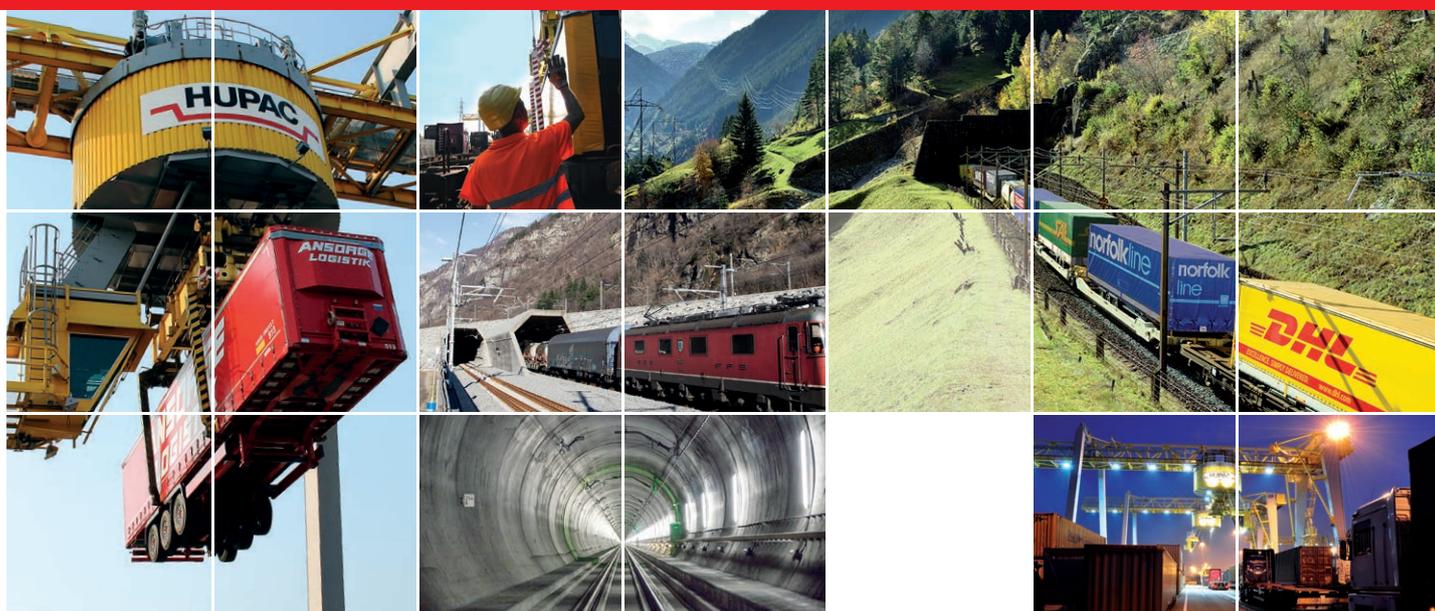


## Relazione sulla gestione 2015





## Profilo del Gruppo Hupac

## 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.

L'offerta di Hupac comprende 100 treni al giorno tra le maggiori aree economiche europee fino in Russia ed Estremo Oriente. Nel 2015 il volume di traffico ammontava a circa 662.000 spedizioni stradali.

Il Gruppo Hupac è formato da 15 società con sedi operative in Svizzera, Italia, Germania, Olanda, Belgio, Polonia e Russia, ed occupa circa 400 collaboratori.

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

## Modello di business

Hupac dispone di circa 5.200 moduli carro. In qualità di operatore indipendente e neutrale del trasporto combinato, l'azienda raggruppa le spedizioni di autotrasportatori 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 trasporto.

## Settori commerciali

Hupac è presente nel mercato con due business units per le diverse esigenze dei clienti:

- ▶ La business unit Shuttle Net gestisce una rete di treni shuttle con orario fisso. I clienti utilizzano la rete in modo flessibile in base alle proprie esigenze. Il rischio di sfruttamento dei treni è a carico di Hupac.
- ▶ La business unit Company Shuttle si concentra su trasporti point-to-point in Europa. I trasportatori che sono pronti ad assumersi la responsabilità per il rischio di sfruttamento dei loro treni, trovano un partner forte in Hupac.

## Sviluppo del traffico

Nel 2015 Hupac ha trasportato su rotaia circa 662.000 spedizioni stradali, un volume corrispondente a una crescita dello 0,2% rispetto all'anno precedente, ancora una volta riconducibile all'aumento di quasi il 6% generato dal traffico non transalpino. Il traffico merci transalpino attraverso la Svizzera ha segnato una leggera flessione, pari allo 0,6%, dovuta all'indebolimento dell'economia svizzera a seguito dell'abolizione della soglia minima del tasso di cambio. Nel traffico transalpino via Brennero si è dovuto sospendere un collegamento, con una conseguente flessione di volume di poco inferiore al 20%.

## Sviluppo del traffico

	Spedizioni stradali			Peso netto in t		
	2015	2014	%	2015	2014	%
Transalpino via CH	377.675	379.944	-0,6	7.151.000	7.195.000	-0,6
Transalpino via A	38.603	48.091	-19,7	722.000	877.000	-17,7
Transalpino via F	3.168	3.804	-8,8	76.000	86.000	-11,6
Non transalpino	241.794	228.270	5,9	4.055.000	3.797.000	6,8
<b>Totale</b>	<b>661.540</b>	<b>660.109</b>	<b>0,2</b>	<b>12.004.000</b>	<b>11.955.000</b>	<b>0,4</b>

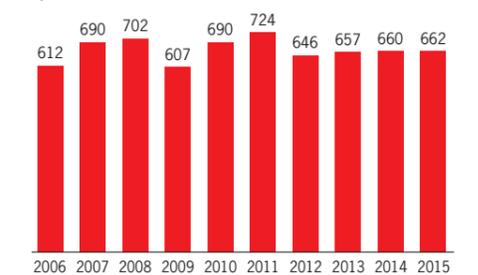
**Spedizione stradale:** una o due unità di carico che nel trasporto su strada equivarrebbero ad un autocarro, per esempio un semiorchione o due casse mobili di 7,15 metri di lunghezza o una cisterna pesante o due container da 20 piedi

**Peso netto:** peso della merce trasportata

Anno di fondazione	1967
Capitale azionario	CHF 20 mio.
Azionisti	circa 100
Struttura del capitale	72% aziende di logistica e trasporto 28% società ferroviarie
Sede centrale	Chiasso
Sedi operative/ rappresentanze	Basilea, Busto Arsizio, Piacenza, Singen, Colonia, Duisburg, Rotterdam, Anversa, Varsavia, Mosca
Posizionamento	Operatore indipendente di traffico intermodale
Business units	Shuttle Net: rete per il traffico intermodale in ovest Europa, est Europa e Far East Company Shuttle: traffici point-to-point per grandi volumi
Clienti	Imprese di trasporto e logistica
Volume di traffico	661.540 spedizioni stradali
Collaboratori	413 persone fisiche 404 persone equivalenti a tempo pieno
Materiale rotabile	5.216 moduli carro 10 locomotive di linea e/o manovra
Gestione terminal	Busto Arsizio, Novara, Piacenza, Aarau, Basilea, Chiasso, Lugano, Singen, Anversa
Tecnologie informatiche	Goal, software integrato per il trasporto intermodale Cesar, sistema informativo per i clienti basato sul web Ediges, sistema di scambio dati su base XML
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 427,5 milioni (EUR 394,1 milioni) Utile d'esercizio CHF 6,1 milioni (EUR 5,6 milioni) Cash flow CHF 41,3 milioni (EUR 38,2 milioni)
Situazione al 31.12.2015	

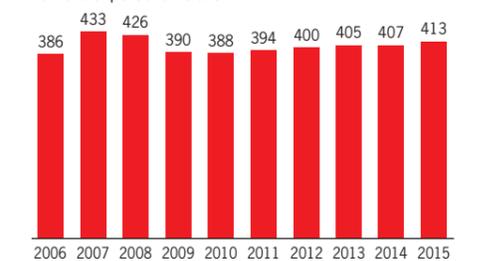
## Volume di traffico

Spedizioni stradali in 1000



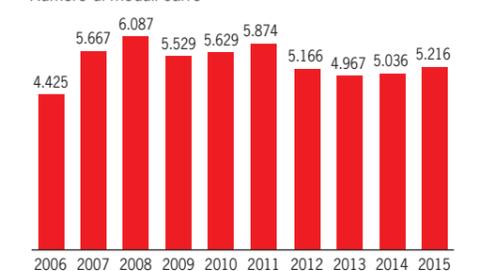
## Collaboratori

Numero di persone fisiche



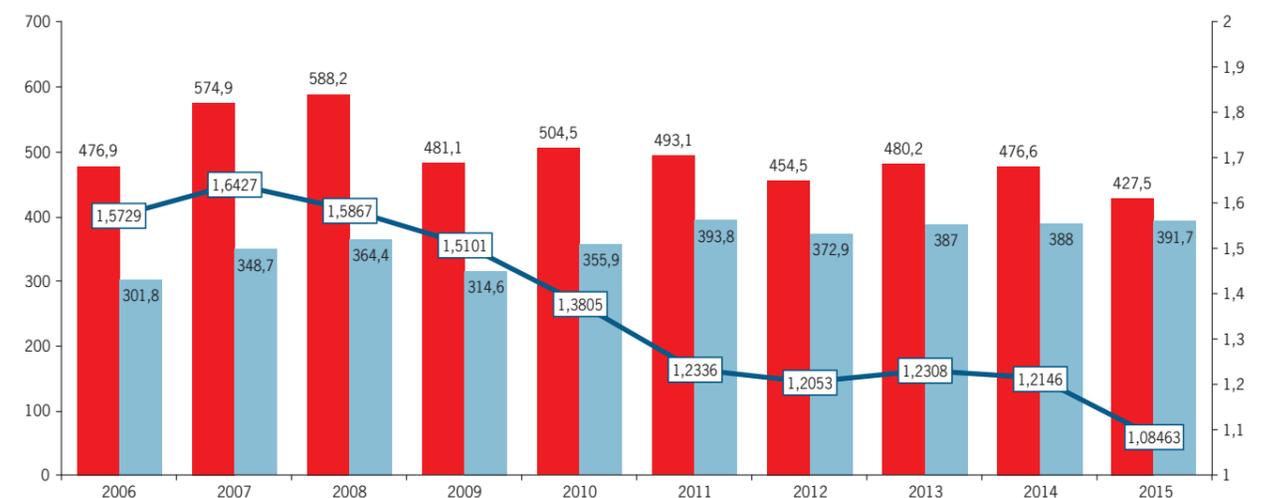
## Materiale rotabile

Numero di moduli carro



## Fatturato

■ in mio. CHF ■ in mio. EUR ■ tasso di cambio Ø CHF/EUR



## Commento

Il fatturato del Gruppo Hupac è riportato in franchi svizzeri, ma viene generato quasi esclusivamente in euro. Il grafico mostra il fatturato in entrambe le valute, nonché lo sviluppo del tasso di cambio. Mentre nel 2015 il fatturato in euro cresce leggermente in linea con lo sviluppo del traffico, si osserva un calo delle vendite in franchi svizzeri, da ricondursi all'indebolimento dell'euro.

# Relazione sulla gestione 2015



## Introduzione

Prefazione	3
L'anno 2015 in breve	7
Corporate Governance	9

## Relazione annuale

<b>Responsabilità economica di Hupac</b>	11
Andamento economico	12
Valutazione dei rischi	13
Sviluppo dell'offerta	14
Produzione	17
Risorse operative	18
Sviluppo delle partecipazioni operative	20
<b>Responsabilità ambientale di Hupac</b>	21
Prestazioni ambientali	23
<b>Responsabilità sociale di Hupac</b>	25
Collaboratori	26
Politica di trasferimento del traffico	27

## Conti annuali

Conto annuale consolidato	30
Conto annuale di Hupac SA	38

# Nuova strategia 2016-2020



Gentili signore e signori, cari amici dell'azienda

Ogni cinque anni Hupac analizza il proprio posizionamento nel mercato dei trasporti. L'anno scorso abbiamo nuovamente affrontato questa sfida: il Consiglio di Amministrazione e la Direzione hanno elaborato insieme una strategia per preparare l'azienda per il futuro.

Hupac continua a puntare a un ruolo di leader del mercato nel trasporto intermodale in Europa, in termini di qualità e quantità. Le opportunità sono promettenti: il trasporto merci è un mercato in crescita e la rotaia ha un potenziale di sviluppo interessante sulle lunghe percorrenze.

Nei prossimi anni intendiamo intensificare la penetrazione nei mercati principali. L'obiettivo è riconquistare quote di mercato attraverso la Svizzera e acquisire nuovi traffici, in particolare nel segmento dei trailer e dei beni di consumo.

Inoltre vogliamo espanderci a livello geografico. All'inizio del 2016 abbiamo potuto aprire una filiale a Shanghai che ci consentirà di insediarsi nel mercato euroasiatico e di realizzare trasporti intermodali continui di elevata qualità tra la Cina e l'Europa. Altri mercati target sono l'Europa sudorientale con trasporti fino alla Turchia, la penisola iberica e la Francia.

