

Relazione sulla gestione 2012



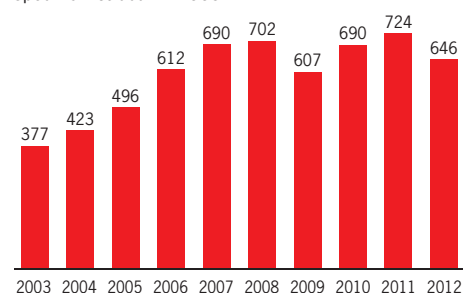


Profilo del Gruppo Hupac

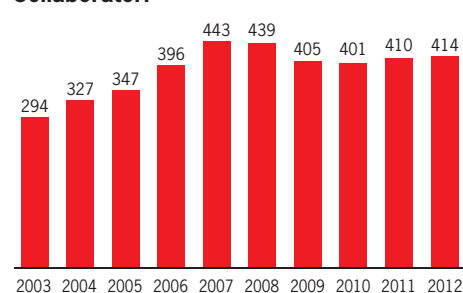
Facts & Figures

| | |
|-----------------------------------|---|
| Anno di fondazione | 1967 |
| Capitale azionario | CHF 20 mio. |
| Azionisti | Oltre 100 |
| Struttura del capitale | 72% aziende di logistica e trasporto 28% società ferroviarie |
| Sede centrale | Chiasso |
| Sedi operative/ rappresentanze | Basilea, Busto Arsizio, Oleggio, Piacenza, 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 e sudorientale, Russia, Far East) |
| Clienti | Imprese di trasporto e logistica |
| Volume di traffico | 646.214 spedizioni stradali |
| Collaboratori | 414 |
| Materiale rotabile | 5.166 moduli carro 13 locomotive di linea e/o manovra |
| Gestione terminal | Busto Arsizio-Gallarate, Novara RAlpin, Piacenza, 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 454,5 milioni (EUR 377,1 milioni) Utile d'esercizio CHF 4,4 milioni (EUR 3,6 milioni) Cash flow CHF 48,1 milioni (EUR 39,9 milioni) |
| Situazione al 31.12.2012 | |

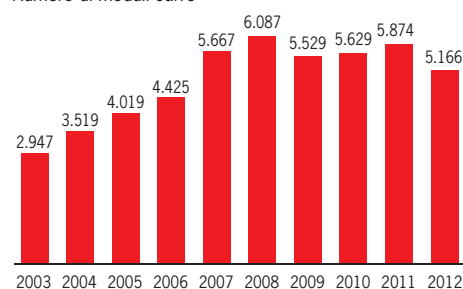
Volume di traffico
Spedizioni stradali in 1000



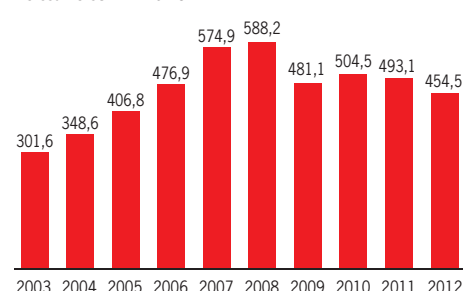
Collaboratori



Materiale rotabile
Numero di moduli carro



Fatturato in mio. CHF



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 al trasferimento del traffico e alla salvaguardia dell'ambiente.

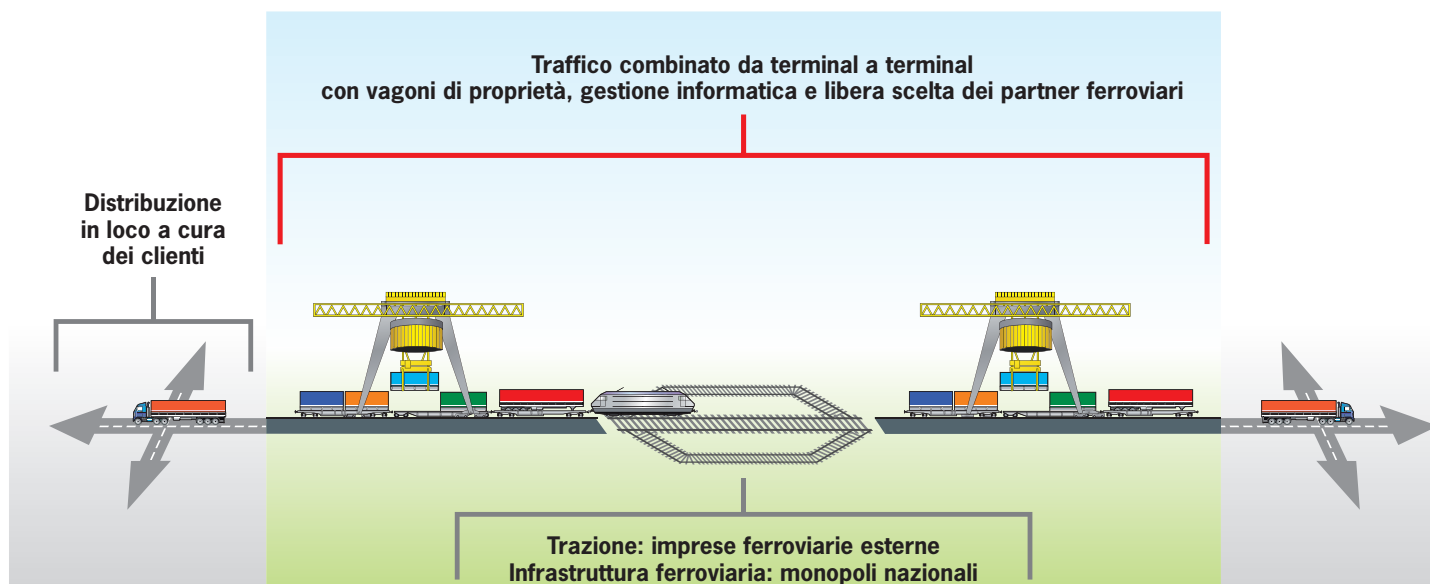
Hupac gestisce un network di 100 treni al giorno con collegamenti tra le maggiori aree economiche europee. Nel 2012 il volume di traffico ammontava a circa 646.000 spedizioni stradali. Il Gruppo Hupac conta oltre 410 collaboratori occupati in 13 società con sedi operative in Svizzera, Germania, Italia, Olanda, Belgio, Danimarca, Polonia e Russia.

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

Modello di business

Hupac dispone di circa 5.200 moduli carro. In qualità di operatore indipendente e neutrale del trasporto combinato, l'azienda raggruppa le spedizioni di diversi trasportatori formando treni completi. I treni fanno la spola tra terminal di trasbordo su lunghe tratte generalmente internazionali. La trazione ferroviaria è gestita da imprese ferroviarie terze. I trasporti di presa e consegna delle unità di carico dal luogo di origine al terminal e dal terminal alla destinazione finale sono eseguiti dagli autotrasportatori. Hupac appoggia la liberalizzazione ferroviaria e offre i suoi servizi intermodali a tutte le aziende di trasporti.

Modello di business di Hupac



Relazione sulla gestione 2012



Introduzione

| | |
|--|---|
| Prefazione | 2 |
| Traffico combinato – il sistema del futuro | 4 |

Il Gruppo Hupac

| | |
|--|----|
| Visione e linee guida | 7 |
| Corporate Governance | 9 |
| L'anno 2012 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 |

Cogliere le opportunità dei mercati aperti



Gentili signore, egregi signori, cari amici dell'azienda

Hupac ha dietro di sé un anno difficile. La crisi economica ha contratto lo scambio internazionale di merci, penalizzando soprattutto l'Italia. Oltre che dell'andamento recessivo, il trasporto combinato ha risentito di blocchi infrastrutturali che si sono protratti, in parte, per intere settimane. Nel complesso, in termini di volume si è registrata una flessione del 10,7% rispetto all'anno precedente.

La persistente carenza di un adeguato stimolo della domanda ha aumentato la pressione della concorrenza in tutto il settore dei trasporti. Eccesso di capacità, pressione sui prezzi ed erosione dei margini hanno dato l'avvio a una dinamica negativa i cui effetti si sono sentiti un po' ovunque.

Anche Hupac si è trovata fortemente esposta alla concorrenza, ed è stato un bene, essendo servito a liberare le forze e ad accelerare il passo. Hupac ha saputo affermarsi rispetto ai numerosi operatori del trasporto combinato che nel mercato chiave del transito alpino si muovono con una grande diversità di obiettivi, modelli commerciali e margini di manovra. Siamo riusciti così a chiudere il certamente non facile anno d'esercizio 2012 con un utile e un flusso di cassa soddisfacenti.

Hupac intende assicurare alla propria clientela anche in futuro un sistema di trasporto combinato affidabile e competitivo. Lo scorso anno abbiamo sistematicamente portato avanti l'ulteriore sviluppo dell'azienda nell'intento di abbatterne i costi, di aumentarne l'efficienza e di soddisfare le molteplici esigenze del settore.

In primo luogo, Hupac è entrata in nuovi e promettenti mercati, rafforzando la propria posizione. Ha inoltre razionalizzato, migliorato e reso più sostenibili alcuni schemi operativi, ed ha rinunciato a quelle relazioni che non consentivano di farlo.

In secondo luogo, Hupac ha proseguito il parziale ingresso nella manutenzione del materiale rotabile. In settembre è stato inaugurato a Busto Arsizio il nuovo centro per la rilavorazione di sale montate, un impianto che assicurerà a Hupac le capacità atte a garantire una più efficiente gestione della sua flotta di carri.

In terzo luogo, abbiamo avviato un dialogo serrato con i nostri principali partner ferroviari, i cui processi produttivi vengono interamente passati al vaglio con l'obiettivo di individuarne e sfruttarne congiuntamente, nell'interesse del mercato, i potenziali di razionalizzazione.

Hupac ha infine proseguito con lo sviluppo della propria politica commerciale, proponendo soluzioni specifiche per clienti con volumi di traffico regolari e bilanciati, e con adeguati impegni quantitativi. Il rafforzamento dell'organizzazione di vendita consentirà a Hupac di potenziare la vicinanza al cliente.

Vi sono però dei fattori di produzione che si trovano fuori dalla sfera d'influenza di Hupac. Il previsto adeguamento della linea del Gottardo per treni lunghi 750 metri e con profilo P400 fino ai terminal italiani via Luino e Chiasso servirà ad aumentare la produttività e a rendere accessibile il segmento dei semirimorchi. Per raggiungere questo obiettivo è necessario un deciso intervento da parte della politica.

Un notevole margine di innovazione risiede anche nella normativa del sistema ferroviario. Mentre il liberalizzato trasporto su strada aumenta sempre più la propria capacità produttiva, il comparto ferroviario continua a scontrarsi con ostacoli tecnici ed interessi monopolistici. Il quarto pacchetto ferroviario dell'UE rappresenta l'occasione per ridurre i costi strutturali delle imprese ferroviarie attraverso l'interoperabilità, per porre fine al sovvenzionamento incrociato e stimolare lo sviluppo sostenibile del trasporto su rotaia. Cogliamo tutti insieme questa opportunità!

A 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 2013

Gestire in modo sostenibile per crescere assieme



Cari azionisti, clienti, partner e collaboratori

Nessun evento ha segnato il passato esercizio con altrettanta intensità quanto le numerose interruzioni lungo la linea del Gottardo. Le frane cadute nei pressi di Gurtellen hanno imposto la chiusura della linea per una settimana nel mese di marzo, per quattro settimane in giugno e per un'altra settimana in novembre. Ogni giorno ne sono rimasti direttamente coinvolti circa cinquanta treni di Hupac.

Ma è proprio nei momenti di crisi che il carattere si manifesta. Gestori di infrastrutture, enti pubblici, imprese ferroviarie, operatori del trasporto combinato e trasportatori hanno lavorato gomito a gomito per sfruttare al massimo le scarse capacità offerte dal corridoio alternativo via Lötschberg. Per la prima volta al traffico merci è stata concessa la priorità rispetto al trasporto di persone, potendo quest'ultimo ripiegare su altre modalità di trasporto. Giorno dopo giorno, il programma d'emergenza è andato stabilizzandosi sempre più. Tuttavia per circa la metà dei trasporti Hupac non è stato possibile trovare delle soluzioni soddisfacenti, soprattutto per le relazioni di traffico su tratte brevi come Germania meridionale ↔ Italia, Svizzera ↔ Italia e traffico nazionale. Ne è conseguita una perdita pari a circa 25.000 spedizioni stradali, ovvero al 6% del volume annuo di traffico transalpino attraverso la Svizzera.

Per il futuro è necessario predisporre degli incisivi piani alternativi per l'eventualità di importanti eventi infrastrutturali. La possibilità di ripiegare su altre tratte si è rivelata, una volta di più, di enorme importanza al fine della stabilità e affidabilità del traffico merci. L'apertura della galleria base del Gottardo a fine 2016 alleggerirà durevolmente la situazione nel transito alpino.

