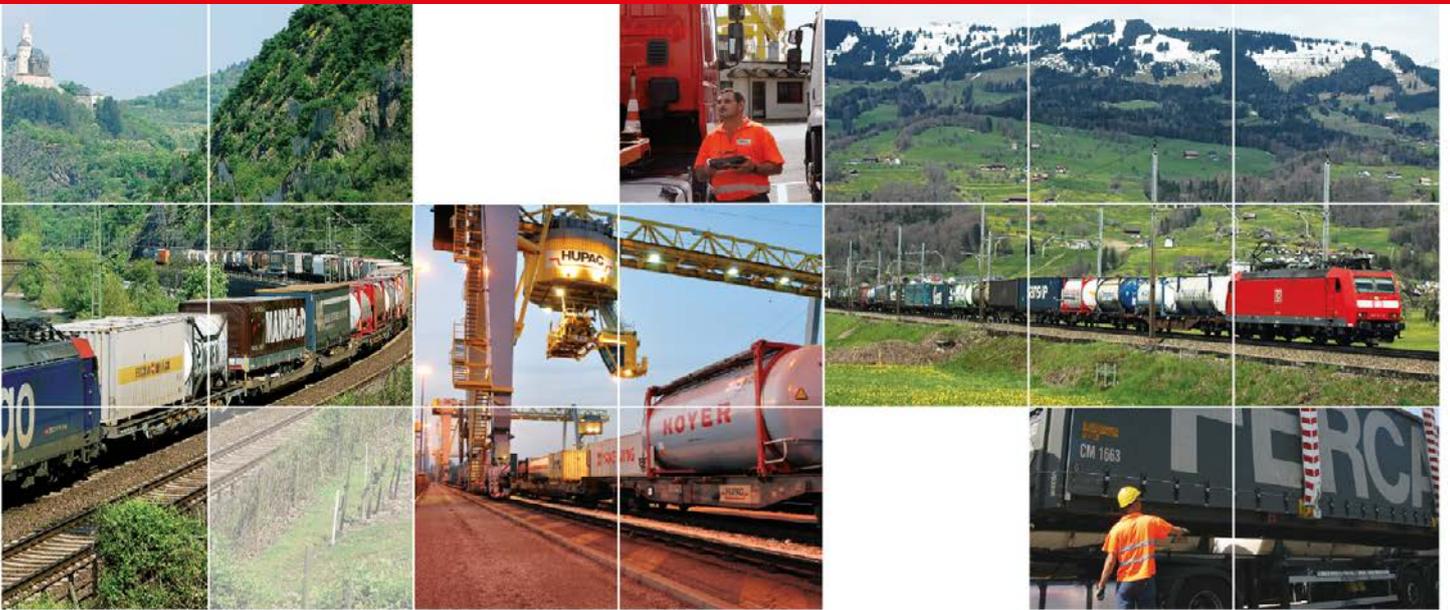


## Relazione sulla gestione 2014





## Profilo del Gruppo Hupac

# Hupac in breve

## Profilo

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

L'offerta di Hupac comprende 100 treni al giorno tra le maggiori aree economiche europee fino in Russia ed Estremo Oriente. Nel 2014 il volume di traffico ammontava a circa 660.000 spedizioni stradali.

Il Gruppo Hupac è formato da 13 società con sedi operative in Svizzera, Germania, Italia, Olanda, Belgio, Danimarca, 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 oltre 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 5.000 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 unit per le diverse esigenze dei clienti:

- ▶ Il settore Shuttle Net gestisce una rete europea 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 nuova business unit Company Shuttle si concentra su trasporti point-to-point in Europa. I trasportatori che vogliono gestire i propri volumi in treni dedicati, trovano un partner forte in Hupac.

## Sviluppo del traffico

	Spedizioni stradali			Peso netto in t		
	2014	2013	%	2014	2013	%
Transito via CH	353.548	353.335	0,1	6.758.000	6.630.000	1,9
Import/export CH	4.059	7.683	- 47,2	64.000	143.000	- 55,2
Nazionale CH	22.337	19.484	14,6	373.000	327.000	14,1
<b>Totale transalpino via CH</b>	<b>379.944</b>	<b>380.502</b>	<b>- 0,1</b>	<b>7.195.000</b>	<b>7.100.000</b>	<b>1,3</b>
Transito via A	48.091	52.288	- 8,0	877.000	968.000	- 9,4
Transito via F	3.804	3.368	13,0	86.000	69.000	24,6
<b>Totale transalpino</b>	<b>431.839</b>	<b>436.158</b>	<b>- 0,1</b>	<b>8.158.000</b>	<b>8.137.000</b>	<b>0,3</b>
Import/export CH	65.826	66.808	- 1,5	977.000	966.000	1,1
Nazionale CH	3.167	3.228	- 1,9	31.000	35.000	- 11,4
Altri traffici	159.277	150.683	5,7	2.790.000	2.637.000	5,8
<b>Totale non transalpino</b>	<b>228.270</b>	<b>220.719</b>	<b>3,4</b>	<b>3.797.000</b>	<b>3.638.000</b>	<b>4,4</b>
<b>Totale</b>	<b>660.109</b>	<b>656.877</b>	<b>0,5</b>	<b>11.955.000</b>	<b>11.775.000</b>	<b>1,5</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

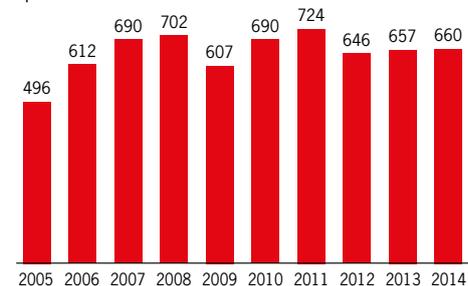
**Peso netto:** peso della merce trasportata

# Facts & Figures

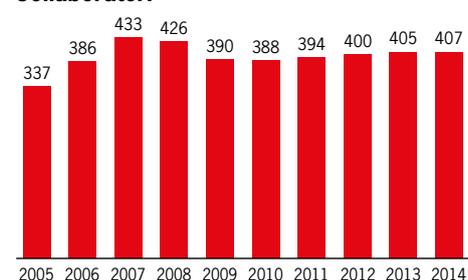
Anno di fondazione	1967
Capitale azionario	CHF 20 mio.
Azionisti	Oltre 100
Struttura del capitale	72% aziende di logistica e trasporto 28% società ferroviarie
Sede centrale	Chiasso
Sedi operative/ rappresentanze	Basilea, Busto Arsizio, Oleggio, Piacenza, Singen, Colonia, Duisburg, Rotterdam, Anversa, Taulov, Varsavia, Mosca
Posizionamento	Operatore indipendente di traffico intermodale
Settori commerciali	Shuttle Net: rete intermodale ad alta performance Company Shuttle: soluzioni su misura per grandi volumi
Clienti	Imprese di trasporto e logistica
Volume di traffico	660.109 spedizioni stradali
Collaboratori	407
Materiale rotabile	5.036 moduli carro 10 locomotive di linea e/o manovra
Gestione terminal	Busto Arsizio-Gallarate, Novara RAlpin, Piacenza, Aarau, Basilea, Chiasso, Lugano Vedeggio, Singen, Anversa
Tecnologie informatiche	Goal, software integrato per il trasporto intermodale Cesar, sistema informativo per i clienti basato sul web Ediges, sistema di scambio dati su base XML
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 476,6 milioni (EUR 392,4 milioni) Utile d'esercizio CHF 7,5 milioni (EUR 6,2 milioni) Cash flow CHF 41,4 milioni (EUR 34,1 milioni)
Situazione al 31.12.2014	

