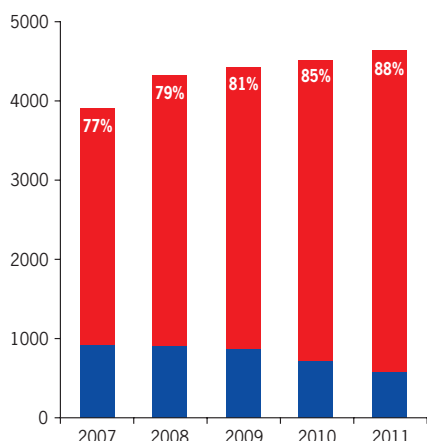
I progetti ambientali Busto Arsizio-Gallarate e Singen

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 sono sottoposti a regolare manutenzione.

Carri a bassa rumorosità

Numero di carri di proprietà

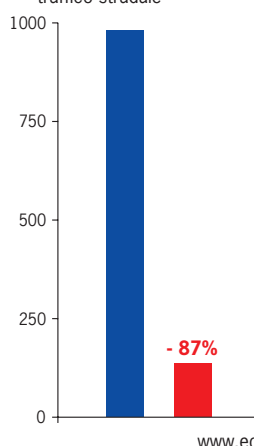
- Con suole sintetiche
- Senza suole sintetiche



Emissioni di CO₂

Migliaia di tonnellate

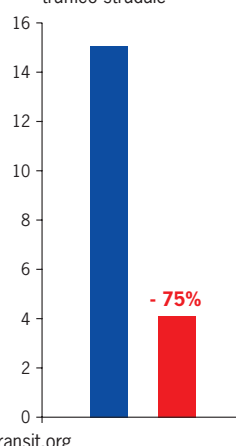
- Traffico Hupac
- Per un confronto: traffico stradale



Consumo d'energia

in mia. megajoule

- Traffico Hupac
- Per un confronto: traffico stradale



www.ecotransit.org

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 15% 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, e della consulenza ai clienti e dell'addestramento dei collaboratori.

Le attività di formazione hanno coinvolto circa 160 collaboratori sui terminal di Busto Arsizio-Gallarate, Basilea e Aarau. Il focus era rivolto sulla gestione dei documenti, il controllo delle unità di carico e

la gestione delle emergenze in collaborazione con istituzioni e forze d'intervento. Preziosissimo è stato, come sempre, il contributo dei nostri clienti.

Il sistema di gestione delle merci pericolose di Hupac prevede una precisa 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.

Nell'anno di riferimento si è accertato un maggior numero d'irregolarità sui terminal rispetto all'esercizio precedente (57 contro 38), ma inferiore sulla rete ferroviaria (24 contro 27). È un risultato da considerarsi positivo, specialmente nel contesto di una più intensa attività di controllo da parte delle autorità di vigilanza ferroviaria: la maggior rigidità nei controlli sul terminal ha comportato minori rischi sulla rete ferroviaria. Uno dei motivi di contestazione più frequente è stato la chiusura impropria dei contenitori.





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 2011 il Gruppo Hupac contava 410 collaboratori (anno precedente: 401), di cui 160 in forza presso Hupac Intermodal in Svizzera, Danimarca e Polonia, 212 presso le filiali Hupac SpA, Fidia SpA e Termi SpA in Italia e 38 presso le restanti filiali in Germania, Olanda, Belgio e Russia. La quota delle donne è diminuita dal 17 al 14%. La media dell'anzianità di servizio si è innalzata a 9,3 anni.

Formazione

Nel 2011 sono state eseguite 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. Un'iniziativa di vasta portata riguardante l'addestramento di circa 60 collaboratori ha avuto per oggetto la gestione del materiale rotabile, ivi incluse la manutenzione e la gestione dei pezzi di ricambio secondo le direttive ECM. 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. A Chiasso è proseguita la formazione di tre apprendisti che termineranno il loro percorso con il diploma d'impiegato di commercio. Una quindicina di collaboratori ha preso parte a programmi di job rotation.

