

## Relazione sulla gestione 2013





## Profilo del Gruppo Hupac

# Hupac in breve

## Profilo

Hupac è l'azienda leader nel trasporto combinato attraverso le Alpi svizzere ed è uno dei principali operatori in Europa. L'azienda si impegna affinché sempre più merce possa essere trasportata su rotaia anziché su strada, contribuendo così al trasferimento del traffico e alla salvaguardia dell'ambiente.

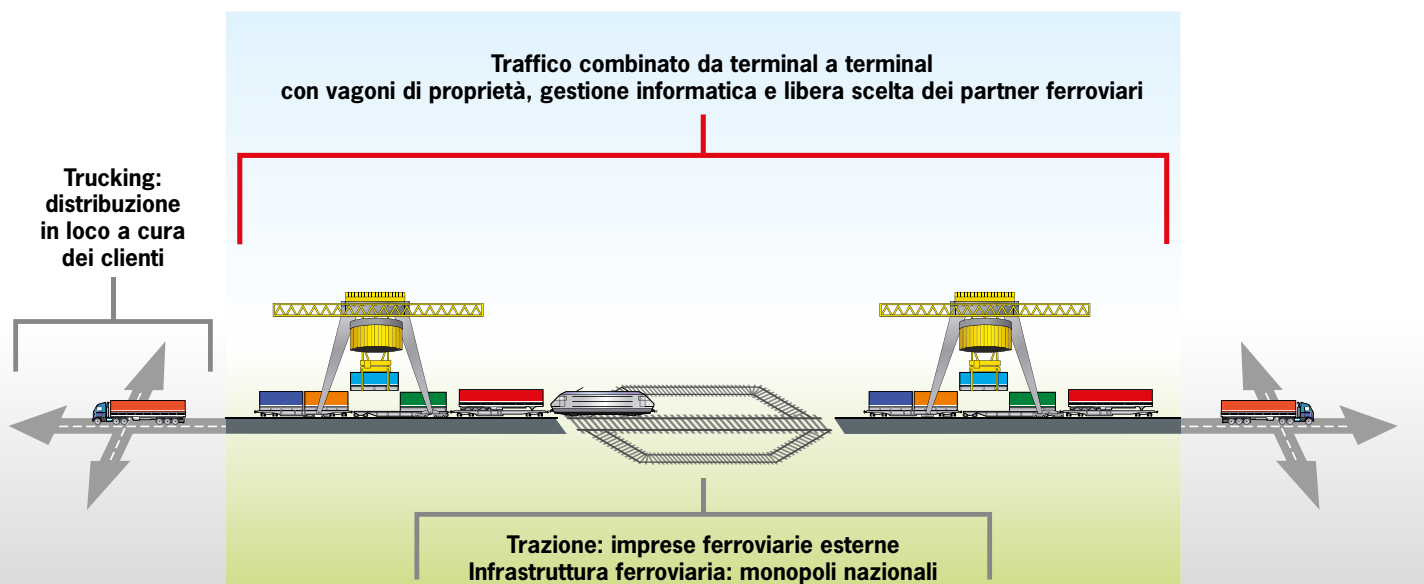
Hupac gestisce un network di 100 treni al giorno con collegamenti tra le maggiori aree economiche europee fino in Russia ed Estremo Oriente. Nel 2013 il volume di traffico ammontava a circa 657.000 spedizioni stradali. Il Gruppo Hupac conta 405 collaboratori occupati in 12 società con sedi operative 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 5.000 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 a tutte le aziende di trasporti.

## Modello di business di Hupac

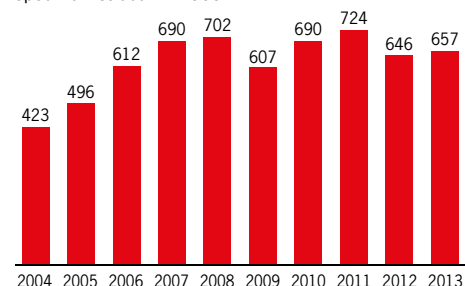


# Facts & Figures

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	Rete europea per il traffico combinato con focus sul transito alpino Collegamenti regolari fino in Russia ed Estremo Oriente
Clienti	Imprese di trasporto e logistica
Volume di traffico	656.877 spedizioni stradali
Collaboratori	405
Materiale rotabile	4.967 moduli carro 10 locomotive di linea e/o manovra
Gestione terminal	Busto Arsizio-Gallarate, Novara RAlpin, Piacenza, Aarau, Basilea, Chiasso, Lugano Veduggio, Singen, Anversa
Tecnologie informatiche	Goal, software integrato per il trasporto intermodale Cesar, sistema informativo per i clienti basato sul web Traffic Viewer, overview per il cliente sulla situazione del traffico Ediges, sistema di scambio dati su base XML
Certificazioni	Sistema di gestione qualità ISO 9001:2008 Sistema di gestione ambientale ISO 14001:2004 ECM – Entity in Charge of Maintenance secondo il regolamento UE 445/2011
Dati finanziari	Fatturato annuo CHF 480,2 milioni (EUR 390,2 milioni) Utile d'esercizio CHF 6,6 milioni (EUR 5,3 milioni) Cash flow CHF 50,8 milioni (EUR 41,3 milioni)
Situazione al 31.12.2013	

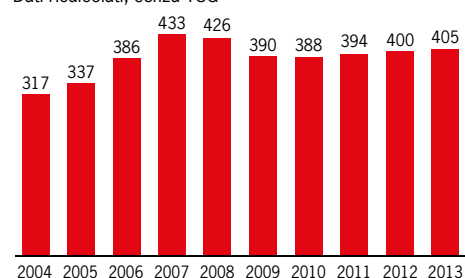
## Volume di traffico

Spedizioni stradali in 1000



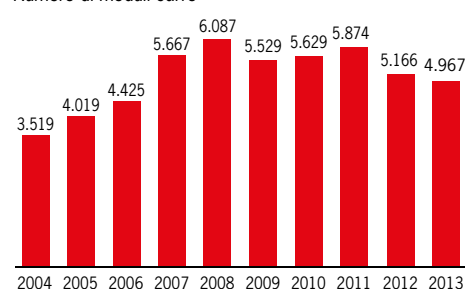
## Collaboratori

Dati ricalcolati, senza TSG

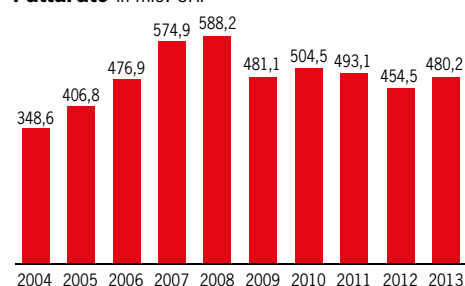


## Materiale rotabile

Numero di moduli carro

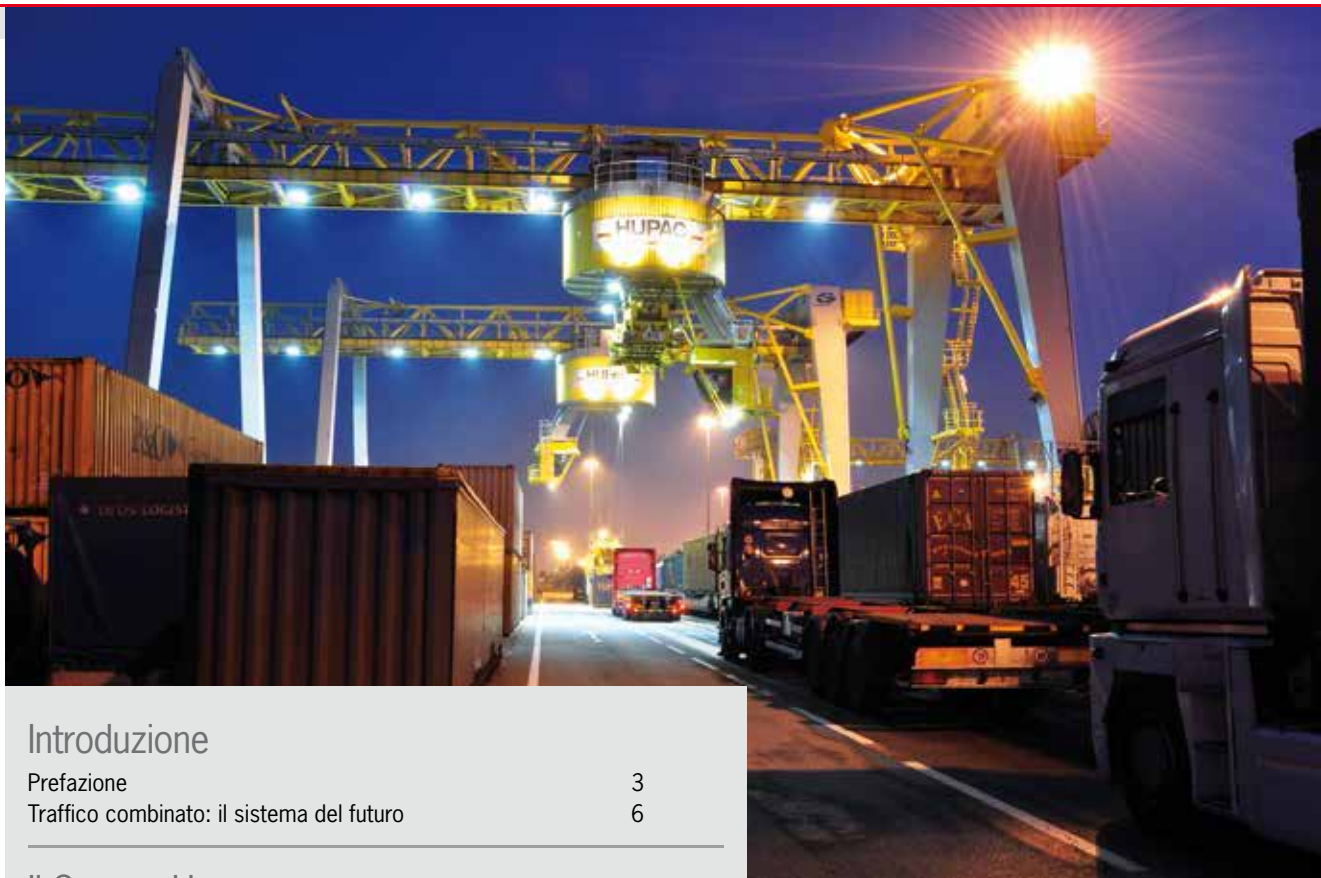


## Fatturato in mio. CHF





# Relazione sulla gestione 2013



## Introduzione

Prefazione	3
Traffico combinato: il sistema del futuro	6

## Il Gruppo Hupac

Visione e linee guida	9
Corporate Governance	11
L'anno 2013 in breve	12
Certificazioni	14
Comunicazione con gli stakeholder	14

## La responsabilità economica di Hupac

Andamento economico	16
Sviluppo del traffico	17
Risorse operative	20
Qualità, produttività e sicurezza	22
Clienti	23
Fornitori	23
Sviluppo delle partecipazioni	24

## La responsabilità ambientale di Hupac

Prestazioni ambientali	27
------------------------	----

## La responsabilità sociale di Hupac

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

## Conti annuali

Conto annuale consolidato	34
Conto annuale di Hupac SA	40

# Strategia con lungimiranza







Gentili signore e signori, cari amici dell'azienda

Quando i fondatori di Hupac alla fine degli anni Sessanta cercarono una soluzione per il trasporto transalpino di merci attraverso la Svizzera, non avrebbero mai immaginato che alcuni decenni più tardi l'azienda avrebbe gestito una rete europea con collegamenti fino alla Russia e l'Estremo Oriente. Già allora misero dieci carri ferroviari nella culla della loro creatura. Oggi sono circa 5000 e ora, per la prima volta nella sua storia, Hupac dispone anche di carri di proprietà per lo scartamento allargato russo.

Passo dopo passo Hupac ha ampliato la sua presenza nei mercati in espansione dell'est. Dopo l'apertura nel 2006 di un ufficio di rappresentanza a Varsavia, nel 2011 è seguita la costituzione della società russa Intermodal Express e nel 2013 la decisione di effettuare i trasporti con materiale rotabile proprio anche in Russia. Infine nel marzo 2014 è stata costituita la Hupac LLC con sede a Mosca per l'acquisto e il noleggio di materiale rotabile.