## Volume di traffico

Spedizioni stradali in 1000

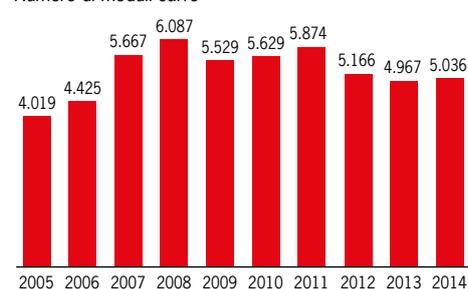


## Collaboratori

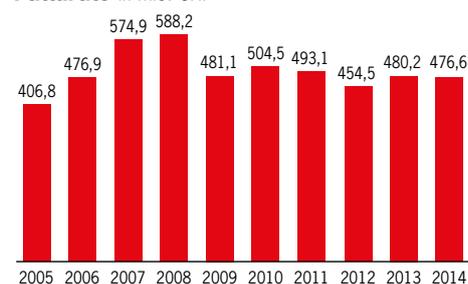


## Materiale rotabile

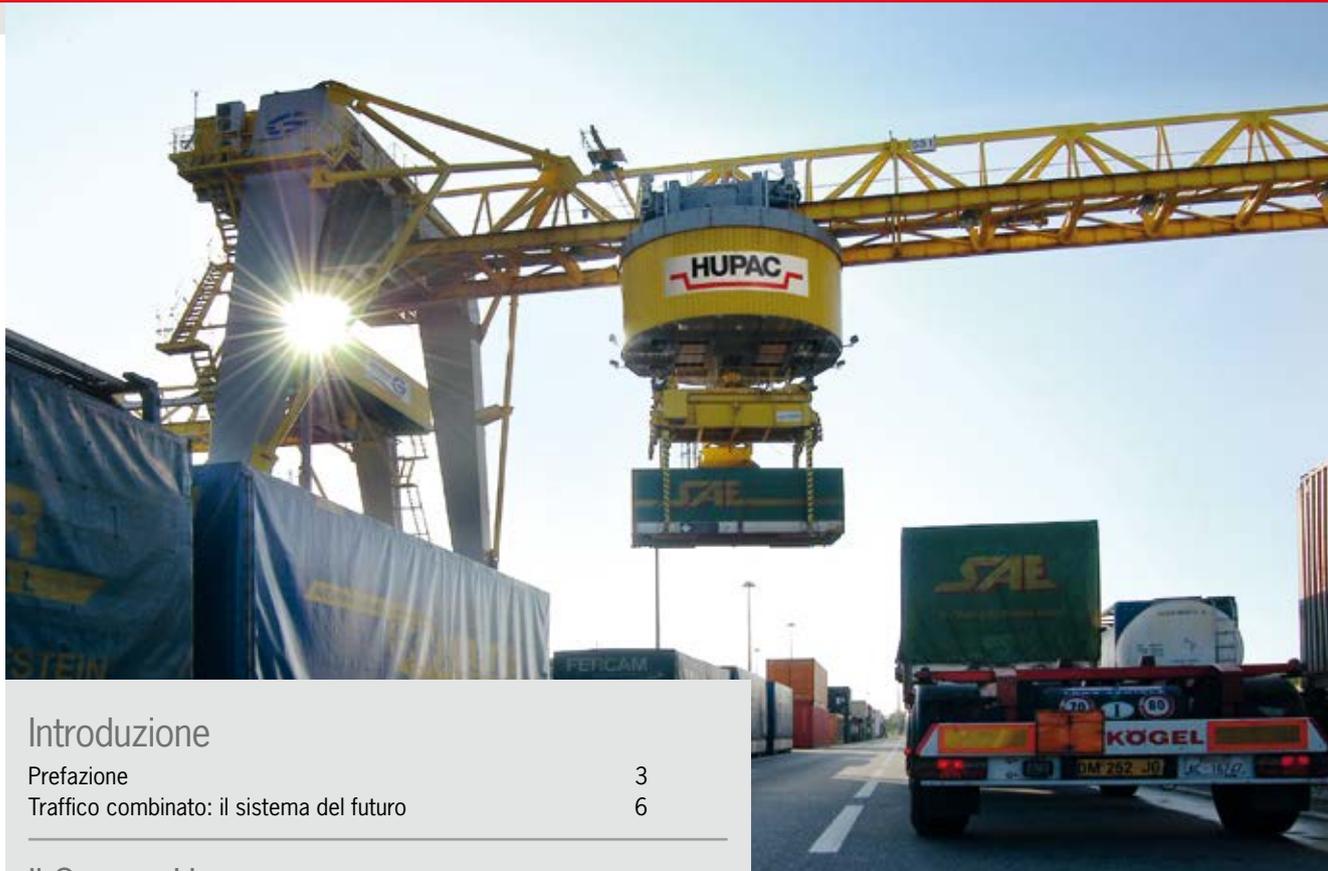
Numero di moduli carro



## Fatturato in mio. CHF



# Relazione sulla gestione 2014



## Introduzione

Prefazione	3
Traffico combinato: il sistema del futuro	6

## Il Gruppo Hupac

Visione e linee guida	9
Corporate Governance	11
L'anno 2014 in breve	12
Certificazioni	14
Comunicazione con gli stakeholder	14

## La responsabilità economica di Hupac

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

## La responsabilità ambientale di Hupac

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

## La responsabilità sociale di Hupac

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

## Conti annuali

Conto annuale consolidato	34
Conto annuale di Hupac SA	40

# Costruire il futuro





Gentili signore e signori, cari amici dell'azienda

L'anno scorso Hupac ha intrapreso la sfida forse più grande per una direzione aziendale sostenibile: il ricambio generazionale, un processo pluriennale che richiede visione strategica e chiare risposte ai quesiti imprenditoriali centrali: chi siamo oggi, dove saremo domani, quale cammino ci condurrà nel futuro.

Anche in questo contesto emerge che, ai fini del successo di un'azienda, non è determinante ciò che si fa, ma come lo si fa. Per Hupac la cultura dell'impresa familiare ha un ruolo prioritario, incentrata su forti personalità imprenditoriali, strategia a lungo termine, spirito pionieristico e brevi iter decisionali.

Oggi Hupac può contare sul supporto di un nuovo gruppo di giovani quadri dirigenti. Il loro compito consiste nell'apportare idee, analizzare criticamente l'esistente e rafforzare in modo mirato i fattori di successo della storia aziendale ormai quasi cinquantennale.

Tra le leve strategiche di Hupac vi sono le risorse interne nei settori materiale rotabile, terminal e informatica. Dal 2014, anche in Russia sono in esercizio carri di proprietà. A febbraio è stata costituita la Hupac LLC con sede a Mosca per l'acquisto e il noleggio di materiale rotabile. Dall'autunno 2014 i treni Hupac transitano tra Sestokai (Lituania) e Mosca con carri a scartamento allargato di proprietà. In questo modo abbiamo incrementato nettamente la qualità e l'affidabilità dell'offerta di trasporto.

Ma il vero punto di svolta per Hupac e l'intero mercato del trasporto combinato avrà luogo a fine 2016, con l'entrata in esercizio del tunnel di base del Gottardo. La ferrovia di pianura è concepita per il transito di treni più lunghi e pesanti, pertanto rappresenta un'opportunità unica per il trasferimento del traffico.

Requisito centrale per la gestione economicamente autonoma del trasporto combinato transalpino è, tuttavia, il trasferimento dei vantaggi di produttività di Alptransit ai clienti della ferrovia e non il loro trattenimento da parte del gestore dell'infrastruttura. Il principio di politica dei trasporti "Infrastrutture anziché sovvenzioni" può funzionare solo se in futuro il prezzo per tonnellata-chilometro lorda sulla ferrovia di pianura sarà nettamente più basso rispetto ad oggi sulla tratta montana.

L'imminente revisione del sistema di prezzi per le tracce della Svizzera dovrebbe incentivare i treni ad alte prestazioni con sfruttamento massimo dei parametri possibili, in conformità ai sistemi degli stati confinanti del corridoio Rotterdam-Genova. Deve essere vantaggioso far transitare treni lunghi e pesanti. Se ci sono gli stimoli giusti, possiamo aumentare insieme la produttività del trasporto merci su rotaia, gestire la rete ferroviaria in modo ottimale e sostenere attivamente il trasferimento del traffico.

L'anno in corso mette Hupac di fronte a nuove sfide. La perdita di valore dell'euro rispetto al franco svizzero e i prezzi del petrolio in calo rafforzano le spedizioni su strada attraverso la Svizzera. Alcuni studi prevedono un netto rincaro dei costi del trasporto su rotaia rispetto alla strada. Hupac ha introdotto diverse misure al fine di neutralizzare questo svantaggio e consolidare la competitività dell'azienda in modo duraturo.

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 2015

# Vantaggio combinato per la logistica



“ Shuttle Net e Company Shuttle non sono in concorrenza tra loro, ma si integrano in modo ideale. ”



Cari clienti, partner e collaboratori

L'anno appena trascorso ci ha portato di nuovo un bel carico di sfide. Pressione dei costi, volatilità dei mercati, capacità in eccesso: ancora una volta abbiamo dovuto ottimizzare la produttività insieme ai nostri partner e ridurre i costi.

La richiesta di prezzi più competitivi è stata anche un'occasione per analizzare criticamente il nostro modello di business: un gestore di rete come Hupac ha ancora un futuro? Quale valore di mercato hanno qualità e flessibilità? Il futuro appartiene ai Company trains?

Nel mercato di crescita del trasporto combinato, un numero sempre maggiore di clienti raggiunge il limite critico per acquistare treni completi su singole relazioni e garantire volumi stabili alle imprese ferroviarie. Il cliente si assume i rischi, inclusa la responsabilità dei carri.

Al contrario Hupac, in qualità di gestore della rete, si accolla tutti i rischi e offre ai clienti la massima flessibilità possibile. In tempi di crescente volatilità ciò rappresenta un autentico valore aggiunto. Grazie ai volumi dei nostri clienti riusciamo a mantenere la nostra rete "Shuttle Net" malgrado la crisi economica, e a creare nuove relazioni competitive.

Rete e Company train sono dunque due prodotti diversi che si differenziano chiaramente tra loro e soddisfano esigenze diverse. Non sono in concorrenza tra loro, ma si integrano in modo ideale, come accade nella navigazione aerea: voli charter per i grandi volumi garantiti, voli di linea per il trasporto individuale flessibile.

Nell'autunno 2014 Hupac ha allestito una propria business unit "Company Shuttle" allo scopo di potenziare gli approcci già sviluppati in precedenza nel settore dei treni completi. "Company Shuttle" è la pipeline per i grandi volumi di singoli clienti, a misura di esigenze specifiche del mercato. "Shuttle Net" offre la massima flessibilità con il consolidato approccio "pay as you go". Insieme, queste due forme di offerta rappresentano una prospettiva di sviluppo completa per la logistica.