Salute e sicurezza

Hupac assicura la sicurezza e la salute sui posti di lavoro in osservanza alle disposizioni nazionali e 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 16 infortuni sul lavoro con 303 giorni d'inattività. La percentuale di giorni d'infortunio e dei giorni di inattività per collaboratore è pertanto diminuita rispetto all'anno precedente.

Comunicazione interna

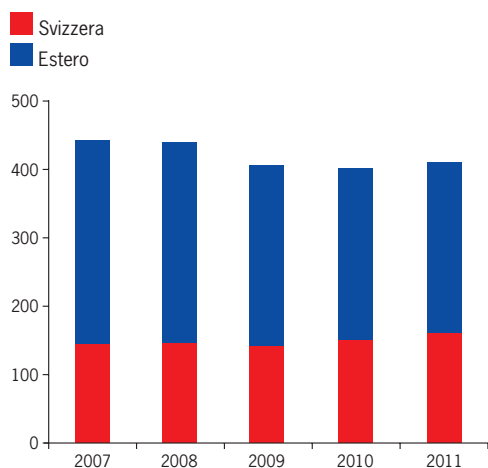
Nell'anno di riferimento Hupac ha intensificato la comunicazione interna al fine di orientare tutti i collaboratori, in modo costante e diretto, sulla crisi, sulla situazione dell'azienda e sulle misure adottate. Nel corso dell'anno la direzione ha organizzato numerosi incontri con i dipendenti in tutte le filiali.

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 2011 nella sede centrale il valore medio è rimasto invariato a 85, nelle filiali italiane è diminuito da 77 a 74.

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 rilevante 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 431.000 spedizioni stradali, pari a 8,0 milioni di tonnellate nette, nel 2011 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, poiché 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. In conformità a diverse disposizioni giuridiche, il governo federale assicura un sostegno finanziario ai fornitori di servizi intermodali.

Numerosi progetti d'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)
- ▶ HTA Hupac Terminal Antwerp

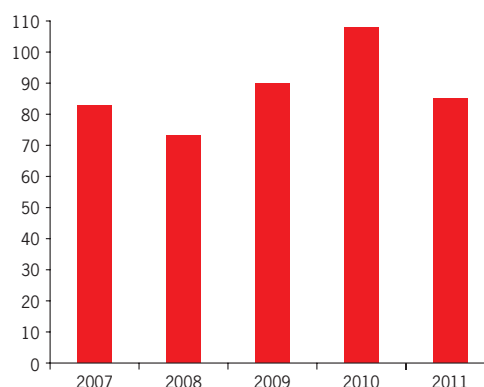
Continuano i lavori per il completamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate. Nell'anno preso in esame, sono stati eseguiti diversi lavori di ampliamento. Il sesto binario del raccordo di Gallarate rappresenta l'ultimo investimento ancora aperto; la conclusione di quest'opera è prevista entro la fine dell'anno in corso.

Hupac dovrà restituire una parte considerevole di questi finanziamenti pubblici, pari a un importo dal 2011 al 2040 di CHF 78,4 milioni. Per lo stesso periodo dovranno essere corrisposti interessi alla Confederazione per circa CHF 6,9 milioni (vedi tabella).

Per quanto riguarda i contributi alla gestione, il modello di sovvenzione della Confederazione ha carattere digressivo. Dovrà essere operata una generale riduzione dei contributi finanziari per km-spedizione attraverso la Svizzera per rendere possibile, con una leggera flessione dei mezzi finanziari in termini assoluti, il trasferimento di un numero crescente di trasporti. Anche lo scorso anno, la Confederazione ha mantenuto i sussidi d'esercizio a un livello leggermente più elevato allo scopo di mitigare gli effetti della crisi economica.