La strategia Hupac di effettuare trasporti combinati con risorse proprie si è dimostrata promettente anche nei nuovi mercati. Vicinanza al mercato, flessibilità ed elevata produttività delle risorse impiegate sono vantaggi consistenti che tornano utili ai clienti Hupac anche sull'asse est-ovest.

Tuttavia il mercato principale di Hupac rimane il trasporto transalpino. Il volume di traffico è stagnante a causa del perdurare della recessione congiunturale in Italia. Ma con l'apertura del tunnel di base del San Gottardo e del corridoio di quattro metri via Chiasso e Luino, sussistono i presupposti in un prossimo futuro per una produzione ancora più competitiva e per trasferire ulteriori volumi di trasporti su rotaia.

Hupac si prepara anche a questo. La strategia per i terminal in Italia sottoscritta nel 2012 insieme a FSI, FS Logistica e Cemat ha compiuto un buon passo in avanti nell'anno in esame; altri terminal

dovranno seguire a Piacenza e a Brescia. La pianificazione e progettazione del terminal di Milano Smistamento è in pieno svolgimento. Hupac è aperta anche a progetti terminalistici a nord delle Alpi, fedele al motto "Senza terminal non esiste trasporto combinato".

La collaborazione con i nostri partner ferroviari sarà centrale per lo sviluppo del futuro. Le ferrovie cargo devono contribuire attivamente alla competitività dell'intera catena logistica. Processi snelli, elevata produttività delle risorse impiegate, circolazione puntuale dei treni sono solo alcuni dei temi che le ferrovie devono affrontare in modo attivo, affinché il nostro mercato comune possa svilupparsi. Alcune ferrovie ci riescono evidentemente meglio di altre. L'apertura del mercato, che non è ancora affatto così sviluppata come dovrebbe, ci fornisce comunque numerosi spunti di riflessione ed esempi di best practice.

Per il consolidatore Hupac è fondamentale rivolgersi a una vasta clientela fornendole un servizio adeguato alle esigenze. Nell'anno in esame Hupac ha potuto accogliere numerosi nuovi clienti perlopiù con piccoli volumi di spedizioni. I clienti con elevati volumi regolari scelgono sempre più spesso le soluzioni slot, vale a dire l'acquisizione di un determinato numero di posti sui treni a condizioni favorevoli. Per i grandi clienti, nel 2014 sarà istituita una business unit separata "Company shuttle".

A nome del Consiglio di Amministrazione vi ringrazio per la fiducia accordataci e mi auguro di percorrere ancora molta strada insieme a voi.

Dr. Hans-Jörg Bertschi  
Presidente del Consiglio di Amministrazione

Chiasso, aprile 2014

# Note positive per il sistema ferroviario



“ Ci aspettiamo  
miglioramenti nella produttività  
con l'entrata in servizio  
del tunnel di base del Gottardo  
e del corridoio di 4 metri ”





Cari azionisti, clienti, partner, collaboratori

Anche il 2013 è stato un anno di crisi. La recessione iniziata nel 2008 ha causato in tutta Europa un eccesso di capacità nel trasporto su strada e rotaia. Molti autotrasportatori hanno trasferito la loro flotta in Europa dell'est, generando così un circolo vizioso. I prezzi in calo del trasporto stradale determinano un benchmark che la ferrovia, nonostante il miglioramento continuo della produttività, non è in grado di raggiungere alle condizioni generali odierne.

Questa concorrenza sbilanciata tra strada e rotaia è un fardello sempre più pesante per il segmento ferroviario. Nel 2010 operatori e ferrovie hanno generato grandi perdite. La pressione enorme dei costi comporta che tutte le riserve siano tolte dal sistema con l'obiettivo di produrre nel modo più snello possibile e ridurre almeno in parte le perdite.

Per quanto tempo si potrà ancora andare avanti così? Tutti i partner coinvolti nella catena logistica sono interessati all'esistenza di un sistema di trasporti concorrenziale. Anche la politica dei trasporti punta sulla rotaia: secondo il libro bianco della UE entro il 2030 il 30% dei trasporti di merci a lunga percorrenza ed entro il 2050 il 50% dovranno essere trasferiti su sistemi di trasporto ecocompatibili.

Dove possiamo intervenire per offrire ai nostri clienti anche domani e dopodomani servizi di trasporto a condizioni competitive e allo stesso tempo consolidare il sistema ferroviario, posizionandoci in modo sostenibile in questo contesto? Per il futuro si profilano alcune note positive, tra cui la produttività e la qualità migliorate.

Ci aspettiamo miglioramenti nella produttività con l'entrata in servizio del tunnel di base del Gottardo e del corridoio di 4 metri sull'asse nord-sud attraverso la Svizzera. Investimenti che sono convenienti anche per la politica dei trasporti, perché una ferrovia di pianura efficiente per treni lunghi 750 metri con profilo di 4 metri aumenta la produttività, riduce i costi ed elimina la necessità di sovvenzioni. In questo senso le infrastrutture finanziate dalla Svizzera in Italia sono un investimento ben calcolato che si ripagherà in breve tempo.

Qualità è la seconda parola chiave, perché la qualità fa risparmiare denaro. Treni puntuali consentono l'impiego razionale delle risorse come locomotive, carri ferroviari, terminal, veicoli stradali e collaboratori. Treni non puntuali causano un'enorme perdita di produttività e minano la fiducia dei clienti.

Ma la qualità richiede investimenti. Nell'anno passato Hupac ha allestito un proprio reparto di supervisione della produzione, finalizzato a coordinare la circolazione dei treni ventiquattr'ore su ventiquattro e sette giorni alla settimana, in collaborazione con le ferrovie, i terminal e i clienti. Operatori come Hupac assorbono molti ritardi e irregolarità mediante maggiori oneri, come per esempio composizioni sostitutive, con l'intento di far sentire il meno possibile ai clienti le irregolarità dei trasporti.

Dai nostri partner ci aspettiamo la stessa cosa: riserve, servizio ventiquattr'ore su ventiquattro, informazione proattiva, soluzione mirata dei problemi. E processi che fanno sì che la produttività aumenti e la qualità non incida sui costi. Lo dobbiamo ai nostri clienti.

La qualità come corrispondenza alle esigenze dei clienti è il nostro filo conduttore anche per l'anno in corso. I nostri clienti si aspettano buona disponibilità, elevata puntualità, gestione efficiente delle irregolarità e procedure amministrative fluide. A tutto questo lavoriamo con continuità. Perché una catena di creazione del valore snella e ottimizzata è la ricetta per il successo del futuro.

A nome della direzione vi ringrazio per l'ottima cooperazione come nostri azionisti, clienti, partner e collaboratori.

Bernhard Kunz  
Direttore

Chiasso, aprile 2014

# 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 decennale processo 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 investimento.

## I 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 creano le migliori premesse per il successo del traffico combinato.

## Vantaggi per tutti

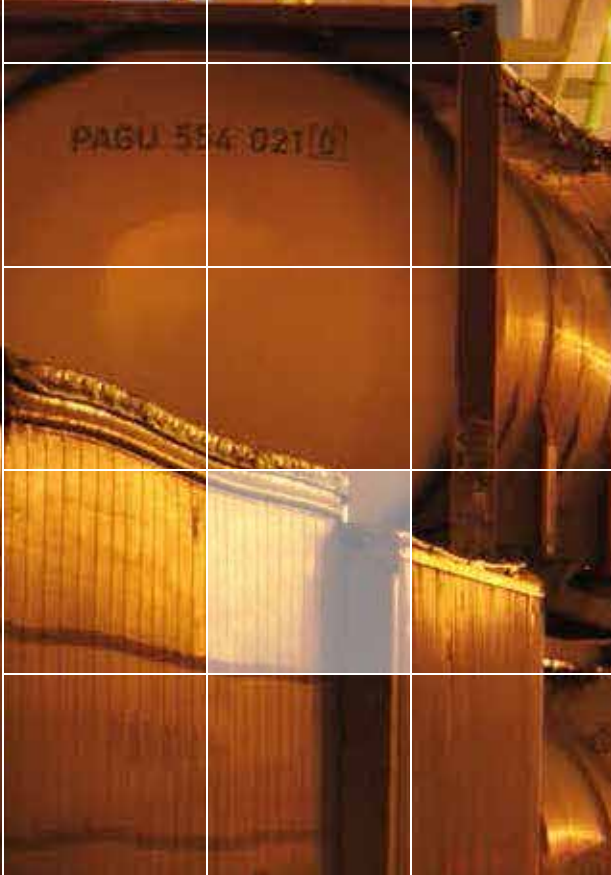
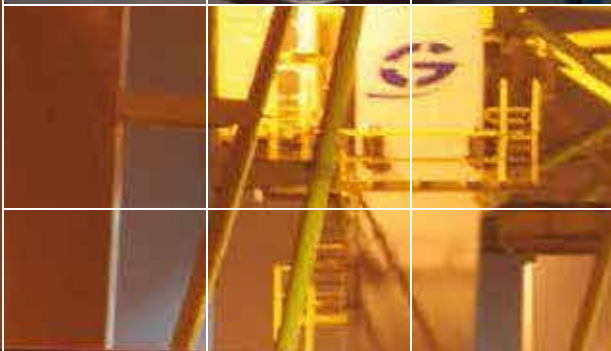
Nel 2011 il settore ha generato un fatturato annuo di EUR 5,3 miliardi e ha offerto 39.000 posti di lavoro presso operatori, terminal e ferrovie. Il risparmio in termini di CO<sub>2</sub> rispetto al trasporto tuttostrada si aggira intorno ai 6,7 milioni di tonnellate. La riduzione dei costi esterni, generata dal trasferimento dei volumi dalla strada alla rotaia, ammonta a EUR 2,2 miliardi. 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

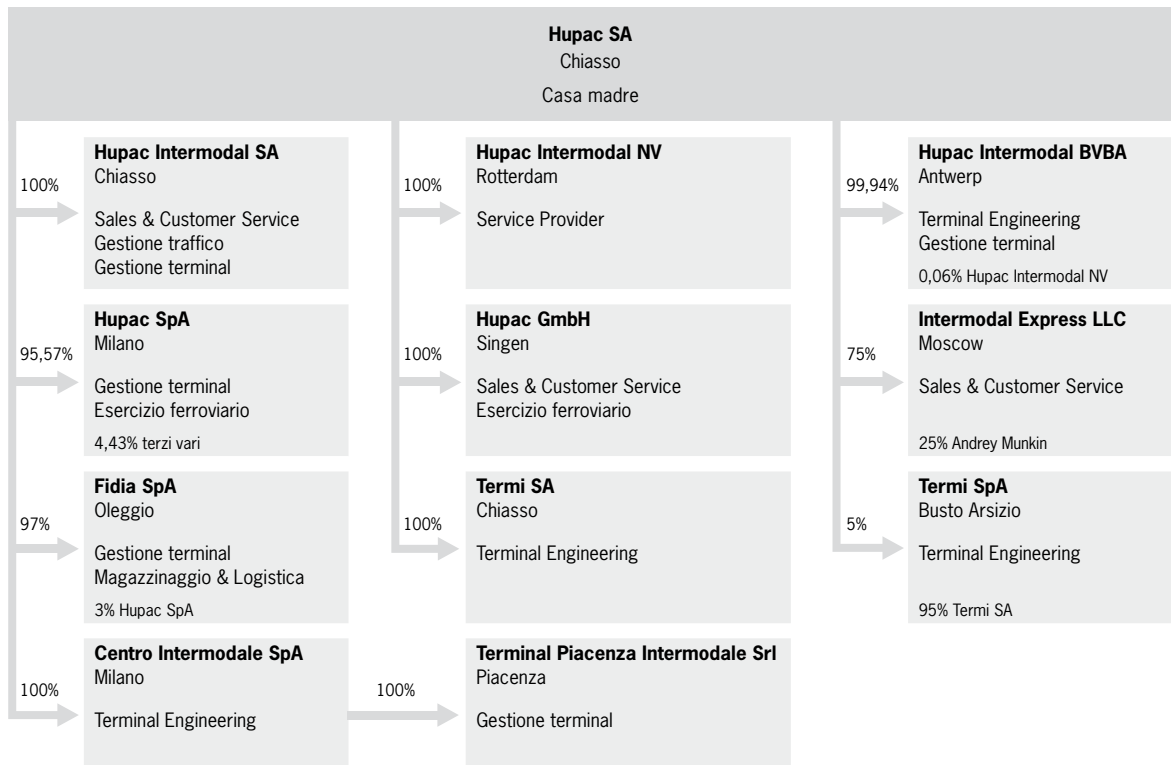
Nel settore ferroviario collaboriamo con i nostri partner secondo il principio della "trazione a responsabilità integrata". Sosteniamo la liberalizzazione delle ferrovie e puntiamo su una stretta collaborazione sinergica con numerosi partner ferroviari.