La business unit Company Shuttle, allestita all'inizio del 2015, sta producendo i primi risultati positivi con l'introduzione di diversi nuovi treni. Nel settore del traffico marittimo intravediamo delle opportunità che stiamo verificando e che vorremo cogliere in futuro.

Numerosi sono i progetti di terminal che supportano la strategia di crescita di Hupac. In particolare, vanno menzionati i progetti di Basilea Nord, Milano, Piacenza, Brescia e Düsseldorf-Holthausen insieme ai partner, nonché il progetto di Brwinów presso Varsavia gestito in proprio. Il completamento dei terminal è previsto nell'orizzonte temporale 2018-2020.

Ma non sono solo le risorse fisiche, quali materiale rotabile e terminal, a determinare il successo di Hupac. L'onda digitale avanza e in breve tempo cambierà mercati, processi produttivi e canali di distribuzione. La strategia di Hupac si focalizza pertanto sulla digitalizzazione, con processi di pianificazione e produzione standardizzati e automatizzati che mirano a migliorare lo sfruttamento dei treni. L'integrazione di dati end-to-end, la tracciabilità trasparente delle spedizioni e lo scambio automatizzato delle informazioni diventeranno uno standard per i clienti. La preparazione alla logistica 4.0, ovvero la concatenazione di dati e processi di tutti i partner della catena logistica, è tra le maggiori priorità di Hupac. A questo scopo, chiediamo la disponibilità e la trasparenza dei dati del traffico a livello politico, per ottimizzare l'intera catena di trasporto.

Sono i collaboratori a plasmare il futuro di Hupac: persone che si orientano alle esigenze dei clienti e si adoperano affinché l'azienda continui a crescere e a investire in modo proficuo. Il team di Hupac si contraddistingue da sempre per flessibilità e forza innovatrice. Per affrontare le sfide degli anni a venire, perfezioniamo le capacità dei nostri collaboratori a tutti i livelli gerarchici. La logistica del futuro richiede nuovi modi di pensare e di agire, puntando sull'interdisciplinarietà e l'interculturalità. Hupac ha le carte in regola, potendo contare su una storia ormai prossima al mezzo secolo e una forte cultura aziendale.

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

Dr. Hans-Jörg Bertschi  
Presidente del Consiglio di Amministrazione

Chiasso, aprile 2016



# Alptransit per la logistica in Europa



“ L'inaugurazione della galleria di base del San Gottardo, il tunnel ferroviario più lungo del mondo, è un evento epocale. ”

Cari azionisti, clienti, partner e collaboratori

Qualche anno fa l'entrata in funzione della galleria di base del San Gottardo sembrava un obiettivo lontano. Nel 2007 ne abbiamo avuto un assaggio, con l'apertura della galleria di base del Lötschberg. Ma ancora oggi si transita sul Gottardo con tripla trazione attraverso gallerie elicoidali e ripide rampe, con la pioggia e con la neve – sempre sperando che la natura non regali sorprese, sotto forma di caduta massi e slavine, con conseguente chiusura della tratta per giorni e giorni.

Il 1° giugno 2016 sarà il grande momento: l'inaugurazione della galleria di base del San Gottardo, il tunnel ferroviario più lungo del mondo, è un evento epocale. Le prime corse di prova con i nostri treni sono andate a buon fine. L'11 dicembre 2016 potremo avviare l'esercizio operativo attraverso i 57 chilometri della galleria. Per la prima volta, i nostri treni shuttle passeranno sotto le Alpi a livello base, collegando in modo sicuro e affidabile le aree economiche della Lombardia e del nord Europa. L'attività operativa quotidiana ne beneficerà da diversi punti di vista:

- ▶ stabilizzazione dell'affidabilità delle tratte rispetto all'influsso dei fenomeni atmosferici
- ▶ accorciamento della tratta di 30 chilometri
- ▶ minor numero di fermate intermedie per cambio locomotori e utilizzo di locomotori di spinta
- ▶ minor consumo energetico
- ▶ spese di manutenzione ridotte per il materiale rotabile data l'eliminazione della tratta montana
- ▶ nuovo sistema operativo con ETCS per una maggiore stabilità degli orari e una maggiore puntualità
- ▶ capacità sufficienti per la crescita futura.

Ma per completare il puzzle di Alptransit mancano altri pezzi importanti. Entro la fine del 2020 saranno ultimati la galleria di base del Ceneri e il corridoio di 4 metri tra Basilea e il nord Italia. Ciò consentirà il transito di treni lunghi 750 metri, con profili fino a 4 metri di altezza, con un peso che può raggiungere le 1600 tonnellate con una locomotiva. Tutte queste migliorie sono necessarie per ottenere un aumento dell'efficienza e compensare la riduzione dei contributi alla gestione.

A breve, però, andiamo incontro ad una fase pluriennale di intensa attività di costruzione. La sfida maggiore è rappresentata dal blocco totale di sei mesi della tratta di Luino nel 2017. Con i nostri partner presso i gestori delle infrastrutture e delle imprese ferroviarie, stiamo studiando alternative e deviazioni che permettano di costruire le infrastrutture del futuro con effetti il più ridotto possibile sull'attività operativa del presente.

Un altro pezzo del puzzle sono i terminal del nord Italia. Insieme al nostro partner italiano FS stiamo sviluppando i progetti per i terminal di Milano Smistamento, Brescia e Piacenza, con un completamento a tappe a partire dal 2019.

La realizzazione di un corridoio efficiente per il traffico merci tra Rotterdam e Genova richiede ulteriori misure, come ad esempio i grandi progetti Emmerich-Oberhausen e Basilea-Offenburg. Il mercato si augura che il traffico di treni lunghi 750 metri sia possibile sul corridoio già per la fine del 2020. Nella concorrenza con la strada, infatti, conta ogni metro di carico utile sui treni merci.

Anche se si procede solo gradualmente: l'investimento miliardario per la galleria di base del San Gottardo è il primo pilastro per sostenere il traffico merci su rotaia e realizzare gli obiettivi di trasferimento del traffico. Nel 2017 celebreremo il 50° anniversario di Hupac. Grazie a un'infrastruttura moderna siamo attrezzati al meglio per affrontare il prossimo capitolo della nostra storia aziendale.

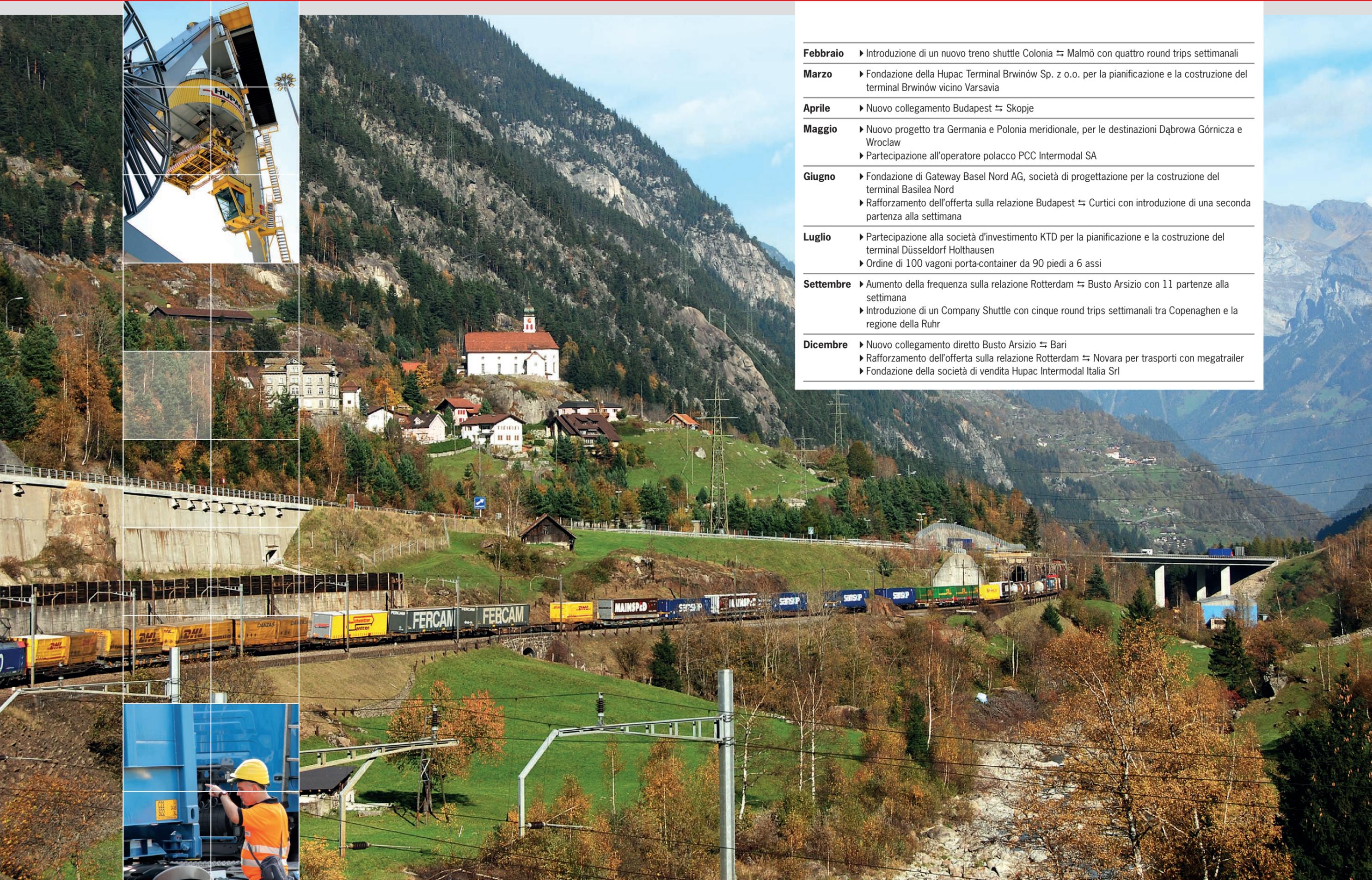
Ringrazio i nostri azionisti, clienti e partner per la fiducia accordataci, e i nostri collaboratori per il loro impegno quotidiano, augurando loro molto successo anche per il futuro.

Bernhard Kunz  
Direttore

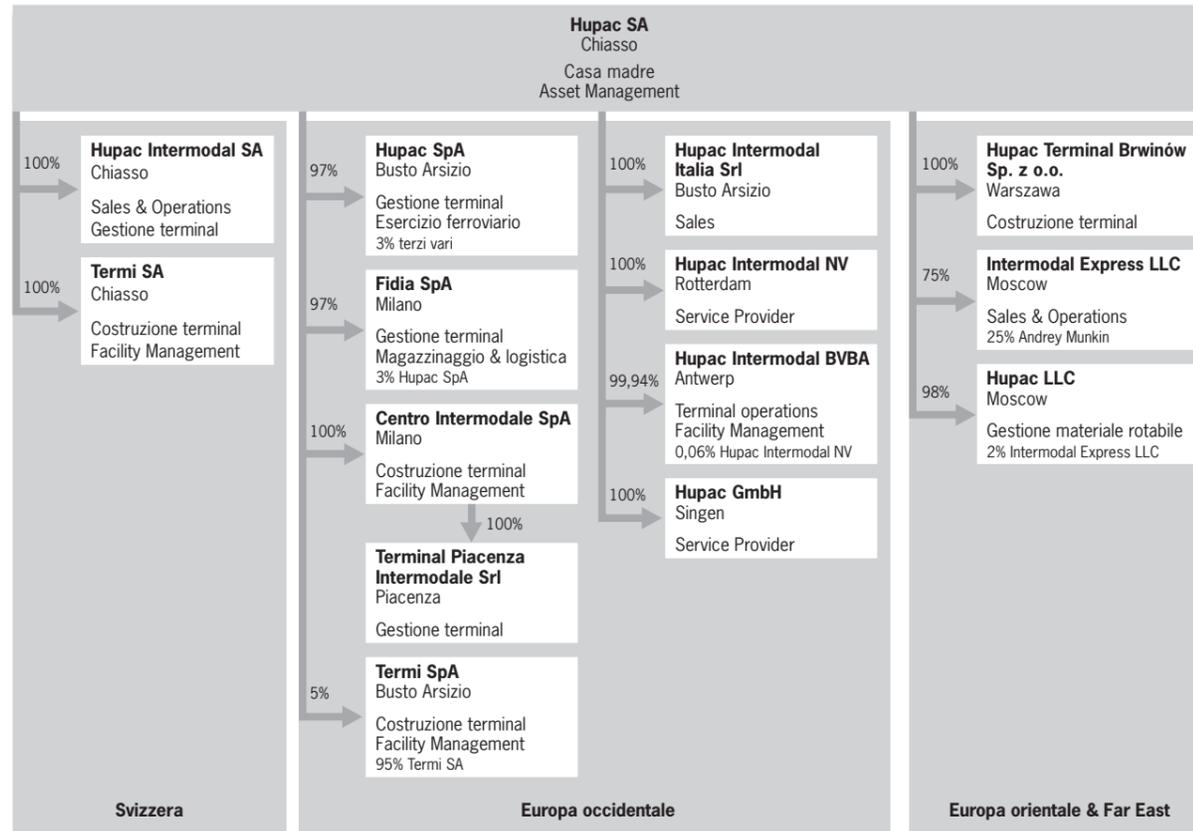
Chiasso, aprile 2016

# L'anno 2015 in breve

- Febbraio** ▶ Introduzione di un nuovo treno shuttle Colonia ⇄ Malmö con quattro round trips settimanali
- Marzo** ▶ Fondazione della Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o. per la pianificazione e la costruzione del terminal Brwinów vicino Varsavia
- Aprile** ▶ Nuovo collegamento Budapest ⇄ Skopje
- Maggio** ▶ Nuovo progetto tra Germania e Polonia meridionale, per le destinazioni Dąbrowa Górnicza e Wrocław  
▶ Partecipazione all'operatore polacco PCC Intermodal SA
- Giugno** ▶ Fondazione di Gateway Basel Nord AG, società di progettazione per la costruzione del terminal Basilea Nord  
▶ Rafforzamento dell'offerta sulla relazione Budapest ⇄ Curtici con introduzione di una seconda partenza alla settimana
- Luglio** ▶ Partecipazione alla società d'investimento KTD per la pianificazione e la costruzione del terminal Düsseldorf Holthausen  
▶ Ordine di 100 vagoni porta-container da 90 piedi a 6 assi
- Settembre** ▶ Aumento della frequenza sulla relazione Rotterdam ⇄ Busto Arsizio con 11 partenze alla settimana  
▶ Introduzione di un Company Shuttle con cinque round trips settimanali tra Copenaghen e la regione della Ruhr
- Dicembre** ▶ Nuovo collegamento diretto Busto Arsizio ⇄ Bari  
▶ Rafforzamento dell'offerta sulla relazione Rotterdam ⇄ Novara per trasporti con megatrailer  
▶ Fondazione della società di vendita Hupac Intermodal Italia Srl