Lo scorso anno Hupac ha potuto festeggiare il suo 45° anniversario, un evento che in tempi di cicli economici e aziendali sempre più brevi riveste un notevole significato. Il modello di business di Hupac – trasporti su rotaia da terminal a terminal con proprie risorse quali terminal e materiale rotabile – si è dimostrato valido. Hupac è specializzata nel ruolo di consolidatore neutrale che raggruppa le spedizioni di più imprese di trasporto in treni shuttle che circolano con regolarità in una rete di dimensione europea.

In occasione della cerimonia per la 45ª Assemblée generale a Lugano, Hupac ha compiuto un ulteriore passo volto al futuro. Assieme a Mauro Moretti, CEO delle Ferrovie dello Stato, è stato sottoscritto un Memorandum of Understanding da parte di FSI, FS Logistica, Cemat e Hupac, finalizzato all'ulteriore sviluppo di capacità terminalistiche in Italia settentrionale, in previsione dei volumi di traffico che proverranno dall'entrata in funzione della ferrovia di pianura via Gottardo. Come sedi di nuovi impianti di trasbordo sono state identificate le aree di Milano, Piacenza e Brescia. Nell'anno in corso si è messo mano alla progettazione di un terminal nell'area di Milano Smistamento.

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

Bernhard Kunz
Direttore

Chiasso, aprile 2013

Traffico combinato: il sistema del futuro

Il trasporto combinato strada/rotaia è stato introdotto in Europa circa cinquant'anni fa e oggi rappresenta un'importante opzione per il trasporto merci. Questo sistema di traffico combina diverse modalità di trasporto in un'unica filiera, sommando così i rispettivi vantaggi. Il settore conta circa 140 operatori. Come pioniere del trasporto combinato e leader nel transito alpino, Hupac s'impegna per il costante potenziamento del sistema.

La tecnica di trasporto

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, ovvero il container, il semirimorchio o la cassa mobile, mentre l'autista rimane presso il terminal. Al terminal di destinazione un altro autocarro ritira la spedizione e la trasporta alla destinazione finale.

Il sistema

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

- ▶ 100.000 unità di carico standardizzate
- ▶ 20 milioni di container in tutto il mondo
- ▶ 60.000 carri pianale e carri tasca con diverse caratteristiche tecniche
- ▶ 400 terminal di trasbordo
- ▶ 2.000 locomotori cargo
- ▶ infrastrutture ferroviarie in tutta Europa che tengono conto dei requisiti del traffico combinato.

Il mercato

Il traffico combinato è un mercato emergente, con un volume di 192 milioni di tonnellate di merci in Europa e un tasso di crescita annuo medio del 7,7%. Il trasporto combinato è concorrenziale rispetto a quello su strada sulle lunghe distanze a partire da 500 km, nel transito alpino già da 300 km. Le esistenti restrizioni del trasporto merci su strada, le condizioni quadro favorevoli della politica dei trasporti e un bilancio ambientale positivo sono i fattori decisivi per l'ulteriore sviluppo del mercato.

I clienti

Gli autotrasportatori che utilizzano il trasporto combinato non accompagnato attuano una decisione di sistema a lunga scadenza e compiono notevoli investimenti. Tra di essi rientrano unità di carico specifiche, idonee per il trasferimento sui carri ferroviari, con profili di presa per la movimentazione tramite gru e telai rinforzati. Vanno inoltre contemplati adeguamenti organizzativi e strutturali come l'ufficio disposizione, l'informatica, le filiali o i partner per la gestione del pre- e onward carriage, 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 le scelte di 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 di infrastrutture ferroviarie adatte al traffico merci svolge un ruolo importante: se treni lunghi e pesanti, di elevato profilo, possono viaggiare su tratte con pendenze ridotte direttamente fino ai terminal disposti in zone centrali, senza fermarsi alle frontiere, si crea la migliore premessa per il successo del traffico combinato.

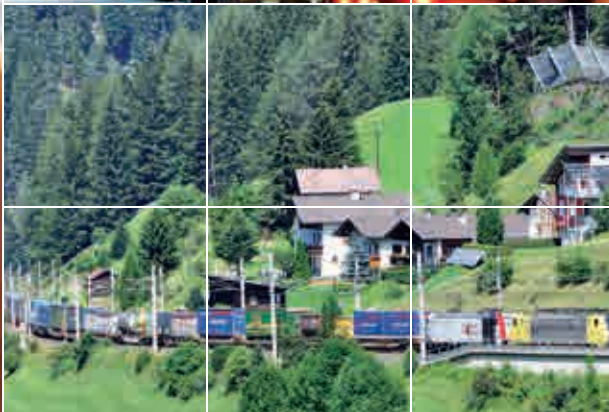
Vantaggi per tutti

Nel 2011 il settore ha generato un fatturato annuo di 5,3 miliardi di euro e ha offerto 39.000 posti di lavoro presso operatori, terminal e ferrovie. Il risparmio in termini di CO₂ rispetto al trasporto tuttostrada si aggira intorno ai 6,7 milioni di tonnellate. La riduzione dei costi esterni, generata dal trasferimento dei volumi dalla strada alla rotaia, ammonta a 2,2 miliardi di euro. In questo modo il trasporto combinato dà un importante contributo a favore della società e dell'ambiente.

Fonte: UIC, Report on Combined Transport, 2012



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 terminal, ci assicurano la necessaria libertà d'azione nell'interesse del mercato.

Orientamento ai clienti

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

Collaboratori motivati e preparati

Le nostre risorse più importanti sono i collaboratori. Offriamo a essi condizioni di lavoro attraenti, formazione professionale e aggiornamento costan-

te. 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 terminal, nella gestione della flotta e in fase di controllo delle unità di carico. I nostri processi sono certificati e sottoposti ad auditing esterni.

Processi efficienti

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

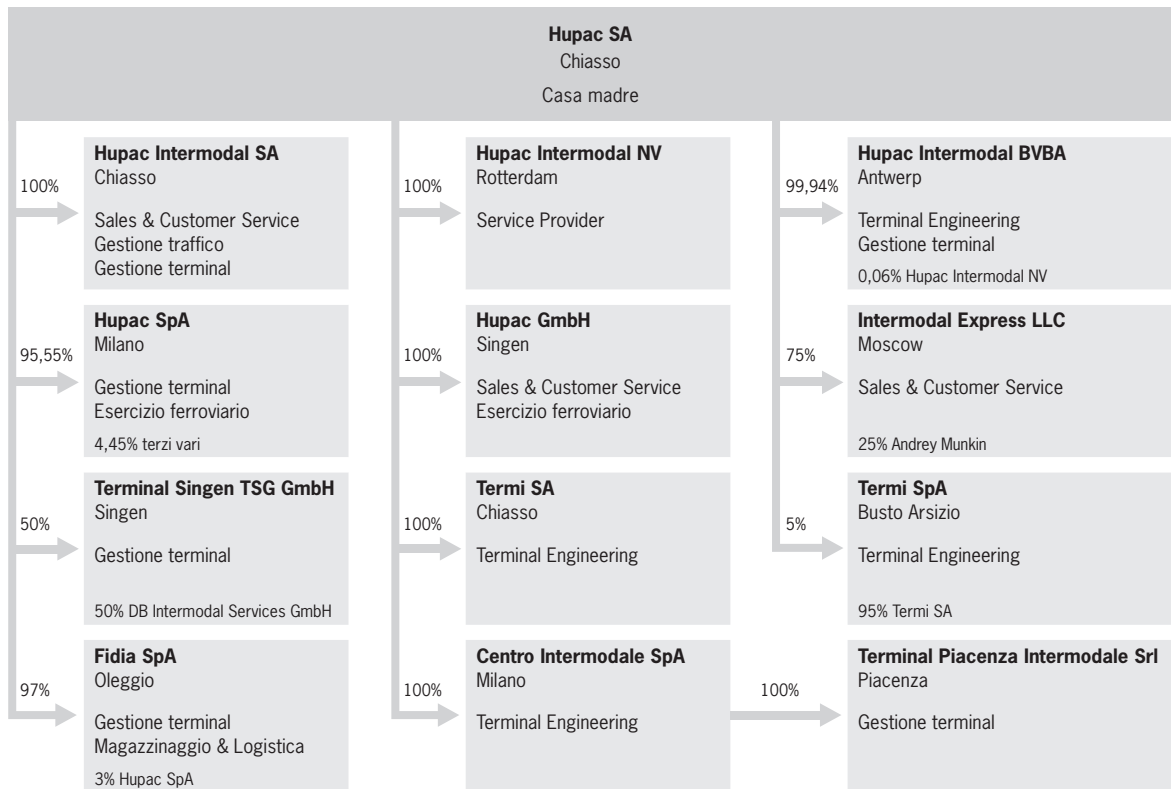
Nel settore ferroviario collaboriamo con i nostri partner secondo il principio della "trazione a responsabilità integrata". Sosteniamo la liberalizzazione delle ferrovie e puntiamo su una stretta collaborazione sinergica con numerosi partner ferroviari.

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 | 55 | Presidente dal 1993 | Svizzera | 1987 | 2013 |
| Dr. Thomas Baumgartner | 58 | Consigliere | Italiana | 1990 | 2013 |
| Thomas Hoyer | 62 | Consigliere | Tedesca | 1988 | 2013 |
| Ing. Nicolas Perrin | 53 | Consigliere | Svizzera | 2008 | 2013 |
| Nils Planzer | 41 | Consigliere | Svizzera | 2008 | 2013 |
| Peter Hafner | 56 | Segretario | Svizzera | 1999 | 2013 |

Direzione del Gruppo Hupac e direzione operativa delle filiali

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

Situazione al 31.12.2012

Struttura del Gruppo Hupac

Alla fine del 2012 il Gruppo Hupac era costituito da 13 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 dicembre 2012, Hupac SA ha rilevato il pacchetto azionario di Centro Intermodale SpA, avente sede a Milano. Questa società è proprietaria dei terreni destinati alla costruzione di un terminal a Piacenza, punto d'intersezione di interesse strategico dei corridoi 1 e 5. Inoltre, Centro Intermodale SpA detiene il 100% di Terminal Piacenza Intermodale Srl, società che a Piacenza gestisce un impianto di trasbordo per i traffici di vari operatori.

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 oltre 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.

Nell'anno in esame è stato attuato un modello di partecipazione al capitale per personale dirigente.

Partecipazioni di minoranza essenziali

Hupac mantiene partecipazioni di minoranza essenziali in diverse imprese attive nell'area del trasporto combinato. Alla fine del 2012 tali partecipazioni riguardavano gli operatori di trasporto combinato Cemat e RAlpin, la società terminalistica Combinant, l'impresa di elaborazione dati Cesar Information Services nonché le imprese ferroviarie FFS Cargo International e Crossrail.

Hupac mantiene partecipazioni minori nelle società di gestione dei terminal KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen, DIT Duisburg Intermodal Terminal e Eurogateway (Novara), nell'operatore Kombiverkehr GmbH & Co. KG, nell'associazione di categoria UIRR e nel proprietario di terminal Centro Interportuale Merci (Novara).

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, del comitato formato dal presidente del Consiglio di Amministrazione e dal direttore, nonché 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 terminal 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.

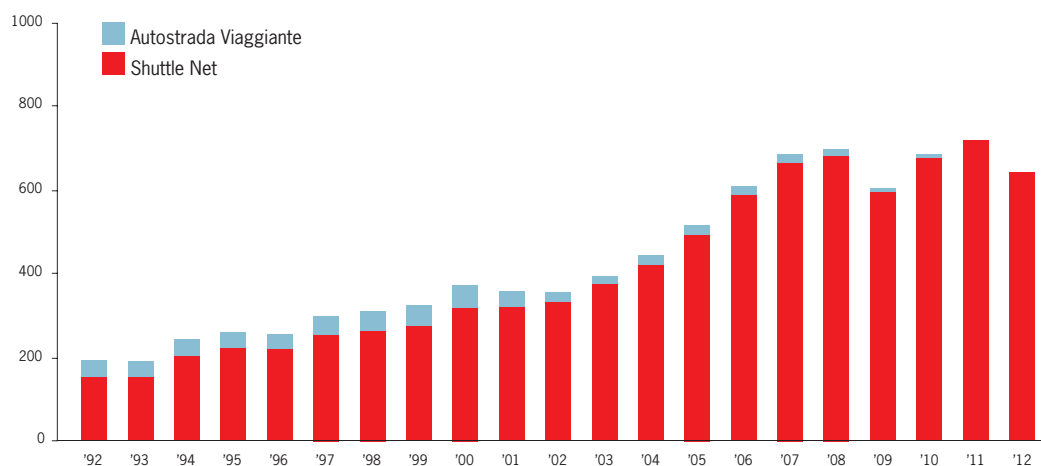
Nell'esercizio in esame si è adottata una serie di misure atte a ridurre il rischio di cambio e si sono effettuati degli interventi infrastrutturali volti ad eliminare i rischi operativi che erano stati individuati in alcuni terminal.