Finanziamenti per Shuttle Net

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



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

Importi in 1000 CHF

Periodo	2011	2012-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2011-2040 Totale
Rimborso prestiti	3.741	3.657 - 3.995	2.613	1.539 - 1.548	65	78.411
Interessi	371	117 - 620	11 - 74			6.929
Totale	4.112	3.775 - 4.563	2.624 - 2.687	1.539 - 1.548	65	85.340

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 2011 Hupac ha rafforzato le proprie politiche relazionali con le istituzioni, accogliendo ospiti e delegazioni dalla Svizzera e 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 e gruppi di lavoro in cui ha evidenziato l'esperienza del Gruppo, ponendo l'accento sulle esigenze e le priorità a livello politico, normativo e infrastrutturale per l'ulteriore crescita del trasporto combinato.

Nel 2011 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 quelle sportive amatoriali e giovanili.



Conti annuali

Conto annuale consolidato

Conto economico consolidato 2011 e 2010

Importi in 1 000 CHF	2011	2010
Ricavi da forniture e prestazioni	493 128	504 489
Altri ricavi	75 735	93 896
Costi delle prestazioni fornite	(465 861)	(481 444)
Utile lordo	103 002	116 941
Costi del personale	(32 141)	(32 493)
Spese generali	(10 484)	(11 085)
Oneri per ammortamenti e accantonamenti	(47 055)	(48 819)
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	807	28
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	(106)	(1)
Risultato prima delle posizioni finanziarie	14 023	24 571
Ricavi finanziari	414	372
Oneri finanziari	(3 143)	(3 227)
Quota ai risultati delle società associate	(2 404)	310
Differenze di cambio	(4 425)	(11 193)
Risultato ordinario d'esercizio	4 465	10 833
Ricavi estranei	147	161
Ricavi straordinari	2 359	9 266
Costi straordinari	(2 138)	(15 266)
Utile prima delle imposte	4 833	4 994
Imposte	(2 174)	(2 718)
Utile d'esercizio	2 659	2 276
Quota degli azionisti minoritari	(8)	929
Utile d'esercizio del Gruppo	2 651	3 205

Osservazioni sul conto economico consolidato 2011

Nel 2011 i *Ricavi da forniture e prestazioni* del Gruppo Hupac sono diminuiti del 2,3%, attestandosi su CHF 493,1 mio, un risultato da ricondursi soprattutto agli influssi monetari.

La voce *Altri ricavi* si compone principalmente di circa CHF 67,8 mio per sussidi d'esercizio e di contributi per l'utilizzo di materiale rotabile a bassa rumorosità. Rispetto all'esercizio precedente, queste sovvenzioni statali sono diminuite del 19,3%.

Rispetto all'anno precedente, i *Costi delle prestazioni fornite* sono diminuiti del 3,2% fino a poco meno di CHF 465,9 mio, mentre l'*Utile lordo* ha subito una flessione dell'11,9% rispetto al 2010.

A causa della riduzione di personale, i *Costi del personale* sono diminuiti rispetto all'esercizio

precedente dell'1%, portandosi a circa CHF 32,1 mio, mentre nell'anno di riferimento per la voce *Spese generali* si è potuto registrare un risparmio del 5,4% rispetto al 2010.

Nell'anno in esame, la voce *Oneri per ammortamenti e accantonamenti* è ammontata a quasi CHF 47,1 mio, con una riduzione del 3,6% rispetto all'anno precedente.

Mentre nel confronto con il 2010 i *Ricavi finanziari* hanno registrato un incremento dell'11,3%, gli *Oneri finanziari* hanno segnato una flessione del 2,6%, portandosi a CHF 3,1 mio. Nel 2011 la voce *Quota ai risultati delle società associate* si è rivelata deludente con ben CHF -2,4 mio. A questo risultato hanno contribuito in particolare le partecipazioni nella Combinant NV di Anversa e nelle due imprese di trasporto ferroviario. La voce *Differenze di cambio* rappresenta le perdite sul cambio provenienti da transazioni del Gruppo