# Corporate Governance



## Consiglio di Amministrazione di Hupac SA

Nome	Età	Posizione	Nazionalità	Prima nomina	Scadenza del mandato
Dr. Hans-Jörg Bertschi	58	Presidente dal 1993	Svizzera	1987	2016
Dr. Thomas Baumgartner	61	Consigliere	Italiana	1990	2016
Thomas Hoyer	65	Consigliere	Tedesca	1988	2016
Ing. Nicolas Perrin	56	Consigliere	Svizzera	2008	2016
Nils Planzer	44	Consigliere	Svizzera	2008	2016
Peter Hafner	59	Segretario	Svizzera	1999	2016

## Direzione del Gruppo Hupac e direzione operativa delle filiali

Hupac SA	Hupac SpA	Hupac Intermodal Italia Srl	Hupac Terminal Brwinów
Bernhard Kunz Peter Hafner <i>Direttore Condirettore e Finance &amp; Administration</i>	Francesco Crivelli <i>Amministratore Delegato</i>	Maurizio Bertaso <i>Direttore Vendite</i>	Alberto Grisone Peter Hafner Peter Howald <i>Manager Manager Manager</i>
Hupac Intermodal SA Bernhard Kunz Peter Howald <i>Direttore Condirettore</i>	Fidia SpA Francesco Crivelli <i>Amministratore Delegato</i>	Hupac Intermodal NV Mark Jansen <i>Direttore Operativo</i>	Intermodal Express LLC Andrey Munkin <i>Direttore</i>
Termini SA Peter Hafner <i>Direttore</i>	Centro Intermodale SpA Peter Hafner <i>Presidente</i>	Hupac Intermodal BVBA Dirk Fleerackers <i>Direttore Operativo</i>	Hupac LLC Andrey Munkin <i>Direttore</i>
	Terminal Piacenza Intermodale Srl Piero Solcà <i>Presidente</i>	Hupac GmbH Sascha Altenau <i>Direttore</i>	
	Termini SpA Peter Hafner Francesco Crivelli <i>Presidente Amministratore Delegato</i>		
<b>Svizzera</b>	<b>Europa occidentale</b>		<b>Europa orientale &amp; Far East</b>

## Struttura del Gruppo Hupac

Alla fine del 2015 il Gruppo Hupac era costituito da 15 imprese con sedi in Svizzera, Italia, Germania, Paesi Bassi, Belgio, Polonia e Russia. Ogni società agisce in un preciso ambito, per proporre soluzioni avanzate e rendere più efficace la risposta complessiva del Gruppo.

A marzo 2015, Hupac ha fondato la Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o. con sede a Varsavia. L'azienda è incaricata della progettazione e della costruzione di un nuovo terminal per il trasporto combinato a Brwinów, presso Varsavia.

A dicembre 2015 è seguita la fondazione della Hupac Intermodal Italia Srl. L'azienda gestisce la vendita dei servizi intermodali del Gruppo Hupac in Italia.

## Il Consiglio di Amministrazione

Attualmente il Consiglio di Amministrazione di Hupac SA è composto di cinque membri. Lo statuto prevede che gli azionisti di Hupac siano in primo luogo imprese di trasporto che operano attivamente per lo sviluppo del trasporto combinato. Di conseguenza, il Consiglio di Amministrazione di Hupac SA è costituito a maggioranza da imprenditori o amministratori delegati di aziende di questo tipo. Con la Germania e l'Italia sono rappresentati mercati geografici d'importanza strategica. I membri del Consiglio di Amministrazione nella sua attuale composizione rappresentano nel complesso oltre i due terzi dei voti degli azionisti. La composizione del Consiglio di Amministrazione di Hupac Intermodal SA e Termini SA è identica a quella di Hupac SA. Nelle altre società del Gruppo Hupac, il Consiglio di Amministrazione è composto in maggioranza da membri della direzione della casa madre.

## Struttura del capitale

Nell'anno di riferimento Hupac SA aveva un capitale azionario di CHF 20 milioni. Gli azionisti che partecipano all'impresa sono circa 100. Il 72% del capitale è detenuto da imprese di trasporto e di spedizioni svizzere, tedesche, italiane, francesi, austriache e olandesi, il 28% da imprese ferroviarie. In questo modo si garantisce vicinanza al mercato e indipendenza dalle ferrovie.

## Partecipazioni

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. La Terminal Alptransit Srl (Teralp) è una joint venture

di FS Logistica SpA e Hupac SA, la cui finalità principale è la pianificazione e la costruzione dei terminal.

Hupac mantiene partecipazioni di minoranza essenziali in diverse imprese attive nell'area del trasporto combinato. Tali partecipazioni riguardavano gli operatori di trasporto combinato Cemat e RAlpin, la società terminalistica Combinant, l'impresa di elaborazione dati Cesar Information Services nonché l'impresa ferroviaria SBB Cargo International.

A giugno 2015, le aziende svizzere di trasporti e logistica Contargo, Hupac e FFS Cargo hanno fondato la Gateway Basel Nord AG, società di pianificazione per la costruzione del terminal di trasbordo Basilea Nord.

A luglio 2015 Hupac, insieme ad altri partner, è entrata a far parte della KTD Investitionsgesellschaft mbH. La società ha come obiettivo la progettazione e la costruzione di un terminal a Düsseldorf Holthausen.

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

Per rafforzare la rete in Polonia, a maggio 2015 Hupac è entrata a far parte dell'azionariato dell'operatore polacco PCC Intermodal SA.

## Regolamento organizzativo

Il regolamento organizzativo del Gruppo Hupac disciplina la costituzione e le modalità di deliberazione, nonché i compiti e le responsabilità del Consiglio di Amministrazione, della presidenza del Consiglio di Amministrazione, 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.

## Certificazioni

Il sistema di gestione della qualità e dell'ambiente di Hupac è certificato secondo le norme ISO 9001 e 14001. L'ultima ricertificazione è stata effettuata nel 2013 e ha una validità di tre anni.

Nel 2013 Hupac è stata certificata come ECM (Entity in Charge of Maintenance) secondo il regolamento UE 445/2011. Il certificato ha una validità di cinque anni e comprende tutti gli aspetti della gestione dei carri.

# Relazione annuale

## 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

In riferimento alla nuova relazione annuale, per l'anno d'esercizio 2015 è necessario fare riferimento all'evento straordinario del 15 gennaio 2015, quando la Banca nazionale svizzera ha deciso di porre fine alla politica di difesa del tasso di cambio di 1,20 CHF/EUR. Per le aziende svizzere attive nel commercio internazionale in euro come Hupac, ciò ha provocato gravi conseguenze su larga scala.

Nell'anno di esercizio 2015 i ricavi da forniture e prestazioni del Gruppo Hupac sono diminuiti del 10,3% rispetto all'anno precedente raggiungendo CHF 427,5 milioni. Se i cambi fossero stati gli stessi di fine 2014, i ricavi sarebbero stati pari a CHF 473,5 milioni. La posizione "altri ricavi", che comprende i sussidi finanziari statali, è diminuita del 10,9% rispetto al 2014.

I costi delle prestazioni fornite sono diminuiti dell'11,8% rispetto all'anno precedente. Ciò ha portato nell'anno di riferimento 2015 a un utile lordo di CHF 100 milioni, che rispetto all'anno precedente equivale a una riduzione del 4,2%.

L'utile d'esercizio del Gruppo nell'anno di riferimento è sceso del 19,7% toccando CHF 6,1 milioni.

Nell'anno di esercizio 2015, il cash flow del Gruppo secondo il metodo di calcolo semplificato – utile d'esercizio più ammortamenti e rettifiche di valore – ammonta a CHF 41,3 milioni, pari a una diminuzione dello 0,3% rispetto all'anno precedente.

Gli investimenti materiali per l'anno 2015 ammontano a CHF 24,6 milioni.

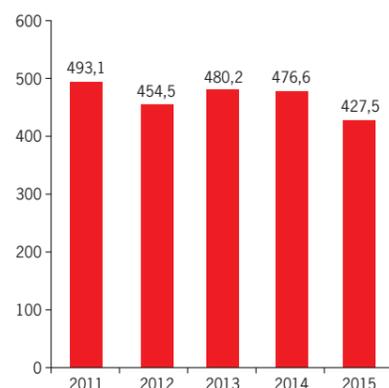
Tenendo conto delle condizioni economiche ancora difficili, in particolare in seguito allo shock monetario del gennaio 2015, l'andamento del Gruppo Hupac nell'anno di riferimento 2015 può essere definito soddisfacente.

Ai sensi della relazione annuale le prospettive per il futuro del Gruppo Hupac si possono considerare positive. In particolare vanno valutati positivamente la crescita nelle nuove business unit e l'effetto Alptransit. Dall'altro lato, Hupac dovrà affrontare a medio termine anche grandi sfide; in particolare va citata la futura riduzione dei pagamenti dei contributi alla gestione. Il nuovo orientamento strategico per la crescita contribuirà a far sì che il Gruppo Hupac riesca a gestire con successo le sfide che si troverà ad affrontare in futuro.

Importi in CHF 1000	2015	2014	%
Ricavi da forniture e prestazioni	427.540	476.640	- 10,3
Altri ricavi	66.699	74.818	- 10,9
Costi delle prestazioni fornite	394.197	447.014	- 11,8
Utile lordo	100.042	104.444	- 4,2
Utile d'esercizio del Gruppo	6.058	7.544	- 19,7
Cash flow del Gruppo	41.306	41.435	- 0,3

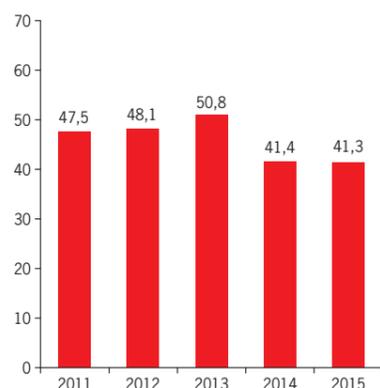
### Fatturato annuo

in mio. CHF



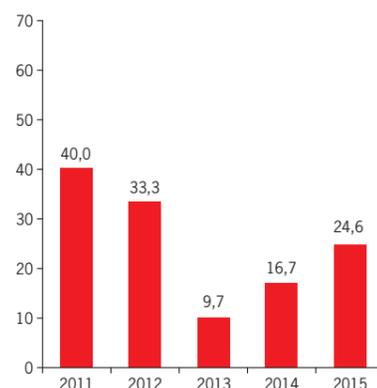
### Cash flow

in mio. CHF



### Investimenti materiali

in mio. CHF



## Valutazione dei rischi

Nell'ambito della gestione del rischio, Hupac valuta i rischi partendo dal riconoscimento preventivo di tutti i pericoli e individua e definisce i rischi conseguenti, con l'intento di preservare il Gruppo da notevoli perdite economiche.

Il cuore del sistema è un elenco dei pericoli, con l'indicazione e la valutazione dei rischi conseguenti, redatto dai direttori dei reparti e dai responsabili delle filiali. Il suo aggiornamento rientra nelle competenze della direzione. L'informazione corrente sullo stato della situazione viene regolarmente sottoposta al Consiglio d'Amministrazione.

Nello specifico si tratta di gestire, limitare ed evitare i rischi in presenza di cambiamenti significativi, attraverso l'applicazione dei codici di buona pratica, l'analisi dell'analogia con sistemi di riferimento e l'identificazione di scenari e misure di sicurezza associate.