L'anno 2012 in breve

| | |
|------------------|--|
| Aprile | <ul style="list-style-type: none">▶ Avviamento del company train tra Vienna ed Edirne▶ Avvio del traffico sulla relazione Rothenburg ⇄ Busto Arsizio |
| Maggio | <ul style="list-style-type: none">▶ Celebrazione del 45° anniversario di Hupac a Lugano▶ Sottoscrizione di un Memorandum of Understanding tra FSI, FS Logistica, Cemat e Hupac per lo sviluppo di capacità terminalistiche in Italia settentrionale▶ Ordinazione di 75 carri tasca T4.2 e T5 |
| Giugno | <ul style="list-style-type: none">▶ Stretta collaborazione con partner ferroviari ed enti pubblici nelle quattro settimane di chiusura della linea del Gottardo a seguito di una frana |
| Settembre | <ul style="list-style-type: none">▶ Entrata in funzione dell'impianto per la rilavorazione di sale montate a Busto Arsizio |
| Novembre | <ul style="list-style-type: none">▶ Ristrutturazione della rete in Polonia▶ Completamento del sesto binario del fascio per approntamento treni nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate |
| Dicembre | <ul style="list-style-type: none">▶ Rilevamento del pacchetto azionario di Centro Intermodale SpA, Milano▶ Riapertura del collegamento Anversa ⇄ Barcelona Morrot▶ Introduzione del modulo di gestione prezzi come prima tappa del reengineering amministrativo |

Sviluppo del traffico 1992-2012

Spedizioni stradali in 1000





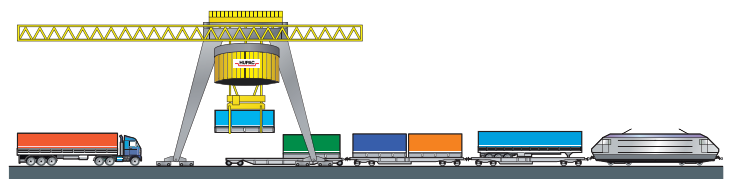
Situazione ad aprile 2013

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

Quanto è innovativa la politica dei trasporti?

Libro bianco UE: un orientamento per le condizioni quadro del trasporto combinato

L'attività commerciale di Hupac è fortemente vincolata alle condizioni quadro poste a livello politico. Direttamente o indirettamente, numerosi fattori di produzione del trasporto combinato sono nelle mani dei poteri pubblici: infrastruttura ferroviaria, ferrovie di stato, officine per materiale rotabile. Alla politica e all'amministrazione pubblica competono anche le normative nazionali e internazionali inerenti a esercizio delle ferrovie, sicurezza, dogane ecc.

La capacità innovativa del trasporto combinato dipende quindi in larga misura da quella della politica dei trasporti. Come spesso avviene, anche in questo campo vi è un'ampia divergenza tra esigenze e realtà. La UE sta perseguendo degli obiettivi ambiziosi per il trasporto merci: entro il 2030, il 30% dei trasporti di merci su strada con percorrenze superiori ai 300 km dovrà essere trasferito su altri mezzi di trasporto (ferrovia o nave), percentuale che entro il 2050 dovrà arrivare al 50% (Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti", marzo 2011). Tuttavia, l'attuazione delle misure previste sta incontrando numerose resistenze e quindi procede molto lentamente.

Hupac sostiene le iniziative proposte, atte a superare i ritardi normativi e operativi del trasporto merci su rotaia:

- ▶ Omologazione unitaria dei tipi di carro e certificato di sicurezza per le imprese di trasporto ferroviario attraverso il rafforzamento dell'Agenzia ferroviaria europea ERA
- ▶ Sviluppo di un sistema gestionale integrato per i corridoi di traffico merci, che includa anche le remunerazioni delle tracce
- ▶ Accesso effettivo e non discriminatorio all'infrastruttura di rete, in particolare attraverso la separazione strutturale tra infrastruttura e gestione.

La necessità di interventi politici sussiste anche in materia di infrastruttura ferroviaria. "L'infrastruttura determina la mobilità", formulano giustamente gli autori del Libro bianco UE. Secondo uno studio del KTH Railway Group, se entro il 2050 le linee guida della UE troveranno attuazione, la quota di mercato del trasporto merci su rotaia per percorrenze superiori ai 300 km aumenterà dal 25% al 60%. Il solo ampliamento o ammodernamento della capacità di rete in tal senso rappresenta un'enorme sfida per la capacità innovativa della politica negli Stati interessati.

Posizioni di Hupac

Il trasporto combinato si muove in un'area di contrapposizione tra aspettative sociali e realtà economica. Hupac sostiene attivamente la creazione delle condizioni generali necessarie per l'ulteriore sviluppo del trasporto combinato in un contesto di co-modalità.

Apertura del mercato: la chiave del successo del trasporto su rotaia

Mentre negli scorsi decenni il trasporto su strada liberalizzato è andato costantemente aumentando la propria produttività ed efficienza, il comparto ferroviario è ancora agli inizi del processo di apertura del mercato ed è tuttora alle prese con ostacoli tecnici e interessi monopolistici. Nell'introduzione al 4° Pacchetto ferroviario (gennaio 2013), la Commissione Europea evidenzia l'insufficiente apertura del mercato, gli ostacoli all'ingresso di nuove imprese ferroviarie, le discriminazioni in atto nell'esercizio del traffico e gli effetti distortivi dei sussidi incrociati nell'ambito delle imprese ferroviarie integrate.

Hupac è convinta che la liberalizzazione completa del mercato ferroviario impartirà la spinta decisiva per servizi orientati al cliente e produrrà un risultato economico positivo ed esteso nel tempo.

Posizioni:

- ▶ Accelerare la liberalizzazione delle ferrovie su scala europea
- ▶ Separare l'infrastruttura dal servizio allo scopo di arginare efficacemente il potenziale discriminatorio sul piano operativo e finanziario delle ferrovie di stato; questo attraverso la totale separazione giuridica e organizzativa del gestore dell'infrastruttura oppure attraverso la creazione di solide "muraglie cinesi" nell'ambito delle imprese integrate
- ▶ Istituire organi di controllo potenti e indipendenti che sappiano accompagnare attivamente il processo di liberalizzazione
- ▶ Creare adeguate condizioni quadro che stimolino gli investimenti privati nel sistema ferroviario
- ▶ Eliminare gli ostacoli tecnici e le barriere di accesso affinché tutte le imprese di trasporto ferroviario abbiano un'opportunità nel mercato liberalizzato
- ▶ Potenziare l'Agenzia ferroviaria europea allo scopo di realizzare l'interoperabilità a livello europeo e varare norme di sicurezza uniformi
- ▶ Semplificazione e armonizzazione a livello internazionale dei processi di omologazione per il materiale rotabile
- ▶ Patente internazionale di qualifica per i macchinisti.

Offensiva infrastrutturale a favore della rotaia

Negli scorsi decenni si è investito nell'infrastruttura stradale ovunque in Europa, mentre la rotaia è stata perlopiù trascurata. Gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria sono spesso trainati dal redditizio traffico

passaggeri su lunghe distanze. Viene a crearsi un pericoloso circolo vizioso che non rende disponibili capacità sufficienti per le esigenze specifiche del traffico merci, ovvero per treni lunghi, pesanti, alti e più lenti. Ciò è causa di inefficienze e perdite di produttività, il che sminuisce ulteriormente l'attrattiva e il successo economico del trasporto merci su rotaia.

Per il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia è necessaria un'offensiva infrastrutturale a lungo termine e coordinata su scala europea.

Posizioni:

- ▶ Deciso potenziamento dei corridoi UE per il traffico merci riguardo a capacità, qualità e interoperabilità transfrontaliera
- ▶ Tempestivo approntamento di linee di raccordo per la NEAT a nord e a sud
- ▶ Incrementare la produttività del trasporto su rotaia: treni più lunghi (700 o 750 m) e maggiore successione di treni con sistemi omogenei di sicurezza (ETCS)
- ▶ Adeguamento transfrontaliero del corridoio del Gottardo per semirimorchi di 4 metri entro il 2020
- ▶ Benchmarking ed efficace controllo dei costi infrastrutturali: i prezzi di traccia e i costi energetici devono restare accessibili
- ▶ Accelerare il risanamento fonico con incentivi per i carri merci a bassa rumorosità
- ▶ Revisione della disciplina inerente alle priorità: equiparazione dei diritti per il traffico passeggeri e il traffico merci
- ▶ Stimolare gli investimenti nella tecnologia del trasporto combinato standardizzato come sistema produttivo a livello europeo, evitando le soluzioni a isola
- ▶ Eliminazione dei colli di bottiglia nei terminal, per esempio a Rotterdam, Anversa, Reno/Ruhr, Italia orientale, Polonia: "Senza terminal il traffico combinato non può esistere".

Pari opportunità per strada e rotaia

Hupac sostiene come principio che i mezzi di trasporto debbano essere impiegati in modo

confacente alla loro natura: la ferrovia si presta a lunghe percorrenze e a grossi volumi, mentre il trasporto stradale, contraddistinto da una maggiore flessibilità, è preferibile per brevi tragitti e volumi più piccoli. Le spedizioni urgenti spesso viaggiano meglio su strada mentre la rotaia è da preferirsi per carichi con elevate esigenze di sicurezza. Ma a prescindere da queste differenze sistemiche, il rapporto tra i due sistemi di trasporto è disciplinato da una moltitudine di regolamenti intesi a compensare le attuali differenze infrastrutturali, a perequare i costi esterni o a esprimere un preciso indirizzamento politico nell'interesse della collettività.

Hupac ritiene che il principio delle pari opportunità sia di centrale importanza: strada e rotaia devono poter competere ad armi pari sul mercato.

Posizioni:

- ▶ Mantenimento degli odierni pesi e misure degli automezzi, allo scopo di garantirne la compatibilità con i carri ferroviari del trasporto combinato
- ▶ Mantenimento del divieto di circolazione stradale di notte e nel fine settimana, e delle norme in deroga per il trasporto combinato
- ▶ Nessuna distorsione nella concorrenza strada/rotaia con l'ammissione di megatrucks
- ▶ Regolare controllo dei costi esterni dei vari sistemi di trasporto e delle misure di internalizzazione (per es. eurovignetta)
- ▶ Adeguato sostegno al traffico combinato transalpino fino all'apertura di un efficiente corridoio via Gottardo (treni lunghi 750 m e con profilo P400)
- ▶ Efficiente sfruttamento delle scarse capacità ferroviarie, dando priorità al potenziamento del traffico combinato non accompagnato, mentre l'Autostrada Viaggiante svolge la funzione di offerta complementare
- ▶ Borsa dei transiti alpini: più rischi che opportunità a causa delle lunghe trattative con la UE.



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

Sono certificate 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. In aprile e settembre dell'anno in esame, sono stati svolti con successo degli audit intermedi presso le sedi di Basilea, Chiasso e Busto Arsizio.

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 integra l'intera catena di approvvigionamento delle 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 2012, contestualmente a un audit di controllo, i processi di gestione della manutenzione sono stati ricertificati. Nell'anno in corso Hupac si prepara per la certificazione in base alla Direttiva UE 445/2011.

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

A causa del decremento di volume, nell'anno di riferimento 2012 i ricavi provenienti da forniture e servizi sono diminuiti del 7,8% attestandosi a circa CHF 454,5 mio. La voce "Altri ricavi" è comprensiva dei sussidi statali, diminuiti dell'8,1% rispetto all'anno precedente.

Rispetto all'esercizio precedente, si è registrata una flessione dell'8,7% dei costi delle prestazioni fornite, portatisi a poco meno di CHF 425,5 mio. Nell'anno di riferimento 2012 ciò ha comportato un utile lordo di CHF 98,6 mio, corrispondente a una diminuzione del 4,2% rispetto all'esercizio precedente.

Nell'anno in esame l'utile d'esercizio del Gruppo è aumentato del 65,6%, portandosi a poco meno di CHF 4,4 mio. Anche nell'esercizio 2012, sul risultato economico ha fortemente influito l'insufficiente disponibilità di carri determinata dalla

continuazione dell'azione di richiamo di materiale rotabile da parte delle FFS.

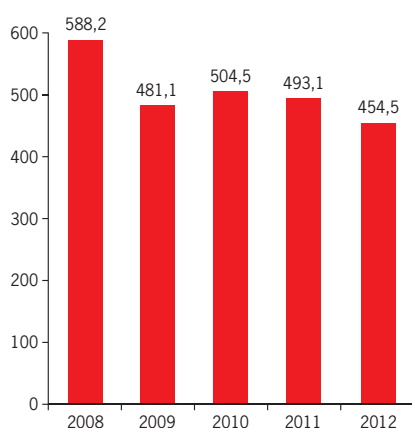
Alla fine dell'anno il cash flow del Gruppo, secondo il metodo di calcolo semplificato dell'utile d'esercizio più ammortamenti e rettifiche degli accantonamenti, ammontava a CHF 48,1 mio. Ciò corrisponde a una lieve crescita dell'1,2% rispetto all'esercizio precedente.