### 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	56	Presidente dal 1993	Svizzera	1987	2016
Dr. Thomas Baumgartner	59	Consigliere	Italiana	1990	2016
Thomas Hoyer	63	Consigliere	Tedesca	1988	2016
Ing. Nicolas Perrin	54	Consigliere	Svizzera	2008	2016
Nils Planzer	42	Consigliere	Svizzera	2008	2016
Peter Hafner	57	Segretario	Svizzera	1999	2016

### Direzione del Gruppo Hupac e direzione operativa delle filiali

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

Situazione al 31.12.2013



## Struttura del Gruppo Hupac

Alla fine del 2013 il Gruppo Hupac era costituito da 12 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 gennaio 2013 Irmtraut Tonndorf, responsabile comunicazione, è stata promossa mandataria commerciale di Hupac SA e Hupac Intermodal SA.

## 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 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.

## Partecipazioni

La Terminal Singen TSG GmbH con sede a Singen è da menzionare come società joint venture con Hupac SA e DB Intermodal Services GmbH come azionisti. Nel novembre 2013 è stata costituita la società Terminal Alptransit Srl, il cui scopo principale è la pianificazione del progetto terminalistico

Milano Smistamento. FS Logistica SpA e Hupac SA detengono il 50% ciascuna delle quote della società.

Hupac mantiene partecipazioni di minoranza essenziali in diverse imprese attive nell'area del trasporto combinato. Alla fine del 2013 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 SBB 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 Merici (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.

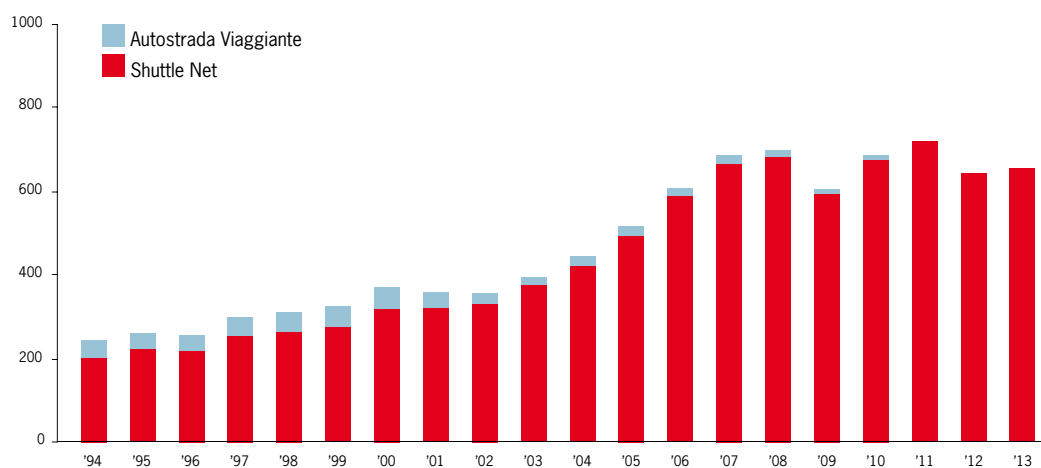
Nell'anno in esame è stata rielaborato il sistema di gestione della sicurezza di Hupac, con l'obiettivo di rafforzare in tutto il Gruppo Hupac una cultura della sicurezza omogenea e gestita attivamente.

# L'anno 2013 in breve

<b>Gennaio</b>	▶ Introduzione di una seconda partenza settimanale sul collegamento Busto Arsizio ⇌ Barcellona
<b>Aprile</b>	▶ Nuovo collegamento Budapest ⇌ Ploiesti in collaborazione con Rail Cargo Hungaria ▶ Trasferimento a Stabio del treno shuttle Busto Arsizio ⇌ Svizzera Centrale con cinque round trip alla settimana ▶ Inizio della cooperazione con Green Cargo per collegamenti in Svezia
<b>Maggio</b>	▶ Apertura di una nuova direttrice per la Russia via Budapest/Ucraina
<b>Giugno</b>	▶ Introduzione di una quarta partenza settimanale sul collegamento Anversa ⇌ Barcellona ▶ Riattivazione del collegamento P400 Ludwigshafen ⇌ Novara con tre partenze per direzione alla settimana
<b>Settembre</b>	▶ Rinnovo della certificazione del sistema di gestione della qualità secondo ISO 9001 e del sistema di gestione dell'ambiente secondo ISO 14001 ▶ Introduzione di un treno diretto Anversa Combinant ⇌ Busto Arsizio inizialmente con tre round trip alla settimana
<b>Ottobre</b>	▶ Certificazione di Hupac come Entity in Charge of Maintenance (ECM) ▶ Partenza di un feeder Cremona ⇌ Busto Arsizio in cooperazione con un fornitore di servizi logistici del comparto dell'acciaio
<b>Novembre</b>	▶ Ordine di 100 carri pianale per lo scartamento allargato russo ▶ Ordine di 50 carri tasca T3000 ▶ Costituzione della Terminal Alptransit Srl per la pianificazione del terminal di Milano Smistamento
<b>Dicembre</b>	▶ Completamento di un prototipo di carro per lo scartamento allargato russo

## Sviluppo del traffico 1994-2013

Spedizioni stradali in 1000





Situazione ad aprile 2014

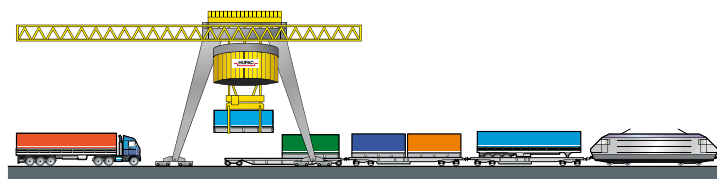
### Soluzioni per la Green Logistics

Hupac offre soluzioni di trasporto ecologiche per la logistica: il traffico combinato strada/rotaia. La rete Hupac collega le principali aree economiche dell'Europa con focus sul transito alpino; Russia ed Estremo Oriente sono integrate nella rete.

L'offerta in breve:

- ▶ trasporto di container, semirimorchi e casse mobili su rotaia
- ▶ trasporti da terminal a terminal o dal porto al terminal interno
- ▶ elevata frequenza delle partenze: fino a cinque coppie di treni al giorno e per relazione
- ▶ terminal in posizioni centrali
- ▶ soluzioni gateway con trasbordo intermedio delle spedizioni da un treno all'altro per coprire grandi distanze in modo rapido ed economico

- ▶ offerta per semirimorchi P400 nel transito alpino
- ▶ servizio di assistenza clienti accurato e proattivo.





# 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, la Hupac Intermodal BVBA belga, la Hupac GmbH tedesca e l'italiana Hupac SpA.

Nel settembre 2013 i sistemi di gestione qualità e ambiente del Gruppo Hupac sono stati ricertificati. I certificati hanno una validità di tre anni.

## ECM – Entity in Charge of Maintenance

Nell'ottobre 2013 Hupac ha ottenuto la certificazione ECM secondo il Regolamento UE 445/2011 per la manutenzione dei carri merci. Il certificato ha una validità di cinque anni e comprende tutti gli aspetti della gestione dei carri, che dunque soddisfa gli elevati requisiti di qualità e sicurezza.

Ciò conferma che Hupac è in grado di adempiere a tutti gli obblighi nell'ambito della sicurezza e manutenzione dei carri merci. Il sistema ECM integra l'intera catena di approvvigionamento delle componenti dei carri, garantendo così anche la sicurezza a monte.

Hupac può dirsi pioniera, essendo già stata certificata ECM nel 2010 secondo il Memorandum of Understanding (Bruxelles, 2009).

# 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

Nell'anno di riferimento 2013 i ricavi da forniture e prestazioni del Gruppo Hupac sono aumentati del 5,7% rispetto all'anno precedente raggiungendo circa CHF 480,2 milioni. La posizione "Altri ricavi" comprende i sussidi finanziari statali, che sono scesi dello 0,6% rispetto all'anno precedente.

I costi delle prestazioni fornite sono risultati più alti del 5,4% rispetto al 2012. Ciò ha portato nell'anno in esame a un utile lordo di CHF 100,8 milioni, che rispetto all'anno precedente equivale a un aumento del 2,2%.

L'utile d'esercizio del Gruppo nell'anno in esame è aumentato del 49,5% toccando quasi CHF 6,6 milioni. A questo risultato hanno contribuito anche le società associate, il cui risultato è notevolmente migliorato rispetto all'anno precedente.

Il cash flow del Gruppo secondo il metodo di calcolo semplificato – utile d'esercizio più ammortamenti e rettifiche degli accantonamenti – alla fine dell'anno 2013 ammontava a circa CHF 50,8 milioni, che corrisponde a una crescita del 5,6% rispetto all'anno precedente.

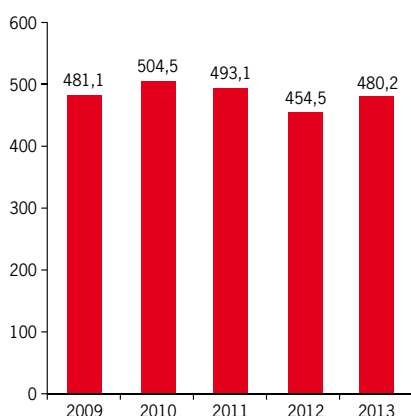
Gli investimenti materiali per l'anno 2013 ammontavano ad appena CHF 9,7 milioni. Tali investimenti riguardano principalmente l'acquisizione di carri ferroviari e di tre nuove gru pneumatiche a Piacenza.

Tenuto conto della tuttora difficile situazione sul fronte economico, l'andamento del Gruppo Hupac nel 2013 può definirsi più che soddisfacente.

Importi in CHF 1000	2013	2012	%
Ricavi da forniture e prestazioni	480.199	454.499	5,7
Altri ricavi	69.216	69.630	- 0,6
Costi delle prestazioni fornite	448.601	425.483	5,4
Utile lordo	100.814	98.646	2,2
Utile d'esercizio del Gruppo	6.563	4.390	49,5
Cash flow del Gruppo	50.807	48.097	5,6

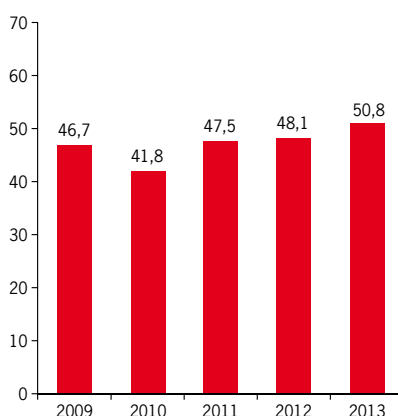
## Fatturato annuo

in mio. CHF



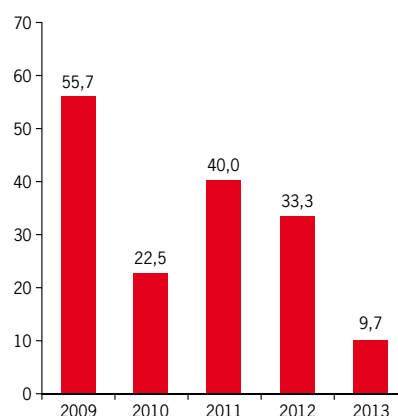
## Cash flow

in mio. CHF



## Investimenti materiali

in mio. CHF





# Sviluppo del traffico

Nel 2013 Hupac ha trasportato su rotaia un totale di 656.877 spedizioni stradali, pari a un aumento dell'1,7% rispetto all'anno precedente. La richiesta del mercato ha continuato a essere influenzata dalla congiuntura debole soprattutto in Italia, principale mercato di destinazione dei trasporti Hupac.

Nel core business del trasporto transalpino attraverso la Svizzera, Hupac ha potuto aumentare il volume trasportato dell'1,9% per un totale di 380.502 spedizioni stradali. Su numerose tratte è stata offerta una frequenza di cinque partenze per giorno e direzione.

Per quanto riguarda il trasporto transalpino via Francia va menzionato il collegamento istituito all'inizio dell'anno tra Busto Arsizio e Barcellona, che nel corso dell'anno è stato portato ad una frequenza di due round trip settimanali per soddisfare la domanda.