Il Gruppo Hupac mette a disposizione le risorse necessarie a questo scopo. Riteniamo importante

coinvolgere nel riconoscimento dei pericoli i collaboratori direttamente interessati, affinché comunichino ai loro superiori i potenziali di pericolo o i rischi futuri.

La struttura di rischio del Gruppo Hupac sostanzialmente non è cambiata rispetto agli anni precedenti. I maggiori rischi operativi risiedono nei terminal e sulle tratte ferroviarie. Si tratta di incidenti con possibili conseguenze per le persone nonché danni alle unità di carico, alle merci trasportate, agli impianti terminalistici e ferroviari oltre che all'ambiente.

I rischi valutari costituiscono le sfide maggiori in ambito amministrativo e finanziario. Per valutare il sistema di controllo interno (SCI) vengono eseguiti almeno due audit interni all'anno.

Per l'analisi e la valutazione dei rischi, il Gruppo Hupac si basa sul regolamento di esecuzione della Commissione Europea n. 402/2013.



## Business unit Shuttle Net

### Potenziamento della rete malgrado le difficoltà aziendali

La situazione del mercato dell'anno scorso è da definirsi particolarmente difficile. La scarsità di risorse presso le imprese ferroviarie, numerose giornate di sciopero e le interruzioni del traffico dovute a cantieri e incidenti hanno influito in modo negativo sullo sviluppo del traffico. I motivi citati hanno reso necessario cancellare oltre 600 treni. Malgrado ciò, la business unit Shuttle Net ha trasportato pressoché lo stesso numero di spedizioni dell'anno precedente.

Nel core business del trasporto transalpino attraverso la Svizzera abbiamo registrato un calo dello 0,6%. Lo sviluppo negativo ha interessato in particolare il trasporto interno della Svizzera e il trasporto import/export Svizzera-Italia via Gottardo. Il fattore determinante è stata l'eliminazione, a gennaio 2015, della soglia minima nel tasso di cambio del franco svizzero rispetto all'euro. Quest'operazione ha determinato un indebolimento dell'economia svizzera a livello di esportazioni.

Il calo dei volumi via Gottardo è stato compensato da uno sviluppo positivo del traffico nel corridoio di 4 metri via Lötschberg. Su questo asse abbiamo registrato una crescita del 13% grazie all'offerta per megatrailer con codifica P400 nei segmenti Germania-Italia e Benelux-Italia.

Nel trasporto transalpino via Francia e Austria è stato necessario razionalizzare alcuni prodotti a causa dello sfruttamento inadeguato.

Nel trasporto non transalpino sono stati potenziati i corridoi Benelux-Germania e Benelux-Europa orientale. L'introduzione di un treno Colonia ⇌ Malmö a febbraio ha consentito di offrire per la prima volta dei collegamenti tra Svezia e Germania. Ad aprile Skopje è stata collegata alla rete shuttle via Budapest. Il treno introdotto a maggio insieme al partner Kombiverkehr tra Schwarzheide e la Polonia meridionale, con destinazioni Dąbrowa Górnicza e Wrocław, rafforza l'offerta sull'asse est-ovest.

Anche il traffico con l'Europa sudorientale ha registrato uno sviluppo positivo. A giugno abbiamo attivato il secondo treno shuttle settimanale nel traffico in Romania. Sulla relazione Duisburg ⇌ Vienna siamo in grado di reagire in modo flessibile alla domanda del mercato con una quarta partenza alla settimana.

### Ulteriore sviluppo e nuovi prodotti nel 2016

All'inizio dell'anno sono stati attivati numerosi nuovi collegamenti in collaborazione con grandi clienti. Il collegamento shuttle Venlo ⇌ Busto Arsizio prevede cinque partenze alla settimana e collega per la prima volta l'area economica olandese di Limburg alla rete Hupac. Il treno shuttle Zeebrugge ⇌ Novara viaggia con tre round trip settimanali ed è particolarmente allettante per il segmento di mercato dei megatrailer. Per le destinazioni in Italia meridionale è stato ristrutturato lo shuttle Busto ⇌ Bari in collaborazione con l'operatore italiano Cemat, al fine di offrire ai clienti un orario più interessante senza soste.

È da menzionare inoltre l'aumento della frequenza dei treni shuttle Colonia ⇌ Novara a otto round trip settimanali e la ristrutturazione del collegamento Rotterdam ⇌ Novara/Busto, con un incremento del numero delle corse da Busto Arsizio e un rafforzamento del sistema operativo dei treni da Novara.

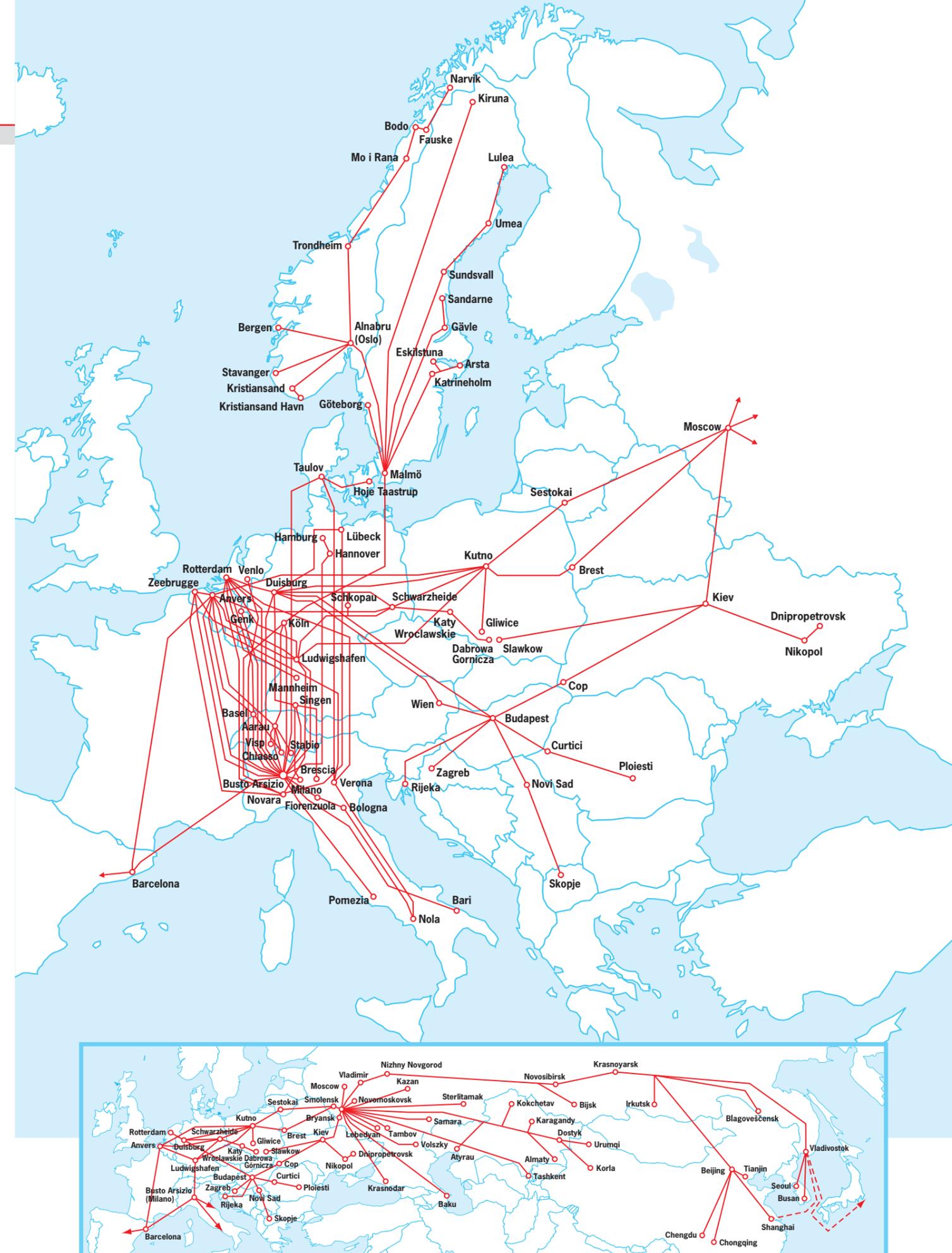
Anche nel traffico in Polonia vi sono importanti novità. Dall'inizio dell'anno il terminale Kutno presso Varsavia è il hub centrale nell'asse est-ovest. Qui arrivano i treni shuttle Hupac provenienti da Ludwigshafen, Schwarzheide e Anversa, oltre al nuovo treno shuttle proveniente da Duisburg e gestito insieme a PCC e Kombiverkehr. Da Kutno le spedizioni possono viaggiare fino a Mosca con lo shuttle bisettimanale e poi proseguire fino all'Asia centrale e all'Estremo Oriente.

Altri progetti riguardano i corridoi Paesi Bassi-Italia e Francia-Germania. Il collegamento gateway previsto da Novara per Trieste con tre partenze settimanali offre la possibilità di collegare l'area economica della Turchia alla rete Hupac tramite collegamenti short sea.

La situazione degli ordini e delle commesse della business unit Shuttle Net può essere definita buona.

### Vicinanza ai clienti

L'organizzazione della business unit Shuttle Net è stata ulteriormente sviluppata, al fine di soddisfare un numero sempre più ampio di requisiti relativi alla gestione del rapporto con i clienti. A dicembre 2015 è stata fondata la società di vendita Hupac Intermodal Italia Srl come interlocutore per i clienti in Italia. Per la gestione dei trasporti sull'asse est-ovest, è stata insediata un nuovo team nella centrale operativa di Chiasso, con focus sui nuovi mercati in Europa orientale ed Estremo Oriente.



Situazione ad aprile 2016

## Business unit Company Shuttle

### Primi successi nel 2015

A gennaio 2015 la business unit Company Shuttle ha iniziato la propria attività. Durante il periodo dei bandi di gara dalla primavera all'estate, Hupac è riuscita ad aggiudicarsi diverse commesse. Un primo company shuttle è stato lanciato con successo a settembre, con cinque round trip settimanali tra Copenhagen e la regione della Ruhr, per uno spedizioniere danese operante a livello mondiale. La trazione del treno per la prima volta è stata affidata anche in Danimarca a un'azienda privata.

### Acquisizione di nuovi clienti e ulteriore potenziamento

Il nuovo anno è iniziato con l'inserimento di altri due company shuttle e l'estensione della tratta di Copenhagen nei Paesi Bassi fino a Geleen.

All'inizio di gennaio è partito il company shuttle Rotterdam Europort ⇄ Novara con quattro round trip settimanali. A Europort il treno proveniente da Novara collega i traghetti di P&O Ferries e Stena Line direttamente alla Gran Bretagna. Oltre ai consumer goods, anche i mega trailer vengono trasportati in carri di massima sicurezza appositamente realizzati.

Il company shuttle Geleen ⇄ Domodossola/Busto Arsizio è stato introdotto insieme a uno spedizioniere belga e a un'azienda di logistica svizzera per prodotti chimici e viaggia con sei round trip settimanali. Con la sosta di deposito a Domodossola si sfruttano al meglio i parametri tecnici massimi

del sistema ferroviario. Il collegamento diretto con il polo chimico di Chemelot a Geleen consente agli spedizionieri locali di collegare diverse destinazioni in Italia settentrionale, centrale e meridionale, tramite l'hub di Busto Arsizio.

La situazione degli ordini e delle commesse della business unit Company Shuttle può essere definita buona. Diversi progetti sono in fase di preparazione e la relativa introduzione è imminente.

### Rafforzamento dell'organizzazione

Parallelamente alla crescita del traffico, è stato possibile rafforzare l'organizzazione della business unit con due esperti product manager. Queste figure sviluppano i prodotti a stretto contatto con i nostri grandi clienti: dalla pianificazione degli orari alla massimizzazione dei parametri di carico, dalla scelta dei carri ottimali all'implementazione delle interfacce IT necessarie, dagli accordi con i terminal e le imprese ferroviarie fino all'esercizio quotidiano.

### Ottimizzazione e digitalizzazione

Oltre al potenziamento dell'attività per ulteriori collegamenti, la business unit si concentra sull'ottimizzazione costante dei company shuttle esistenti, allo scopo di assicurare, insieme ai clienti, l'attrattiva a lungo termine del prodotto. Il fattore centrale in tal senso è la digitalizzazione. Sono già stati messi in atto con successo alcuni passi importanti verso l'evasione digitale degli ordini end-to-end all'interno della filiera logistica tra cliente, operatore, impresa ferroviaria e terminal. Nell'anno in corso verranno introdotti altri strumenti e provvedimenti.



# Produzione

### Qualità a basso livello

Nel 2015 il livello di qualità inteso come puntualità dei treni è peggiorato rispetto all'anno precedente. Su tutte le direttrici è stato registrato un calo di questo importante indice. Sono considerati puntuali i treni pronti per essere scaricati al massimo 60 minuti dopo l'orario concordato.

Sull'asse di Luino il tasso di puntualità è sceso di nove punti percentuali dal 69 al 60%. Il calo sulla tratta via Chiasso è stato di sette punti percentuali (dall'85 al 78%) e su quella via Domodossola di quindici punti percentuali (dal 71 al 56%). Nel traffico via Brennero abbiamo dovuto riscontrare una puntualità bassa pari al 62% (anno precedente: 61%). Anche nel traffico non transalpino non è stato ottenuto alcun miglioramento (63% rispetto al 64% dell'anno precedente).