Nel 2012 gli investimenti in beni patrimoniali sono ammontati a CHF 33,3 mio. e hanno riguardato principalmente l'acquisto di carri ferroviari, il completamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate e la costruzione del centro di rilavorazione delle sale montate a Busto Arsizio.

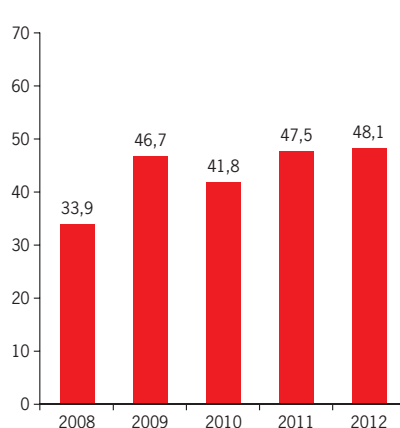
Tenuto conto della tuttora difficile situazione sul fronte monetario, l'andamento economico del Gruppo Hupac nel 2012 può definirsi soddisfacente.

| Importi in CHF 1000 | 2012 | 2011 | % |
|-----------------------------------|---------|---------|------|
| Ricavi da forniture e prestazioni | 454.499 | 493.128 | -7,8 |
| Altri ricavi | 69.630 | 75.735 | -8,1 |
| Costi delle prestazioni fornite | 425.483 | 465.861 | -8,7 |
| Utile lordo | 98.646 | 103.002 | -4,2 |
| Utile d'esercizio del Gruppo | 4.390 | 2.651 | 65,6 |
| Cash flow del Gruppo | 48.097 | 47.506 | 1,2 |

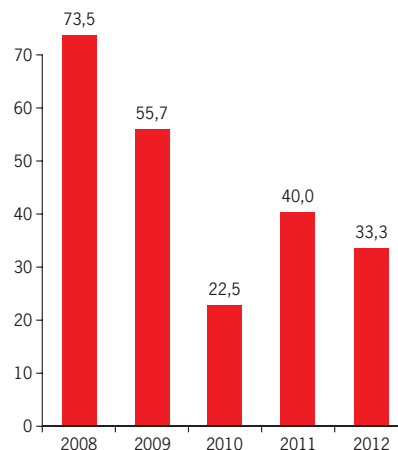
Fatturato annuo
in mio. CHF



Cash flow
in mio. CHF



Investimenti materiali
in mio. CHF



Sviluppo del traffico

Nell'esercizio 2012, Hupac ha trasportato 646.214 spedizioni stradali nel traffico combinato non accompagnato, pari a 1,3 milioni di TEU. I clienti di Hupac hanno così liberato le strade europee da 2.800 camion al giorno, contribuendo sensibilmente a un traffico merci sostenibile ed ecologico.

Il volume di traffico generato corrisponde a una flessione del 10,7% rispetto all'anno precedente. Questa evoluzione negativa è in primo luogo riconducibile alla debole domanda di trasporti dovuta all'attuale crisi economica in Europa e soprattutto in Italia.

Il traffico attraverso la Svizzera è stato inoltre penalizzato da tre blocchi totali della linea del Gottardo per una durata complessiva di 40 giorni. Altre limitazioni sono provenute dai lavori di costruzione in corso sull'asse Lötschberg/Sempione. Nel complesso, il segmento del traffico transalpino attraverso la Svizzera ha segnato un calo del 11,9%, imputabile per circa la metà alle interruzioni di linea.

Per contro, nel traffico transalpino attraverso l'Austria, Hupac ha potuto registrare una lieve crescita dello 0,7%, resa possibile dall'efficiente corridoio di 4 metri che consente di trasportare i moderni semirimorchi con profilo P400. In questo segmen-

to Hupac ha potuto rafforzare la propria posizione di mercato.

Un'evoluzione negativa ha caratterizzato anche il traffico non transalpino di import/export, con un segno meno del 20,1%. Alla luce del negativo contesto congiunturale, Hupac si è vista costretta a ridimensionare la capacità di trasporto e a consolidare l'offerta tra i porti occidentali e la Svizzera.

L'introduzione di misure di consolidamento e l'adeguamento dei sistemi operativi hanno interessato anche le direttrici Benelux/Germania ↔ Polonia/Russia, Benelux/Germania ↔ Austria/Ungheria/Romania e Benelux ↔ Spagna. Ad esempio, Hupac è stata il primo operatore a utilizzare la nuova linea UIC sulla tratta spagnola verso Barcellona. Al confine franco-spagnolo non è più necessario trasbordare le unità di carico dai carri a scartamento normale su quelli a scartamento largo. Nel complesso, in questo segmento il calo di volume è risultato relativamente moderato.

Scandinavia ↔ Italia

La sospensione dei collegamenti ferroviari in Svezia operata dal nostro ex partner CargoNet a fine 2011 e il passaggio al nuovo partner ICS non sono stati esenti da difficoltà. Agli inizi del 2012 sono andati acuitizzandosi carenze di capacità e problemi di qualità che hanno imposto una ristrut-

Sviluppo del traffico

| | Spedizioni stradali | | | Peso netto in t | | |
|----------------------------------|---------------------|----------------|---------------|-------------------|-------------------|---------------|
| | 2012 | 2011 | % | 2012 | 2011 | % |
| Transito via CH | 346.588 | 394.081 | - 12,1 | 6.511.000 | 7.418.000 | -12,2 |
| Import/export CH | 10.044 | 4.644 | 116,3 | 198.000 | 70.000 | 182,9 |
| Nazionale CH | 16.787 | 25.163 | - 33,3 | 253.000 | 431.000 | - 41,3 |
| Totale transalpino via CH | 373.419 | 423.888 | - 11,9 | 6.962.000 | 7.919.000 | - 12,1 |
| Transito via A | 53.425 | 53.053 | 0,7 | 1.041.000 | 997.000 | 4,4 |
| Transito via F | 139 | 1.221 | - 88,6 | 2.000 | 26.000 | - 92,3 |
| Totale transalpino | 426.983 | 478.162 | - 10,7 | 8.005.000 | 8.942.000 | - 10,5 |
| Import/export CH | 66.531 | 83.247 | - 20,1 | 953.000 | 1.175.000 | - 18,9 |
| Nazionale CH | 3.378 | 2.729 | 23,8 | 36.000 | 28.000 | 28,6 |
| Altri traffici | 149.322 | 159.756 | - 6,5 | 2.530.000 | 2.736.000 | - 7,5 |
| Totale non transalpino | 219.231 | 245.732 | - 10,8 | 3.519.000 | 3.939.000 | - 10,7 |
| Totale | 646.214 | 723.894 | - 10,7 | 11.524.000 | 12.881.000 | - 10,5 |

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

turazione. Problemi di qualità hanno accompagnato anche gli adattamenti strutturali del collegamento Malmö ⇌ Alnabru del partner norvegese CargoNet. Le perdite di volume che ne sono risultate hanno costretto Hupac ad adeguare le proprie risorse alla nuova domanda. Tali problemi di qualità hanno indotto alcuni clienti a ricercare delle soluzioni alternative presso altri operatori tramite il “collegamento fisso” e il collegamento “combinato” via traghetti del Mar Baltico. Grazie all’offerta per P400, la contrazione dei volumi di trasporto sull’asse del Brennero si è rivelata molto più contenuta, sebbene fortemente influenzata dal blocco del Brennero per lavori di costruzione.

Germania ⇌ Italia

In questo segmento di mercato si è dovuto registrare un forte regresso pari al 13,9%. Tra le principali cause figurano le interruzioni sul Gottardo nei mesi di aprile, giugno e novembre. In particolare, sulla breve tratta Singen ⇌ Milano Certosa le interruzioni hanno arrecato forti perdite a favore del trasporto stradale. Il recupero di questi volumi per il traffico combinato ha richiesto notevoli sforzi.

Nell’area economica Reno/Ruhr, l’introduzione di treni societari su altre direttrici ha reso più incalzante la pressione della concorrenza. I carichi necessari per il completamento di questi treni sono stati parzialmente sottratti ai nostri convogli della linea attraverso la Svizzera. Abbiamo risentito dell’introduzione di nuovi schemi di trasporto ferroviario anche nell’area economica Reno/Meno. Grazie a nuove acquisizioni nel segmento dei semiorchioni P400, abbiamo invece registrato crescita di volume sui nostri collegamenti Colonia ⇌ Novara e Travemünde ⇌ Novara.

Paesi Bassi ⇌ Italia

Tenuto conto della congiuntura economica e del blocco del Gottardo, si può affermare che il calo del 7,9% subito in questo segmento si è mantenuto entro limiti accettabili. Nuove acquisizioni, soprattutto nel settore dei semiorchioni P400, hanno reso possibile un incremento di volume pari al 5% sulla linea di collegamento Rotterdam ⇌ Verona. Non si è però riusciti a compensare le perdite sull’asse del Gottardo, dove abbiamo dovuto constatare una flessione nelle spedizioni da imputarsi ai prezzi molto aggressivi praticati dalla concorrenza.

Belgio ⇌ Italia

In confronto ad altri assi di traffico e tenuto conto della generale situazione economica e infrastrutturale, l’andamento del corridoio Belgio ⇌ Italia può considerarsi relativamente soddisfacente, avendo segnato un calo dei volumi pari a solo il 2,5%. A tale risultato ha contribuito il collegamento Anversa ⇌ Verona con un incremento del 5%. Anche in questo caso, i trasporti di semiorchioni P400 si sono dimostrati un fattore di crescita. Depurate dalle perdite conseguenti alle sei settimane di blocco del Gottardo, le cifre presentano un lieve incremento anche sulla direttrice di transito svizzera.

Import/export Svizzera transalpina

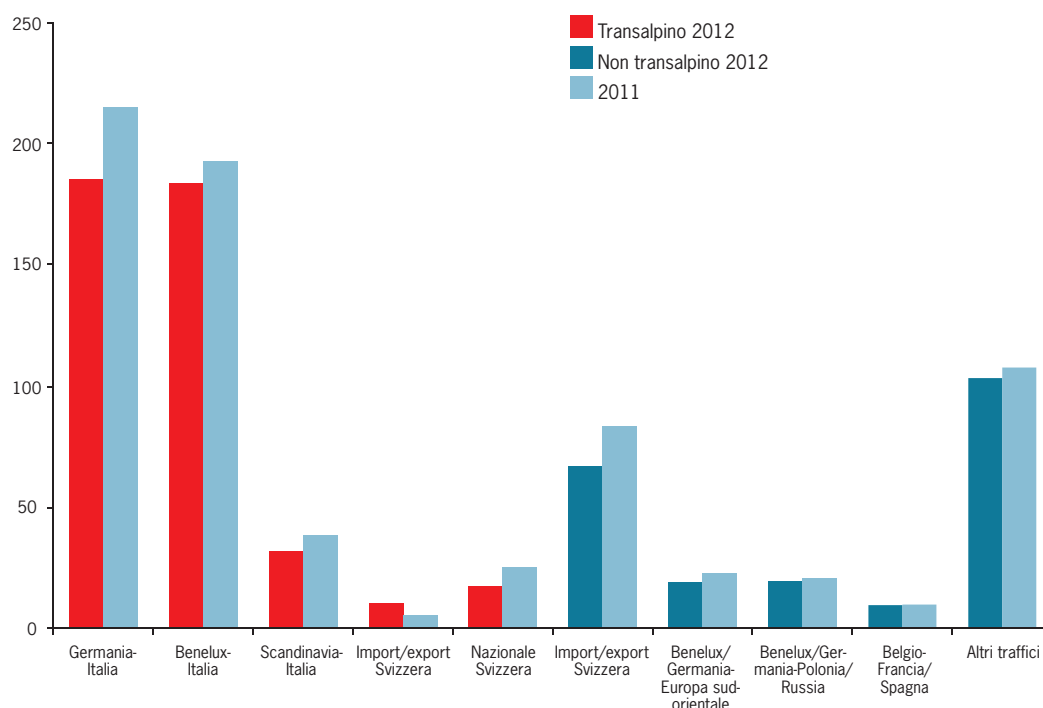
La forza del franco svizzero e la recessione in Italia hanno influito negativamente sulle esportazioni verso questo Paese. La forte crescita di questo segmento è da imputarsi allo spostamento di certi flussi di traffico da Stabio a Busto Arsizio.