Nel trasporto transalpino via Austria il volume è diminuito del 2,1% con 52.288 spedizioni stradali. La contrazione è dovuta a perdite di volume sul corridoio Scandinavia ⇌ Verona e in misura minore sul corridoio Belgio ⇌ Verona. Lo sviluppo molto positivo del corridoio Paesi Bassi ⇌ Verona non ha potuto compensare la flessione degli altri collegamenti.

Sulle direttrici tra Benelux/Germania ed Europa dell'est come pure nel trasporto spagnolo si sono

potuti compiere progressi, soprattutto riguardo a qualità e assicurazione della qualità. Tali progressi sono da attribuire alle modifiche dei piani operativi introdotte alla fine del 2012 e a diverse misure di consolidamento.

## Scandinavia ⇌ Italia

Nel 2013 abbiamo dovuto affrontare numerose sfide sulla direttrice Scandinavia ⇌ Italia. Condizioni atmosferiche avverse con tempeste e grandi cantieri sui percorsi hanno influito massicciamente sulla gestione del traffico. In aprile il nostro partner svedese ICS ha sospeso la sua attività. Hupac è riuscita a stringere una nuova collaborazione con Green Cargo in tempi relativamente brevi, assicurando così nuovamente i collegamenti tra Malmö e la Svezia. Una politica dei prezzi accentuata nel settore short sea ha prodotto una forte pressione della concorrenza nei confronti dell'“attraversamento fisso” in ferrovia via Danimarca, che ha portato a ulteriori perdite di volumi.

A causa del contesto economico in Norvegia anche il nostro partner CargoNet si è visto costretto a sospendere il collegamento tra Malmö e Alnabru.

Con grandi sforzi siamo riusciti a trovare e attuare alternative valide, in tempi brevi. Ciononostante abbiamo registrato una diminuzione dei volumi pari al 10,4%.

## Sviluppo del traffico

	Spedizioni stradali			Peso netto in t		
	2013	2012	%	2013	2012	%
Transito via CH	353.335	346.588	1,9	6.630.000	6.511.000	1,8
Import/export CH	7.683	10.044	-23,5	143.000	198.000	-27,8
Nazionale CH	19.484	16.787	16,1	327.000	253.000	29,2
<b>Totale transalpino via CH</b>	<b>380.502</b>	<b>373.419</b>	<b>1,9</b>	<b>7.100.000</b>	<b>6.962.000</b>	<b>2,0</b>
Transito via A	52.288	53.425	-2,1	968.000	1.041.000	-7,0
Transito via F	3.368	139	2.323	69.000	2.000	3.350
<b>Totale transalpino</b>	<b>436.158</b>	<b>426.983</b>	<b>2,1</b>	<b>8.137.000</b>	<b>8.005.000</b>	<b>1,6</b>
Import/export CH	66.808	66.531	0,4	966.000	953.000	1,4
Nazionale CH	3.228	3.378	-4,4	35.000	36.000	-2,8
Altri traffici	150.683	149.322	0,9	2.637.000	2.530.000	4,2
<b>Totale non transalpino</b>	<b>220.719</b>	<b>219.231</b>	<b>0,7</b>	<b>3.638.000</b>	<b>3.519.000</b>	<b>3,4</b>
<b>Totale</b>	<b>656.877</b>	<b>646.214</b>	<b>1,7</b>	<b>11.775.000</b>	<b>11.524.000</b>	<b>2,2</b>

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

**Peso netto:** peso della merce trasportata

### Germania ⇄ Italia

In questo importante corridoio Hupac ha potuto registrare una crescita pari al 5,1%. I collegamenti tra Germania settentrionale e Busto Arsizio come pure i collegamenti nel fine settimana tra Lubecca Travemünde e Novara per semirimorchi con profilo P400 si sono sviluppati molto bene. Con l'implementazione di un piano logistico in collaborazione con un caricatore e un'azienda di logistica in Italia si sono potuti acquisire nuovi volumi soprattutto per la regione della Ruhr. In questo modo le perdite di spedizioni a favore della concorrenza sono state più che compensate.

Il nuovo collegamento P400 Ludwigshafen ⇄ Novara per semirimorchi con altezza laterale di 4 metri ha dovuto essere temporaneamente sospeso all'inizio del 2013 per via di un orario non ottimale. Il collegamento è stato poi reintrodotta all'inizio dell'estate con un orario ottimizzato. Nonostante la politica aggressiva di alcuni operatori, siamo riusciti a mantenere il volume proveniente dall'area economica Reno-Meno al livello dell'anno precedente.

Grazie alla buona qualità è stato possibile riportare su rotaia certi volumi della relazione Milano Certosa/Brescia ⇄ Singen che erano andati perduti a seguito del blocco della linea a Gurtnehlen nel 2012. In virtù della crescita della domanda si è potuto aumentare la capacità con un'ulteriore partenza settimanale.

### Paesi Bassi ⇄ Italia

Nonostante il contesto congiunturale critico siamo riusciti ad acquisire nuovi volumi per il collega-

mento P400 Rotterdam ⇄ Verona. Grazie alla buona possibilità di interconnessione nella nostra rete abbiamo potuto acquisire un nuovo cliente per i nostri collegamenti da e per l'Italia. La crescita di volumi in questo segmento di mercato è stata pari al 3,9%.

### Belgio ⇄ Italia

Su ambedue le direttrici via Svizzera e Austria registriamo un leggero arretramento a seguito dell'introduzione di prodotti della concorrenza che ci sono costati volumi da Genk e Zeebrugge. Per contro abbiamo potuto aumentare le quantità da Anversa verso l'Italia e abbiamo portato i round trip Anversa Combinant ⇄ Verona da tre a cinque.

I traffici Anversa Combinant ⇄ Busto Arsizio, che in precedenza erano gestiti tramite la piattaforma di Ludwigshafen, ora viaggiano anche su un treno diretto con tre corse iniziali le quali, in una seconda fase, sono state portate a quattro corse.

### Import/export Svizzera transalpino

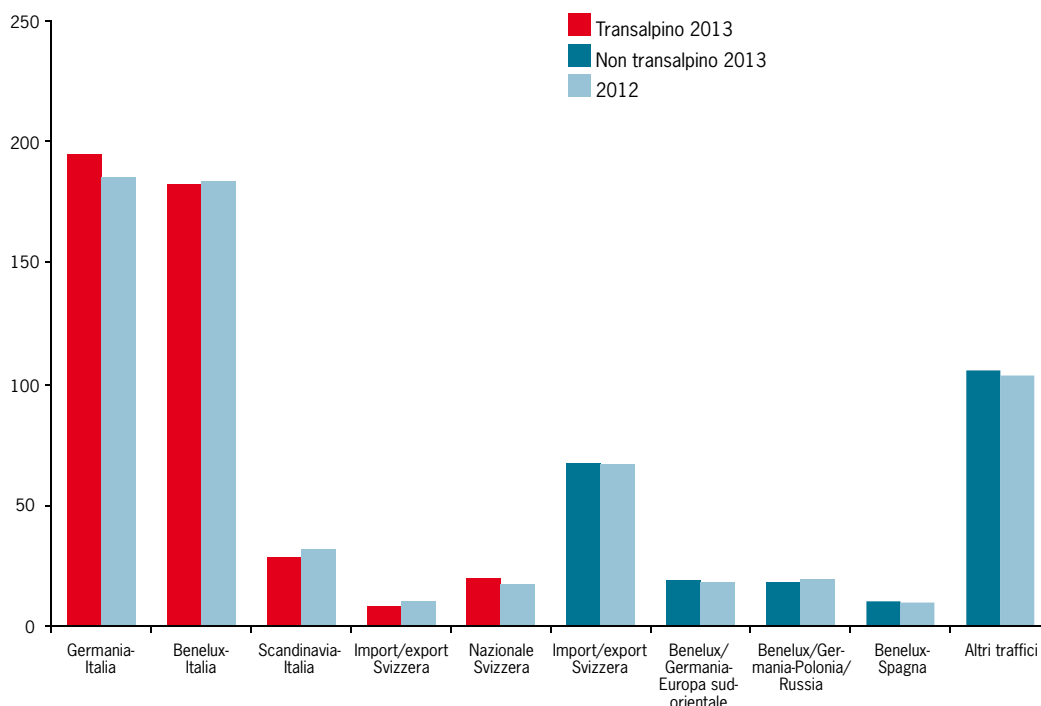
Il franco forte continua ad influire sull'economia italiana non ancora rimessasi in moto e quindi anche sull'andamento di questo collegamento. Nell'anno di esercizio 2012, alcuni traffici erano stati trasferiti da Stabio a Busto Arsizio, volumi che nel 2013 sono stati ritrasferiti sul collegamento originario Aarau ⇄ Stabio. Per questo motivo abbiamo dovuto constatare una riduzione del traffico in questo segmento.

### Trasporto interno Svizzera transalpino

Nel 2013 la nostra rete nazionale è stata potenziata con l'introduzione di un nuovo collegamento

## Sviluppo dei segmenti di mercato di Shuttle Net

Spedizioni stradali in 1000



tra Rothenburg vicino Lucerna e Stabio vicino Chiasso. Questa circostanza e il ritrasferimento di volumi da Busto Arsizio a Stabio hanno determinato uno sviluppo molto positivo del traffico.

### Import/export non transalpino

Grazie e nuove acquisizioni siamo riusciti ad aggiudicarci nuovi trasporti compatibili con la ferrovia per il traffico import/export non transalpino.

### Benelux/Germania ⇄ Europa sudorientale

Gli sforzi intensi di acquisizione sull'asse est-ovest danno risultati: il numero di trasporti è aumentato dell'1,6% e il volume in tonnellate del 6% circa. A causa dell'aggressiva politica dei prezzi di altri operatori, il company train introdotto nel 2012 tra Vienna e Halkai ha dovuto essere sospeso nel giugno 2013.

Le difficili condizioni quadro economiche, la caduta dei prezzi e l'ingresso di nuovi operatori hanno influito sullo sviluppo del corridoio verso l'Austria e l'Ungheria. Nondimeno Hupac è riuscita ad aumentare le quantità trasportate grazie al buon servizio.

### Benelux/Germania ⇄ Polonia/Russia

All'inizio dell'anno è stato introdotto un nuovo piano operativo con treni diretti tra Gadki e diverse destinazioni come Anversa, Ludwigshafen, Schwarzheide e Sestokai. Le difficoltà operative iniziali sono state subito riconosciute e superate grazie alla buona collaborazione con i nostri partner di trazione e i gestori di terminal in Polonia.

Nonostante la buona qualità dobbiamo rilevare una diminuzione dei volumi in tonnellate pari al 3%. Il

motivo risiede nella perdita di esportazioni di carbone dalla Polonia alla Germania e nel trasferimento dei trasporti per la Russia dalla direttrice via Slawkow in Polonia alla direttrice via Sestokai in Lituania. A causa degli estesi lavori di costruzione in Lituania siamo stati costretti, nel periodo da giugno a novembre, a ripiegare sulla direttrice Brest/Malaszcevice in Bielorussia.

Anche questa impegnativa modifica del piano operativo è stata gestita senza problemi, grazie a una buona pianificazione e alla collaborazione con i nostri partner.

### Spagna

Nel giugno 2013 le partenze settimanali sulla relazione Anversa ⇄ Barcellona El Morrot sono state aumentate da tre a quattro corse. Il potenziamento si è reso necessario per rispondere alla crescente domanda di trasporto che abbiamo registrato dopo l'applicazione di misure introdotte insieme a SNCF Fret per il miglioramento e l'assicurazione della qualità. Tutti i treni di questo collegamento viaggiano sulla nuova linea UIC fino a Barcellona El Morrot. Le unità di carico non devono più essere trasferite dai carri a scartamento normale sui carri spagnoli a scartamento allargato al confine tra Francia e Spagna. Un ulteriore progresso per il miglioramento della qualità e la riduzione dei danni da trasporto.

Sulla nuova linea UIC viaggia anche il treno shuttle Busto ⇄ Barcellona El Morrot con due round trip settimanali. Nonostante numerosi cantieri in Francia è stato possibile mantenere la qualità e la puntualità a un buon livello.