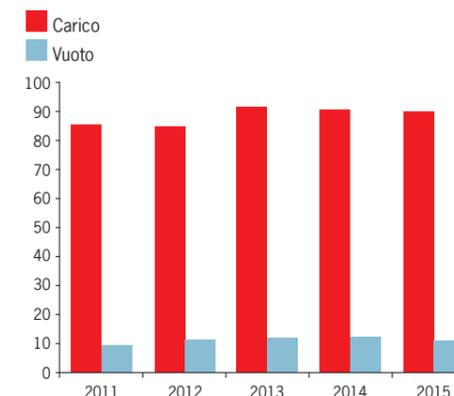
### Gestione proattiva del traffico

Le cause di questo sviluppo negativo risiedono a diversi livelli: per quanto riguarda le infrastrutture vanno menzionati i lavori di costruzione, i difetti tecnici e alcune situazioni di mancanza di capacità; a livello delle imprese ferroviarie vi sono principalmente problemi di risorse. Anche i danni causati dal maltempo e gli scioperi hanno contribuito in misura determinante ai ritardi.

Il team di produzione Hupac compensa la carenza di qualità con un'intensa attività di gestione e coordinamento 24 ore su 24. In stretta collaborazione con i partner ferroviari e i gestori di terminal si pianificano i trasporti organizzandoli al meglio, in particolare in caso di inconvenienti. Numerose composizioni sostitutive sono a disposizione e possono essere immesse in circolazione all'occorrenza per garantire la stabilità dell'orario.

### Percorrenza dei carri

Chilometri medi per carri Hupac nella rete a scartamento normale, indicizzato; carico 2006 = 100



### Trasparenza e investimenti

Hupac, insieme ai partner ferroviari, ha elaborato un piano a lungo termine per il miglioramento della qualità. Tra le misure rientra il monitoraggio giornaliero dei ritardi nella rete di trasporti, l'attribuzione univoca delle responsabilità in regime di trasparenza reciproca, e l'analisi oggettiva delle cause dei ritardi. Su questa base è possibile prendere misure mirate.

Per contrastare la mancanza di risorse, Hupac investe in riserve proprie. Dall'inizio del 2016 viene riservato per Hupac un pool di locomotive e macchinisti, disponibili su chiamata e impiegabili in qualsiasi momento per superare situazioni critiche. I risultati dei primi mesi sono molto promettenti.

### Sicurezza operativa

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.

Nell'anno di riferimento, nell'ambito di attività di Hupac non si sono verificati gravi incidenti.

### Elevata produttività del materiale rotabile

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 di Hupac SA sono rimaste sostanzialmente invariate con una diminuzione pari allo 0,5%, mentre la percorrenza media a vuoto è diminuita del 10,2%.

## Materiale rotabile

A fine 2015 il Gruppo Hupac disponeva di una flotta di carri di 5.216 moduli, pari ad un aumento dell'1,9% rispetto all'anno precedente. La percentuale di carri noleggiati rispetto alla totalità del materiale rotabile risultava del 3,9%.

Nel settore della manutenzione dei carri, Hupac SA 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 quattro punti percentuali arrivando a 90%, superando così il valore target dell'85%.

I partner delle officine di proprietà di Busto Arsizio hanno dato un contributo essenziale assicurando 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 il volume di output.

Nell'anno di riferimento sono stati consegnati 76 nuovi carri. Si è trattato di 30 carri pianali per container da 90 piedi, e di 46 carri a doppia tasca di tipo T3000. Di questi ultimi, 14 carri di una nuova serie sono dotati di freni a disco.

L'ampliamento della flotta di carri continua in sintonia con le esigenze del mercato. Per il segmento in crescita dei container da 45 piedi sono stati ordinati 100 vagoni porta-container da 90 piedi a sei assi, con consegne nel 2015/2016.

## 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, BLS Cargo, Crossrail, Captrain, WLB Wiener Lokalbahnen Cargo, SNCF Fret, SNCB Logistics, Rotterdam Rail Feeding, Interporto Servizi Cargo, Rail Cargo Hungaria e TX Logistik.

L'impresa ferroviaria di Hupac garantisce l'attività di manovra al terminal di Busto Arsizio e i trasporti dei carri tra il terminal e le officine. Inoltre, effettua trasporti feeder, ad esempio tra Busto Arsizio e Milano Smistamento.

## Terminal

I treni di Hupac servono circa 60 terminal di transbordo in 16 paesi europei. Numerosi altri terminal possono essere raggiunti tramite i collegamenti ferroviari dei nostri partner. Nell'anno in esame gli impianti di transbordo di Herne, Kutno e Gliwice 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.

## 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 delle più importanti risorse del Gruppo 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).

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 ed e-billing per l'immissione dei dati direttamente nel sistema del cliente.

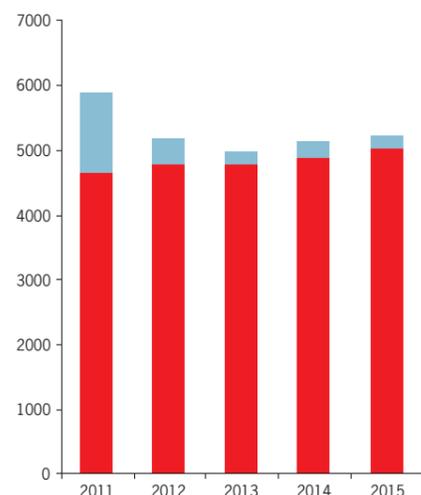
Nell'anno in esame gli specialisti IT hanno sviluppato nuovi sistemi per la gestione del terminal di Busto Arsizio. Una visualizzazione grafica di tutti gli elementi aziendali consente di avere una migliore panoramica del posizionamento delle unità di carico e dei carri.

È stata predisposta una piattaforma web per i servizi alla clientela. Nell'anno in corso si potranno attivare i primi servizi amministrativi e operativi in quest'area protetta da password.

## Materiale rotabile

Numero di moduli carro

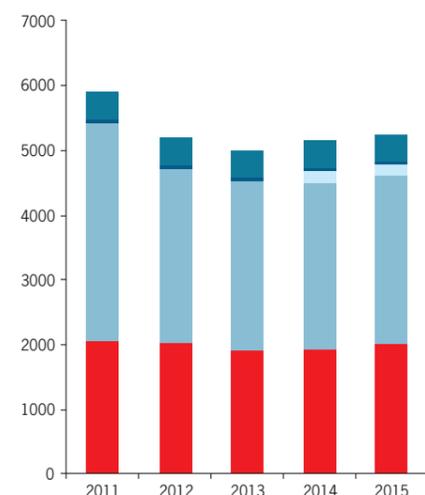
Carri noleggiati  
Carri di proprietà



## Materiale rotabile per tipologia

Numero di moduli carro

Carri ultrabassi Rola  
Vagoni letto Rola  
Carri a scartamento largo (RUS)  
Carri pianali  
Carri a tasca



# Sviluppo delle partecipazioni operative

## **SBB Cargo International SA, Olten**

Da inizio 2011, Hupac detiene una partecipazione di minoranza del 25% in questo vettore internazionale per treni completi e 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 e all'abolizione dei contributi d'esercizio per il traffico combinato transalpino dalla fine del 2023.

## **Crossrail SA, Muttenz**

Crossrail è una delle poche ferrovie private in essere dopo la fase di consolidamento degli ultimi anni. A fine 2015 Hupac deteneva una quota del 13,44%. Da aprile 2016 Hupac non è più azionista di Crossrail.

## **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 34,48%.

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 dell'operatore intermodale costituito 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 gestisce il terminal di Lugano, mentre quello di Novara è diretto dall'affiliata Fidia. Nell'anno in esame Hupac SA ha affittato a RAIPin 425 carri a pianale ribassato e 9 vagoni di accompagnamento.

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

La società di joint venture, fondata nel 1999, gestisce il terminal Singen insieme a DB Intermodal Services. Circa 40 treni transitano settimanalmente su questo impianto.

## **Combinant NV, Anversa**

Hupac detiene una quota del 35% della società Combinant NV, fondata nel 2009. Gli altri soci sono BASF e Hoyer. Nell'anno in esame, Hupac ha gestito 60 treni a settimana nel terminal Combinant.

## **KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH, 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 80 treni su questo terminal.

## **DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, 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 40 treni alla settimana su questo terminal.

## **RSC Rail Service Center, Rotterdam**

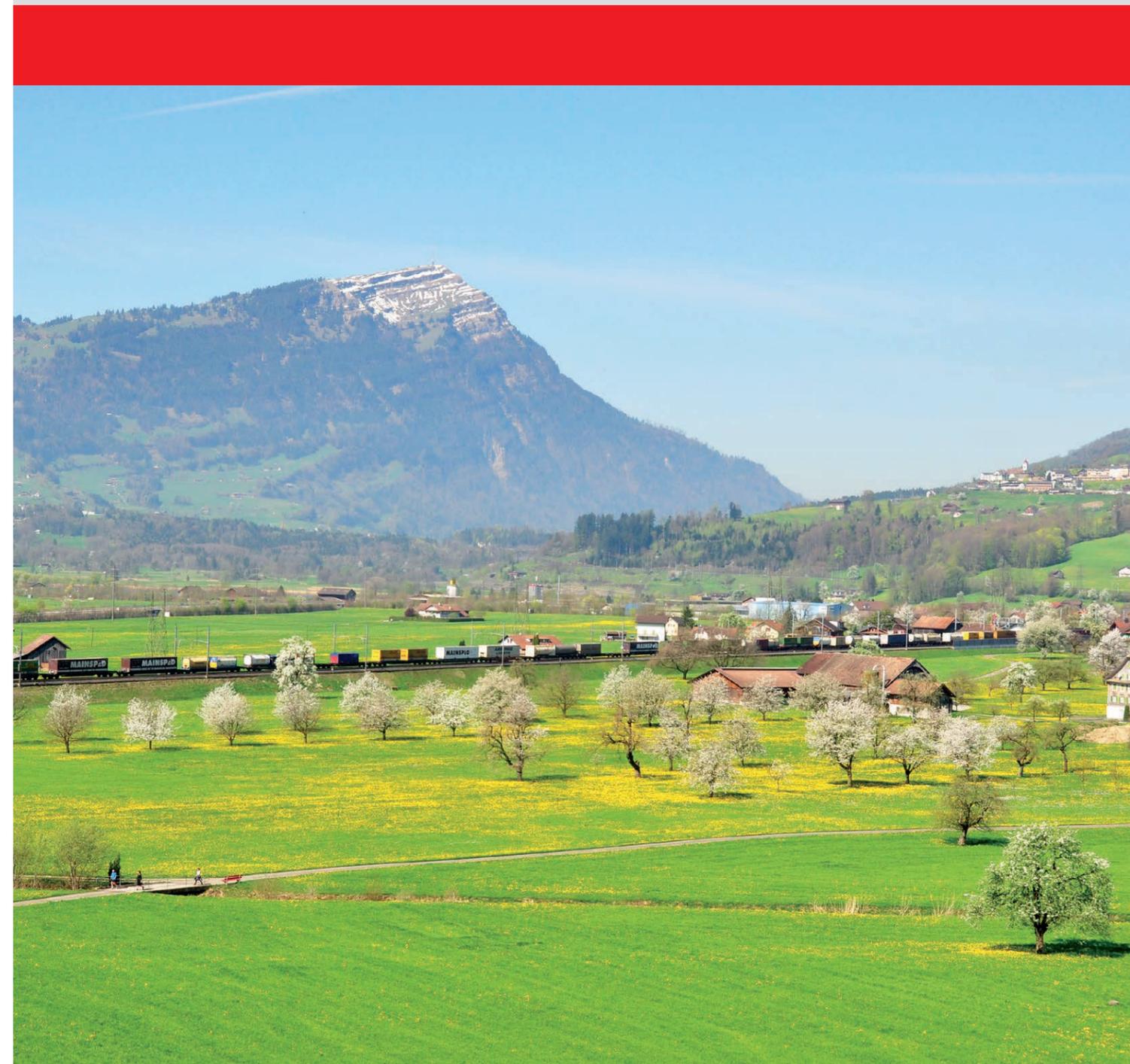
A dicembre 2014 Hupac è entrata a far parte del consorzio di proprietari del terminal di Rotterdam RSC con una quota del 16,33%. Hupac gestisce 70 partenze settimanali dal terminal RSC.

## **CIS Cesar International Services Scarl, Bruxelles**

Hupac è socio fondatore di Cesar International Services, costituita nel 2004, di cui detiene una quota di capitale del 25,1%. 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 727.000 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.