Trasporto interno Svizzera transalpina

Depurato dallo spostamento di traffico da Stabio a Busto Arsizio, questo segmento ha segnato un calo

Sviluppo dei segmenti di mercato di Shuttle Net

Spedizioni stradali in 1000



di volume dell'11% riconducibile, oltre che al raffreddamento congiunturale, alle interruzioni della linea del Gottardo. Non avendo costituito le deviazioni via Lötschberg alcuna valida alternativa alle relazioni brevi interne alla Svizzera, i trasporti hanno dovuto essere completamente effettuati su strada.

Import/export non transalpino

La crisi economica e le scarse esportazioni hanno prodotto un eccesso di capacità e una conseguente maggiore aggressività della concorrenza stradale, il che ha comportato un nuovo dirottamento verso la strada dei trasporti tra Germania e Svizzera. Sull'asse di traffico Paesi Bassi ⇌ Svizzera si è assistito a un consolidamento dei flussi con la messa a punto del collegamento da/verso Niederglatt. Notevoli perdite di volume si sono registrate nel trasporto su strada, parallelamente ad accentuate variazioni di prezzo, anche in conseguenza della ristrutturazione del sistema di raccordo Swiss Split per la distribuzione locale.

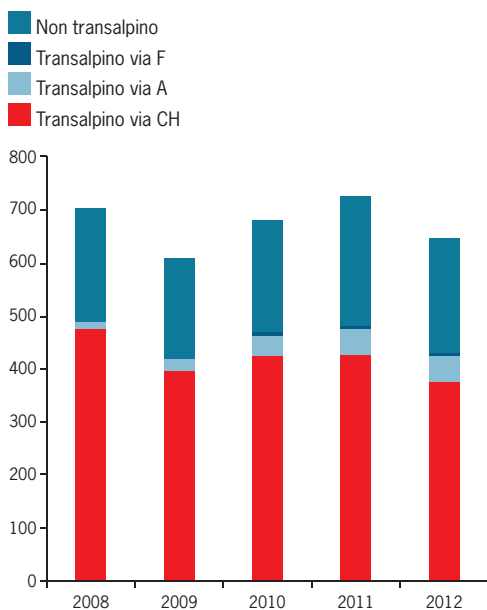
Benelux/Germania ⇌ Europa sudorientale

L'ulteriore peggioramento della congiuntura ha insprito il contesto concorrenziale, soprattutto per effetto delle basse tariffe praticate nel trasporto merci su strada e della rovinosa guerra dei prezzi da parte di altri operatori, anche nei trasporti via mare verso la Turchia. Alla luce di una simile situazione di mercato, Hupac ha messo mano a un consolidamento della rete ferroviaria verso Vienna/Budapest e Romania.

Nonostante il difficile contesto di mercato si è riusciti, in stretta collaborazione con un'impresa di logistica turca, a introdurre un treno shuttle settimanale tra Vienna e Istanbul.

Sviluppo del traffico secondo le aree commerciali

Spedizioni stradali in 1000



Benelux/Germania ⇌ Polonia/Russia

In questo corridoio, e in particolare verso la Russia, Hupac ha potuto registrare un crescente aumento della domanda. Allo scopo di aumentare la produttività e garantire sia la qualità che la capacità, Hupac ha gradualmente strutturato e rafforzato la direttrice tra Varsavia e Sestokai. A causa di poco realistiche richieste di prezzo da parte del nostro partner russo, a fine 2012 Hupac si è vista costretta a rivedere l'intero sistema produttivo sull'asse est-ovest.

A seguito della ristrutturazione ora abbiamo un treno shuttle settimanale sia da Ludwigshafen che da Anversa in direzione Gadki presso Poznan. Tra Poznan, nostro nuovo crocevia in Polonia, e Sestokai offriamo settimanalmente un treno shuttle diretto. Per l'accesso alle aree economiche polacche disponiamo di treni di collegamento giornalieri tra Poznan e Pruskow (Varsavia), Dobrowa (Katowice) e Wroclaw. Oltre ai treni shuttle settimanali da Anversa e Ludwigshafen, tramite il punto di coordinamento di Schwarzheide sono garantite corse giornaliere da Duisburg, Anversa e Ludwigshafen verso Poznan.

Benelux ⇌ Spagna

La situazione economica in Spagna/Portogallo, che ha dato ben poco impulso alla domanda di trasporti, nonché i frequenti scioperi e i lavori di costruzione in atto in Francia, hanno influito negativamente sull'ulteriore crescita di questo corridoio. Grazie al trasferimento sulla nuova linea UIC del collegamento Anversa ⇌ Perpignan a Barcellona Morrot, effettuato a cavallo degli anni 2011/12, si è potuto ottenere un notevole miglioramento in termini di efficienza e qualità in quanto ora non è più necessario che alla frontiera franco-spagnola le unità di carico vengano trasbordate dai carri a scartamento normale su quelli a scartamento largo. Tale cambio di rotta ci ha permesso di stabilizzare l'iniziale erosione dei volumi di traffico.

A fine 2012, Hupac ha inaugurato il nuovo collegamento tra Busto Arsizio e Barcelona Morrot via linea UIC con una corsa settimanale. Già nel gennaio 2013, le corse sono state aumentate a due per settimana.

Trasporto marittimo

Dopo la forte crescita registrata nell'anno precedente, nel 2012 abbiamo dovuto prender atto di una diminuzione dei volumi di trasporto. Sebbene la domanda si sia mantenuta a un livello elevato, la nuova e aggressiva politica dei prezzi perseguita da altri operatori ha provocato una frammentazione dei traffici. Sull'asse Rotterdam ⇌ Svizzera si è inoltre reso evidente un tendenziale sbilanciamento determinato dalla costante pressione della forza del franco sulle esportazioni. Il traffico con i porti liguri via Busto Arsizio è rimasto stabile, continuando ad offrire una valida alternativa ai porti occidentali.

Risorse operative

Materiale rotabile

Nell'anno di crisi 2012, Hupac si è trovata davanti alla sfida di adeguare le proprie risorse aziendali alla flessione della domanda. La flotta di carri è stata ridotta di circa 700 unità segnando un totale di 5.166 moduli carro, pari a un regresso del 12,1%. La riduzione è stata ottenuta mediante la graduale e sistematica risoluzione di contratti di locazione. A fine 2012 la percentuale di carri noleggiati rispetto alla totalità del materiale rotabile risultava del 7,7%.

Nel settore manutenzione carri, Hupac ha proseguito nella sua strategia di assicurazione della capacità e di aumento della produttività. La stretta collaborazione con i partner ferroviari, l'ottimizzazione della consegna di carri vuoti e il contributo dato dalle proprie officine hanno consentito di superare le difficoltà dello scorso anno. Nell'anno in esame la disponibilità di carri è aumentata di cinque punti percentuali, attestandosi a poco meno dell'80%. Il valore target per il 2013 è dell'83%, aspirando al 90% nel medio periodo.

Nel settembre 2012 è entrato in funzione un nuovo centro per la rilavorazione di sale montate nelle immediate vicinanze del terminal di Busto Arsizio-Gallarate. L'impianto si estende su un'area totale di 9.000 metri quadrati ed è attrezzato per l'esecuzione di controlli non distruttivi e per la riprofilatura e rilavorazione dei dischi freno delle sale montate. Le officine sono gestite dalla so-

cietà Cosmef in stretta collaborazione con il Fleet Management di Hupac. La capacità produttiva dell'officina verrà gradualmente incrementata fino ad arrivare nel medio periodo a 45 sale montate per turno di lavoro. Gli investimenti per l'impianto costruito da Hupac SpA sono ammontati a EUR 8 milioni.

Un positivo contributo all'obiettivo strategico di garantire la disponibilità dei carri è provenuto anche dall'officina di manutenzione preventiva di Busto Arsizio. Varie misure organizzative hanno reso possibile un leggero incremento del volume produttivo dell'impianto, anch'esso gestito da Cosmef.

Nonostante la crisi economica, anche nel 2012 Hupac ha investito nell'ampliamento della propria flotta carri. Nell'anno in esame sono stati consegnati 118 moduli di carri per un valore di circa CHF 14 milioni. Si è trattato di carri tasca di tipo T4.2 per semirimorchi codificati P386 e del tipo T5 per megatrailer. Per l'anno in corso è prevista la consegna di circa 20 carri.

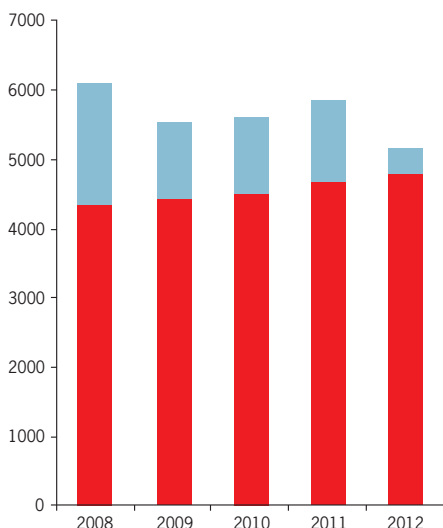
Trazione

Oltre il 95% dei trasporti Hupac avviene in base al principio della trazione a responsabilità integrata internazionale. Le eccezioni sono rappresentate dai mercati come l'Europa orientale nella quale le strutture consentono questo modello di business

Materiale rotabile

Numero di moduli carro

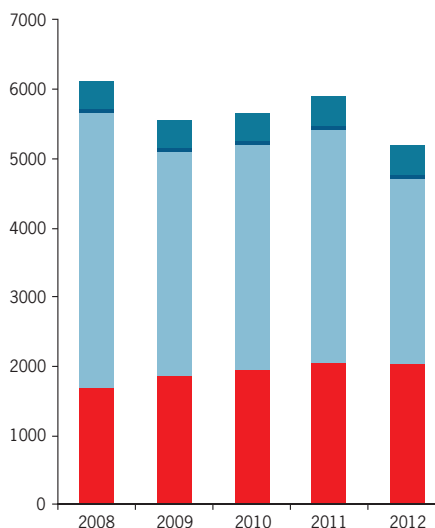
Carri noleggiati
Carri di proprietà



Materiale rotabile per tipologia

Numero di moduli carro

Carri ultrabassi Rola
Vagoni letto Rola
Carri pianali
Carri a tasca



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, Captrain, WLB Wiener Lokalbahnen, SNCF Fret, SNCB Logistics, Rotterdam Rail Feeding, Interporto Servizi Cargo e Rail Cargo Hungaria.

L'impresa ferroviaria di Hupac SpA ha ulteriormente 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 dai verificatori Hupac dal punto di vista tecnico. Inoltre è assicurato il servizio di manovra tra il terminal e la nuova officina. Circa 40 collaboratori sono impegnati nei settori di trazione e manovra.

Terminal

I treni di Hupac servono circa 70 terminal di trasbordo in 15 Paesi europei. Numerosi altri terminal possono essere raggiunti tramite i collegamenti ferroviari dei nostri partner. Nel 2012 diversi nuovi terminal sono stati integrati nella rete di Hupac, tra cui Rothenburg in Svizzera, Edirne in Turchia nonché Pruszkow, Gadki e Wroclaw in Polonia.

Nei terminal di proprietà di Hupac, non si sono riscontrati particolari irregolarità nell'anno in esame. Le prestazioni operative sono state svolte con un elevato livello di qualità ed affidabilità. La disponibilità delle gru ha raggiunto il 98% nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate e il 99% nei terminal di Singen e HTA Hupac Terminal Antwerp.

A novembre 2012, è stato consegnato all'operatività il sesto binario del raccordo ferroviario del terminal di Busto Arsizio-Gallarate. Con questa opera si concludono i lavori di costruzione per il perfezionamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate.

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 60 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 spedizioni 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 selezionare 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 messo mano alla revisione dell'intero processo amministrativo inerente alla clientela. Tutte le fasi di lavoro, dall'emissione dell'offerta fino alla fatturazione, verranno integrate nel sistema e gestite a livello centrale. Ciò renderà possibile il rapido e affidabile svolgimento delle varie operazioni nel rispetto della necessaria flessibilità. Nel dicembre 2012 è stato completato il primo modulo riguardante la gestione dei prezzi. L'intero reengineering amministrativo dovrà concludersi entro il 2014.



Qualità, sicurezza e produttività

Qualità

Nell'anno in esame la puntualità dei treni, definita come ritardo massimo di un'ora, è ulteriormente migliorata rispetto all'anno precedente. Una volta di più, si è visto come a debolezza congiunturale e a minore pressione sui volumi di traffico corrisponda un aumento qualitativo del trasporto su rotaia. Ciò è riconducibile alla sufficiente disponibilità di risorse ferroviarie.

La migliore qualità si è nuovamente registrata sulla direttrice via Chiasso, dove il 90% dei treni (88% nell'esercizio precedente) sono transitati puntualmente. Sull'asse del Brennero la puntualità è aumentata dal 78% al 89%, essendo state eliminate le difficoltà incontrate nell'anno precedente. Si sono segnati dei progressi anche nel traffico non transalpino con un incremento qualitativo dal 78% al 83%, mentre sull'asse di Luino la puntualità è aumentata dal 74% al 77%. Per contro, sull'asse del Lötschberg questo parametro è rimasto invariato al 71%.