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2011 e 2010

Importi in 1 000 CHF 31.12.2011 31.12.2010

ATTIVO

SOSTANZA CIRCOLANTE

Mezzi liquidi	25 860	48 845
Crediti da forniture e prestazioni	61 005	56 499
- nei confronti di terzi	54 205	48 908
- nei confronti di azionisti	6 800	7 591
Altri crediti	15 671	16 355
Inventario magazzino/officina	3 618	3 153
Ratei e risconti attivi	27 774	26 591
Totale sostanza circolante	133 928	151 443

SOSTANZA FISSA

Investimenti finanziari	36 581	29 703
- Partecipazioni	35 654	26 695
- Depositi cauzionali e altri attivi finanziari	561	2 678
- Imposte differite attive	366	330
Investimenti materiali	226 063	231 872
- Acconti per investimenti materiali	8 352	12 782
- Attrezzature tecniche	21 004	22 670
- Materiale rotabile	87 040	89 512
- Impianti fissi su terreni di terzi	14 019	15 180
- Terminali, stabili e terreni	89 336	87 821
- Altri investimenti materiali	6 312	3 907
Investimenti immateriali	9 912	2 129
Totale sostanza fissa	272 556	263 704

Totale attivo 406 484 415 147

Hupac, che con un ammontare di ben CHF 4,4 mio, sia pure tuttora molto elevato, presentano tuttavia un netto miglioramento rispetto all'esercizio precedente.

La voce *Ricavi straordinari* include in particolare la liquidazione di un accantonamento per rischi d'impresa per l'ammontare di CHF 2,2 mio, mentre la voce *Costi straordinari* è principalmente composta da perdite valutarie su prestiti a lungo termine.

Importi in 1 000 CHF 31.12.2011 31.12.2010

PASSIVO

CAPITALE DEI TERZI

Capitale dei terzi a breve termine

Debiti finanziari a breve termine	10 258	18 500
Debiti da forniture e prestazioni	45 084	45 080
- nei confronti di terzi	42 938	34 169
- nei confronti di azionisti	2 146	10 911
Altri debiti a breve termine	3 511	3 150
Ratei e risconti passivi	52 312	54 231
Accantonamenti a breve termine	128	99
Totale capitale dei terzi a breve termine	111 293	121 060

Capitale dei terzi a lungo termine

Debiti a lungo termine	163 135	162 087
Accantonamenti a lungo termine	56 777	56 015
Imposte differite passive	2 675	2 858
Totale capitale dei terzi a lungo termine	222 587	220 960

Totale capitale dei terzi 333 880 342 020

Azionisti minoritari 203 213

CAPITALE PROPRIO

Capitale azionario	20 000	20 000
Riserve	61 528	58 596
Azioni proprie	(1 560)	0
Differenza di conversione	(10 218)	(8 887)
Utile d'esercizio del Gruppo	2 651	3 205
Totale capitale proprio	72 401	72 914

Totale passivo 406 484 415 147

Nel 2011 il Gruppo Hupac presenta, al netto delle *Imposte* e delle partecipazioni di minoranza, un *Utile d'esercizio* di quasi CHF 2,7 mio, con una flessione del 17,3% rispetto all'esercizio precedente.

La società più importante in assoluto del Gruppo Hupac in quanto a volume d'affari, ovvero la Hupac Intermodal SA, chiude l'esercizio 2011 con una perdita di ben CHF 0,6 mio (poco meno di CHF 0,8 mio nell'esercizio precedente).