Che si tratti di Shuttle Net o di Company Shuttle – siamo preoccupati per i problemi operativi sempre più frequenti nella rete ferroviaria. Nel 2014 la puntualità è diminuita in tutte le direttrici. Se il sistema ferroviario non inverte la tendenza, ci sganciamo dal mercato e perdiamo sempre più competitività. Oltre alla soddisfazione dei clienti, ne risente soprattutto la redditività. Ogni treno merci che sosta nel binario di ricovero in attesa di proseguire il viaggio spreca il potenziale di produttività delle risorse impiegate quali personale, locomotive, carri ferroviari, camion e impianti di trasbordo. I costi gravano sul sistema complessivo per importi milionari a tre cifre ogni anno.

Troppo spesso il trasporto merci viene percepito come fattore di disturbo e non come cliente milionario. In caso di inconvenienti sulla rete si creano ritardi di ore, in alcuni casi di giorni. Tuttavia anche il trasporto merci è legato al rispetto degli orari, come il trasporto passeggeri. Questo sviluppo va nella direzione sbagliata, soprattutto perché i prezzi delle tracce crescono ovunque in Europa. In tal senso i gestori delle infrastrutture sono chiamati a dimostrare una maggiore vicinanza al mercato a favore del trasporto merci.

Una possibile soluzione sono i rimborsi in caso di ritardo, come accade nel trasporto passeggeri su rotaia e in aereo. I ritardi causati dall'infrastruttura ferroviaria vanno addebitati a tale settore. Se tutti gli operatori della catena logistica si fanno carico della propria responsabilità, insieme potremo offrire un prodotto attrattivo e accelerare il trasferimento del traffico.

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

Bernhard Kunz  
Direttore

Chiasso, aprile 2015

# Traffico combinato: il sistema del futuro

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

## La tecnica di trasporto

Nel trasporto combinato non accompagnato (TCNA), l'unità di carico raggiunge il terminal di trasbordo su strada o via nave ed è caricata sul treno. Il viaggio prosegue su rotaia, generalmente su lunghe tratte internazionali. Viene trasportata soltanto l'unità di carico, ovvero il container, il semirimorchio o la cassa mobile, mentre l'autista rimane presso il terminal. Al terminal di destinazione un altro autocarro ritira la spedizione e la trasporta alla destinazione finale.

## Il sistema

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

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

## Il mercato

Il traffico combinato non accompagnato europeo è un mercato in crescita, con un volume di 203 milioni di tonnellate di merci nel 2013 e un tasso di crescita del 41% dall'anno di riferimento 2005. Il trasporto combinato è concorrenziale rispetto a quello su strada sulle lunghe distanze a partire da 500 km, nel transito alpino già da 300 km. Le esistenti restrizioni del trasporto merci su strada, le condizioni quadro favorevoli della politica dei trasporti e un bilancio ambientale positivo sono i fattori decisivi per l'ulteriore sviluppo del mercato.

## I clienti

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

## I fattori di successo

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

## Vantaggi per tutti

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

Fonte: UIC, Report on Combined Transport, 2012 e 2014



## Il Gruppo Hupac



# Visione e linee guida del Gruppo Hupac

## Visione: "Moving together"

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

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

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

## Linee guida: "Competenza e affidabilità"

### Trasferire il traffico merci su rotaia

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

### Orientamento ai clienti

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

### Collaboratori motivati e preparati

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

Favoriamo un clima aziendale aperto e solidale e promuoviamo la motivazione, lo spirito di gruppo e la responsabilità individuale. Le buone prestazioni sono debitamente ricompensate.

### Sicurezza come vantaggio competitivo

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

### Processi efficienti

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

### Insieme con i partner

Ci adoperiamo per l'estensione progressiva del network multimodale europeo operando in proprio oppure in collaborazione con partner forti. Il criterio di scelta per le cooperazioni è l'ottimizzazione dell'intera catena logistica, per sommare e valorizzare i plus di ciascun partner.

### Mercati aperti

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

### Amministrazione sostenibile

Il Gruppo Hupac vuole conseguire degli utili che assicurino l'esistenza e l'indipendenza economica dell'impresa. La politica degli investimenti è orientata verso una crescita durevole e un'elevata creazione di valore, per garantire una rendita del capitale azionario commisurata al rischio.

### Responsabilità verso l'ambiente

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



# Corporate Governance

## Struttura del Gruppo Hupac

Alla fine del 2014 il Gruppo Hupac era costituito da 13 imprese con sedi in Svizzera, Germania, Italia, Paesi Bassi, Belgio e Russia. Ogni società agisce in un preciso ambito, per proporre soluzioni avanzate e rendere più efficace la risposta complessiva del Gruppo.

A febbraio 2014 è stata costituita la Hupac LLC con sede a Mosca per l'acquisto e il noleggio di materiale rotabile.

Nell'anno di esercizio 2014 sono stati compiuti importanti passi per la pianificazione della successione alla direzione di Hupac SA. A settembre Angelo Pirro (37) è entrato in azienda ricoprendo il ruolo di vice direttore finanziario. Con Peter Weber (39) è stata acquisita una giovane leva esperta in strategia e sviluppo aziendale. A novembre Dario Arcotti (47) è stato promosso a procuratore di Hupac SA, Hupac Intermodal SA e Hupac SpA; sostituisce Giorgio Pennacchi che è andato in pensione a ottobre.

Anche Renzo Capanni (35) è un nuovo membro della direzione di Hupac Intermodal SA. A novembre ha assunto la direzione della business unit Company Shuttle ed è stato nominato procuratore.

## Il Consiglio di Amministrazione

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

## Struttura del capitale

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

## Partecipazioni

La Terminal Singen TSG GmbH con sede a Singen è da menzionare come società joint venture con Hupac SA e DB Intermodal Services GmbH come azionisti. Nel novembre 2013 è stata costituita la società Terminal Alptransit Srl, il cui scopo principale è la pianificazione e la costruzione del progetto terminalistico Milano Smistamento. FS Logistica SpA e Hupac SA detengono il 50% ciascuna delle quote della società.

Hupac mantiene partecipazioni di minoranza essenziali in diverse imprese attive nell'area del trasporto combinato. Alla fine del 2014 tali partecipazioni riguardavano gli operatori di trasporto combinato Cemat e RAlpin, la società terminalistica Combinant, l'impresa di elaborazione dati Cesar Information Services nonché le imprese ferroviarie SBB Cargo International e Crossrail.

Inoltre, Hupac mantiene partecipazioni minori 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).

## Regolamento organizzativo

Il regolamento organizzativo del Gruppo Hupac disciplina la costituzione e le modalità di deliberazione, nonché i compiti e le responsabilità del Consiglio di Amministrazione, della presidenza del Consiglio di Amministrazione, del comitato formato dal presidente del Consiglio di Amministrazione e dal direttore, nonché della direzione. Il documento è valido non solo per la casa madre, ma nelle questioni importanti è applicato a tutte le imprese del Gruppo Hupac.

## Gestione dei rischi

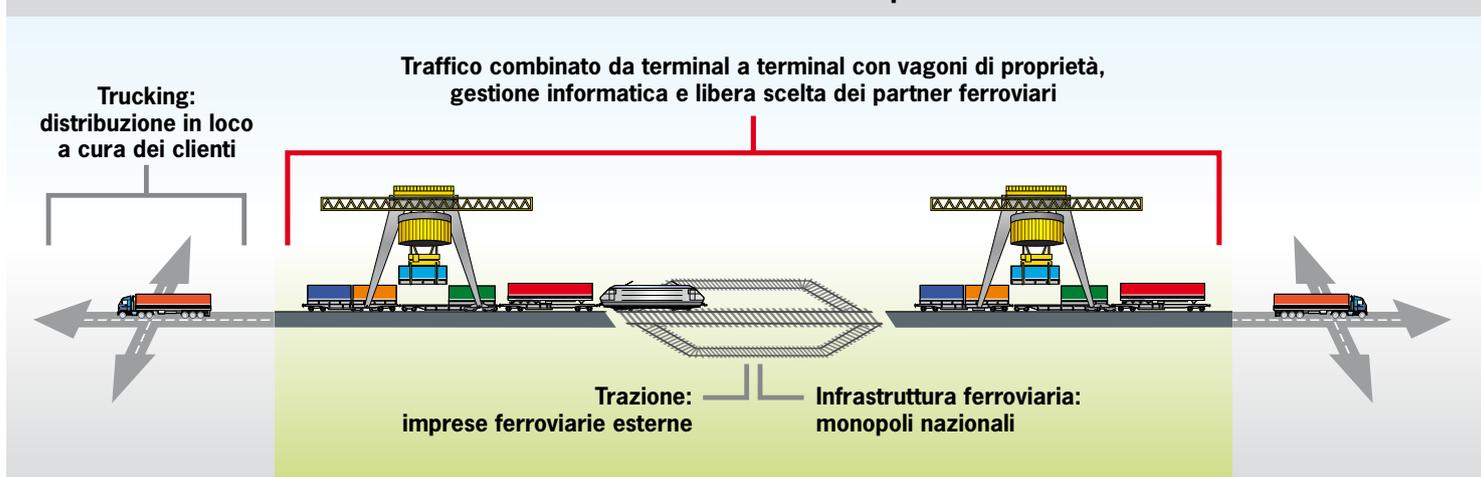
Hupac è dotata di un sistema di gestione dei rischi che ha come obiettivo l'individuazione delle situazioni che potrebbero causare notevoli perdite economiche al Gruppo. Il perno principale del sistema consiste in un catalogo rischi, del cui aggiornamento è responsabile la direzione di Hupac SA. L'informazione corrente sullo stato della situazione è regolarmente sottoposta al Consiglio di Amministrazione.