Sicurezza

Garantire la sicurezza operativa è tra i maggiori obiettivi strategici di Hupac. La prevenzione d'infortuni 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 una serie di 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 ferroviari sono sotto-

posti 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.

Nell'anno in esame si è provveduto al riesame e al perfezionamento del sistema di gestione della sicurezza, ponendo in primo piano la gestione delle situazioni d'emergenza, l'attività di formazione interna ed esterna, nonché l'auditing. È stata inoltre intensificata l'attività di sistematico accertamento e valutazione di irregolarità operative allo scopo di favorire l'adozione di misure preventive. Nel corrente anno verranno introdotti nel sistema Goal altri controlli automatici atti a prevenire in modo affidabile situazioni critiche per la sicurezza.

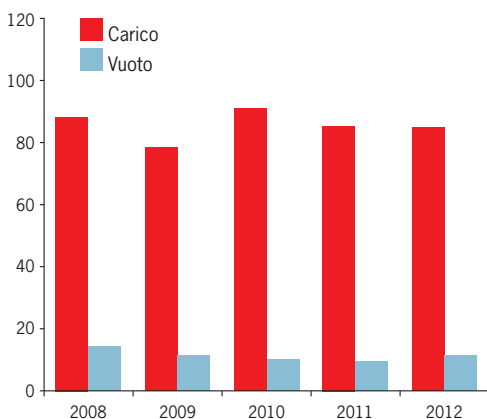
Produttività

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 leggermente dello 0,6%. La crescente disparità nel traffico merci e il forte richiamo di carri in officina hanno determinato un aumento della percorrenza media a vuoto pari al 21,7%.

Nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate, il numero di unità di carico per collaboratore approntate per la spedizione è aumentato del 3%, mentre nel terminal di Aarau si è dovuto registrare un calo di produttività del 21%, da imputarsi al trasferimento di consistenti volumi su altri impianti di trasbordo. Un'evoluzione negativa (-14%) ha segnato anche la produttività nella sede centrale, misurata in termini di spedizioni stradali per numero medio di collaboratori.

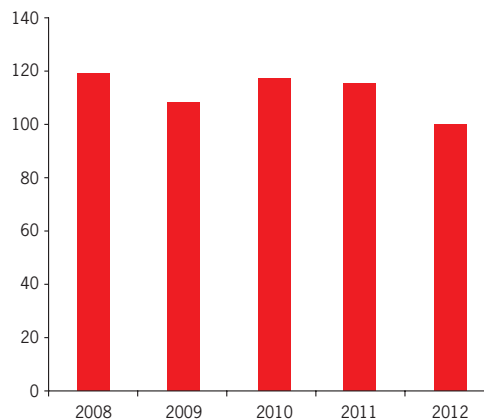
Percorrenza dei carri

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 si sta impegnando al massimo nell'acquisizione di nuovi clienti per il trasporto combinato, ad esempio con lo studio approfondito di adeguate soluzioni logistiche all'interno della propria rete, assistendo i clienti nell'approvvigionamento e nella codifica di mezzi adatti e fornendo consulenza nella fase iniziale.

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.

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 shuttle 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 in esame, anche SBB Cargo International ha dovuto subire un regresso nei volumi di trasporto in conseguenza della crisi economica europea. La collaborazione con Hupac ha avuto un andamento positivo ed è proseguita la prevista razionalizzazione e standardizzazione dei processi. Le possibilità di ottimizzazione vengono approfondite in gruppi di lavoro focalizzati su temi come mercato, operatività e finanze.

Crossrail SA, Muttenez

Crossrail è una delle poche ferrovie private in essere dopo il consolidamento degli ultimi anni. Nel mese di febbraio vi è stata una ricapitalizzazione di Crossrail con l'ingresso di nuovi azionisti. La quota detenuta da Hupac è pari al 25%.

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 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. Il Memorandum of Understanding sottoscritto in maggio da FSI, FS Logistica, Cemat e Hupac getta le basi per lo sviluppo in comune di capacità terminalistiche 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 33,1%.

Hupac svolge numerosi incarichi per conto di RAIPin, come ad esempio l'assistenza ai clienti, la pianificazione e la fatturazione dell'Autostrada Viaggiante sull'asse del Lötschberg e del Gottardo. Inoltre, essa gestisce i terminal di Lugano e di Novara attraverso l'affiliato Fidia. Nell'anno in esame Hupac SA ha affittato a RAIPin 426 carri a pianale ribassato e 32 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 50 treni 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 110 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 55 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 661.000 tonnellate di CO₂ e circa 8 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

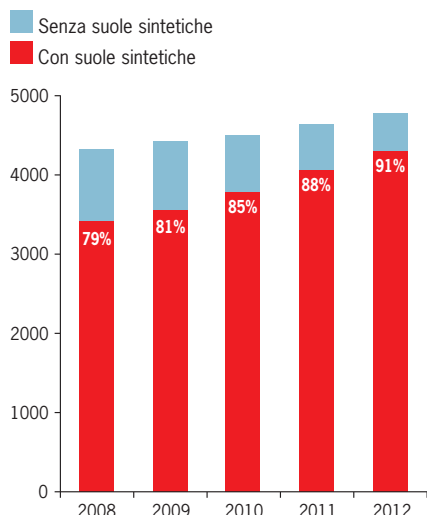
Nel traffico ferroviario la riduzione del rumore rappresenta una misura importante in materia ambientale. Hupac adegua sistematicamente i propri vagoni secondo le direttive sulla lotta al rumore e si pone come precursore nello sviluppo e nell'implementazione del freno silenzioso.

Alla fine del 2012 il 91% (anno precedente: 88%) 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

Carri a bassa rumorosità

Numero di carri di proprietà



e dotati di soles sintetiche nel corso delle soste programmate in officina. Nell'anno di esercizio 2012, circa 101 carri sono stati sottoposti a risanamento acustico, mentre per il 2015 è previsto il completamento del processo di riconversione. I costi di questa misura sono coperti dalla Confederazione.

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.

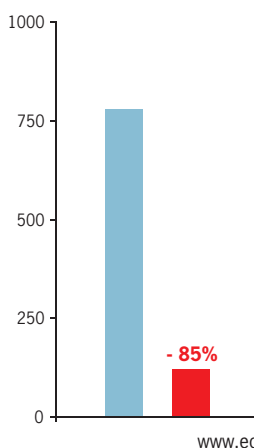
I progetti ambientali Busto Arsizio-Gallarate e Singen

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.

Emissioni di CO₂

Migliaia di tonnellate

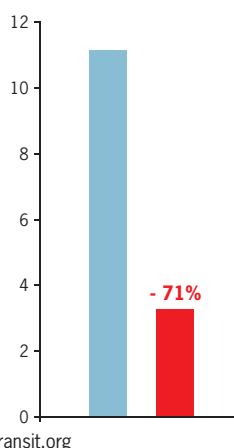
Per un confronto: traffico stradale
Traffico Hupac



Consumo d'energia

in mia. megajoule

Per un confronto: traffico stradale
Traffico Hupac



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 190 collaboratori sui terminal di Busto Arsizio-Gallarate,

Basilea e Aarau e nella centrale di Chiasso. 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.

Numerosi controlli consentono di identificare, registrare e valutare sistematicamente le possibili irregolarità, il cui numero nell'anno in esame si è mantenuto all'incirca costante. Sui terminal sono stati accertati 49 episodi (contro i 57 dell'anno precedente), mentre nella rete ferroviaria sono stati 30 (contro 24).



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 2012 il Gruppo Hupac contava 414 collaboratori (anno precedente: 410), di cui 160 in forza presso Hupac Intermodal in Svizzera, Danimarca e Polonia, 217 presso le filiali in Italia e 37 presso le restanti filiali in Germania, Olanda, Belgio e Russia. La quota delle donne è salita dal 14 al 15%. La media dell'anzianità di servizio si è innalzata a 10,4 anni.

Formazione

Nel 2012 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 e a Busto Arsizio. Altri corsi di addestramento hanno riguardato le applicazioni IT e i processi amministrativi, mentre diversi dipendenti hanno frequentato corsi esterni per soddisfare particolari esigenze di aggiornamento. A Chiasso è proseguita la formazione di tre apprendisti che termineranno il loro percorso con il diploma d'impiegato di commercio. Otto collaboratori hanno 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 12 infortuni sul lavoro con 257 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

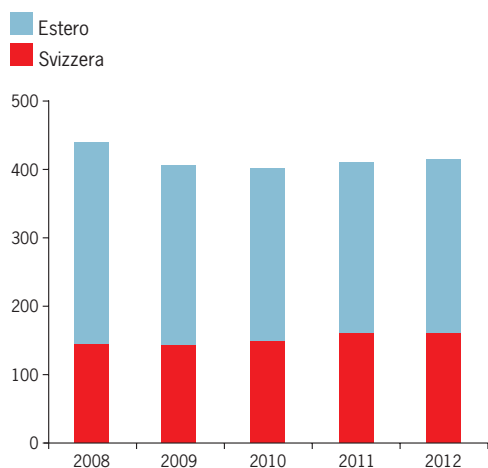
Nell'anno di riferimento Hupac ha intensificato la comunicazione interna al fine di orientare tutti i collaboratori, in modo costante e diretto, sulla crisi, sulla situazione dell'azienda e sulle misure adottate. Nel corso dell'anno la direzione ha organizzato numerosi incontri con i dipendenti in tutte 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. Presso la sede centrale il valore medio è sceso dall'85 all'83. Nella filiale italiana Hupac SpA è stato raggiunto un valore di 77 (anno precedente: 74).

Personale del Gruppo Hupac

Numero di collaboratori



La politica di trasferimento del traffico

Responsabilità per la mobilità del futuro

Il core business 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.

Nel 2012 Hupac ha totalizzato 373.000 spedizioni stradali, pari a 7,0 milioni di tonnellate nette, nel solo segmento del traffico transalpino attraverso la Svizzera. Hupac è pertanto 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 Termi SA, Termi SpA e Hupac Intermodal BVBA sono stati finanziati parzialmente dal governo federale. I seguenti progetti sono 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 (come da consuntivo del 2006)
- ▶ HTA Hupac Terminal Antwerp
- ▶ completamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate (come da consuntivo del 2012).

Hupac dovrà restituire una parte considerevole di questi finanziamenti pubblici, pari a un importo dal 2012 al 2040 di CHF 74,0 milioni. Per lo stesso periodo dovranno essere corrisposti interessi alla Confederazione per circa CHF 6,2 milioni (vedi tabella).

Per quanto riguarda i contributi alla gestione, il modello di sovvenzione della Confederazione ha carattere digressivo. Il trasferimento di un numero crescente di trasporti dovrà essere realizzato con una riduzione dei mezzi finanziari in termini assoluti. In considerazione della crisi economica, la Confederazione ha mantenuto i sussidi d'esercizio a un livello leggermente più elevato.

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

Importi in 1000 CHF

| Periodo | 2012 | 2013-2026 | 2027-2030 | 2031-2035 | 2036-2040 | 2012-2040 Totale |
|-------------------|-------|---------------|---------------|---------------|-----------|---------------------|
| Rimborso prestiti | 3.738 | 3.638 - 3.848 | 2.691 - 2.594 | 1.470 - 1.551 | 65 | 74.001 |
| Interessi | 539 | 111 - 588 | 10 - 70 | | | 6.224 |
| Totale | 4.277 | 3.749 - 4.352 | 2.601 - 2.664 | 1.470 - 1.551 | 65 | 80.225 |

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. L'azienda accoglie ospiti e delegazioni dalla Svizzera e da tutta Europa per illustrare il funzionamento del trasporto combinato e del terminal di Busto Arsizio-Gallarate.

Hupac contribuisce all'ulteriore progresso di un sostenibile traffico merci su rotaia anche a livello istituzionale. La decennale esperienza dell'azienda è apprezzata e richiesta nello sviluppo delle condizioni quadro di politica dei trasporti.

Hupac è membro attivo di numerose associazioni di categoria, che nell'anno di riferimento erano le seguenti:

- ▶ Astag, Berna
- ▶ Litra, Berna
- ▶ Propeller Club, Basilea
- ▶ VAP, Zurigo
- ▶ UTP, Berna
- ▶ ECTA, Bruxelles
- ▶ ERFA, Bruxelles
- ▶ UIRR, Bruxelles
- ▶ VPI, Amburgo
- ▶ Assofer, Milano
- ▶ Assologista, Milano
- ▶ CCTT, Mosca

Inoltre, Hupac è attiva in diversi gruppi di lavoro che si occupano di aspetti prevalentemente tecnici.