Conto consolidato dei flussi di mezzi 2011 e 2010

Importi in 1 000 CHF	2011	2010
Risultato d'esercizio consolidato	2 651	3 205
Ammortamenti sostanza fissa materiale	41 230	41 720
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	2 429	480
Variazione accantonamenti	966	2 625
Altre operazioni non monetarie	2 706	14 430
Risultato netto da alienazione sostanza fissa materiale	(701)	(26)
Quota ai risultati delle società associate	2 403	(310)
Azionisti minoritari	8	(929)
Variazione dell'inventario	(522)	(708)
Variazione dei crediti a breve termine	(5 499)	(3 139)
Variazione dei debiti a breve termine	(9 566)	21 977
Flusso di fondi da attività aziendale	36 105	79 325
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(39 979)	(22 495)
Disinvestimenti immobilizzazioni materiali	1 726	704
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(10 091)	(2 184)
Disinvestimenti immobilizzazioni immateriali	(87)	0
Investimenti in partecipazioni	(10 816)	(2 828)
Deflusso di fondi da attività di investimento	(59 247)	(26 803)
Variazione di crediti a lungo termine	2 060	(1 688)
Variazione di debiti a lungo termine	1 356	(29 582)
Azioni proprie	(1 560)	0
Pagamento di dividendi	(1 600)	(1 200)
Flusso di fondi da attività di finanziamento	256	(32 470)
Variazione	(22 886)	20 052
Fondi liquidi all'inizio del periodo	48 845	29 484
Differenze cambio su mezzi liquidi	(99)	(691)
Fondi liquidi alla fine del periodo	25 860	48 845

Allegato al conto di Gruppo 2011

Principi di consolidamento

Base di consolidamento

Il conto annuale 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 2011 include inoltre un accantonamento per rischi generali di CHF 3,2 milioni.

Area di consolidamento

Il conto annuale consolidato comprende i bilanci di fine anno di Hupac SA e delle sue affiliate svizzere ed estere nelle quali la Capogruppo possiede una partecipazione diretta o indiretta di almeno il 50%, così come la maggioranza dei diritti di voto e esercita inoltre un'influenza determinante nella gestione. Le associate nelle quali la Capogruppo detiene più del 20% e meno del 50% delle azioni con diritto di voto, vengono consolidate con il metodo del patrimonio netto. Per le joint-ventures viene utilizzato

il metodo di consolidamento proporzionale. Non sono state incluse nel consolidamento le partecipazioni di scarsa entità.

Metodo di consolidamento

Attivi e passivi così come i costi e i ricavi delle società facenti parte dell'area di consolidamento vengono inclusi con il metodo del consolidamento globale. Il consolidamento del capitale avviene secondo il "purchase method". Secondo questo metodo viene attivata la differenza fra il prezzo di acquisto di una società acquisita e il valore di mercato ("fair value") degli attivi netti rilevati come goodwill da acquisizioni, che viene ammortizzato in modo lineare in un periodo compreso tra cinque e venti 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 %	
			31.12.2011	31.12.2010
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	2 000 000	100,00	80,00
Partecipazione della Termi SA, Chiasso:				
- Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	95,00	95,00
Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	5,00	5,00
Fidia SpA, Oleggio	EUR	260 000	97,00	97,00
Hupac Intermodal BVBA, 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
Intermodal Express LLC, Mosca	RUB	3 000 000	75,00	0,00

Le seguenti società sono state consolidate con il metodo del patrimonio netto:

Ragione sociale	Sede	Partecipazione in %	
		31.12.2011	31.12.2010
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 SA	Muttenz (Svizzera)	25,00	25,00
RAIpin SA	Olten (Svizzera)	33,11	33,11
SBB Cargo International SA	Olten (Svizzera)	25,00	0,00

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.

Tabella di conversione

	Bilancio		Conto economico	
	31.12.2011	31.12.2010	2011	2010
CHF/EUR	1,2158	1,2507	1,2336	1,3805

Evoluzione dei fondi propri del Gruppo

Importi in 1 000 CHF	Capitale azionario	Riserve e risultati d'esercizio	Azioni proprie	Differenze di conversione	Totale	Azionisti minoritari
Saldo al 1° gennaio 2010	20 000	56 897	0	(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	0	(8 887)	72 914	213
Differenze di conversione				(809)	(809)	(5)
Differenze di conversione associate				(522)	(522)	
Rettifica patrimonio netto		1 327			1 327	(13)
Acquisto azioni proprie			(1 560)		(1 560)	
Dividendi Capogruppo		(1 600)			(1 600)	
Utile consolidato 2011		2 651			2 651	8
Saldo al 31 dicembre 2011	20 000	64 179	(1 560)	(10 218)	72 401	203