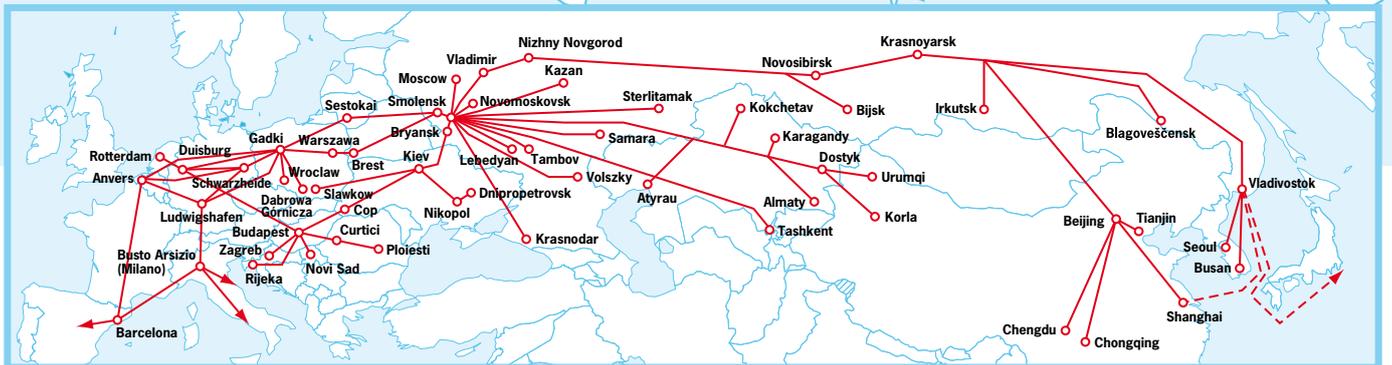
I maggiori rischi operativi si riscontrano nei terminal e sulle linee ferroviarie. Si tratta d'incidenti con possibili conseguenze per le persone e danni alle unità di carico, alle merci trasportate, agli impianti terminalistici e ferroviari oltre che all'ambiente.

# L'anno 2014 in breve

<b>Febbraio</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Fondazione della Hupac LLC, Mosca, con la finalità principale di acquistare e noleggiare materiale rotabile</li><li>▶ Introduzione di una sesta partenza alla settimana sui collegamenti Duisburg ⇌ Busto, Rotterdam ⇌ Busto e Anversa ⇌ Verona</li></ul>
<b>Aprile</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Nuovo collegamento Budapest ⇌ Novi Sad in collaborazione con Transagent</li><li>▶ Aumento della frequenza sulla relazione Zeebrugge ⇌ Busto da quattro a cinque partenze settimanali</li><li>▶ Introduzione di una seconda partenza alla settimana sul collegamento Anversa ⇌ Gadki</li></ul>
<b>Giugno</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Rafforzamento dell'offerta sulla relazione Singen ⇌ Busto con introduzione di una settima partenza alla settimana</li></ul>
<b>Agosto</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ FFS Cargo, Contargo e Hupac esprimono l'intento di costituire una società comune per la gestione del futuro terminal Basilea Nord</li></ul>
<b>Settembre</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Inizio dei lavori di costruzione di un'area di parcheggio per semirimorchi nel terminal di Singen</li></ul>
<b>Ottobre</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Nuovo piano operativo tra Germania e Polonia in collaborazione con Kombiverkehr e Polzug</li></ul>
<b>Novembre</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Istituzione di un nuovo settore commerciale "Company Shuttle" per la commercializzazione di company train dedicati</li></ul>
<b>Dicembre</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Nuovi collegamenti Budapest ⇌ Rijeka e Budapest ⇌ Zagabria in collaborazione con Transagent</li><li>▶ Hupac entra a far parte del capitale azionario del terminal di Rotterdam RSC con il 16,33%</li></ul>

## Modello di business di Hupac





Situazione ad aprile 2015

# Certificazioni

## Gestione della qualità e dell'ambiente

Dal 1995 il sistema di gestione qualità di Hupac è certificato secondo le norme ISO 9001. Il Gruppo Hupac prosegue il suo sforzo di sostenere lo sviluppo del trasporto all'interno di norme qualitative sempre più rigorose. Hupac intende la qualità come impegno verso il miglioramento continuo e come base per un rapporto reciproco di fiducia con i suoi clienti, partner e fornitori.

Da sempre Hupac opera per sviluppare un trasporto compatibile con l'ambiente. Nel 1997 Hupac è stato il primo operatore intermodale europeo a ricevere la certificazione ISO 14001 per il suo sistema di gestione ambientale. Oggi, grazie a questa certificazione, Hupac garantisce ai propri clienti soluzioni per il trasporto in linea con le necessità e le richieste dell'ambiente.

Le certificazioni ISO 9001 e 14001 riguardano i seguenti settori:

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

Sono certificate la casa madre Hupac SA, l'affiliata responsabile dell'attività operativa Hupac Intermodal SA, la filiale olandese Hupac Intermodal NV, la Hupac Intermodal BVBA belga, la Hupac GmbH tedesca, l'italiana Hupac SpA.

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

## ECM – Entity in Charge of Maintenance

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

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

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

# Comunicazione con gli stakeholder

Il Gruppo Hupac aspira a mantenere e sviluppare il rapporto di fiducia con i suoi stakeholder, cioè con quelle categorie d'individui, gruppi o istituzioni che danno un apporto per realizzare la missione di Hupac o che hanno comunque un interesse in gioco nel suo perseguimento. Sono stakeholder coloro che compiono investimenti connessi alle attività di Hupac, in primo luogo gli azionisti, quindi i collaboratori, i clienti, i fornitori e i partner d'affari.

In senso allargato sono inoltre stakeholder le comunità locali e nazionali in cui Hupac opera, le associazioni ambientaliste, le generazioni future.

Hupac persegue una politica trasparente dell'informazione nei confronti di tutti gli stakeholder, sostenendo il dialogo aperto e la comunicazione attiva.



## La responsabilità economica di Hupac

La responsabilità economica di Hupac consiste nel ricercare l'efficienza e l'efficacia della gestione, per accrescere il risultato economico e ottenere dalle scelte gestionali uno stabile aumento del valore aziendale a garanzia della sua continuità.

# Andamento economico

Nell'anno di esercizio 2014 i ricavi da forniture e prestazioni del Gruppo Hupac sono diminuiti dello 0,7% rispetto all'anno precedente raggiungendo CHF 476,6 milioni. La posizione "Altri ricavi", che comprende i sussidi finanziari statali, è aumentata dell'8,1% rispetto al 2013.

I Costi per forniture e prestazioni sono diminuiti dello 0,4% rispetto all'anno precedente. Ciò ha portato nell'anno di riferimento 2014 a un utile lordo di CHF 104,4 milioni, che rispetto all'anno precedente equivale a un aumento del 3,6%.

L'utile d'esercizio del Gruppo nell'anno di riferimento è aumentato del 15% toccando CHF 7,5 milioni. A questo risultato hanno contribuito non da ultimo anche le società associate, il cui risultato è migliorato rispetto all'anno precedente di poco meno di CHF 0,9 milioni.

Nell'anno di esercizio 2014 il cash flow del Gruppo secondo il metodo di calcolo semplificato – utile d'esercizio più ammortamenti e rettifiche degli accantonamenti – ammonta a CHF 41,4 milioni, pari a una diminuzione del 18,5% rispetto all'anno precedente.

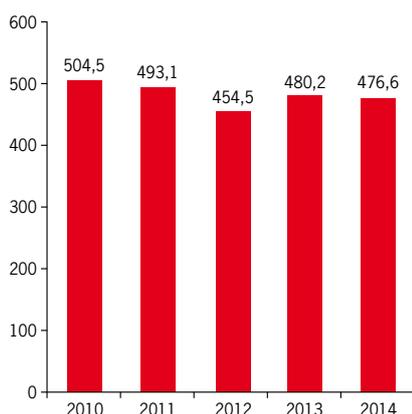
Gli investimenti materiali per l'anno 2014 ammontano a CHF 16,7 milioni.

Tenendo conto delle condizioni quadro economiche ancora difficili, l'andamento del Gruppo Hupac nell'anno di riferimento 2014 può essere definito soddisfacente.

Importi in CHF 1000	2014	2013	%
Ricavi da forniture e prestazioni	476.640	480.199	- 0,7
Altri ricavi	74.818	69.216	8,1
Costi delle prestazioni fornite	447.014	448.601	- 0,4
Utile lordo	104.444	100.814	3,6
Utile d'esercizio del Gruppo	7.544	6.563	15,0
Cash flow del Gruppo	41.435	50.807	- 18,5

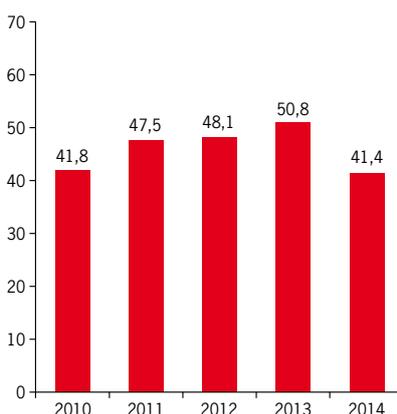
## Fatturato annuo

in mio. CHF



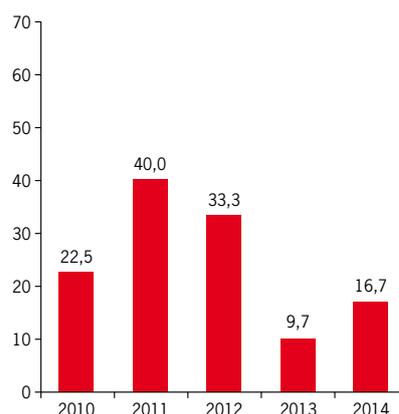
## Cash flow

in mio. CHF



## Investimenti materiali

in mio. CHF



# Sviluppo del traffico

Nell'anno di esercizio 2014 Hupac ha trasportato su rotaia 660.109 spedizioni stradali. Mentre nel primo semestre è stato ancora possibile registrare un incremento del 3,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, nel secondo semestre la congiuntura si è raffreddata notevolmente. Nel complesso abbiamo ottenuto una crescita dei volumi dello 0,5%.