Nell'anno in esame sono stati trattati in Svizzera numerosi dossier inerenti alla politica dei trasporti. Le posizioni di Hupac sono rese pubbliche sul sito Internet e qui di seguito ne riassumiamo i punti principali.

- ▶ Preconsultazione informale per la promozione del trasporto merci ferroviario di pianura, agosto 2012: Hupac sostiene il principio di auto-sostenibilità. Da valutarsi positivamente la ridefinizione dei compiti delle FFS e la garanzia di capacità infrastrutturale per il trasporto merci.
- ▶ Procedura di consultazione inerente al risanamento fonico delle ferrovie, agosto 2012: il superamento del problema del rumore è una premessa fondamentale per l'accettazione del trasporto merci su rotaia da parte della società civile. Hupac è a favore dell'introduzione di valori limite di esposizione al rumore in Svizzera dopo un adeguato periodo di transizione. La politica di sostegno dev'essere a lungo termine, tecnologicamente neutrale e armonizzata a livello internazionale.
- ▶ Costruzione e finanziamento di un corridoio di 4 metri sull'asse del Gottardo, dicembre 2012: l'adeguamento, a livello di corridoio, dell'infrastruttura ferroviaria agli attuali parametri inerenti al traffico merci (lunghezza di treno di 750 metri, profilo P400) è una premessa indispensabile per il trasferimento del traffico e per una gestione autosostenibile del traffico combinato. Con riguardo ai collegamenti meridionali, è necessario usare del pragmatismo: il potenziamento della linea di Chiasso è più importante nel lungo periodo, mentre l'adeguamento dell'attuale linea di Luino è più urgente nel breve periodo.

Nell'anno in esame si è posto l'accento sulle linee meridionali di accesso alla galleria base del Gottardo. Assieme a vari rappresentanti di categoria, Hupac ha sensibilizzato l'opinione pubblica su questa importante questione e, nei limiti del possibile, fornito assistenza alle istituzioni interessate.

Hupac è impegnata socialmente anche a livello di comunità locali. Nonostante la crisi economica, Hupac ha potuto appoggiare un piccolo numero di progetti e di associazioni sportive amatoriali.



Conti annuali

Conto annuale consolidato

Conto economico consolidato 2012 e 2011

| Importi in 1 000 CHF | 2012 | 2011 |
|---|-----------|-----------|
| Ricavi da forniture e prestazioni | 454 499 | 493 128 |
| Altri ricavi | 69 630 | 75 735 |
| Costi delle prestazioni fornite | (425 483) | (465 861) |
| Utile lordo | 98 646 | 103 002 |
| Costi del personale | (31 783) | (32 141) |
| Spese generali | (9 845) | (10 484) |
| Oneri per ammortamenti e accantonamenti | (43 707) | (47 055) |
| Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa | 667 | 807 |
| Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa | (170) | (106) |
| Risultato prima delle posizioni finanziarie | 13 808 | 14 023 |
| Ricavi finanziari | 604 | 414 |
| Oneri finanziari | (2 844) | (3 143) |
| Quota ai risultati delle società associate | (4 686) | (2 404) |
| Differenze di cambio | (600) | (4 425) |
| Risultato ordinario d'esercizio | 6 282 | 4 465 |
| Ricavi estranei | 512 | 147 |
| Ricavi straordinari | 909 | 2 359 |
| Costi straordinari | (589) | (2 138) |
| Utile prima delle imposte | 7 114 | 4 833 |
| Imposte | (2 595) | (2 174) |
| Utile d'esercizio | 4 519 | 2 659 |
| Quota degli azionisti minoritari | (129) | (8) |
| Utile d'esercizio del Gruppo | 4 390 | 2 651 |

Osservazioni sul conto economico consolidato 2012

Nel 2012 i *Ricavi da forniture e prestazioni* del Gruppo Hupac sono diminuiti del 7,8%, attestandosi su CHF 454,5 milioni. Questo risultato è soprattutto riconducibile alla debole congiuntura e ai vari blocchi della linea ferroviaria del Gottardo.

La voce *Altri ricavi* si compone principalmente di contributi d'esercizio e per l'utilizzo di materiale rotabile a bassa rumorosità. Nell'anno di riferimento 2012 essa è ammontata a CHF 69,6 milioni, con una flessione dell'8,1% rispetto all'esercizio precedente.

Rispetto all'anno precedente, i *Costi delle prestazioni fornite* sono diminuiti dell'8,7% fino a circa CHF 425,5 milioni, mentre l'*Utile lordo* ha subito una flessione del 4,2%.

Nel 2012 i *Costi del personale* sono diminuiti dell'1,1% rispetto all'esercizio precedente, mentre nell'anno di riferimento per la voce *Spese generali* si è potuto registrare un risparmio di CHF 0,6 milioni rispetto al 2011.

Nell'anno in esame, la voce *Oneri per ammortamenti e accantonamenti* è ammontata a CHF 43,7 milioni, con una riduzione del 7,1% rispetto all'anno precedente. Ciò è da ricondursi alla relativamente modesta provvista di nuovo materiale rotabile nel 2012.

Rispetto al 2011, i *Ricavi finanziari* hanno nuovamente segnato un incremento di quasi CHF 0,2 milioni, mentre gli *Oneri finanziari*, grazie al basso livello dei tassi d'interesse, hanno segnato un regresso di CHF 0,3 milioni. Nel 2012 la *Quota ai risultati delle società associate* ha purtroppo registrato un risultato inferiore a quello dell'anno

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2012 e 2011

Importi in 1 000 CHF 31.12.2012 31.12.2011

ATTIVO

SOSTANZA CIRCOLANTE

| | | |
|------------------------------------|----------------|----------------|
| Mezzi liquidi | 22 931 | 25 860 |
| Crediti da forniture e prestazioni | 57 366 | 61 005 |
| - nei confronti di terzi | 48 965 | 54 205 |
| - nei confronti di azionisti | 8 401 | 6 800 |
| Altri crediti | 15 156 | 15 671 |
| Inventario magazzino/officina | 3 516 | 3 618 |
| Ratei e risconti attivi | 25 818 | 27 774 |
| Totale sostanza circolante | 124 787 | 133 928 |

SOSTANZA FISSA

| | | |
|--------------------------------------|----------------|----------------|
| Investimenti finanziari | 37 893 | 36 581 |
| - Partecipazioni | 32 766 | 35 654 |
| - Altri attivi finanziari | 4 736 | 561 |
| - Imposte differite attive | 391 | 366 |
| Investimenti materiali | 222 740 | 226 063 |
| - Acconti per investimenti materiali | 481 | 8 352 |
| - Attrezzature tecniche | 23 183 | 21 004 |
| - Materiale rotabile | 78 035 | 87 040 |
| - Impianti fissi su terreni di terzi | 13 321 | 14 019 |
| - Terminali, stabili e terreni | 101 449 | 89 336 |
| - Altri investimenti materiali | 6 271 | 6 312 |
| Investimenti immateriali | 15 071 | 9 912 |
| Totale sostanza fissa | 275 704 | 272 556 |

Totale attivo 400 491 406 484

precedente di quasi CHF 2,3 milioni, soprattutto determinato dalle partecipazioni nella Combinant NV di Anversa, nella RALpin SA di Olten e nelle due imprese di trasporto ferroviario. La voce *Differenze di cambio* segna una perdita di esattamente CHF 0,6 milioni, in netto miglioramento rispetto all'esercizio precedente.

Tenuto conto delle voci estranee e straordinarie, e al netto delle *Imposte* e delle partecipazioni di

Importi in 1 000 CHF 31.12.2012 31.12.2011

PASSIVO

CAPITALE DEI TERZI

Capitale dei terzi a breve termine

| | | |
|--|----------------|----------------|
| Debiti finanziari a breve termine | 13 520 | 10 258 |
| Debiti da forniture e prestazioni | 45 941 | 45 084 |
| - nei confronti di terzi | 45 197 | 42 938 |
| - nei confronti di azionisti | 744 | 2 146 |
| Altri debiti a breve termine | 3 828 | 3 511 |
| Ratei e risconti passivi | 44 940 | 52 312 |
| Accantonamenti a breve termine | 37 | 128 |
| Totale capitale dei terzi a breve termine | 108 266 | 111 293 |

Capitale dei terzi a lungo termine

| | | |
|--|----------------|----------------|
| Debiti a lungo termine | 156 428 | 163 135 |
| Accantonamenti a lungo termine | 57 552 | 56 777 |
| Imposte differite passive | 2 530 | 2 675 |
| Totale capitale dei terzi a lungo termine | 216 510 | 222 587 |

Totale capitale dei terzi 324 776 333 880

Azionisti minoritari 332 203

CAPITALE PROPRIO

| | | |
|--------------------------------|---------------|---------------|
| Capitale azionario | 20 000 | 20 000 |
| Riserve | 62 718 | 61 528 |
| Azioni proprie | (1 408) | (1 560) |
| Differenza di conversione | (10 317) | (10 218) |
| Utile d'esercizio del Gruppo | 4 390 | 2 651 |
| Totale capitale proprio | 75 383 | 72 401 |

Totale passivo 400 491 406 484

minoranza, il Gruppo Hupac presenta nel 2012 un *Utile d'esercizio* di quasi CHF 4,4 milioni, pari a un incremento del 65,6% rispetto all'esercizio precedente.

Hupac Intermodal SA, la società più importante in assoluto del Gruppo Hupac in quanto a volume d'affari, chiude l'esercizio 2012 con una perdita di circa CHF 0,7 milioni (CHF 0,6 milioni di perdita nell'esercizio precedente).

Conto consolidato dei flussi di mezzi 2012 e 2011

| Importi in 1 000 CHF | 2012 | 2011 |
|---|-----------------|-----------------|
| Risultato d'esercizio consolidato | 4 390 | 2 651 |
| Ammortamenti sostanza fissa materiale | 39 728 | 41 230 |
| Ammortamenti sostanza fissa immateriale | 1 860 | 2 429 |
| Variazione accantonamenti | 581 | 966 |
| Altre operazioni non monetarie | (956) | 2 706 |
| Risultato netto da alienazione sostanza fissa materiale | (183) | (701) |
| Quota ai risultati delle società associate | 4 686 | 2 403 |
| Azionisti minoritari | 130 | 8 |
| Variazione dell'inventario | 88 | (522) |
| Variazione dei crediti a breve termine | 6 014 | (5 499) |
| Variazione dei debiti a breve termine | (3 086) | (9 566) |
| Flusso di fondi da attività aziendale | 53 252 | 36 105 |
| Investimenti in immobilizzazioni materiali | (33 310) | (39 979) |
| Disinvestimenti immobilizzazioni materiali | 11 451 | 1 726 |
| Investimenti in immobilizzazioni immateriali | (4 572) | (10 091) |
| Disinvestimenti immobilizzazioni immateriali | 0 | (87) |
| Investimenti in partecipazioni | (17 667) | (10 816) |
| Disinvestimenti di partecipazioni | 202 | 0 |
| Deflusso di fondi da attività di investimento | (43 896) | (59 247) |
| Variazione di crediti a lungo termine | (4 204) | 2 060 |
| Variazione di debiti a lungo termine | (6 638) | 1 356 |
| Azioni proprie | 152 | (1 560) |
| Pagamento di dividendi | (1 571) | (1 600) |
| Flusso di fondi da attività di finanziamento | (12 261) | 256 |
| Variazione | (2 905) | (22 886) |
| Fondi liquidi all'inizio del periodo | 25 860 | 48 845 |
| Differenze cambio su mezzi liquidi | (24) | (99) |
| Fondi liquidi alla fine del periodo | 22 931 | 25 860 |

Allegato al conto di Gruppo 2012

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 2012 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 fino al 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 del patrimonio netto. 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

Le seguenti società sono state consolidate integralmente o proporzionalmente:

| Ragione sociale | | Capitale azionario/sociale | Partecipazione in % | |
|---|-----|-------------------------------|---------------------|------------|
| | | | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
| 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 | 100,00 |
| Partecipazione della Termini SA, Chiasso: - Termini 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 |
| Centro Intermodale SpA, Milano | EUR | 4 480 000 | 100,00 | 0 |
| Partecipazione della Centro Intermodale SpA, Milano: - Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza | EUR | 52 000 | 100,00 | 0 |
| 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 | 0 | 50,00 |
| Intermodal Express LLC, Mosca | RUB | 3 000 000 | 75,00 | 75,00 |

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

| Ragione sociale | Sede | Partecipazione in % | |
|----------------------------------|--------------------|---------------------|------------|
| | | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
| 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 |
| RAAlpin SA | Olten (Svizzera) | 33,11 | 33,11 |
| SBB Cargo International SA | Olten (Svizzera) | 25,00 | 25,00 |
| Terminal Singen TSG GmbH | Singen (Germania) | 50,00 | 0 |

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 del patrimonio netto.