Altre indicazioni prescritte dalla legge

Importi in 1 000 CHF	31.12.2011	31.12.2010
1. Fideiussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegno a favore di terzi	7 673	8 167
2. Attivi costituiti in pegno a garanzia di propri impegni	91 591	93 877
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.	0	5
4. Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali	128 752	130 382
5. Debiti nei confronti di istituti di previdenza	602	635

Azioni proprie

Azioni nominative	31.12.2011	31.12.2010
Consistenza al 01.01.2011	0	0
- Acquisti 2011	400	0
- Vendite 2011	0	0
Consistenza al 31.12.2011	400	0

Le azioni proprie sono state valorizzate al prezzo di acquisto di CHF 1 560 000.

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).

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 2011

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo verificato il conto annuale consolidato della Hupac SA, costituito da bilancio, conto economico, conto del flusso di mezzi liquidi e allegato (pagine da 34 a 39), per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011.

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 2011 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, 16 aprile 2012

Conto annuale Hupac SA

Conto economico 2011 e 2010

Importi in 1 000 CHF	2011	2010
Ricavi da forniture e prestazioni	72 613	75 618
Altri ricavi	3 441	3 149
Costi delle prestazioni fornite	(28 679)	(26 738)
Utile lordo	47 375	52 029
Spese generali	(1 215)	(1 626)
Ammortamenti sostanza fissa materiale	(32 433)	(32 511)
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	(2 271)	(376)
Accantonamenti e rettifiche di valore	(50)	(5 460)
Ricavi da dividendi	18	22
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	72	27
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	(99)	0
Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie	11 397	12 105
Ricavi finanziari	966	1 250
Oneri finanziari	(2 473)	(2 518)
Differenze di cambio	(2 206)	(1 090)
Scioglimento accantonamenti perdite di cambio	0	1 090
Utile ordinario d'esercizio	7 684	10 837
Ricavi straordinari	0	2 140
Costi straordinari	(610)	(5 880)
Utile prima delle imposte	7 074	7 097
Imposte	(1 620)	(1 617)
Utile d'esercizio	5 454	5 480

Osservazioni sul conto economico

Rispetto all'anno precedente, la voce *Ricavi da forniture e prestazioni* registra una flessione di quasi il 4%, attestandosi su CHF 72,6 mio. Essa è prevalentemente composta da ricavi provenienti dalla locazione di beni patrimoniali. A causa della scarsa disponibilità di materiale rotabile, le stime inerenti alle locazioni sono state leggermente corrette verso il basso.

La voce *Altri ricavi* riporta i finanziamenti statali. L'importo di circa CHF 3,4 mio si riferisce ai contributi per il risanamento fonico del materiale rotabile, che nell'anno di riferimento sono aumentati ben del 9%.

I *Costi delle prestazioni fornite* ammontano nell'anno 2011 a poco meno di CHF 28,7 mio, pari a un aumento del 7% rispetto all'esercizio precedente. Questa voce è prevalentemente formata dai sempre più onerosi costi di manutenzione del materiale rotabile. Rispetto al 2010, l'*Utile lordo* è diminuito di quasi il 9%, attestandosi su CHF 47,4 mio.

La voce *Spese generali* registra una flessione di ben il 25%, portandosi a CHF 1,2 mio.

Gli *Ammortamenti sostanza fissa materiale*, per un ammontare di quasi CHF 32,5 mio, si sono man-

tenuti ad un livello pressoché equivalente a quello dell'esercizio precedente.

La voce *Ammortamenti sostanza fissa immateriale* è prevalentemente composta da ammortamenti di valore su partecipazioni. Tenuto conto di altre voci minori, Hupac SA presenta un *Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie* di quasi CHF 11,4 mio, pari a un leggero regresso di quasi il 6% rispetto all'anno precedente.