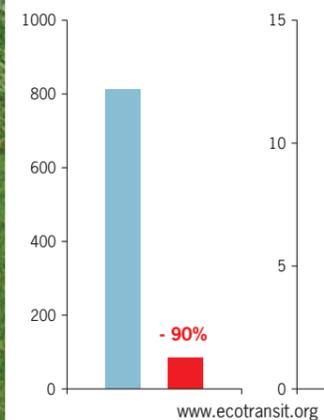
## Trasporto di merci pericolose

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 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,

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

Migliaia di tonnellate

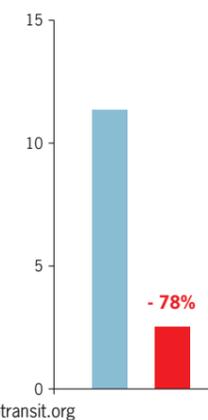
■ Per un confronto: traffico stradale  
■ Traffico Hupac



### Consumo d'energia

in mia. megajoule

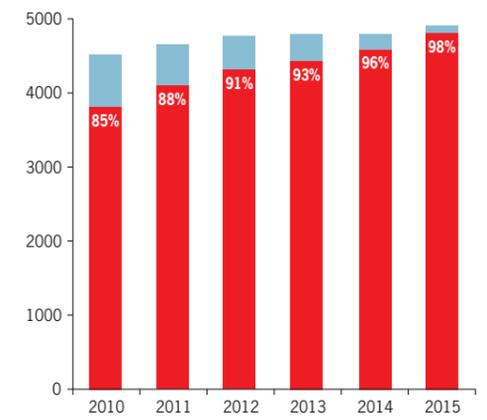
■ Per un confronto: traffico stradale  
■ Traffico Hupac



### Carri a bassa rumorosità

Numero di carri di proprietà nella rete a scartamento normale

■ Senza soles sintetiche  
■ Con soles sintetiche



grazie a questa stretta collaborazione, un alto grado di sicurezza.

Hupac gestisce questo segmento, che rappresenta il 16% 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 59 episodi (anno precedente: 65), mentre nella rete ferroviaria sono stati 25 (anno precedente: 16).

### **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.

Hupac ha portato a termine con successo il programma di risanamento fonico finanziato dalla Confederazione, in corso fino al 2015. Nel complesso sono stati risanati 770 carri, di cui 150

nell'anno di riferimento. Alla fine del 2015, il 98% dei carri ferroviari di Hupac SA era dotato di freni a bassa rumorosità. Principalmente vengono utilizzate suole realizzate con un materiale speciale di composito sintetico. Contrariamente ai vecchi freni metallici in ghisa, con la suola in composito la superficie di scorrimento delle ruote non è soggetta a deformazione ma resta liscia, riducendo fino a 10 decibel la rumorosità del treno in corsa.

Nel parco carri di Hupac rimangono circa 100 carri non insonorizzati. Si trovano alla fine del loro ciclo di vita e per questo motivo non è stato possibile inserirli nel programma di risanamento fonico.

Nel 2015, Hupac ha messo in funzione una prima serie di carri con freni a disco. Questa nuova tecnica consente un'ulteriore riduzione del valore acustico di 3 decibel.

### **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.



## Composizione

Alla fine del 2015 il Gruppo Hupac contava 404 dipendenti equivalenti a tempo pieno (anno precedente: 395), rispettivamente 413 persone fisiche (anno precedente: 407), di cui 176 in forza presso Hupac Intermodal in Svizzera, 210 presso le filiali in Italia e 27 presso le filiali in Germania, Olanda, Belgio, Polonia e Russia. La quota dell'occupazione femminile è rimasta invariata al 13%. La media dell'anzianità di servizio è aumentata di poco, ovvero a 11,2 anni.

## Formazione

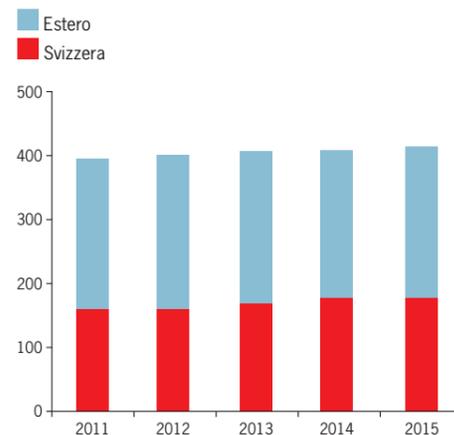
Nel 2015 sono state eseguite numerose misure di addestramento e formazione. A Chiasso e a Busto Arsizio sono stati organizzati corsi interni di lingue e eventi di addestramento sulla sicurezza e sul materiale rotabile. Altri corsi hanno riguardato le applicazioni IT e i processi amministrativi, mentre 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 10 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 intersettoriale.

Nel 2015 a Chiasso sono stati formati cinque apprendisti per diventare impiegati commerciali.

## Personale del Gruppo Hupac

Numero di collaboratori



## Salute e sicurezza

Hupac assicura la sicurezza e la salute sui posti di lavoro in osservanza alle disposizioni 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 9 infortuni sul lavoro con 191 giorni d'inattività. La percentuale dei giorni di inattività dovuti a infortunio per collaboratore è dunque fortemente 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 salito dall'80 all'81. Nella filiale italiana Hupac SpA è stato registrato un valore di 78 (anno precedente: 72).

## 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 2015 Hupac ha totalizzato 378.000 spedizioni stradali, pari a 7,2 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 Termini SA, Termini 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 Cemmat, Kombiverkehr e TX Logistik.

Hupac dovrà restituire una parte considerevole di questi finanziamenti pubblici, pari a un importo dal 2015 al 2040 di CHF 61,8 milioni. Per lo stesso periodo dovranno essere corrisposti interessi alla Confederazione per circa CHF 3,6 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. Nel 2015 i contributi alla gestione per spedizione stradale sono diminuiti mediamente del 9,2% rispetto al 2014.

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

Importi in 1000 CHF

Periodo	2015	2016-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2015-2040 Totale
Rimborso prestiti	3.798	3.587 - 3.798	2.541 - 2.544	1.470 - 1.551	65	61.764
Interessi	338	81 - 456	7 - 50			3.610
Totale	4.136	3.668 - 4.177	2.548 - 2.594	1.470 - 1.551	65	65.374

# Conti annuali



# Conto annuale consolidato

## Conto economico consolidato 2015 e 2014

Importi in 1 000 CHF	2015	2014
Ricavi netti da forniture e prestazioni	427 540	476 640
Altri ricavi	66 699	74 818
Costi delle prestazioni fornite	(394 197)	(447 014)
<b>Utile lordo</b>	<b>100 042</b>	<b>104 444</b>
Costi del personale	(32 995)	(33 605)
Altri costi d'esercizio	(10 272)	(11 231)
Ammortamenti e rettifiche di valore	(37 466)	(44 572)
<b>Risultato ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie</b>	<b>19 309</b>	<b>15 036</b>
Ricavi finanziari	128	285
Ricavi da dividendi	55	0
Costi finanziari	(1 960)	(2 013)
Quota ai risultati delle società associate	63	469
Differenze di cambio	(10 633)	(3 297)
<b>Risultato ordinario d'esercizio</b>	<b>6 962</b>	<b>10 480</b>
Ricavi estranei	166	184
Costi estranei	(26)	0
Ricavi straordinari	262	6 339
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	118	227
Costi straordinari	(172)	(15 988)
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	(46)	(164)
Scioglimento accantonamenti	1 837	10 510
<b>Risultato d'esercizio prima delle imposte</b>	<b>9 101</b>	<b>11 588</b>
Imposte dirette	(2 947)	(3 750)
<b>Risultato d'esercizio</b>	<b>6 154</b>	<b>7 838</b>
Quota degli azionisti minoritari	(96)	(294)
<b>Risultato d'esercizio del Gruppo</b>	<b>6 058</b>	<b>7 544</b>

## Bilancio consolidato al 31 dicembre 2015 e 2014

Importi in 1 000 CHF	31.12.2015	31.12.2014	Importi in 1 000 CHF	31.12.2015	31.12.2014
<b>ATTIVI</b>			<b>PASSIVI</b>		
Mezzi liquidi	55 271	44 592	Debiti per forniture e prestazioni	37 030	34 664
Crediti da forniture e prestazioni	52 154	58 739	- nei confronti di terzi	36 942	34 498
- nei confronti di terzi	39 354	48 919	- nei confronti di azionisti	88	166
- nei confronti di azionisti	12 800	9 820	Debiti onerosi a breve termine	3 778	5 000
Altri crediti a breve termine	12 366	12 656	- nei confronti di terzi	3 778	5 000
- nei confronti di terzi	12 366	12 656	Altri debiti a breve termine	3 063	4 909
Scorte e prestazioni di servizi non fatturate	15 683	26 099	- nei confronti di terzi	3 063	4 909
- scorte	2 977	3 407	Ratei e risconti passivi	38 983	47 862
- prestazioni di servizi non fatturate	12 706	22 692	Accantonamenti a breve termine	201	75
Ratei e risconti attivi	13 550	10 213	<b>Totale capitale di terzi a breve termine</b>	<b>83 055</b>	<b>92 510</b>
<b>Totale attivo circolante</b>	<b>149 024</b>	<b>152 299</b>	Debiti onerosi a lungo termine	65 044	73 253
Immobilizzazioni finanziarie	237	1 503	- nei confronti di terzi	65 044	73 253
- Crediti a lungo termine nei confronti di terzi	215	1 478	Altri debiti a lungo termine	59 220	63 747
- Altre immobilizzazioni finanziarie	22	25	- nei confronti di terzi	59 220	63 747
Partecipazioni	36 421	34 299	Accantonamenti a lungo termine	69 037	61 916
Immobilizzazioni materiali	172 566	186 915	Imposte differite passive	1 755	2 208
- Acconti per investimenti materiali	930	1 903	<b>Totale capitale di terzi a lungo termine</b>	<b>195 056</b>	<b>201 124</b>
- Attrezzature tecniche	17 482	24 282	<b>Totale capitale di terzi</b>	<b>278 111</b>	<b>293 634</b>
- Materiale rotabile	46 121	48 240	Azionisti minoritari	390	584
- Impianti fissi su terreni di terzi	9 888	11 928	Capitale azionario	20 000	20 000
- Terminali, stabili e terreni	93 246	94 721	Riserva legale da capitale	5 015	4 981
- Altri investimenti materiali	4 899	5 841	Riserva legale da utili	61 038	46 158
Immobilizzazioni immateriali	2 991	3 514	Riserve libere da utili	17 776	26 861
Imposte differite attive	614	449	Differenza di conversione	(17 712)	(11 725)
<b>Totale attivo fisso</b>	<b>212 829</b>	<b>226 680</b>	Azioni proprie	(2 765)	(1 514)
<b>Totale attivi</b>	<b>361 853</b>	<b>378 979</b>	<b>Totale capitale proprio</b>	<b>83 352</b>	<b>84 761</b>
			<b>Totale passivi</b>	<b>361 853</b>	<b>378 979</b>

## Osservazioni sul conto economico consolidato 2015

Nell'anno di esercizio 2015, i *Ricavi netti da forniture e prestazioni* del Gruppo Hupac sono diminuiti del 10,3% rispetto all'anno precedente, raggiungendo CHF 427,5 milioni. Questa flessione è dovuta prevalentemente alla valuta. Se i cambi fossero stati gli stessi di fine 2014, i ricavi sarebbero stati pari a CHF 473,5 milioni.

La voce *Altri ricavi* comprende i contributi alla gestione, i contributi per la conversione al materiale rotabile a bassa rumorosità, e i contributi per l'impiego di carri a bassa rumorosità; nell'anno di riferimento 2015 l'importo è di circa CHF 66,7 milioni, equivalente a una diminuzione del 10,9% rispetto all'anno precedente.

I *Costi delle prestazioni fornite* sono scesi dell'11,8% rispetto all'anno precedente, raggiungendo quasi CHF 394,2 milioni. L'*Utile lordo* è diminuito del 4,2% rispetto all'anno precedente.

Nell'anno di esercizio 2015, i *Costi del personale* sono scesi dell'1,8% rispetto all'anno precedente. Una diminuzione ancora più eclatante si può notare nella voce *Altri costi d'esercizio*, dove tutti gli importi sono scesi dell'8,5% rispetto all'anno precedente, segnando circa CHF 10,3 milioni.

Gli oneri per *Ammortamenti e rettifiche di valore* sono diminuiti del 15,9% rispetto all'anno precedente, segnando quasi CHF 37,5 milioni nel 2015.

I *Ricavi finanziari* ora vengono indicati senza *Ricavi da dividendi*, e rispetto all'anno precedente sono

scesi del 55,1%. I *Ricavi da dividendi* ammontano a CHF 55.000. Grazie al minor indebitamento con le banche, i *Costi finanziari* hanno registrato una leggera diminuzione, pari al 2,6% rispetto all'anno precedente, arrivando a circa CHF 2 milioni. Nell'anno di esercizio 2015, la *Quota ai risultati delle società associate* è stata pari a CHF 63.000, il che corrisponde a una riduzione dell'86,6% rispetto all'anno precedente. La voce *Differenze di cambio* presenta una perdita considerevole di ben CHF 10,6 milioni, dovuta principalmente all'andamento del rublo, dello zloty e in particolare dell'euro. Il *Risultato ordinario d'esercizio* nel 2015 è stato di quasi 7 milioni, segnando una flessione del 33,6% rispetto all'anno precedente.

Tenendo conto delle voci *Ricavi e Costi straordinari ed estranei*, *Utile e Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa* e *Scioglimento accantonamenti*, il *Risultato d'esercizio prima delle imposte* del Gruppo Hupac per l'anno di esercizio 2015 ammonta a ben CHF 9,1 milioni, il che corrisponde a una flessione del 21,5% rispetto al 2014.