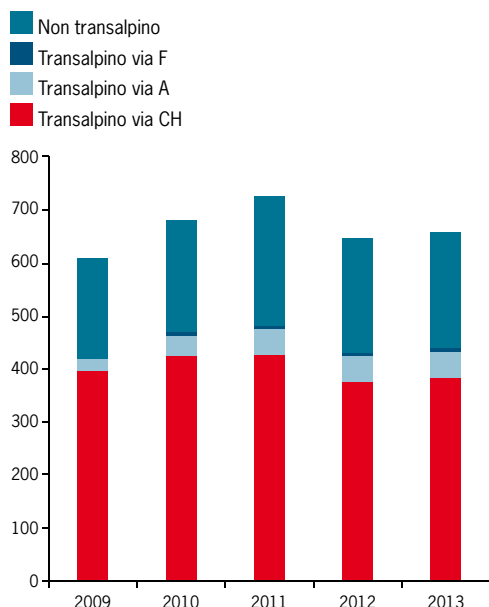
### Trasporto marittimo

In un contesto di mercato fortemente caratterizzato dalla concorrenza, i volumi trasportati da Hupac sono calati leggermente. Mentre il traffico con il porto di Anversa è rimasto pressoché stabile, sull'asse Svizzera ⇄ Rotterdam si sono confermate le sempre più evidenti disparità a carico delle esportazioni. La concorrenza tra porti occidentali e settentrionali si è ulteriormente accentuata.

Per la Svizzera, tuttavia, Rotterdam rimane il principale porto di importazione, soprattutto per container provenienti dall'estremo oriente. Grazie a una partenza giornaliera e all'impiego di treni extra, in parte "one way", si è potuto garantire la capacità necessaria per gli elevati volumi di importazione.

### Sviluppo del traffico secondo le aree commerciali

Spedizioni stradali in 1000



## Materiale rotabile

Nell'anno di crisi 2013, Hupac ha nuovamente adeguato le proprie risorse alla bassa domanda. La flotta di carri è stata ridotta di circa 200 unità segnando un totale di 4.967 moduli carro, pari a una diminuzione del 3,9%. La riduzione è stata ottenuta mediante la graduale e sistematica risoluzione di contratti di locazione. A fine 2013 la percentuale di carri noleggiati rispetto alla totalità del materiale rotabile risultava del 3,8%.

Nel settore della manutenzione dei carri, Hupac ha proseguito nella sua strategia di assicurazione della capacità e di aumento della produttività. I processi di trasferimenti dei carri vuoti, di coordinamenti dei componenti e di svolgimento delle attività manutentive sono funzionali e ben integrati. Di conseguenza, nell'anno in esame la disponibilità di carri è aumentata di tre punti percentuali, attestandosi all'82%. Il valore target dell'83% è stato raggiunto e superato nell'ultimo trimestre. Per l'anno in corso ci si attende un ulteriore miglioramento.

Le officine di proprietà di Busto Arsizio hanno contribuito in maniera essenziale ad assicurare la disponibilità dei carri. Il centro di rilavorazione di sale montate, aperto nel 2012, ha superato le difficoltà iniziali e ora lavora a regime. L'impianto è attrezzato per l'esecuzione di controlli non distruttivi e per la riprofilatura e rilavorazione dei dischi freno delle sale montate.

Anche l'officina di proprietà dell'azienda per la manutenzione preventiva ha funzionato senza problemi. Diversi provvedimenti organizzativi hanno permesso di aumentare notevolmente il volume di output.

La scarsa crescita del mercato da un lato e l'elevata disponibilità di carri dall'altro hanno avuto come effetto il contenimento del fabbisogno di investimenti per il materiale rotabile. Nell'anno in esame sono stati consegnati 17 moduli di carri per un valore di circa CHF 2,2 milioni. Si è trattato di carri tasca del tipo T5 per megatrailer. Per l'anno in corso è prevista la consegna di circa 40 carri tasca doppi del tipo T3000.

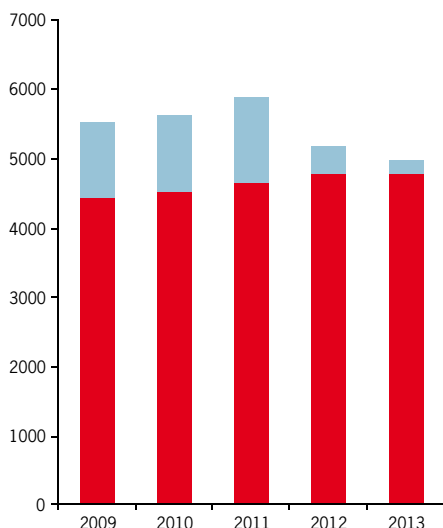
## Trazione

Oltre il 95% dei trasporti di Hupac avviene in base al principio della trazione a responsabilità integrata internazionale. Le eccezioni sono rappresentate dai mercati le cui strutture consentono questo modello di business solo in misura parziale. Nell'anno in esame i vettori contrattuali dei treni Hupac erano rappresentati da SBB Cargo International, DB Schenker Rail, Trenitalia Cargo, Crossrail, Captrain, WLB Wiener Lokalbahnen, SNCF Fret, SNCB Logistics, Rotterdam Rail Feeding, Interporto Servizi Cargo, CFI Compagnia Ferroviaria Italiana e Rail Cargo Hungaria.

## Materiale rotabile

Numero di moduli carro

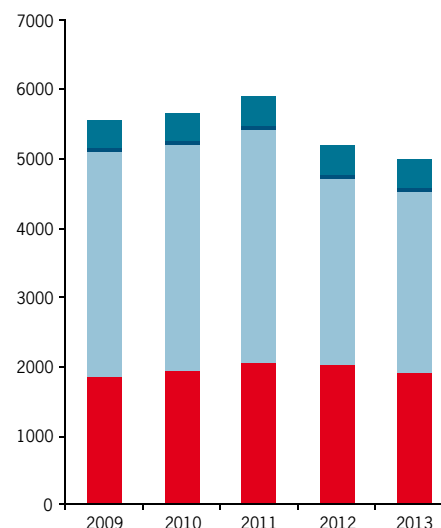
■ Carri noleggiati  
■ Carri di proprietà



## Materiale rotabile per tipologia

Numero di moduli carro

■ Carri ultrabassi Rola  
■ Vagoni letto Rola  
■ Carri pianali  
■ Carri a tasca





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. Nell'anno in esame diverse composizioni di carri vuoti sono state trasferite nell'officina partner di Tortona. 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. Nell'anno in esame gli impianti di trasbordo a Cava Tigozzi vicino a Cremona e di Ploiesti vicino a Bucarest sono stati collegati alla rete Hupac.

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.

## Tecnologie informatiche

I trasporti dipendono in larga misura dal grado di coordinamento di varie interfacce nella catena di

creazione del valore. La tecnologia dell'informazione è quindi una tra le più importanti risorse 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. Numerosi clienti e partner scambiano informazioni con Hupac via XML mediante il sistema di scambio dati Ediges (Electronic Data Interchange Goal with External Partners). Nell'anno in esame Hupac ha realizzato collegamenti dati con circa 25 operatori della catena logistica (clienti, operatori, ferrovie, terminal).

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 grandi volumi di traffico, è possibile selezionare funzioni di e-booking di e-billing per l'immissione dei dati direttamente nel sistema del cliente.

Nell'anno in esame gli specialisti IT hanno supportato il settore Fleet Management nell'implementazione del sistema ECM, fornendo programmi per la gestione dei componenti, il monitoraggio e il controllo dell'attività di officina e l'handling delle interfacce amministrative. Inoltre sono stati svolti diversi compiti nell'ambito della gestione documentale e contrattuale e nell'amministrazione.



# Qualità, produttività e sicurezza

## 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 alla debolezza congiunturale e alla minore pressione sui volumi di traffico corrisponda un aumento della qualità del trasporto su rotaia.

Le differenze tra le direttrici tuttavia sono notevoli. Via Chiasso e via Brennero è stato possibile centrare e superare l'obiettivo strategico di una qualità al 90%. I treni via Chiasso hanno viaggiato puntuali al 93% (anno precedente: 90%); sull'asse del Brennero è stato raggiunto addirittura un tasso di puntualità pari al 95% (anno precedente: 89%). Sono stati registrati progressi anche sull'asse del Lötschberg con un miglioramento della puntualità dal 71% al 74%.

Sull'asse di Luino a binario unico tuttavia c'è stata una tendenza al peggioramento. Dopo tre anni in crescita la puntualità dei treni è scesa dal 77% al 75%. Il motivo sono state in primo luogo le scarse risorse ferroviarie. Il problema è noto e viene affrontato insieme ai partner ferroviari.

## Produttività

Hupac si 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 aumentate del 7,9%, mentre la percorrenza media a vuoto è salita del 4,4%.

Nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate è stato possibile aumentare del 9,8% il numero di unità

di carico per collaboratore. Nel terminal di Aarau il livello è rimasto pressoché stabile con un aumento dello 0,5%. La produttività nella centrale, misurata in spedizioni stradali per numero medio di collaboratori, è migliorata di poco con un aumento dello 0,4%.

## Sicurezza

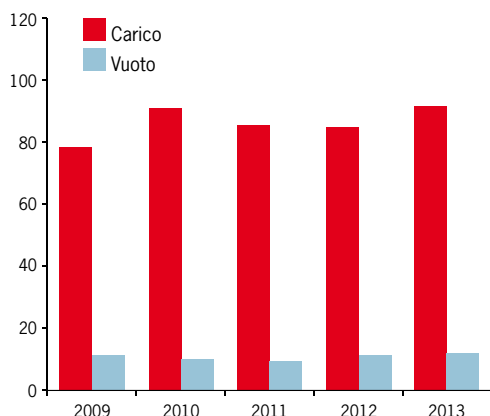
Garantire la sicurezza operativa è tra i maggiori obiettivi strategici di Hupac. La prevenzione di incidenti nei terminal e sulle linee ferroviarie, la prevenzione o l'attenuazione delle conseguenze di interruzioni di servizio e l'integrità delle unità di carico affidate costituiscono i principali obiettivi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

Hupac sostiene la strategia zero-errori del sistema ferroviario e adotta una serie di provvedimenti e misure precauzionali per ridurre i rischi legati al traffico e aumentare la sicurezza. Tutti i veicoli, le unità di carico e i vagoni ferroviari sono sottoposti a controlli sistematici dalla partenza fino alla destinazione. Le modalità dei controlli sono state concordate con le imprese ferroviarie e i partner terminalistici e sono verificate periodicamente.

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 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.

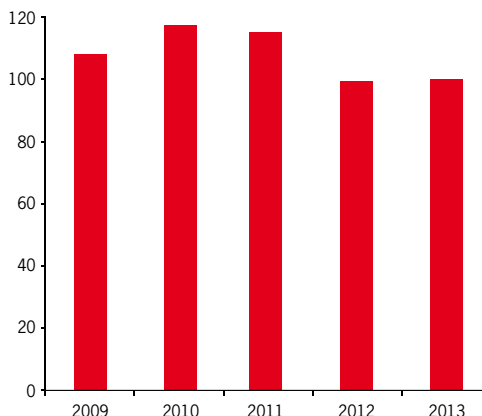
### Percorrenza dei carri

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 veicoli idonei e fornendo consulenza nella fase iniziale.

Hupac fa della vicinanza al cliente una filosofia aziendale a tutti i livelli. Nell'anno in esame è entrato in funzione il Traffic Viewer, un tool su base web con cui i clienti hanno una panoramica individuale della situazione delle loro spedizioni nella rete di trasporti. Traffic Viewer accede a una banca dati di tutte le irregolarità di traffico. Inoltre è stato introdotto un nuovo processo supportato da banca dati per la gestione dei danni.

# 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 treni completi e il trasporto combinato 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.

La collaborazione con SBB Cargo International si è svolta con successo. È stato possibile aumentare i trasporti effettuati per Hupac. Un punto fondamentale della collaborazione strategica è la preparazione all'apertura del tunnel di base del San Gottardo.

## **Crossrail SA, Muttenz**

Crossrail è una delle poche ferrovie private in essere dopo la fase di consolidamento degli ultimi anni. 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.

## **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, attraverso l'affiliata Fidia, essa gestisce i terminal di Lugano e di Novara. Nell'anno in esame Hupac SA ha affittato a RAIpin 426 carri a pianale ribassato e 26 vagoni di accompagnamento.

## **Terminal Singen TSG GmbH, Singen**

La società di joint venture Terminal Singen TSG GmbH, fondata nel 1999, gestisce il terminal Singen con un volume di circa 50 treni settimanali. Nel 2013 Sabine Wolf è stata nominata co-direttrice come rappresentante del socio DB Intermodal Services GmbH.