Lo sviluppo del traffico di Hupac nello scorso anno ha rispecchiato la situazione economica in Europa: lo scambio di merci in particolare con l'Italia, il più importante mercato di destinazione dei trasporti di Hupac, si è mantenuto a un livello relativamente basso. I prezzi del diesel tendenzialmente in diminuzione e le capacità in eccesso su strada e rotaia hanno accentuato la pressione della concorrenza e dei prezzi.

Nel core business del trasporto transalpino attraverso la Svizzera Hupac ha potuto mantenere il volume. Il trasporto attraverso l'Austria ha registrato un calo pari a meno 8,0%, scendendo a un volume di circa 48.100 spedizioni stradali. La causa principale sono state le chiusure delle tratte di più settimane a causa dei lavori di costruzione in Danimarca e le perdite gravose in termini di qualità a essi connesse nell'asse Scandinavia ⇄ Italia attraverso l'Austria.

Il traffico non transalpino ha ottenuto un incremento del 5,7%, un risultato soddisfacente reso possibile da nuovi collegamenti, un andamento positivo della domanda nel trasporto da e per la Spagna e dal consolidamento dei piani operativi nei trasporti lungo l'asse est-ovest.

La qualità operativa nella rete ferroviaria ha invece continuato a creare problemi. Rispetto al 2013 la puntualità è diminuita in tutte le direttrici, benché in misura differente. La qualità operativa insufficiente nella rete ferroviaria è un fattore killer per il trasferimento del traffico. Nell'attuale contesto economico debole, il rischio di una migrazione del traffico verso sistemi di trasporto più affidabili è particolarmente elevato.

## **Scandinavia ⇄ Italia**

Anche in quest'anno di esercizio la direttrice Scandinavia ⇄ Italia è stata soggetta ad ampi lavori infrastrutturali in Danimarca. Malgrado l'accurata pianificazione e preparazione, allo scopo di limitare al massimo le ripercussioni sul mercato, i risultati non sono stati ottimali. I treni con capacità ridotta hanno raggiunto il nostro punto di consolidamento Taulov con notevoli ritardi; pertanto spesso non è stato possibile assicurare l'ulteriore trasporto delle spedizioni in Svezia secondo gli orari prestabiliti.

Di conseguenza il volume nel traffico svedese ha subito un tracollo del 27%. Abbiamo riscontrato

le stesse ripercussioni sul collegamento shuttle Verona ⇄ Taulov, che gestiamo insieme al nostro partner Cemat. Qui si è aggiunta l'aggravante della forte pressione concorrenziale nel trasporto combinato, con un conseguente risultato di meno 33,4%.

Sulla relazione Busto ⇄ Taulov è stato possibile mantenere i volumi a livello dell'anno precedente. Grazie alla collaborazione proficua con Greencargo, abbiamo riattivato il collegamento verso la Norvegia tra Malmö e Alnabru, ceduto a suo tempo dal partner norvegese CargoNet.

Nel complesso Hupac ha registrato un crollo dei volumi del 19,5% nell'asse scandinavo. Questo sviluppo negativo ci ha indotto a ristrutturare l'intero piano operativo. Ora il traffico svedese viene condotto via Gateway Colonia. In collaborazione con il partner Kombiverkehr effettuiamo quattro round trip alla settimana tra Colonia e Malmö. In questo modo riusciamo ad offrire una rete fortemente ampliata al mercato svedese e, oltre al collegamento verso Busto Arsizio, anche un collegamento P400 verso Novara. Di conseguenza la capacità del collegamento Busto ⇄ Taulov viene adeguata alla domanda del mercato.

## **Germania ⇄ Italia**

Nel traffico con la Germania, Hupac ha registrato un incremento del 2,5% malgrado le difficili condizioni quadro congiunturali. Si è confermato ancora una volta che i collegamenti con sagoma P400 per megatrailer presentano le migliori opportunità di mercato e di crescita.

La direttrice Germania settentrionale ⇄ Italia è riuscita nel complesso a mantenere i volumi, grazie al collegamento P400 Lubeca ⇄ Novara che ha ottenuto un incremento del 14,8%. Al contrario i volumi sul collegamento principale Amburgo ⇄ Busto si sono ridotti dell'1,9%.

Una situazione analoga si presenta nel corridoio Reno-Meno ⇄ Italia attraverso la Svizzera. Mentre il collegamento principale Ludwigshafen ⇄ Busto è stato sottoposto a una pressione dei prezzi molto forte ad opera di altri operatori presenti nel mercato registrando un calo del 3,8%, il nuovo collegamento Ludwigshafen ⇄ Novara ha ottenuto un incremento del 130%, principalmente nel segmento P400. Malgrado questo sviluppo molto positivo, non è stato possibile compensare la perdita di volumi della relazione principale, per cui il corridoio ha chiuso con una flessione dell'1,5%.

Il corridoio Reno/Ruhr ha registrato la massima crescita nel traffico in Italia. Grazie a una strategia mirata in materia di politica dei prezzi e offerta di servizi, è stato possibile ottenere un incremento del 10,5%. Le partenze cadenzate dei treni e il

piano operativo ottimizzato hanno ottenuto una risonanza positiva tra i clienti, che ha portato a un incremento dei volumi del 7% sulla relazione Ruhr ⇄ Busto Arsizio via Gottardo. Ma anche in questo corridoio il vero e proprio motore di crescita è stato il collegamento Colonia ⇄ Novara con il profilo P400, che ha totalizzato un incremento del 43%.

La relazione Singen ⇄ Milano Certosa ha registrato un calo del traffico del 2,5%. Le cause in tal senso sono state lo spostamento dei volumi sull'asse del Brennero e la qualità delle prestazioni talvolta insufficiente, da cui ha immediatamente tratto vantaggio la concorrenza su strada. Su questi collegamenti a breve tratta anche dei ritardi minimi costringono le imprese di logistica a cercare soluzioni alternative quando non è possibile assicurare la qualità. I piani operativi del trasporto di acciaio da Cava Tigozzi sono stati rielaborati e adeguati all'inizio del 2015 per far fronte a questa mancanza di qualità.

#### Paesi Bassi ⇄ Italia

Nel 2014 il corridoio Paesi Bassi ⇄ Italia è stato sottoposto a ulteriori consolidamenti per garantire la qualità delle prestazioni. Ad esempio è stato aumentato il transito di determinati treni via Gottardo-Luino, perché la direttrice via Domodossola presentava dei deficit legati ai parametri operativi, alla qualità carente e alla politica dei prezzi incomprensibile di altri operatori presenti nel mercato. Grazie a questa misura siamo riusciti a mantenere i volumi attraverso la Svizzera al livello dell'anno precedente. I trasporti via Brennero sono aumentati dell'1,8% grazie al profilo P400.

#### Belgio ⇄ Italia

Siamo riusciti ad aumentare il volume di traffico Anversa ⇄ Busto Arsizio del 2,5% grazie alla buona prestazione dei collegamenti in partenza dai terminal di Anversa HTA e Anversa Combinant. L'introduzione di offerte competitive tra Colonia e Verona e tra il Belgio meridionale e Verona ci ha indotto a sospendere il collegamento Genk ⇄ Verona. Malgrado l'ottimo sviluppo del collegamento Anversa Combinant ⇄ Verona con il nostro partner Cemat, non è stato possibile compensare la perdita di volumi nel traffico di Genk. Nel complesso abbiamo registrato un calo del 3,2% in questo segmento.