Al netto delle *Imposte dirette*, il *Risultato d'esercizio* è di quasi CHF 6,2 milioni; dopo aver dedotto anche la *Quota degli azionisti minoritari*, per l'anno di esercizio 2015 Hupac registra un *Risultato d'esercizio del Gruppo* di quasi CHF 6,1 milioni, equivalente a una diminuzione del 19,7% rispetto all'anno precedente.

Hupac Intermodal SA, la società di gran lunga più importante del Gruppo Hupac dal punto di vista del fatturato, chiude l'anno di esercizio 2015 con una piccola perdita di CHF 0,3 milioni (anno precedente: perdita di poco meno di CHF 0,2 milioni).

## Conto consolidato dei flussi di mezzi 2015 e 2014

Importi in 1 000 CHF	2015	2014
Risultato d'esercizio del Gruppo	6 058	7 544
Ammortamenti sostanza fissa materiale	25 112	28 533
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	865	6 541
Variazione accantonamenti	7 395	988
Altre operazioni non monetarie	8 358	767
Risultato netto da alienazione sostanza fissa materiale	(72)	(63)
Quota ai risultati delle società associate	(63)	(469)
Azionisti minoritari	(130)	(8)
Variazione dell'inventario	222	1
Variazione dei crediti a breve	13 035	(4 251)
Variazione dei debiti a breve	(7 262)	(11 764)
<b>Flusso di fondi da attività aziendale</b>	<b>53 518</b>	<b>27 819</b>
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(24 536)	(16 741)
Disinvestimenti immobilizzazioni materiali	1 236	1 009
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(405)	(1 036)
Disinvestimenti immobilizzazioni immateriali	6	325
Investimenti in partecipazioni	(4 046)	(1 498)
Variazione valore partecipazioni	1 258	(134)
<b>Flusso di fondi da attività di investimento</b>	<b>(26 487)</b>	<b>(18 075)</b>
Variazione dei crediti finanziari	1 043	3 247
Variazione dei debiti finanziari	(13 364)	(20 316)
Azioni proprie	(1 251)	(46)
Pagamento di dividendi	(1 566)	(1 572)
<b>Flusso di fondi da attività di finanziamento</b>	<b>(15 138)</b>	<b>(18 687)</b>
<b>Variazione</b>	<b>11 893</b>	<b>(8 943)</b>
<b>Fondi liquidi all'inizio del periodo</b>	<b>44 592</b>	<b>53 814</b>
Differenze cambio su mezzi liquidi	(1 214)	(279)
<b>Fondi liquidi alla fine del periodo</b>	<b>55 271</b>	<b>44 592</b>

## Allegato al conto di Gruppo 2015

### Informazioni sui principi applicati nel conto annuale

Il presente conto annuale è stato allestito secondo le prescrizioni della legge svizzera, in particolare gli articoli relativi alla contabilità e alla presentazione dei conti del Codice delle obbligazioni (art. 957-963 b CO, in vigore dal 01.01.2013)

### 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 rispet-

to 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 2015 include inoltre un accantonamento per rischi generali di 3,2 milioni di franchi.

#### 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

Le seguenti società sono state consolidate integralmente:

Ragione sociale		Capitale azionario/sociale	Partecipazione in %	
			31.12.2015	31.12.2014
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	96,99	95,57
Partecipazione della Hupac SpA, Milano:				
- Fidia SpA, Milano	EUR	500 000	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 Termi SA, Chiasso:				
- Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	95,00	95,00
Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	5,00	5,00
Fidia SpA, Milano	EUR	500 000	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 Italia Srl, Busto Arsizio	EUR	100 000	100,00	0
Hupac Intermodal BVBA, Anversa	EUR	1 601 000	99,94	99,94
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	EUR	200 000	100,00	100,00
Partecipazione della Hupac Intermodal NV, Rotterdam:				
- Hupac Intermodal BVBA, Anversa	EUR	1 601 000	0,06	0,06
Intermodal Express LLC, Mosca	RUB	3 000 000	75,00	75,00
Partecipazione della Intermodal Express LLC, Mosca:				
- Hupac LLC, Mosca	RUB	60 000 000	2,00	2,00
Hupac LLC, Mosca	RUB	60 000 000	98,00	98,00
Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o., Brwinów	PLN	100 000	100,00	0

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

Ragione sociale	Sede	Partecipazione in %	
		31.12.2015	31.12.2014
Cemat SpA	Milano (Italia)	34,48	34,48
Terminal Alptransit Srl	Milano (Italia)	50,00	50,00
RAIpin SA	Oltén (Svizzera)	33,11	33,11
Crossrail SA	Muttenz (Svizzera)	* 13,44	25,00
SBB Cargo International SA	Oltén (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
Gateway Basel Nord SA	Basilea (Svizzera)	24,50	0

\* Non appartiene più alla posizione "Partecipazioni consolidate con il metodo del patrimonio netto"

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 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 e Terminal Alptransit Srl viene applicato il metodo di consolidamento del patrimonio netto.

### 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 2014	20 000	72 330	(1 468)	(9 742)	81 120	614
Differenze di conversione				(1 569)	(1 569)	(324)
Differenze di conversione associate				(414)	(414)	
Rettifica patrimonio netto		(302)			(302)	
Sviluppo posizione azioni proprie			(46)		(46)	
Dividendi Capogruppo		(1 572)			(1 572)	
Utile consolidato 2013		7 544			7 544	294
Saldo al 31 dicembre 2014	20 000	78 000	(1 514)	(11 725)	84 761	584
Differenze di conversione				(3 925)	(3 925)	(65)
Differenze di conversione associate				(2 062)	(2 062)	
Rettifica patrimonio netto		1 337			1 337	(225)
Sviluppo posizione azioni proprie			(1 251)		(1 251)	
Dividendi Capogruppo		(1 566)			(1 566)	
Utile consolidato 2015		6 058			6 058	96
Saldo al 31 dicembre 2015	20 000	83 829	(2 765)	(17 712)	83 352	390

### Azioni proprie

Azioni nominative	2015	2014
Consistenza iniziale al 01.01.	387	378
- Acquisti	329	37
- Vendite	(42)	(28)
Consistenza finale al 31.12.	674	387

Le transazioni sono avvenute a prezzi di mercato.

### Conversione di posizioni e transazioni in valuta estera

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

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

### Tabella di conversione

	Bilancio		Conto economico	
	31.12.2015	31.12.2014	2015	2014
CHF/EUR	1,08169	1,2025	1,08463	1,2146
CHF/RUB	0,0134	0,01741	0,015028	0,02420
CHF/PLN	0,2538	0	0,254491	0

	2015	2014
Media annua di posti di lavoro a tempo pieno	404	395

### Importi in 1 000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
Costi straordinari	172	15 988

Le posizioni più rilevanti sono:  
Nel 2015 Assunzione di costi correlati alla vendita di azioni / oneri fiscali  
Nel 2014 Oneri fiscali

Ricavi straordinari	262	6 339
---------------------	-----	-------

Le posizioni più rilevanti sono:  
Nel 2015 Rimborso di altre tasse  
Nel 2014 Indennizzo per materiale rotabile

Altre indicazioni prescritte dalla legge		
Scioglimento riserve latenti	0	11 045
Debiti nei confronti di istituti di previdenza	477	453
Importo totale delle garanzie costituite per i debiti di terzi	7 992	9 002
Attivi costituiti in pegno a garanzia dei propri impegni	66 608	75 834
Debiti onerosi a lungo termine		
- 1 - 5 anni	27 073	28 033
- > 5 anni	37 971	45 220
Onorario all'ufficio di revisione		
Servizi di revisione	135	142

### Ricavi da forniture e prestazioni

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

### Altri ricavi

In questa posizione sono esposti i contributi statali.

### Costi delle prestazioni e dei servizi forniti

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

## Relazione dell'Ufficio di revisione all'Assemblea Generale sul conto annuale consolidato 2015

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo svolto la revisione del conto annuale consolidato della Hupac SA, costituito da bilancio, conto economico, conto del flusso di mezzi liquidi e allegato (pagine da 30 a 36), per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015.

### Responsabilità del Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto annuale consolidato in conformità alle disposizioni legali e alle regole di consolidamento e di valutazione descritte in 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 frodi o errori. Il Consiglio di Amministrazione è inoltre responsabile della scelta e dell'applicazione di appropriate norme contabili, nonché dell'esecuzione di stime adeguate.

### Responsabilità dell'Ufficio di revisione

La nostra responsabilità consiste nell'esprimere un giudizio sul conto annuale consolidato sulla base della nostra revisione. Abbiamo svolto la nostra revisione conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione. Tali standard richiedono di pianificare e svolgere la revisione in maniera tale da ottenere una ragionevole sicurezza che il conto annuale consolidato non contenga anomalie significative.

Una revisione comprende lo svolgimento di procedure di revisione volte a ottenere elementi probativi per i valori e le informazioni contenuti nel conto annuale consolidato. La scelta delle procedure di revisione compete al giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi che il conto annuale consolidato contenga anomalie significative imputabili a frodi o errori. Nella 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 revisione appropriate alle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del sistema di controllo interno. La revisione comprende inoltre la valutazione dell'adeguatezza delle norme contabili adottate, della plausibilità delle stime contabili effettuate, nonché un apprezzamento della presentazione del conto annuale consolidato nel suo complesso. Riteniamo che gli elementi probativi da noi ottenuti costituiscano una base sufficiente e appropriata su cui fondare il nostro giudizio.

### Giudizio di revisione

A nostro giudizio, il conto annuale consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 è conforme alla legge svizzera e alle regole di consolidamento e di valutazione descritte in allegato.

### Relazione 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 consolidato concepito secondo le direttive del Consiglio di Amministrazione.

Raccomandiamo di approvare il presente conto annuale consolidato.

Ernst & Young SA

Alessandro Miolo Claudio Cereghetti

Lugano, 21 aprile 2016

# Conto annuale Hupac SA

## Conto economico 2015 e 2014

Importi in 1 000 CHF	2015	2014
Ricavi netti da forniture e prestazioni	67 852	72 484
Altri ricavi	4 242	4 520
Costi delle prestazioni fornite	(26 317)	(31 193)
<b>Utile lordo</b>	<b>45 777</b>	<b>45 811</b>
Altri costi d'esercizio	(2 342)	(1 547)
Ammortamenti sostanza fissa materiale	(16 500)	(19 188)
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	(1 343)	(1 431)
Accantonamenti e rettifiche di valore	(11 793)	(12 900)
<b>Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie</b>	<b>13 799</b>	<b>10 745</b>
Ricavi finanziari	1 039	1 033
Ricavi da dividendi	440	336
Oneri finanziari	(1 610)	(1 455)
Differenze di cambio	(5 022)	(2 126)
<b>Risultato ordinario d'esercizio</b>	<b>8 646</b>	<b>8 533</b>
Ricavi straordinari	0	6 000
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	116	42
Costi straordinari	(43)	(6 000)
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	0	(59)
<b>Risultato d'esercizio prima delle imposte</b>	<b>8 719</b>	<b>8 516</b>
Imposte	(2 016)	(1 968)
<b>Risultato d'esercizio</b>	<b>6 703</b>	<b>6 548</b>

## Bilancio al 31 dicembre 2015 e 2014

Importi in 1 000 CHF	31.12.2015	31.12.2014	Importi in 1 000 CHF	31.12.2015	31.12.2014
<b>ATTIVI</b>			<b>PASSIVI</b>		
Mezzi liquidi	30 487	19 577	Debiti per forniture e prestazioni	9 383	3 610
Crediti da forniture e prestazioni	15 250	12 189	- nei confronti di terzi	7 010	2 760
- nei confronti di terzi	406	1 443	- nei confronti di società del gruppo	2 312	714
- nei confronti di società del gruppo	15 087	10 989	- nei confronti di azionisti	61	136
- nei confronti di azionisti	23	23	<b>Debiti onerosi a breve termine</b>	<b>3 623</b>	<b>5 000</b>
- Delcredere	(266)	(266)	- nei confronti di terzi	3 623	5 000
Altri crediti a breve termine	2 190	2 083	Altri debiti a breve termine	857	1 096
- nei confronti di terzi	2 190	2 083	- nei confronti di terzi	857	1 096
Scorte e prestazioni di servizi non fatturate	7 450	13 741	<b>Ratei e risconti passivi</b>	<b>21 883</b>	<b>23 643</b>
- scorte	1 233	1 338	<b>Totale capitale di terzi a breve termine</b>	<b>35 746</b>	<b>33 349</b>
- prestazioni di servizi non fatturate	6 217	12 403	Debiti onerosi a lungo termine	44 327	48 614
Ratei e risconti attivi	991	1 087	- nei confronti di terzi	44 327	48 614
<b>Totale sostanza circolante</b>	<b>56 368</b>	<b>48 677</b>	Altri debiti a lungo termine	0	147
Immobilizzazioni finanziarie	32 000	40 066	- nei confronti di terzi	0	147
- Crediti a lungo termine nei confronti di terzi	207	230	Accantonamenti a lungo termine	54 951	46 486
- Crediti a lungo termine nei confronti di società del gruppo	31 787	39 832	<b>Totale capitale di terzi a lungo termine</b>	<b>99 278</b>	<b>95 247</b>
- Altre immobilizzazioni finanziarie	6	4	<b>Totale capitale di terzi</b>	<b>135 024</b>	<b>128 596</b>
Partecipazioni	89 461	74 553	Capitale azionario	20 000	20 000
Immobilizzazioni materiali	45 932	49 129	Riserva legale da capitale	459	459
Immobilizzazioni immateriali	4 572	5 593	Riserva legale da utili	5 013	4 953
<b>Totale attivo fisso</b>	<b>171 965</b>	<b>169 341</b>	Riserve libere da utili	70 602	65 524
Ratei e risconti attivi	991	1 087	Azioni proprie	(2 765)	(1 514)
<b>Totale attivi</b>	<b>228 333</b>	<b>218 018</b>	<b>Totale capitale proprio</b>	<b>93 309</b>	<b>89 422</b>
			<b>Totale passivi</b>	<b>228 333</b>	<b>218 018</b>

## Osservazioni sul conto economico

Nell'anno di esercizio 2015, i *Ricavi netti da forniture e prestazioni* sono diminuiti del 6,4%, scendendo a quasi CHF 67,9 milioni. I ricavi derivano prevalentemente dall'affitto di beni patrimoniali, tra i quali il materiale rotabile rappresenta la quota principale.