## **Terminal Alptransit Srl, Milano**

Nel novembre 2013 FS Logistica e Hupac hanno costituito la Terminal Alptransit Srl con quote paritetiche. Finalità principale della società è la pianificazione del progetto del terminal Milano Smi-stamento. Alla fine del 2013 è stata presentata la domanda di finanziamento all'Ufficio Federale dei Trasporti. In caso di accoglimento della domanda e di finanziamento sufficiente da parte della Confederazione, il progetto terminalistico sarà realizzato. Si prevedono tempi di costruzione di due anni.

## **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 60 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 circa 100 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 circa 50 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.



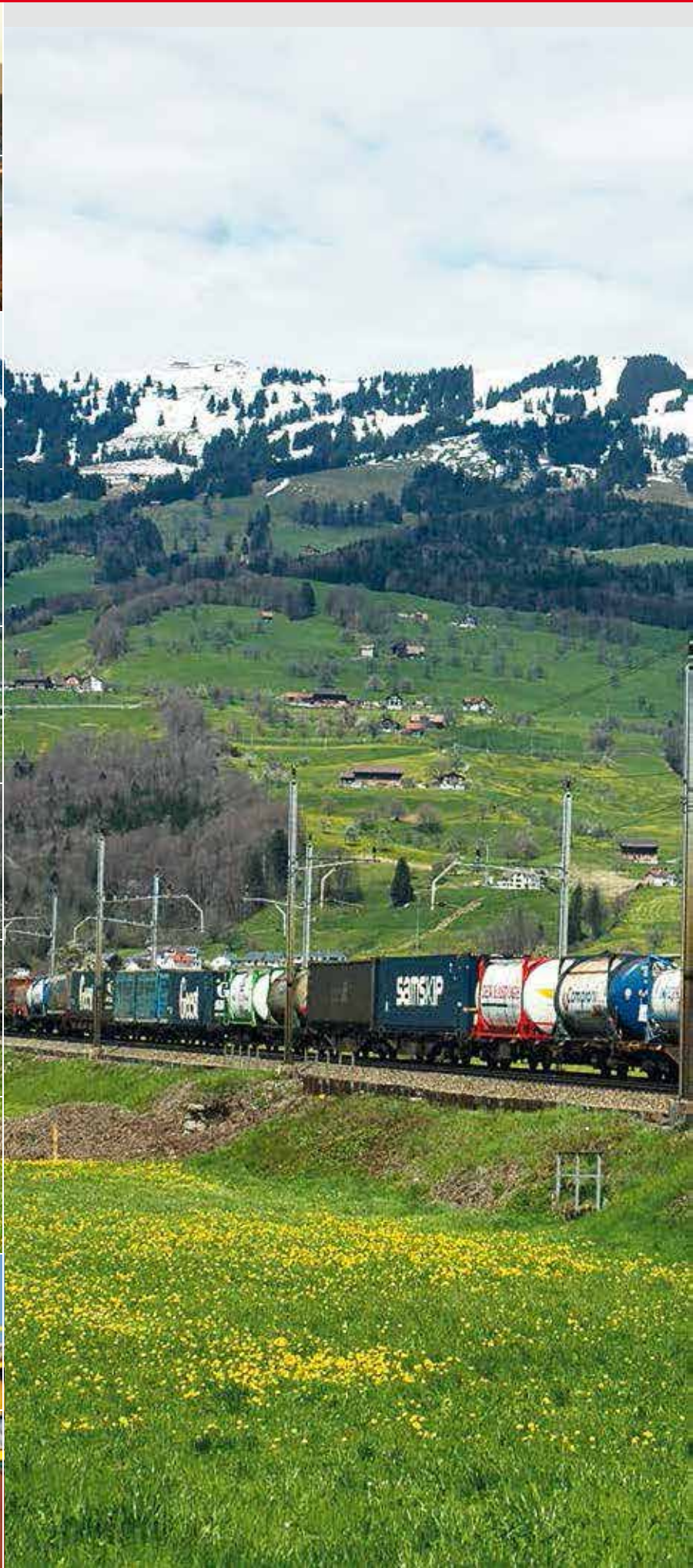
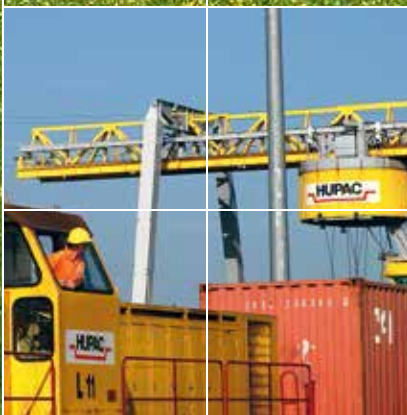


## La responsabilità ambientale di Hupac

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 750.000 tonnellate di CO<sub>2</sub> e circa 8,8 miliardi di megajoule di energia rispetto al solo trasporto su strada (fonte: calcolatore ambientale [www.ecotransit.org](http://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.

## Protezione da incidenti con inquinamento ambientale

La produzione di Hupac è concepita, sul piano delle infrastrutture e dell'organizzazione, in modo tale da ridurre al minimo il rischio di un incidente con conseguenze per l'uomo e l'ambiente. Le misure adottate soddisfano – e in molti casi superano – i requisiti delle disposizioni vigenti.

Per quanto riguarda il materiale rotabile Hupac punta sul concetto di manutenzione preventiva. Tutti i carri ferroviari sono sottoposti a diversi passaggi di controllo e manutenzione a intervalli definiti. In questo modo viene garantita la circolazione sicura del materiale rotabile.

La prevenzione è il filo conduttore anche nell'ambito dei terminal. Il software aziendale Goal è dotato di funzioni di controllo che impediscono un caricamento non conforme del treno. In questo modo

si riducono efficacemente i rischi per il traffico ferroviario.

I terminal del Gruppo Hupac dispongono di una serie di misure di sicurezza attive e passive:

- ▶ sigillatura del fondo a protezione della falda freatica
- ▶ sistema di sbarramento dei liquami: in caso di perdita di sostanze inquinanti durante un rovescio, l'acqua sporca viene incanalata in un bacino di ritenuta per separarla dal resto dell'acqua
- ▶ gestione sicura del trasbordo mediante gru portali elettriche.

Il terminal di Busto Arsizio-Gallarate è concepito per grandi volumi di trasbordo e dispone di dispositivi di sicurezza supplementari, come per esempio un impianto elettronico di segnalamento ferroviario interno, e un controllo elettronico centralizzato di tutti i principali dispositivi di sicurezza.

Hupac punta sul fattore uomo in tutti i settori. I collaboratori vengono sensibilizzati e addestrati regolarmente, affinché sappiano riconoscere i rischi sul posto di lavoro e affrontarli efficacemente.

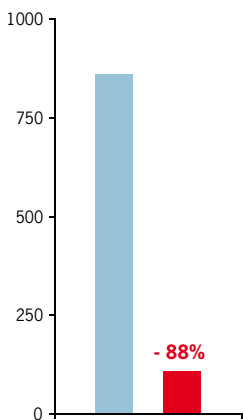
## Trasporto di merci pericolose

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

### Emissioni di CO<sub>2</sub>

Migliaia di tonnellate

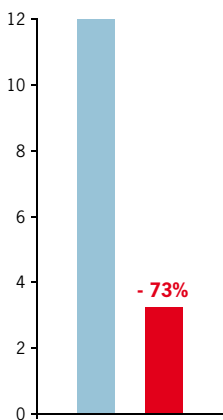
■ Per un confronto: traffico stradale  
■ Traffico Hupac



### Consumo d'energia

in mia. megajoule

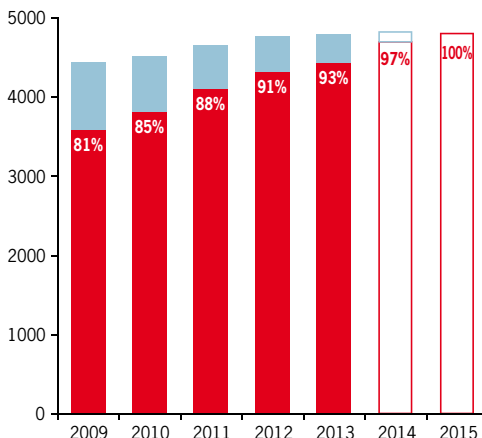
■ Per un confronto: traffico stradale  
■ Traffico Hupac



### Carri a bassa rumorosità

Numero di carri di proprietà

■ Senza soles sintetiche  
■ Con soles sintetiche



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.

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 56 episodi (anno precedente: 49), mentre nella rete ferroviaria sono stati 26 (anno precedente: 30).

## **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 2013 il 93% (anno precedente: 91%) della flotta di proprietà Hupac era dotata di freni in

materiale sintetico a bassa rumorosità. Contrariamente ai vecchi freni metallici in ghisa, con la sua in composito la superficie di scorrimento delle ruote non è soggetta a deformazione ma resta liscia, riducendo fino a 10 decibel la rumorosità del treno in corsa.

Mentre i nuovi carri sono forniti con freni a bassa rumorosità, i modelli meno recenti vengono riconvertiti e dotati di soles sintetiche nel corso delle soste programmate in officina. Nell'anno di esercizio 2013, circa 100 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 Conferazione.

Un'ulteriore riduzione dei livelli di rumore sarà realizzata con freni a disco. Nell'estate del 2014 Hupac convertirà quattro vetture a questa nuova tecnologia. Una prima serie di vagoni con freni a disco sarà ordinata nell'anno in corso.

## **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.

## **Biotopi 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.





## 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 2013 il Gruppo Hupac contava 405 collaboratori (anno precedente: 400), di cui 168 in forza presso Hupac Intermodal in Svizzera, Danimarca e Polonia, 211 presso le filiali in Italia e 26 presso le restanti filiali in Germania, Olanda, Belgio e Russia. La quota dell'occupazione femminile è salita dal 15 al 16%. La media dell'anzianità di servizio è stata pari a 14,7 anni.

## Formazione

Nel 2013 sono state eseguite numerose misure di addestramento e formazione. A Chiasso e a Busto Arsizio sono stati organizzati corsi interni di lingue e eventi di addestramento sulla sicurezza e sul materiale rotabile. Altri corsi hanno riguardato le applicazioni IT e i processi amministrativi, mentre diversi dipendenti hanno frequentato corsi esterni per soddisfare particolari esigenze di formazione.

Hupac punta sulla formazione e l'aggiornamento orientati alla pratica. In questo modo i collaboratori imparano a conoscere dal vivo i processi aziendali di creazione di valore. Avendo la necessaria preparazione, possono essere impiegati in modo flessibile per le diverse funzioni operative. Nell'anno in esame cinque collaboratori hanno preso parte a programmi di job rotation con permanenza nelle sedi distaccate e filiali. Numerosi stage brevi all'interno dell'azienda sono serviti a promuovere una mentalità plurisetoriale.

Nel 2013 a Chiasso sono stati formati ulteriori tre apprendisti per diventare impiegati commerciali. Complessivamente Hupac sta formando sei apprendisti.

## 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 14 infortuni sul lavoro con 243 giorni d'inattività. La percentuale dei giorni di inattività dovuti a infortunio per collaboratore è pertanto diminuita rispetto all'anno precedente.

## Comunicazione interna

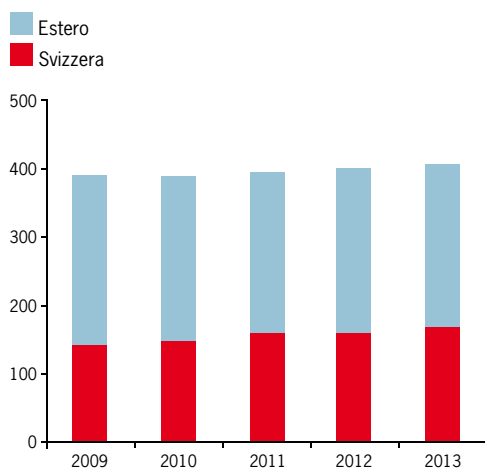
Nell'anno di riferimento Hupac ha intensificato la comunicazione interna al fine di orientare tutti i collaboratori, in modo costante e diretto, sul mercato, sulla situazione dell'azienda e sulle misure adottate. Nel corso dell'anno la direzione ha organizzato numerosi incontri con i dipendenti in tutte 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 valore da 1 a 100. Presso la sede centrale il valore medio è sceso dall'83 all'82. Nella filiale italiana Hupac SpA è stato registrato un valore di 75 (anno precedente: 77).

## 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 2013 Hupac ha totalizzato 381.000 spedizioni stradali, pari a 7,1 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).