Rispetto al 2010, i *Ricavi finanziari* sono diminuiti del 22,7%, portandosi ad appena CHF 1 mio. In particolare, essi riguardano interessi per prestiti a società del Gruppo. Gli *Oneri finanziari* hanno segnato una flessione dell'1,8% rispetto all'esercizio precedente, attestandosi su poco meno di CHF 2,5 mio. Nel 2011 le *Differenze di cambio* hanno inciso sul budget per ben CHF 2,2 mio, il che ha comportato un *Utile ordinario d'esercizio* di quasi CHF 7,7 mio, pari a una contrazione del 29% rispetto all'esercizio precedente.

Tenuto conto delle voci straordinarie e detratte le *Imposte* per CHF 1,6 mio, Hupac SA presenta per l'anno d'esercizio 2011 un *Utile d'esercizio* di quasi CHF 5,5 mio, con una piccola flessione dello 0,5% rispetto all'anno precedente.

Bilancio al 31 dicembre 2011 e 2010

Importi in 1 000 CHF	31.12.2011	31.12.2010
ATTIVO		
SOSTANZA CIRCOLANTE		
Mezzi liquidi	2 630	12 659
Crediti da forniture e prestazioni	4 706	13 089
- nei confronti di terzi	3 427	3 036
- nei confronti di società del Gruppo	1 513	10 257
- nei confronti di azionisti	32	12
- Delcredere	(266)	(216)
Altri crediti	2 722	1 608
- nei confronti di terzi	2 722	1 608
Magazzino	1 471	1 320
Azioni proprie	1 560	0
Ratei e risconti attivi	4 228	1 757
Totale sostanza circolante	17 317	30 433
SOSTANZA FISSA		
Investimenti finanziari	85 381	76 240
- Partecipazioni	59 399	40 537
- Prestiti terzi	265	2 195
- Prestiti Gruppo	25 714	33 504
- Altri investimenti finanziari	3	4
Investimenti materiali	87 454	86 791
Investimenti immateriali	9 386	1 826
Totale sostanza fissa	182 221	164 857
Totale attivo	199 538	195 290

Il flusso di cassa calcolato in base al metodo semplificato "utile d'esercizio più ammortamenti e rettifiche degli accantonamenti" è ammontato nel 2011 a CHF 40,2 mio, importo che corrisponde a una riduzione dell'1% rispetto all'anno precedente.

Osservazioni sul bilancio

Nell'anno d'esercizio 2011, il totale di bilancio di Hupac SA è salito a ben CHF 199,5 mio, ove il maggior incremento è soprattutto rappresentato dagli investimenti finanziari.

Importi in 1 000 CHF	31.12.2011	31.12.2010
PASSIVO		
CAPITALE DEI TERZI		
Capitale dei terzi a breve termine		
Debiti da forniture e prestazioni	7 312	4 394
- nei confronti di terzi	4 703	2 021
- nei confronti di società del Gruppo	669	414
- nei confronti di azionisti	1 940	1 959
Mutui a breve termine	10 258	18 500
- da terzi	10 258	18 500
Altri debiti a breve termine	503	519
- nei confronti di terzi	503	519
Ratei, risconti passivi ed accantonamenti a breve termine	14 847	15 460
Totale capitale dei terzi a breve termine	32 920	38 873
Capitale dei terzi a lungo termine		
Debiti a lungo termine	52 223	47 000
- nei confronti di terzi	52 223	47 000
Accantonamenti a lungo termine	38 336	37 212
Totale capitale dei terzi a lungo termine	90 559	84 212
Totale capitale dei terzi	123 479	123 085
CAPITALE PROPRIO		
Capitale azionario	20 000	20 000
Riserva generale	2 883	4 842
Riserva per azioni proprie	1 560	0
Riserva da contributi in conto capitale	459	0
Riserve statutarie	45 500	41 600
Utile di bilancio	5 657	5 763
- Utili riportati	203	283
- Utile d'esercizio	5 454	5 480
Totale capitale proprio	76 059	72 205
Totale passivo	199 538	195 290

Nei passivi, il *Totale capitale dei terzi* si è mantenuto con CHF 123 mio all'incirca al medesimo livello dell'anno precedente, con una leggera diminuzione dell'indebitamento verso terzi rispetto all'esercizio precedente.