Nella posizione *Altri ricavi* sono riportati i finanziamenti statali, ovvero i contributi per il risanamento fonico del materiale rotabile. Rispetto all'anno precedente questo importo ha registrato una flessione del 6,2% arrivando a ben CHF 4,2 milioni.

I *Costi delle prestazioni fornite* sono diminuiti del 15,6% rispetto al 2014, e per il 2015 ammontano a CHF 26,3 milioni. Ciò ha portato a un *Utile lordo* di Hupac SA di quasi CHF 45,8 milioni, che corrisponde all'incirca all'importo dell'anno precedente.

La voce *Altri costi d'esercizio* registra un incremento del 51,4% rispetto all'anno precedente, con ben CHF 2,3 milioni. Ciò è da ricondurre all'aumento dei costi IT.

La voce *Ammortamenti sostanza fissa materiale* registra un calo del 14% rispetto all'anno precedente, arrivando a CHF 16,5 milioni, mentre l'importo *Ammortamenti sostanza fissa immateriale* ha registrato una flessione del 6,2% scendendo a CHF 1,3 milioni.

Nell'anno di esercizio 2015, gli *Accantonamenti e rettifiche di valore* ammontano a CHF 11,8 milioni, pari a una riduzione del 8,6% rispetto al 2014.

L'*Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie* nel 2015 è stato di quasi 13,8 milioni, pari a un aumento del 28,4% rispetto all'anno precedente.

Le voci *Ricavi finanziari*, *Ricavi da dividendi* e *Oneri finanziari* presentano all'incirca i valori dell'anno precedente, mentre l'importo per le *Differenze di cambio*, anche a causa delle turbolenze valutarie successive a metà gennaio 2015, è pari a CHF 5 milioni, il che porta a un *Risultato ordinario d'esercizio* di circa CHF 8,6 milioni, con un incremento del 1,3% rispetto all'anno precedente.

Tenendo conto delle voci *Ricavi e Costi straordinari e Utile e Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa*, il *Risultato d'esercizio prima delle imposte* di Hupac SA ammonta a ben CHF 8,7 milioni, il che corrisponde a un aumento del 2,4% rispetto all'anno precedente.

Per l'anno di esercizio 2015, Hupac SA presenta un *Risultato d'esercizio* di circa CHF 6,7 milioni al netto delle *Imposte*, pari a una crescita del 2,4% rispetto all'anno precedente.

## Osservazioni sul bilancio

Nell'anno di esercizio 2015, il totale di bilancio di Hupac SA ha registrato un aumento di ben CHF 10,3 milioni, arrivando a oltre CHF 228,3 milioni.

A fine anno 2015, Hupac SA dispone di un *Capitale proprio* di CHF 93,3 milioni, pari a una quota del 40,9%. La diversa presentazione del capitale proprio alla fine del 2014, rispetto a quello nella relazione sulla gestione del 2014, è dovuta alla nuova disposizione della voce *Azioni proprie*, che è ora indicata nel capitale proprio e non più, come fino all'anno precedente, negli attivi.

## Conto dei flussi di mezzi 2015 e 2014

Importi in 1 000 CHF	2015	2014
Risultato d'esercizio	6 703	6 548
Ammortamenti sostanza fissa materiale	16 500	19 188
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	1 343	1 431
Variazione accantonamenti	8 465	4 000
Altre operazioni non monetarie	(44)	0
Risultato netto da alienazione sostanza fissa materiale	(115)	16
Variazione dell'inventario	105	53
Variazione dei crediti a breve	3 114	(964)
Variazione dei debiti a breve	3 775	(575)
Flusso di fondi da attività aziendale	39 846	29 697
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(13 977)	(8 059)
Disinvestimenti immobilizzazioni materiali	790	575
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(322)	(523)
Disinvestimenti immobilizzazioni immateriali	0	57
Investimenti in partecipazioni	(15 996)	(3 026)
Variazione valore partecipazioni	2 328	4 700
Flusso di fondi da attività di investimento	(27 177)	(6 276)
Variazione dei crediti finanziari	6 870	(4 394)
Variazione dei debiti finanziari	(5 812)	(15 160)
Azioni proprie	(1 251)	(46)
Pagamento di dividendi	(1 566)	(1 572)
Flusso di fondi da attività di finanziamento	(1 759)	(21 172)
Variazione	10 910	2 249
Fondi liquidi all'inizio del periodo	19 577	17 328
Fondi liquidi alla fine del periodo	30 487	19 577

## Allegato al conto annuale 2015

### 1. Informazioni sui principi applicati nel conto annuale

Il presente conto annuale è stato allestito secondo le prescrizioni della legge svizzera, in particolare gli articoli relativi alla contabilità e alla presentazione dei conti del Codice delle obbligazioni (art. 957-963 b CO, in vigore dal 01.01.2013)

#### Importi in 1 000 CHF

	31.12.2015	31.12.2014
<b>1.1 Importo totale delle garanzie costituite per i debiti di terzi</b>	32 918	40 070
<b>1.2 Debiti onerosi a lungo termine</b>		
1-5 anni	24 327	23 614
> 5 anni	20 000	25 000

#### 1.3 Evoluzione dei fondi propri

Importi in 1 000 CHF	Capitale azionario	Riserva legale da capitale	Riserva legale da utili	Utile/perdita di bilancio	Altre riserve libere	Azioni proprie	Totale
Saldo al 1° gennaio 2014	20 000	459	3 055	6 778	55 668	(1 468)	84 492
Dividendo				(1 572)			(1 572)
Attribuzione a riserva legale da utili			430	(430)			
Evoluzione azioni proprie			1 468		(1 468)	(46)	(46)
Attribuzione alle altre riserve libere				(4 500)	4 500		
Risultato d'esercizio				6 548			6 548
Saldo al 31 dicembre 2014	20 000	459	4 953	6 824	58 700	(1 514)	89 422
Dividendo				(1 566)			(1 566)
Attribuzione a riserva legale da utili			60	(60)			0
Movimenti azioni proprie						(1 251)	(1 251)
Attribuzione alle altre riserve libere				(4 900)	4 900		
Risultato d'esercizio				6 703			6 703
Saldo al 31 dicembre 2015	20 000	459	5 013	7 002	63 600	(2 765)	93 309

#### 1.4 Costi/Ricavi straordinari

Importi in 1 000 CHF	31.12.2015	31.12.2014
Costi straordinari	43	6 000
Nel 2015 Assunzione di costi correlati alla vendita di azioni		
Nel 2014 Indennizzo a Hupac Intermodal SA		
Ricavi straordinari	0	6 000
Nel 2014 Indennizzo per materiale rotabile		

#### 1.5 Partecipazioni essenziali

Ragione sociale	Attività	Capitale sociale in 1 000	Partecipazione in % 31.12.2015	Partecipazione in % 31.12.2014
Hupac Intermodal SA, Chiasso	Gestione traffico, Vendita, Gestione terminal	CHF 250	100,00	100,00
Hupac SpA, Milano	Gestione terminal, Esercizio ferroviario	EUR 2 040	96,99	95,57
Partecipazione della Hupac SpA, Milano: - Fidia SpA, Milano	Gestione terminal, Magazzinaggio & Logistica	EUR 500	3,00	3,00
Hupac GmbH, Singen	Service Provider	EUR 210	100,00	100,00
Termini 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

Ragione sociale	Attività	Capitale sociale in 1 000	Partecipazione in % 31.12.2015	Partecipazione in % 31.12.2014
Fidia SpA, Milano	Gestione terminal, Magazzinaggio & Logistica	EUR 500	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
Intermodal Express LLC, Mosca	Gestione traffico, Vendita	RUB 3 000	75,00	75,00
Partecipazione della Intermodal Express LLC, Mosca: - Hupac LLC, Mosca	Gestione materiale rotabile	RUB 60 000	2,00	2,00
Hupac LLC, Mosca	Gestione materiale rotabile	RUB 60 000	98,00	98,00
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
Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o., Brwinów	Terminal Engineering, Gestione terminal	PLN 100	100,00	0
Hupac Intermodal Italia Srl, Busto Arsizio	Vendita	EUR 100	100,00	0
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	Gestione terminal	EUR 260	50,00	50,00
Cemat SpA, Milano	Gestione traffico, Gestione terminal	EUR 7 000	34,48	34,48
Cesar Information Services Scarl, Bruxelles	Servizio elaborazione dati per i clienti	EUR 100	25,10	25,10
Combinant NV, Anversa	Terminal Engineering, Gestione terminal	EUR 500	35,00	35,00
Crossrail SA, Muttentz	Esercizio ferroviario	CHF 24 723	13,44	25,00
RAIPin SA, Olten	Gestione traffico, Gestione terminal	CHF 4 530	33,11	33,11
SBB Cargo International SA, Olten	Esercizio ferroviario	CHF 25 000	25,00	25,00
Teralp Srl, Milano	Terminal engineering	EUR 1 500	50,00	50,00
Gateway Basel Nord SA, Basilea	Terminal engineering	CHF 100	24,50	0

#### 1.6 Azioni proprie

Azioni nominative	2015	2014
Consistenza iniziale al 01.01.	387	378
- Acquisti	329	37
- Vendite	(42)	(28)
Consistenza finale al 31.12.	674	387

Le operazioni sono avvenute a prezzi di mercato.

#### 1.7 Media annua di posti di lavoro a tempo pieno

Hupac SA non ha dipendenti.

#### 1.8 Onorario all'ufficio di revisione

Importi in 1 000 CHF	31.12.2015	31.12.2014
Servizi di revisione	34	35

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

Importi in 1 000 CHF	31.12.2015
Utile riportato	298 669
Risultato d'esercizio	6 702 831
Utile di bilancio a disposizione dell'Assemblea generale	7 001 500
Proposta del Consiglio d'amministrazione:	
- Dividendo massimo sul capitale azionario nominale	1 600 000
- Attribuzione alla riserva legale da utili	60 000
- Attribuzione alle altre riserve libere	5 100 000
- Riporto a nuovo	241 500
	7 001 500

## Relazione dell'Ufficio di revisione all'Assemblea Generale sul conto annuale 2015

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo svolto la revisione del conto annuale della Hupac SA, costituito da bilancio, conto economico, conto del flusso di mezzi liquidi e allegato (pagine da 38 a 43), per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015.

### Responsabilità del Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto annuale in conformità alle disposizioni legali 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 frodi o errori. Il Consiglio di Amministrazione è inoltre responsabile della scelta e dell'applicazione di appropriate norme contabili, nonché dell'esecuzione di stime adeguate.

### Responsabilità dell'Ufficio di revisione

La nostra responsabilità consiste nell'esprimere un giudizio sul conto annuale sulla base della nostra revisione. Abbiamo svolto la nostra revisione conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione. Tali standard richiedono di pianificare e svolgere la revisione in maniera tale da ottenere una ragionevole sicurezza che il conto annuale non contenga anomalie significative.

Una revisione comprende lo svolgimento di procedure di revisione volte a ottenere elementi probativi per i valori e le informazioni contenuti nel conto annuale. La scelta delle procedure di revisione compete al giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi che il conto annuale contenga anomalie significative imputabili a frodi o errori. Nella 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 revisione appropriate alle circostanze, e non per esprimere un giudizio

sull'efficacia del sistema di controllo interno. La revisione comprende inoltre la valutazione dell'adeguatezza delle norme contabili adottate, della plausibilità delle stime contabili effettuate, nonché un apprezzamento della presentazione del conto annuale nel suo complesso. Riteniamo che gli elementi probativi da noi ottenuti costituiscano una base sufficiente e appropriata su cui fondare il nostro giudizio.

### Giudizio di revisione

A nostro giudizio, il conto annuale per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 è conforme alla legge svizzera e allo statuto.

### Relazione 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

Alessandro Miolo Claudio Cereghetti

Lugano, 21 aprile 2016

Foto copertina e pagina 4: AlpTransit Gotthard AG.

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 58 8558800  
Fax +41 58 8558801  
info.ch@hupac.com  
www.hupac.com