I terminal sono accessibili senza discriminazioni e vengono utilizzati da diversi operatori. Nell'anno in esame tra questi figurano, oltre a Hupac, i partner Cemat e Kombiverkehr, la P&O Ferrymasters e la TX Logistics.

Hupac dovrà restituire una parte considerevole di questi finanziamenti pubblici, pari a un importo dal 2013 al 2040 di CHF 70,4 milioni. Per lo stesso periodo dovranno essere corrisposti interessi alla Confederazione per circa CHF 5,2 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. I contributi alla gestione per spedizione su strada nel 2013 sono diminuiti mediamente del 3,5% rispetto al 2012.

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

Importi in 1000 CHF

Periodo	2013	2014-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2013-2040 Totale
Rimborso prestiti	3.856	3.645 - 3.856	2.599 - 2.662	1.470 - 1.551	65	70.401
Interessi	460	102 - 537	9 - 64			5.199
Totale	4.316	3.747 - 4.308	2.608 - 2.666	1.470 - 1.551	65	75.600

# 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
- ▶ Assoferr, Milano
- ▶ Assologistica, Milano
- ▶ Camera di Commercio Svizzera in Italia, Milano
- ▶ ANITA, Roma
- ▶ CIFI, Roma
- ▶ Coordination Council on Trans-Siberian Transport, Mosca

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

- ▶ Strategia globale per il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale, consultazione del luglio 2013: la strategia globale deve creare i presupposti per la redditività futura del traffico merci ferroviario. Un finanziamento d'avvio di nuovi prodotti ferroviari da parte della Confederazione è da sconsigliare. Il sostegno per impianti per il trasporto merci deve essere concesso solamente a partire da una certa grandezza o quantità minima. È necessario abolire l'odierna disparità di trattamento tra terminal per il trasporto combinato e piazzali di carico con gru. Le strategie e i piani per lo sfruttamento della rete devono essere coordinati con i paesi confinanti. Un regolatore attivo deve vigilare sulla gestione indiscriminata della rete nell'interesse del pubblico.
- ▶ Strategia terminal, procedura di mediazione della Confederazione: Hupac appoggia la priorità assegnata alla sede di Basilea Nord con un graduale potenziamento subordinato allo sviluppo del traffico. L'impianto deve essere concepito come punto di consolidamento sia per il traffico marittimo sia per il traffico continentale. Il piano deve necessariamente contemplare l'handling di trailer e casse mobili. L'ente responsabile e quello di gestione dei terminal devono essere costituiti in modo aperto e senza discriminazioni.
- ▶ Costruzione e finanziamento di un corridoio di 4 metri sull'asse del Gottardo: 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 2013 e 2012

Importi in 1 000 CHF	2013	2012
Ricavi da forniture e prestazioni	480 199	454 499
Altri ricavi	69 216	69 630
Costi delle prestazioni fornite	(448 601)	(425 483)
Utile lordo	100 814	98 646
Costi del personale	(32 771)	(31 783)
Spese generali	(11 744)	(9 845)
Oneri per ammortamenti e accantonamenti	(44 244)	(43 707)
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	585	667
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	(23)	(170)
Risultato prima delle posizioni finanziarie	12 617	13 808
Ricavi finanziari	297	604
Oneri finanziari	(2 480)	(2 844)
Quota ai risultati delle società associate	(394)	(4 686)
Differenze di cambio	(179)	(600)
Risultato ordinario d'esercizio	9 861	6 282
Ricavi estranei	115	512
Ricavi straordinari	45	909
Costi straordinari	(39)	(589)
Utile prima delle imposte	9 982	7 114
Imposte	(3 109)	(2 595)
Utile d'esercizio	6 873	4 519
Quota degli azionisti minoritari	(310)	(129)
Utile d'esercizio del Gruppo	6 563	4 390

### Osservazioni sul conto economico consolidato 2013

Nel 2013 i *Ricavi da forniture e prestazioni* del Gruppo Hupac sono aumentati del 5,7% rispetto all'anno precedente, attestandosi su CHF 480,2 milioni.

La voce *Altri ricavi* si compone principalmente di sussidi d'esercizio e di contributi per l'utilizzo di materiale rotabile a bassa rumorosità. Nell'anno di riferimento 2013 essa è ammontata a CHF 69,2 milioni, con una flessione dello 0,6% rispetto all'esercizio precedente.

Rispetto all'anno precedente, i *Costi delle prestazioni fornite* sono aumentati dell' 5,4% a circa CHF 448,6 milioni, mentre l'*Utile lordo* ha subito un incremento del 2,2%.

Nel 2013 i *Costi del personale* sono cresciuti del 3,1% rispetto all'esercizio precedente. La voce *Spese generali* è aumentata del 19,3 rispetto al 2012.

Nell'anno in esame, la voce *Oneri per ammortamenti e accantonamenti* è ammontata a CHF 44,2 milioni, con un aumento dell'1,2% rispetto all'anno precedente.

Rispetto al 2012, i *Ricavi finanziari* hanno segnato una diminuzione di circa CHF 0,3 milioni, mentre gli *Oneri finanziari*, a causa di un debito minore con le banche, è diminuito del 12,8 a poco meno di CHF 2,5 milioni. Nel 2013 la *Quota ai risultati delle società associate* ha segnato un risultato migliore rispetto all'anno precedente, nell'ordine di quasi CHF 4,3 milioni. La voce *Differenze di cambio* segna un miglioramento di circa CHF 0,4 milioni rispetto all'esercizio precedente.

## Bilancio consolidato al 31 dicembre 2013 e 2012

Importi in 1 000 CHF	31.12.2013	31.12.2012	Importi in 1 000 CHF	31.12.2013	31.12.2012
<b>ATTIVO</b>			<b>PASSIVO</b>		
<b>SOSTANZA CIRCOLANTE</b>			<b>CAPITALE DEI TERZI</b>		
			<b>Capitale dei terzi a breve termine</b>		
Mezzi liquidi	53 814	22 931	Debiti finanziari a breve termine	15 214	13 520
Crediti da forniture e prestazioni	62 911	57 366	Debiti da forniture e prestazioni	47 696	45 941
- nei confronti di terzi	53 212	48 965	- nei confronti di terzi	47 360	45 197
- nei confronti di azionisti	9 699	8 401	- nei confronti di azionisti	336	744
Altri crediti	13 446	15 156	Altri debiti a breve termine	5 899	3 828
Inventario magazzino/officina	3 448	3 516	Ratei e risconti passivi	46 177	44 940
Ratei e risconti attivi	24 854	25 818	Accantonamenti a breve termine	41	37
<b>Totale sostanza circolante</b>	<b>158 473</b>	<b>124 787</b>	<b>Totale capitale dei terzi a breve termine</b>	<b>115 027</b>	<b>108 266</b>
			<b>Capitale dei terzi a lungo termine</b>		
<b>SOSTANZA FISSA</b>			Debiti a lungo termine	147 621	156 428
Investimenti finanziari	38 028	37 893	Accantonamenti a lungo termine	61 696	57 552
- Partecipazioni	32 819	32 766	Imposte differite passive	1 758	2 530
- Altri attivi finanziari	4 785	4 736	<b>Totale capitale dei terzi a lungo termine</b>	<b>211 075</b>	<b>216 510</b>
- Imposte differite attive	424	391	<b>Totale capitale dei terzi</b>		
Investimenti materiali	201 969	222 740		326 102	324 776
- Acconti per investimenti materiali	224	481	Azionisti minoritari	614	332
- Attrezzature tecniche	23 380	23 183	<b>CAPITALE PROPRIO</b>		
- Materiale rotabile	60 342	78 035	Capitale azionario	20 000	20 000
- Impianti fissi su terreni di terzi	12 830	13 321	Riserve	65 767	62 718
- Terminali, stabili e terreni	98 797	101 449	Azioni proprie	(1 468)	(1 408)
- Altri investimenti materiali	6 396	6 271	Differenza di conversione	(9 742)	(10 317)
Investimenti immateriali	9 366	15 071	Utile d'esercizio del Gruppo	6 563	4 390
<b>Totale sostanza fissa</b>	<b>249 363</b>	<b>275 704</b>	<b>Totale capitale proprio</b>	<b>81 120</b>	<b>75 383</b>
<b>Totale attivo</b>			<b>Totale passivo</b>	<b>407 836</b>	<b>400 491</b>

Tenuto conto delle voci esterne e straordinarie, e al netto delle *Imposte* e delle partecipazioni di minoranza, il Gruppo Hupac presenta nel 2013 un *Utile d'esercizio* di quasi CHF 6,6 milioni, pari a un incremento del 49,5% rispetto all'esercizio precedente.

Hupac Intermodal SA, la società più importante del Gruppo Hupac in quanto a volume d'affari, chiude l'esercizio 2013 con una perdita di circa CHF 0,6 milioni (CHF 0,7 milioni nell'esercizio precedente).

## Conto consolidato dei flussi di mezzi 2013 e 2012

<b>Importi in 1 000 CHF</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
Risultato d'esercizio consolidato	6 563	4 390
Ammortamenti sostanza fissa materiale	34 043	39 728
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	4 129	1 860
Variazione accantonamenti	3 258	581
Altre operazioni non monetarie	(2 323)	(956)
Risultato netto da alienazione sostanza fissa materiale	(562)	(183)
Quota ai risultati delle società associate	394	4 686
Azionisti minoritari	309	130
Variazione dell'inventario	101	88
Variazione dei crediti a breve termine	(2 619)	6 014
Variazione dei debiti a breve termine	6 672	(3 086)
<b>Flusso di fondi da attività aziendale</b>	<b>49 965</b>	<b>53 252</b>
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(9 719)	(33 310)
Disinvestimenti immobilizzazioni materiali	1 581	11 451
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(561)	(4 572)
Investimenti in partecipazioni	(245)	(17 667)
Disinvestimenti di partecipazioni	0	202
Variazione valore partecipazioni	65	0
<b>Deflusso di fondi da attività di investimento</b>	<b>(8 879)</b>	<b>(43 896)</b>
Variazione dei crediti a lungo termine	(74)	(4 204)
Variazione dei debiti a lungo termine	(8 933)	(6 638)
Azioni proprie	(60)	152
Pagamento di dividendi	(1 174)	(1 571)
<b>Flusso di fondi da attività di finanziamento</b>	<b>(10 241)</b>	<b>(12 261)</b>
<b>Variazione</b>	<b>30 845</b>	<b>(2 905)</b>
<b>Fondi liquidi all'inizio del periodo</b>	<b>22 931</b>	<b>25 860</b>
Differenze cambio su mezzi liquidi	38	(24)
<b>Fondi liquidi alla fine del periodo</b>	<b>53 814</b>	<b>22 931</b>



## Allegato al conto di Gruppo 2013

### 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 2013 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 superiore al 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 %	
			31.12.2013	31.12.2012
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	95,57	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	100,00
Partecipazione della Centro Intermodale SpA, Milano: - Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	EUR	52 000	100,00	100,00
Hupac Intermodal BVBA, Anversa	EUR	1 601 000	99,94	99,94
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	EUR	200 000	100,00	100,00
Partecipazione della Hupac Intermodal NV, Rotterdam: - Hupac Intermodal BVBA, Anversa	EUR	1 601 000	0,06	0,06
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 %	
		31.12.2013	31.12.2012
Cemat SpA	Milano (Italia)	34,48	34,48
RAlpin SA	Olten (Svizzera)	33,11	33,11
Crossrail SA	Muttenz (Svizzera)	25,00	25,00
SBB Cargo International SA	Olten (Svizzera)	25,00	25,00
Cesar Information Services Scarl	Bruxelles (Belgio)	25,10	25,10
Combinant NV	Anversa (Belgio)	35,00	35,00
Terminal Singen TSG GmbH	Singen (Germania)	50,00	50,00

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 accredi-

tate 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.

#### Tabella di conversione

	Bilancio		Conto economico	
	31.12.2013	31.12.2012	2013	2012
CHF/EUR	1,2264	1,2072	1,2308	1,2053
RUB/CHF	0,02714	0,02996	0,0291	0,0302

#### 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 2012	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
Differenze di conversione				280	280	(28)
Differenze di conversione associate				295	295	
Rettifica patrimonio netto		(167)			(167)	
Acquisto azioni proprie			(60)		(60)	
Dividendi Capogruppo		(1 174)			(1 174)	
Utile consolidato 2013		6 563			6 563	310
Saldo al 31 dicembre 2013	20 000	72 330	(1 468)	(9 742)	81 120	614

#### Altre indicazioni prescritte dalla legge

Importi in 1 000 CHF	31.12.2013	31.12.2012
1. Fideiussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegno a favore di terzi	8 752	8 615
2. Attivi costituiti in pegno a garanzia di propri impegni	80 347	82 450
3. Impegni leasing non esposti a bilancio	25	0
4. Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali	132 458	123 384
5. Debiti nei confronti di istituti di previdenza	502	578

#### Azioni proprie

Azioni nominative	2013	2012
Consistenza iniziale al 01.01.	361	400
- Acquisti	88	0
- Vendite	(71)	(39)
Consistenza finale al 31.12.	378	361

Le transazioni sono avvenute a prezzi di mercato.