A fine anno 2011, Hupac SA dispone di un *Capitale proprio* di quasi CHF 76,1 mio, pari a una quota del 38,1% (37% nell'anno precedente).

Allegato al conto annuale 2011

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	31.12.2011	31.12.2010
2.1 Fideiussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegni a favore di terzi	39 550	38 157
2.2 Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali	39 491	45 771
2.3 Partecipazioni essenziali		

Ragione sociale	Attività	Capitale sociale in 1 000	Partecipazione in %	
			31.12.2011	31.12.2010
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 2 000	100,00	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
Intermodal Express LLC, Mosca	Gestione traffico	RUB 3 000	75,00	0,00
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 SA, Muttentz	Esercizio ferroviario	CHF 24 723	25,00	25,00
RAIpin SA, Olten	Gestione traffico, gestione terminal	CHF 4 530	33,11	33,11
SBB Cargo International SA, Olten	Esercizio ferroviario	CHF 25 000	25,00	0,00

2.4 Azioni proprie

Azioni nominative	Quantità no.	Importo in CHF 1 000
Consistenza al 01.01.2011	0	0
- Acquisti 2011	400	1 560
- Vendite 2011	0	0
Consistenza al 31.12.2011	400	1 560

2.5 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.

2.6 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.

3. Evoluzione dei fondi propri

Importi in 1 000 CHF	Capitale azionario	Riserva generale	Riserva per azioni proprie	Riserva da contributi in conto capitale	Riserve statutarie	Utile di bilancio	Totale
Saldo al 1° gennaio 2010	20 000	4 822	0	0	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	0	0	41 600	5 763	72 205
Dividendo						(1 600)	(1 600)
Attribuzione alla riserva generale		60				(60)	
Attribuzione alla riserva per azioni proprie		(1 560)	1 560				
Attribuzione alla riserva da contributi in conto capitale		(459)		459			
Attribuzione alle riserve statutarie					3 900	(3 900)	
Utile d'esercizio						5 454	5 454
Saldo al 31 dicembre 2011	20 000	2 883	1 560	459	45 500	5 657	76 059

Proposta impiego della riserva generale e dell'utile di bilancio

Il Consiglio di Amministrazione propone all'Assemblea Generale il seguente impiego:

	Riserva generale	Riserva da contributi in conto capitale	Riserve statutarie	Utile di bilancio
Saldo iniziale	4 901 600	0	45 500 000	203 183
Trasferimento riserva per azioni proprie	(1 560 000)			
Trasferimento riserva legale per contributi in capitale	(458 880)	458 880		
Utile d'esercizio				5 454 060
Totale a disposizione dell'Assemblea Generale	2 882 720	458 880	45 500 000	5 657 243
Distribuzione dividendo ordinario di CHF 80 per azione avente diritto ¹⁾				(1 600 000)
Assegnazione riserva generale	60 000			(60 000)
Assegnazione riserva statutaria			3 800 000	(3 800 000)
Salda da riportare a conto nuovo	2 942 720	458 880	49 300 000	197 243

¹⁾ La distribuzione rappresenta l'importo massimo pagabile sulla base delle 20 000 azioni emesse.

Rapporto dell'Ufficio di revisione all'Assemblea Generale degli azionisti per l'esercizio 2011

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo verificato il conto annuale della Hupac SA, costituito da bilancio, conto economico e allegato (pagine da 40 a 43), per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011.

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 2011 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 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 di Amministrazione.

Confermiamo inoltre che la proposta d'impiego della riserva generale e 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, 16 aprile 2012

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