#### Import/export Svizzera transalpino

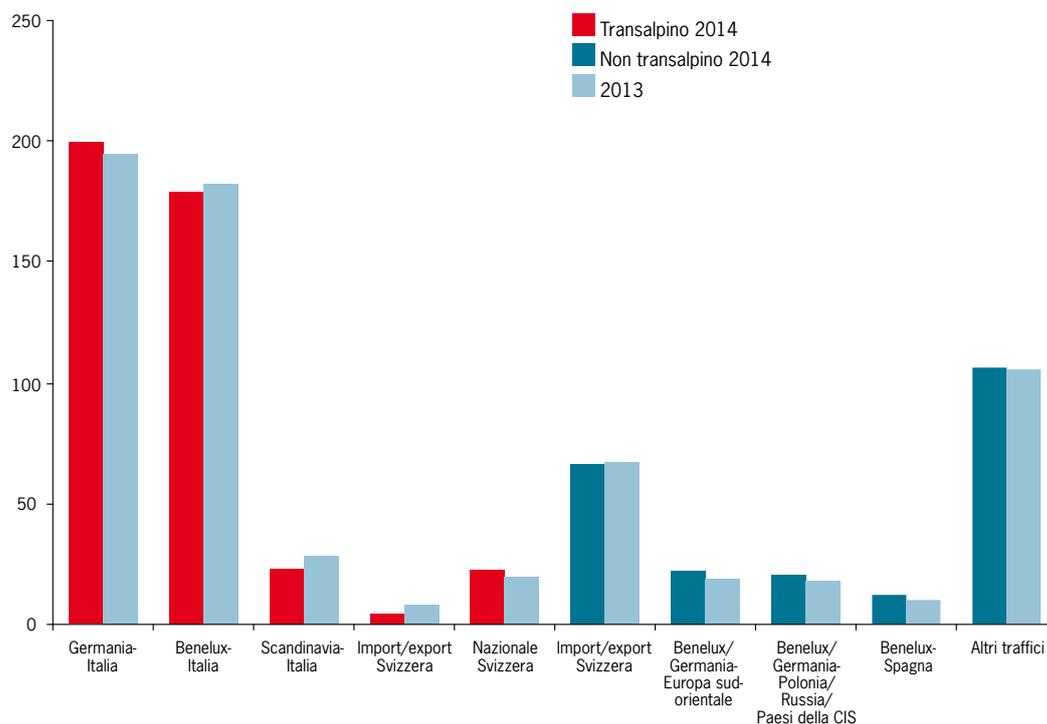
Lo sviluppo del trasporto transalpino di import/export è stato caratterizzato da diversi fattori negativi: oltre alla stagnazione economica in Italia e alla flessione dell'export come conseguenza della sopravvalutazione del franco, abbiamo registrato il ri-trasferimento di determinati trasporti da Busto Arsizio-Gallarate in Ticino. Il segmento ha chiuso l'anno con un calo del 47%.

#### Trasporto interno Svizzera transalpino

Nel segmento del trasporto interno svizzero transalpino abbiamo ottenuto un incremento del 14,6%, da ricondurre soprattutto al ri-trasferimento di volumi da Busto Arsizio-Gallarate in Ticino. Malgrado questo incremento, il collegamento ha ristagnato a causa della forza del franco e del contesto congiunturale debole in Italia. Alcuni trasporti sono stati ri-trasferiti su strada.

### Sviluppo dei segmenti di mercato di Shuttle Net

Spedizioni stradali in 1000



### Trasporto import/export Svizzera non transalpino

I collegamenti Anversa/Rotterdam ⇄ Svizzera sono stati caratterizzati da una disparità dei flussi di merci dovuti alla congiuntura. La derivante pressione concorrenziale del trasporto via nave sul Reno e di altri operatori di trasporto combinato ha causato una leggera perdita di volumi per Hupac.

Il segmento di traffico Germania ⇄ Svizzera, in particolare il collegamento Colonia ⇄ Svizzera, si è sviluppato in modo estremamente positivo grazie all'acquisizione di nuovi trasporti, determinata anche da un consolidamento di altri sistemi ferroviari esistenti. Nonostante la forte crescita del 16,5% di questi trasporti, nel segmento di mercato import/export Svizzera abbiamo dovuto registrare una flessione dell'1,5% complessivo.

### Benelux/Germania ⇄ Europa sudorientale

Sulla direttrice Benelux/Germania ⇄ Europa sudorientale siamo riusciti a incrementare i volumi del 16,6%. La crescita è stata ottenuta integrando nuovi mercati, quali la Serbia con il terminal Novi Sad e la Croazia con i terminal Fiume e Zagabria, e tramite il potenziamento del traffico in Romania con i terminal Curtici e Ploiesti. L'intensa acquisizione di nuovi traffici ha incrementato il volume e, di conseguenza, lo sfruttamento dei treni.

### Benelux/Germania ⇄ Polonia/Russia/Stati CSI

Sul corridoio Benelux/Germania ⇄ Polonia/Russia/Stati CSI siamo riusciti a incrementare i volumi di traffico dell'11,2%; tuttavia le aspettative

iniziali non sono state soddisfatte completamente, malgrado l'attività di vendita intensificata. Le cause in tal senso sono la crescente concorrenza su strada da/verso la Polonia dovuta alle capacità in eccesso e la concorrenza short sea nel traffico in Russia. Per contrastare questi fattori e incrementare la produttività dell'asse, Hupac ha elaborato un nuovo piano operativo che prevede lo spostamento dell'hub da Posen a Varsavia e il transito di treni diretti. Nell'anno di esercizio 2014 non è stato ancora possibile mettere in atto tali misure, contrariamente alle promesse dei gestori delle infrastrutture, a causa dei ritardi nei lavori di potenziamento nell'area di Varsavia.

Nell'autunno 2014 abbiamo messo in atto un nuovo piano operativo tra Germania e Polonia in collaborazione con Kombiverkehr e Polzug, con un conseguente incremento della qualità e della frequenza delle partenze.

In Russia siamo riusciti ad aumentare i volumi di traffico del 12,6%. L'impiego di materiale rotabile di proprietà ha determinato un sensibile incremento di qualità e produttività.

### Spagna

All'inizio del 2014 abbiamo avuto enormi difficoltà nel collegamento Anversa ⇄ Spagna a causa dei lavori di rinnovamento dell'infrastruttura e di 16 giorni di sciopero complessivi. Grazie alle misure commerciali introdotte e all'aumento della frequenza delle partenze, siamo riusciti a riconquistare la fiducia dei clienti. In tal modo abbiamo potuto raggiungere il nostro obiettivo e aumentare i volumi del 22%.

Nel collegamento Busto ⇄ Barcellona abbiamo dovuto affrontare le stesse condizioni quadro. Malgrado la perdita di uno slot partner, siamo riusciti a colmare il gap con misure commerciali adeguate e ad ottenere un aumento del traffico del 13%.

### Trasporto marittimo

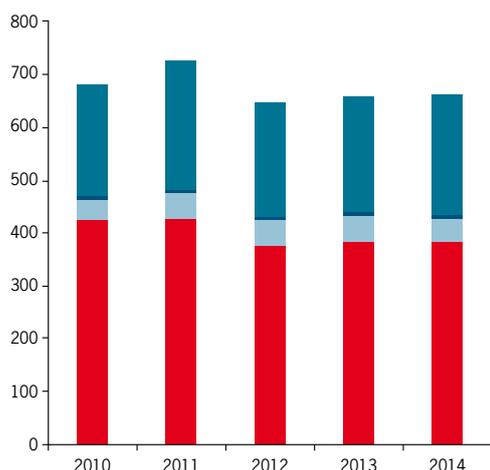
Nel settore container tra la Svizzera e i porti di Anversa/Rotterdam, Hupac ha registrato una flessione del traffico a causa di una debole attività di esportazione.

La nostra rete di trasporto marittimo si concentra sui collegamenti da/verso la Svizzera. Come offerta di base serviamo i porti del Benelux e come offerta integrativa i porti meridionali via Busto Arsizio-Gallarate. Il volume di traffico è oscillante nel corso dell'anno, ma stabile su base annua.

Per quanto riguarda la qualità, Hupac ha registrato delle criticità e dei ritardi nel terminal dei porti marittimi nella consegna dei container. Questo fatto ha parzialmente messo a rischio la rotazione efficiente dei treni. Hupac ha dovuto puntare sulla flessibilità della propria flotta di carri, al fine di ridurre al minimo le ripercussioni sulla qualità e assicurare il rispetto degli orari.

### Sviluppo del traffico secondo le aree commerciali

Spedizioni stradali in 1000



# Risorse operative

## Materiale rotabile

A fine 2014 Hupac disponeva di una flotta di carri di 5.036 moduli, pari ad un aumento del 2,0% rispetto all'anno precedente. La percentuale di carri noleggiati rispetto alla totalità del materiale rotabile risultava del 3,2%.

Nel settore della manutenzione dei carri, Hupac ha proseguito nella sua strategia di assicurazione della capacità e di aumento della produttività. I processi di trasferimenti dei carri vuoti, di coordinamenti dei componenti e di svolgimento delle attività manutentive sono funzionali e ben integrati. Di conseguenza, nell'anno in esame la disponibilità di carri è aumentata di quattro punti percentuali arrivando all'87%, superando così il valore target dell'85%.

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

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

La scarsa crescita del mercato da un lato e l'elevata disponibilità di carri dall'altro hanno avuto come effetto il contenimento del fabbisogno di investimenti per il materiale rotabile. Nell'anno in esame sono stati consegnati 118 carri per un valore di CHF 6,9 milioni. Si è trattato di 18 carri tasca doppi del tipo T3000 e di 100 carri pianale per i binari a scartamento largo della Russia. Per l'anno in corso è prevista la consegna di 32 carri tasca doppi nonché l'ordine di ulteriori 50 unità di questo tipo di carro.