Il fatturato viene esposto al netto di IVA, di sconti e di riduzioni di prezzo concessi ai clienti. I ricavi da forniture e prestazioni comprendono la cifra d'affari con clienti, società UIRR e terzi per forniture e prestazioni effettuate sulla rete Hupac, nonché per il noleggio di vagoni a terzi fuori da questa rete, per il servizio di logistica e per altre varie prestazioni.

#### **Altri ricavi**

In questa posizione sono esposti i contributi statali.

#### **Costi delle prestazioni e dei servizi forniti**

I costi delle prestazioni contengono i costi addebitati da parte di terzi per l'esecuzione delle prestazioni

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

#### **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 2013**

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 2013.

#### **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 2013 è conforme alla legge svizzera e ai principi di consolidamento e di valutazione esposti nell'allegato.

#### **Rapporto in base ad altre disposizioni legali**

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

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

Raccomandiamo di approvare il presente conto annuale consolidato.

Ernst & Young SA

Stefano Caccia      Claudio Cereghetti

Lugano, 14 aprile 2014

# Conto annuale Hupac SA

## Conto economico 2013 e 2012

Importi in 1 000 CHF	2013	2012
Ricavi da forniture e prestazioni	71 627	74 474
Altri ricavi	3 120	2 368
Costi delle prestazioni fornite	(30 365)	(29 145)
Utile lordo	44 382	47 697
Spese generali	(1 400)	(1 459)
Ammortamenti sostanza fissa materiale	(24 855)	(31 050)
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	(3 659)	(1 657)
Accantonamenti e rettifiche di valore	(4 550)	(4 600)
Ricavi da dividendi	0	156
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	26	61
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	(21)	(163)
Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie	9 923	8 985
Ricavi finanziari	726	953
Oneri finanziari	(1 793)	(2 063)
Differenze di cambio	(477)	182
Utile ordinario d'esercizio	8 379	8 057
Ricavi straordinari	0	92
Costi straordinari	0	(174)
Utile prima delle imposte	8 379	7 975
Imposte	(1 900)	(1 807)
Utile d'esercizio	6 479	6 168

### Osservazioni sul conto economico

Rispetto all'anno precedente, la voce *Ricavi da forniture e prestazioni*, prevalentemente composta da ricavi provenienti dalla locazione di beni patrimoniali, ha segnato un decremento del 3,8%, portandosi a CHF 71,6 milioni. La differenza rispetto al 2012 è soprattutto imputabile a una leggera correzione verso il basso delle stime inerenti alle locazioni del materiale rotabile.

La voce *Altri ricavi* è costituita dai finanziamenti statali. Essa si riferisce ai contributi per il risanamento fonico del materiale rotabile, che rispetto all'anno precedente sono aumentati del 31,8%.

Nel 2013, i *Costi delle prestazioni fornite* ammontano a poco meno di CHF 30,4 milioni, pari a un aumento del 4,2% rispetto all'anno precedente. Questa voce è prevalentemente formata dai costi di manutenzione del materiale rotabile. Rispetto al 2012, l'*Utile lordo* segna una diminuzione di quasi il 7%, attestandosi su poco meno di CHF 44,4 milioni.

La voce *Spese generali* è diminuita del 4,1% rispetto all'anno precedente, segnando l'esatto ammontare di CHF 1,4 milioni.

Rispetto all'esercizio precedente, la voce *Ammortamenti sostanza fissa materiale* presenta una

flessione di quasi il 20%, posizionandosi a ben CHF 24,8 milioni. Questa cifra è riconducibile soprattutto ai minori acquisti di materiale rotabile.

La voce *Ammortamenti sostanza fissa immateriale* è aumentata di circa CHF 2 milioni rispetto al 2012, un risultato perlopiù determinato da ammortamenti di valore sul goodwill delle partecipazioni.

Con un ammontare di quasi CHF 4,6 milioni, la voce *Accantonamenti e rettifiche di valore* si è mantenuta pressoché invariata rispetto all'esercizio precedente. Tenuto conto di altre voci minori, nell'esercizio 2013 Hupac SA presenta un *Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie* pari a ben CHF 9,9 milioni, corrispondente a un incremento del 10,4% rispetto al 2012.

Rispetto al 2012, i *Ricavi finanziari* hanno subito una flessione di CHF 0,2 milioni, la quale riflette la riduzione dei prestiti esigibili erogati a società del Gruppo. Un regresso di quasi CHF 0,3 milioni rispetto all'anno precedente lo si registra anche per la voce *Oneri finanziari*, grazie soprattutto al minor indebitamento verso banche.

Considerate le *Differenze di cambio*, nell'anno di riferimento 2013 risulta un *Utile ordinario d'esercizio* pari a quasi CHF 8,4 milioni, equivalente a un incremento del 4% rispetto all'esercizio prece-



## Bilancio al 31 dicembre 2013 e 2012

Importi in 1 000 CHF	31.12.2013	31.12.2012
<b>ATTIVO</b>		
<b>SOSTANZA CIRCOLANTE</b>		
Mezzi liquidi	17 328	8 266
Crediti da forniture e prestazioni	22 863	6 007
- nei confronti di terzi	2 274	1 490
- nei confronti di società del Gruppo	20 832	4 751
- nei confronti di azionisti	23	32
- Delcredere	(266)	(266)
Altri crediti	2 127	2 149
- nei confronti di terzi	2 127	2 149
Magazzino	1 391	1 450
Azioni proprie	1 468	1 408
Ratei e risconti attivi	1 807	2 496
<b>Totale sostanza circolante</b>	<b>46 984</b>	<b>21 776</b>
<b>SOSTANZA FISSA</b>		
Investimenti finanziari	111 898	112 813
- Partecipazioni	76 227	75 994
- Prestiti terzi	234	231
- Prestiti Gruppo	35 433	36 585
- Altri investimenti finanziari	4	3
Investimenti materiali	60 849	79 694
Investimenti immateriali	6 559	9 731
<b>Totale sostanza fissa</b>	<b>179 306</b>	<b>202 238</b>
<b>Totale attivo</b>	<b>226 290</b>	<b>224 014</b>

dente. Non essendosi registrata nel 2013 alcuna voce straordinaria, tale risultato corrisponde anche all'*Utile prima delle imposte*.

Tenuto conto delle *Imposte* per un ammontare di CHF 1,9 milioni, Hupac SA presenta per l'anno 2013 un *Utile d'esercizio* di quasi CHF 6,5 milioni, equivalente a un incremento del 5% rispetto al 2012.

### Osservazioni sul bilancio

Nell'anno d'esercizio 2013, il totale di bilancio di

Importi in 1 000 CHF	31.12.2013	31.12.2012
<b>PASSIVO</b>		
<b>CAPITALE DEI TERZI</b>		
<b>Capitale dei terzi a breve termine</b>		
Debiti da forniture e prestazioni	6 403	11 203
- nei confronti di terzi	5 416	10 117
- nei confronti di società del Gruppo	860	770
- nei confronti di azionisti	127	316
Mutui a breve termine	15 213	13 421
- da terzi	15 213	13 421
Altri debiti a breve termine	810	396
- nei confronti di terzi	810	396
Ratei, risconti passivi ed accantonamenti a breve termine	21 497	20 712
<b>Totale capitale dei terzi a breve termine</b>	<b>43 923</b>	<b>45 732</b>
<b>Capitale dei terzi a lungo termine</b>		
Debiti a lungo termine	53 921	58 690
- nei confronti di terzi	53 921	58 690
Accantonamenti a lungo termine	42 486	38 936
<b>Totale capitale dei terzi a lungo termine</b>	<b>96 407</b>	<b>97 626</b>
<b>Totale capitale dei terzi</b>	<b>140 330</b>	<b>143 358</b>
<b>CAPITALE PROPRIO</b>		
Capitale azionario	20 000	20 000
Riserva generale	3 055	3 095
Riserva per azioni proprie	1 468	1 408
Riserva da contributi in conto capitale	459	459
Riserve statutarie	54 200	49 300
Utile di bilancio	6 778	6 394
- Utili riportati	299	226
- Utile d'esercizio	6 479	6 168
<b>Totale capitale proprio</b>	<b>85 960</b>	<b>80 656</b>
<b>Totale passivo</b>	<b>226 290</b>	<b>224 014</b>

Hupac SA segna un aumento di circa CHF 2,3 milioni, attestandosi su quasi CHF 226,3 milioni.

Sul fronte delle attività la percentuale di capitale fisso sul totale di bilancio è scesa a quasi l'80% (anno precedente: 90%), mentre sul fronte delle passività si deve registrare la ripartizione del 2% a carico del *Capitale dei terzi* e a favore del *Capitale proprio*.

A fine anno 2013, Hupac SA dispone di un *Capitale proprio* di quasi CHF 86 milioni, pari a una quota del 38% (anno precedente: 36%).

# Allegato al conto annuale 2013

## 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	31.12.2013	31.12.2012
2.1 Fidejussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegni a favore di terzi	38 425	39 984
2.2 Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali	40 446	43 474
2.3 Partecipazioni essenziali		

Ragione sociale	Attività	Capitale sociale in 1 000	Partecipazione in %	
			31.12.2013	31.12.2012
Hupac Intermodal SA, Chiasso	Gestione traffico, gestione terminal	CHF 250	100,00	100,00
Hupac SpA, Milano	Gestione terminal, esercizio ferroviario	EUR 2 040	95,57	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	100,00
Partecipazione della Centro Intermodale SpA, Milano: - Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	Gestione terminal	EUR 52	100,00	100,00
Cemat SpA, Milano	Gestione traffico, gestione terminal	EUR 7 000	34,48	34,48
Cesar Information Services Scarl, Bruxelles	Servizio elaborazione dati per i clienti	EUR 100	25,10	25,10
Combinant NV, Anversa	Terminal engineering, gestione terminal	EUR 500	35,00	35,00
Crossrail SA, Muttentz	Esercizio ferroviario	CHF 24 723	25,00	25,00
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
Teralp Srl, Milano	Terminal engineering	EUR 1 500	50,00	0

### 2.4 Azioni proprie

Azioni nominative	2013	2012
Consistenza iniziale al 01.01.	361	400
- Acquisti	88	0
- Vendite	(71)	(39)
Consistenza finale al 31.12.	378	361

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 2012	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 per azioni proprie		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
Dividendo						(1 175)	(1 175)
Attribuzione alla riserva generale		20				(20)	
Attribuzione alla riserva per azioni proprie		(60)	60				
Attribuzione alle riserve statutarie					4 900	(4 900)	
Utile d'esercizio						6 479	6 479
Saldo al 31 dicembre 2013	20 000	3 055	1 468	459	54 200	6 778	85 960

## Proposta per l'impiego dell'utile di bilancio

Importi in CHF	31.12.2013
Utili riportati	299 624
Utile d'esercizio	6 478 553
Utile di bilancio a disposizione dell'Assemblea Generale	6 778 177
Proposta del Consiglio di Amministrazione:	
- Dividendo massimo sul capitale azionario nominale	1 600 000
- Attribuzione alla riserva generale	430 000
- Attribuzione alle riserve statutarie	4 500 000
- Riporto a nuovo	248 177
	6 778 177

# Rapporto dell'Ufficio di revisione all'Assemblea Generale degli azionisti per l'esercizio 2013

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 2013.

## **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 2013 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, 14 aprile 2014



Foto:  
si ringraziano Javier López Ortega, Andy Engelen, Michael E. Klass.

---

Stampato su carta ecologica certificata FSC Mixed Sources  
(CQ-COC 000010) e Ecolabel (Rif. IT/011/04)



Hupac SA  
Viale R. Manzoni 6  
CH-6830 Chiasso  
Tel. +41 91 6952800  
Fax +41 91 6952801  
[info@hupac.ch](mailto:info@hupac.ch)  
[www.hupac.ch](http://www.hupac.ch)