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

Tabella di conversione

| | Bilancio | | Conto economico | |
|---------|------------|------------|-----------------|--------|
| | 31.12.2012 | 31.12.2011 | 2012 | 2011 |
| CHF/EUR | 1,2072 | 1,2158 | 1,2053 | 1,2336 |

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 2011 | 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 |
| Differenze di conversione | | | | 34 | 34 | |
| Differenze di conversione associate | | | | (133) | (133) | |
| Rettifica patrimonio netto | | 110 | | | 110 | |
| Vendita azioni proprie | | | 152 | | 152 | |
| Dividendi Capogruppo | | (1 571) | | | (1 571) | |
| Utile consolidato 2012 | | 4 390 | | | 4 390 | 129 |
| Saldo al 31 dicembre 2012 | 20 000 | 67 108 | (1 408) | (10 317) | 75 383 | 332 |

Altre indicazioni prescritte dalla legge

| Importi in 1 000 CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|--|------------|------------|
| 1. Fideiussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegno a favore di terzi | 8 615 | 7 673 |
| 2. Attivi costituiti in pegno a garanzia di propri impegni | 82 450 | 91 591 |
| 3. Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali | 123 384 | 128 752 |
| 4. Debiti nei confronti di istituti di previdenza | 578 | 602 |

Azioni proprie

| Azioni nominative | 2012 | 2011 |
|--------------------------------|------|------|
| Consistenza iniziale al 01.01. | 400 | 0 |
| - Acquisti | 0 | 400 |
| - Vendite | (39) | 0 |
| Consistenza finale al 31.12. | 361 | 400 |

Le transazioni sono avvenute a prezzi di mercato.

forniture e prestazioni effettuate sulla rete Hupac, nonché per il noleggio di vagoni a terzi fuori da questa rete, per il servizio di logistica e per altre varie prestazioni.

Altri ricavi

In questa posizione sono esposti i contributi statali.

Costi delle prestazioni e dei servizi forniti

I costi delle prestazioni contengono i costi addebitati da parte di terzi per l'esecuzione delle prestazioni e dei servizi necessari per la realizzazione della

cifra d'affari con clienti, società UIRR e terzi (tra cui spese di noli ferroviari, noleggio di vagoni, manutenzione, costi dei terminal, oneri assicurativi aziendali e altri costi vari).

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 2012

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 2012.

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 2012 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 2013

Conto annuale Hupac SA

Conto economico 2012 e 2011

| Importi in 1 000 CHF | 2012 | 2011 |
|---|----------|----------|
| Ricavi da forniture e prestazioni | 74 474 | 72 613 |
| Altri ricavi | 2 368 | 3 441 |
| Costi delle prestazioni fornite | (29 145) | (28 679) |
| Utile lordo | 47 697 | 47 375 |
| Spese generali | (1 459) | (1 215) |
| Ammortamenti sostanza fissa materiale | (31 050) | (32 433) |
| Ammortamenti sostanza fissa immateriale | (1 657) | (2 271) |
| Accantonamenti e rettifiche di valore | (4 600) | (50) |
| Ricavi da dividendi | 156 | 18 |
| Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa | 61 | 72 |
| Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa | (163) | (99) |
| Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie | 8 985 | 11 397 |
| Ricavi finanziari | 953 | 966 |
| Oneri finanziari | (2 063) | (2 473) |
| Differenze di cambio | 182 | (2 206) |
| Utile ordinario d'esercizio | 8 057 | 7 684 |
| Ricavi straordinari | 92 | 0 |
| Costi straordinari | (174) | (610) |
| Utile prima delle imposte | 7 975 | 7 074 |
| Imposte | (1 807) | (1 620) |
| Utile d'esercizio | 6 168 | 5 454 |

Osservazioni sul conto economico

Rispetto all'anno precedente, la voce *Ricavi da forniture e prestazioni* segna un incremento del 2,6%, attestandosi su CHF 74,5 milioni. Essa è prevalentemente composta da ricavi provenienti dalla locazione di beni patrimoniali. A causa dell'ancora scarsa disponibilità di materiale rotabile, nell'anno di riferimento 2012 le stime inerenti alle locazioni sono state leggermente corrette verso il basso.

La voce *Altri ricavi* riporta i finanziamenti statali. Essa si riferisce ai contributi per il risanamento fonico del materiale rotabile, che rispetto all'anno precedente sono diminuiti del 31,2%.

Nel 2012, i *Costi delle prestazioni fornite* ammontano a ben CHF 29,1 milioni, pari a un aumento dell'1,6% rispetto all'anno precedente. Questa voce è prevalentemente formata dai costi di manutenzione del materiale rotabile. L'*Utile lordo* segna un incremento dello 0,7% rispetto all'anno precedente, attestandosi su quasi CHF 47,7 milioni.

La voce *Spese generali* è aumentata del 20,1% rispetto al 2011, un risultato da imputarsi soprattutto a vari mandati di consulenza.

Rispetto all'esercizio precedente, gli *Ammortamenti sostanza fissa materiale* si sono ridotti di quasi CHF 1,4 milioni, posizionandosi a ben CHF 31 milioni. Questa cifra è riconducibile soprattutto ai minori acquisti di materiale rotabile.

La voce *Accantonamenti e rettifiche di valore* contiene una correzione delle partecipazioni nella Termini SA di CHF 3 milioni. Tenuto conto di altre voci, Hupac SA presenta un *Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie* pari a quasi CHF 9 milioni, corrispondente a una diminuzione del 21,2% rispetto all'esercizio precedente.

Rispetto al 2011, i *Ricavi finanziari* hanno subito una flessione dell'1,4%. Si tratta soprattutto di interessi per prestiti a società del Gruppo. Gli *Oneri finanziari* hanno segnato un regresso di CHF 0,4 milioni rispetto all'esercizio 2011, attestandosi su circa CHF 2 milioni, con un conseguente risparmio del 16,6%. Su entrambe queste voci ha influito il relativamente basso livello degli interessi.

Considerati i modesti profitti sui cambi, nell'anno di riferimento 2012 risulta un *Utile ordinario d'esercizio* di CHF 8 milioni, equivalente a un incremento del 4,9% rispetto all'esercizio precedente.

Bilancio al 31 dicembre 2012 e 2011

| Importi in 1 000 CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|---------------------------------------|----------------|----------------|
| ATTIVO | | |
| SOSTANZA CIRCOLANTE | | |
| Mezzi liquidi | 8 266 | 2 630 |
| Crediti da forniture e prestazioni | 6 007 | 4 706 |
| - nei confronti di terzi | 1 490 | 3 427 |
| - nei confronti di società del Gruppo | 4 751 | 1 513 |
| - nei confronti di azionisti | 32 | 32 |
| - Delcredere | (266) | (266) |
| Altri crediti | 2 149 | 2 722 |
| - nei confronti di terzi | 2 149 | 2 722 |
| Magazzino | 1 450 | 1 471 |
| Azioni proprie | 1 408 | 1 560 |
| Ratei e risconti attivi | 2 496 | 4 228 |
| Totale sostanza circolante | 21 776 | 17 317 |
| SOSTANZA FISSA | | |
| Investimenti finanziari | 112 813 | 85 381 |
| - Partecipazioni | 75 994 | 59 399 |
| - Prestiti terzi | 231 | 265 |
| - Prestiti Gruppo | 36 585 | 25 714 |
| - Altri investimenti finanziari | 3 | 3 |
| Investimenti materiali | 79 694 | 87 454 |
| Investimenti immateriali | 9 731 | 9 386 |
| Totale sostanza fissa | 202 238 | 182 221 |
| Totale attivo | 224 014 | 199 538 |

Tenuto conto delle voci straordinarie e detratte le *Imposte* per l'ammontare di circa CHF 1,8 milioni, Hupac SA presenta per l'anno d'esercizio 2012 un *Utile d'esercizio* di quasi CHF 6,2 milioni, equivalente a un incremento del 13,1% rispetto al 2011.

Osservazioni sul bilancio

Nell'anno d'esercizio 2012, il totale di bilancio di Hupac SA è salito a oltre CHF 224 milioni, ove il maggior incremento è da imputarsi all'aumento degli investimenti finanziari.

| Importi in 1 000 CHF | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|---|----------------|----------------|
| PASSIVO | | |
| CAPITALE DEI TERZI | | |
| Capitale dei terzi a breve termine | | |
| Debiti da forniture e prestazioni | 11 203 | 7 312 |
| - nei confronti di terzi | 10 117 | 4 703 |
| - nei confronti di società del Gruppo | 770 | 669 |
| - nei confronti di azionisti | 316 | 1 940 |
| Mutui a breve termine | 13 421 | 10 258 |
| - da terzi | 13 421 | 10 258 |
| Altri debiti a breve termine | 396 | 503 |
| - nei confronti di terzi | 396 | 503 |
| Ratei, risconti passivi ed accantonamenti a breve termine | 20 712 | 14 847 |
| Totale capitale dei terzi a breve termine | 45 732 | 32 920 |
| Capitale dei terzi a lungo termine | | |
| Debiti a lungo termine | 58 690 | 52 223 |
| - nei confronti di terzi | 58 690 | 52 223 |
| Accantonamenti a lungo termine | 38 936 | 38 336 |
| Totale capitale dei terzi a lungo termine | 97 626 | 90 559 |
| Totale capitale dei terzi | 143 358 | 123 479 |
| CAPITALE PROPRIO | | |
| Capitale azionario | 20 000 | 20 000 |
| Riserva generale | 3 095 | 2 883 |
| Riserva per azioni proprie | 1 408 | 1 560 |
| Riserva da contributi in conto capitale | 459 | 459 |
| Riserve statutarie | 49 300 | 45 500 |
| Utile di bilancio | 6 394 | 5 657 |
| - Utili riportati | 226 | 203 |
| - Utile d'esercizio | 6 168 | 5 454 |
| Totale capitale proprio | 80 656 | 76 059 |
| Totale passivo | 224 014 | 199 538 |

Sul fronte delle passività, il *Totale capitale di terzi* è aumentato di circa CHF 20 milioni rispetto all'esercizio precedente. A questo proposito va anche menzionato un leggero incremento dell'indebitamento verso terzi.

A fine anno 2012, Hupac SA dispone di un *Capitale proprio* di quasi CHF 80,7 milioni, pari a una quota del 36,0% (38,1% nell'anno precedente).

Allegato al conto annuale 2012

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 | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
|---|------------|------------|
| 2.1 Fidejussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegni a favore di terzi | 39 984 | 39 550 |
| 2.2 Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali | 43 474 | 39 491 |
| 2.3 Partecipazioni essenziali | | |

| Ragione sociale | Attività | Capitale sociale in 1 000 | Partecipazione in % | |
|---|---|------------------------------|---------------------|------------|
| | | | 31.12.2012 | 31.12.2011 |
| 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 | 100,00 |
| 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 | 75,00 |
| Centro Intermodale SpA, Milano | Terminal Engineering | EUR 4 480 | 100,00 | 0 |
| Partecipazione della Centro Intermodale SpA, Milano: - Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza | Gestione terminal | EUR 52 | 100,00 | 0 |
| 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 |
| RAAlpin 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 | 25,00 |

2.4 Azioni proprie

| Azioni nominative | 2012 | 2011 |
|--------------------------------|------|------|
| Consistenza iniziale al 01.01. | 400 | 0 |
| - Acquisti | 0 | 400 |
| - Vendite | (39) | 0 |
| Consistenza finale al 31.12. | 361 | 400 |

Le operazioni sono avvenute a prezzi di mercato.

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.

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 2011 | 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 |
| Dividendo | | | | | | (1 571) | (1 571) |
| Attribuzione alla riserva generale | | 60 | | | | (60) | |
| Attribuzione alla riserva generale | | 152 | (152) | | | | |
| Attribuzione alle riserve statutarie | | | | | 3 800 | (3 800) | |
| Utile d'esercizio | | | | | | 6 168 | 6 168 |
| Saldo al 31 dicembre 2012 | 20 000 | 3 095 | 1 408 | 459 | 49 300 | 6 394 | 80 656 |

Proposta per l'impiego dell'utile di bilancio

| Importi in CHF | 31.12.2012 |
|--|------------|
| Utili riportati | 226 123 |
| Utile d'esercizio | 6 167 941 |
| Utile di bilancio a disposizione dell'Assemblea Generale | 6 394 064 |
| Proposta del Consiglio di Amministrazione: | |
| - Dividendo massimo sul capitale azionario nominale | 1 200 000 |
| - Attribuzione alla riserva generale | 20 000 |
| - Attribuzione alle riserve statutarie | 4 900 000 |
| - Riporto a nuovo | 274 064 |
| | 6 394 064 |

Rapporto dell'Ufficio di revisione all'Assemblea Generale degli azionisti per l'esercizio 2012

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 2012.

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 2012 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 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 2013

Printed on ecological paper with FSC Mixed Sources
(CQ-COC 000010) and Ecolabel (Rif. IT/011/04) certification



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