## Trazione

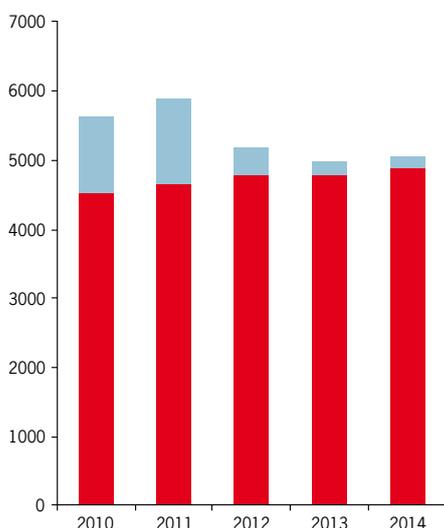
Oltre il 95% dei trasporti di Hupac avviene in base al principio della trazione a responsabilità integrata internazionale. Le eccezioni sono rappresentate dai mercati le cui strutture consentono questo modello di business solo in misura parziale. Nell'anno in esame i vettori contrattuali dei treni Hupac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

L'impresa ferroviaria di Hupac SpA ha ulteriormente ampliato la propria attività. Oltre alla trazione del treno Busto Arsizio ↔ Milano Smistamento, l'impresa si occupa di tutti i lavori di manovra nel

## Materiale rotabile

Numero di moduli carro

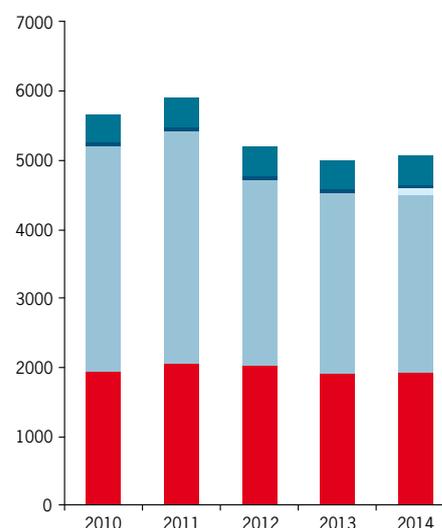
Carri noleggiati  
Carri di proprietà



## Materiale rotabile per tipologia

Numero di moduli carro

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



terminal di Busto Arsizio-Gallarate. Oltre il 90% delle composizioni in partenza è controllato dai verificatori Hupac dal punto di vista tecnico. Inoltre è assicurato il servizio di manovra tra il terminal e l'officina di Busto Arsizio. Circa 40 collaboratori sono impegnati nei settori di trazione e manovra.

## Terminal

I treni di Hupac servono circa 60 terminal di trasbordo in 16 paesi europei. Numerosi altri terminal possono essere raggiunti tramite i collegamenti ferroviari dei nostri partner. Nell'anno in esame gli impianti di trasbordo di Novi Sad, Rijeka e Zagabria sono stati collegati alla rete Hupac.

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

## Tecnologie informatiche

I trasporti dipendono in larga misura dal grado di coordinamento di varie interfacce nella catena di creazione del valore. La tecnologia dell'informazione è quindi una delle più importanti risorse di Hupac.

L'azienda dispone di un sistema centralizzato a cui sono collegati tutti gli uffici esterni e circa 60 terminal in tutta Europa. Il suo cuore è costituito dal software Goal (Global Oriented Application for Logistics), un'applicazione sviluppata in proprio per il coordinamento di tutto il traffico intermodale, dalla prenotazione fino alla fatturazione. Questo sistema è stato adottato da diversi terminal e operatori. Numerosi clienti e partner scambiano informazioni con Hupac via XML mediante il sistema di scambio dati Ediges (Electronic Data Interchange Goal with External Partners).

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



# Qualità, produttività e sicurezza

## Qualità

Nel 2014 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. Si considerano puntuali i treni che arrivano a destinazione con meno di un'ora di ritardo.

Sull'asse di Luino il tasso di puntualità è sceso di sei punti percentuali dal 75 al 69%. Il calo sulla tratta via Chiasso è stato di otto punti percentuali (dal 93 all'85%) e su quella via Domodossola di tre punti percentuali (dal 74 al 71%). Nel traffico non transalpino abbiamo dovuto riscontrare uno sviluppo negativo dal 76 al 64%. I treni via Brennero sono transitati con una puntualità del 61% (l'anno precedente: 95%).

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.

Come contromisura a questo calo drammatico della qualità, nel 2014 Hupac ha rafforzato la presenza nella centrale di disposizione di Chiasso con personale presente sette giorni alla settimana, 24 ore su 24. Vi sono numerose composizioni sostitutive pronte che all'occorrenza possono essere impiegate per garantire l'orario.

## Produttività

Hupac si impegna per garantire la competitività del trasporto combinato attraverso un costante aumento della produttività. Nell'anno in esame, le

prestazioni di percorrenza del materiale rotabile sono diminuite lievemente dell'1,0%, mentre la percorrenza media a vuoto è aumentata del 3,3%.

Nel terminal di Aarau è stato possibile aumentare del 13,2% il numero di unità di carico per collaboratore. Nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate il livello è rimasto pressoché stabile, con una leggera diminuzione dello 0,5%. La produttività nella centrale, misurata in spedizioni stradali per numero medio di collaboratori, è calata dell'8,1%.

## Sicurezza

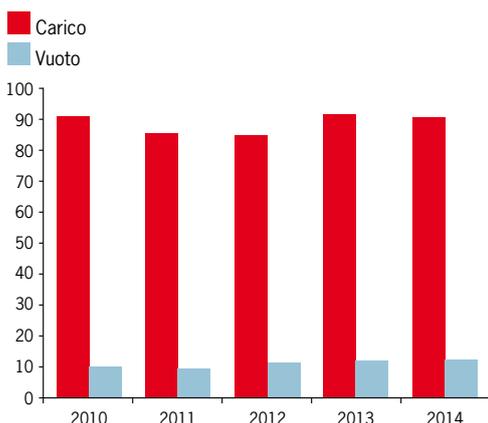
Garantire la sicurezza operativa è tra i maggiori obiettivi strategici di Hupac. La prevenzione di incidenti nei terminal e sulle linee ferroviarie, la prevenzione o l'attenuazione delle conseguenze di interruzioni di servizio e l'integrità delle unità di carico affidate costituiscono i principali obiettivi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

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

Nell'anno in esame si è provveduto al riesame e al perfezionamento del sistema di gestione della sicurezza, ponendo in primo piano la gestione delle situazioni d'emergenza, l'attività di formazione interna ed esterna, nonché l'auditing. È stata inoltre intensificata l'attività di accertamento e valutazione di irregolarità operative allo scopo di favorire l'adozione di misure preventive.

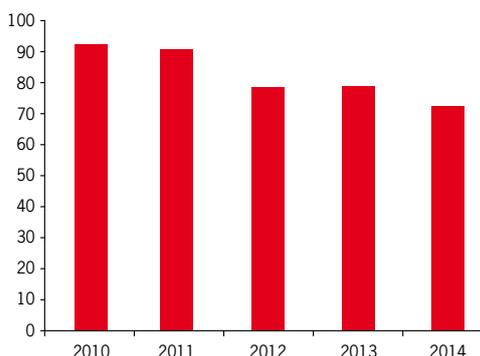
### Percorrenza dei carri

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



### Produttività nella sede centrale

Spedizioni stradali per numero medio di collaboratori a Chiasso, indicizzato; 2006 = 100



# Clienti

## Caratteristiche della clientela

I clienti di Hupac sono autotrasportatori, spedizionieri e imprese di logistica; nel settore del traffico marittimo si aggiungono agenti marittimi e compagnie armatrici. Generalmente si tratta di aziende medie e medio-grandi che investono in autoveicoli idonei per il trasporto combinato e presentano una struttura sufficientemente articolata per far fronte alle esigenze organizzative del trasporto combinato.

La provenienza geografica dei clienti di Hupac è molto varia. Una parte consistente dei clienti è anche azionista di Hupac. La fedeltà dei clienti è molto alta; numerosi clienti lavorano con Hupac sin dalla fondazione dell'azienda alla fine degli anni Sessanta.

## Politica nei confronti dei clienti

Hupac si impegna a mantenere e a potenziare la sua posizione sul mercato, mediante una politica di orientamento alle esigenze e alle attese del cliente, al fine di ottenere un'alta qualità dei servizi, ottimizzando l'utilizzo delle risorse interne. Il focus è l'ottimizzazione delle risorse e il monitoraggio dei trasporti 24 ore su 24.

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

# Fornitori

## Caratteristiche dei fornitori

I fornitori principali di Hupac sono le imprese ferroviarie, i gestori di terminal e le industrie di produzione e manutenzione dei vagoni.

## Politica nei confronti dei fornitori

Hupac è consapevole che la politica nei confronti dei fornitori è parte integrante della strategia aziendale, perché assicura la qualità e la sicurezza delle prestazioni del Gruppo. Per questo motivo ogni acquisto di materiale, apparecchiature, impianti, mobili e/o servizi, avviene attraverso una procedura sistematica in linea con le necessità strategiche dell'azienda.

## Scelta dei fornitori

La selezione dei fornitori avviene secondo criteri che garantiscono la soddisfazione delle esigenze aziendali, quali la trasparenza, la continuità, l'affidabilità e l'economicità. Altri criteri di valutazione

e selezione garantiscono a Hupac che le imprese fornitrici adottino la normativa vigente in materia di salute, sicurezza e ambiente, considerando in particolare le garanzie offerte per la riduzione dei consumi e lo smaltimento del materiale.

## Workshop con i partner

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

Esiste ancora un grosso potenziale di miglioramento nella collaborazione con le ferrovie, in particolare per quanto riguarda la qualità del servizio e l'aumento dell'efficienza e della produttività. Hupac ha introdotto alcune misure con diverse ferrovie per integrare in modo ancora più stretto i processi e ottimizzare l'impiego delle risorse.

# Sviluppo delle partecipazioni

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

Da inizio 2011, Hupac detiene una partecipazione di minoranza del 25% in questo vettore internazionale per treni completi e 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 2014 Hupac deteneva una quota del 25%.

## **Cemat SpA, Milano**

Hupac coltiva una stretta collaborazione con Cemat sin dagli anni Settanta e da decenni è rappresentata nell'azionariato di questo importante operatore del trasporto combinato. Alla fine dell'anno in esame, Hupac manteneva invariata la propria quota di capitale del 34,48%.

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, attraverso l'affiliata Fidia, essa gestisce i terminal di Lugano e di Novara. 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.

## **Terminal Alptransit Srl, Milano**

La Terminal Alptransit Srl fondata nel 2013 ha come obiettivo la pianificazione e la costruzione del terminal Milano Smistamento. La società è costituita da FS Logistica e Hupac con quote paritetiche. La domanda di finanziamento per la costruzione del terminal è stata approvata dall'Ufficio federale dei trasporti a ottobre 2014. Nel 2015 si prevede di ricevere la licenza edilizia.

## **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%. Insieme ad altri partner del settore dei trasporti, Hupac intende dare impulso a un potenziamento dei trasporti hinterland da Rotterdam. Con 70 partenze alla settimana, il terminal RSC è il hub per il traffico dei Paesi Bassi di Hupac.

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

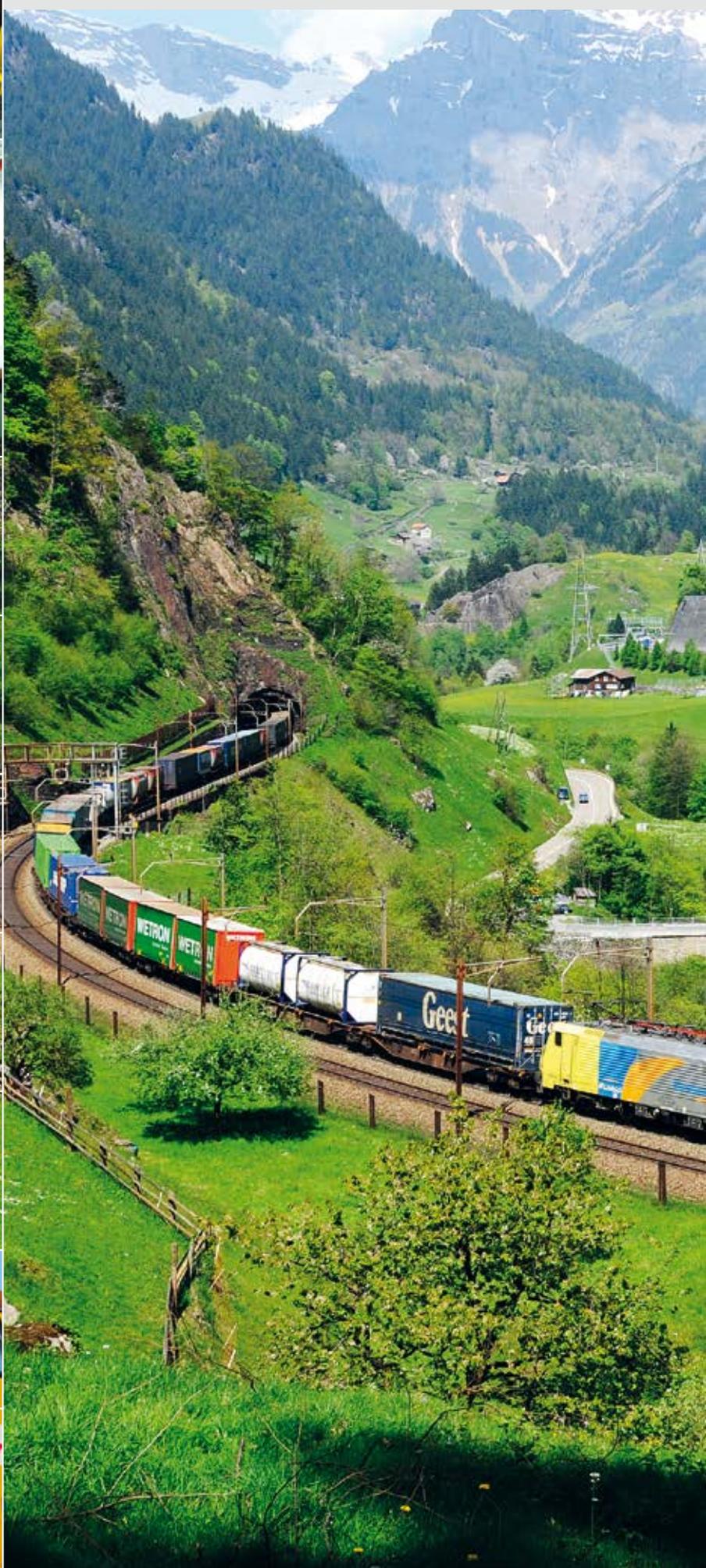
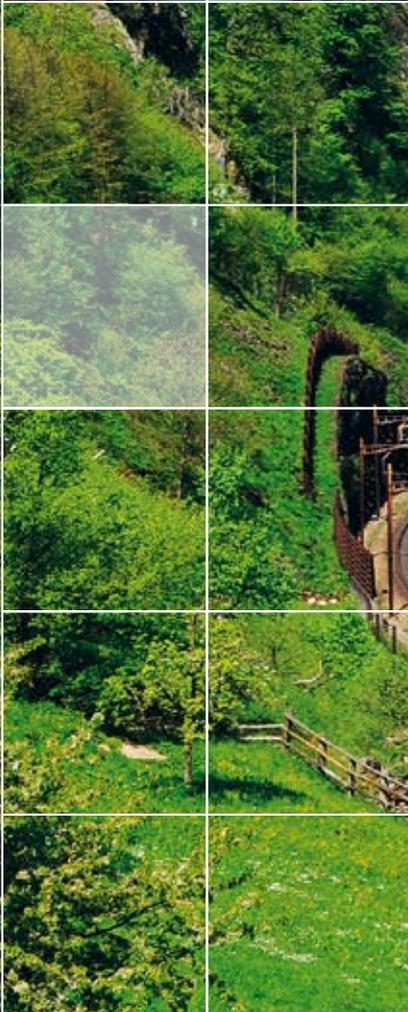
Hupac è socio fondatore di Cesar International Services, costituita nel 2004, di cui detiene una quota di capitale del 25,1%. Questa società di servizi con sede a Bruxelles, in cui partecipano come azionisti numerosi altri operatori del trasporto combinato, si occupa della gestione e dello sviluppo del 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 850.000 tonnellate di CO<sub>2</sub> e circa 10,5 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.

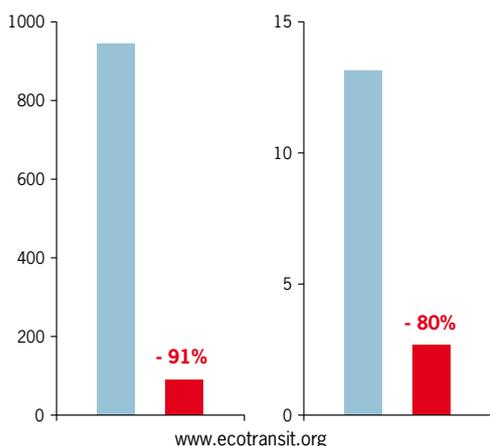
## Trasporto di merci pericolose

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, grazie

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

Migliaia di tonnellate

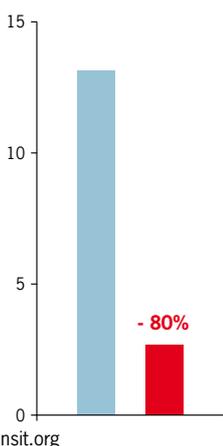
■ Per un confronto: traffico stradale  
■ Traffico Hupac



### Consumo d'energia

in mia. megajoule

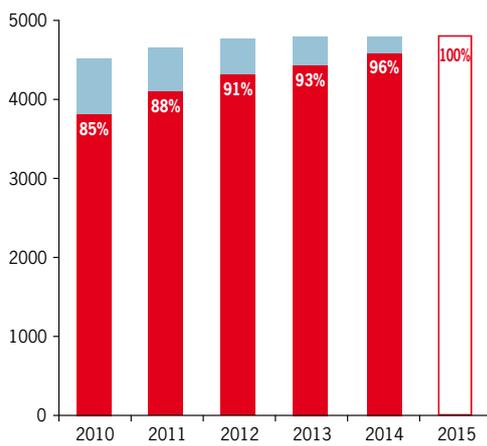
■ Per un confronto: traffico stradale  
■ Traffico Hupac



### Carri a bassa rumorosità

Numero di carri di proprietà nella rete a scartamento normale

■ Senza soles sintetiche  
■ Con soles sintetiche



a questa stretta collaborazione, un alto grado di sicurezza.

Hupac gestisce questo segmento, che rappresenta il 15% circa dell'intero volume di traffico, con estrema attenzione. Un servizio specifico, diretto da un consulente merci pericolose nominato e formato secondo la direttiva europea 96/35, si occupa dell'attuazione delle disposizioni in materia di sicurezza in tutti i settori del Gruppo, e della consulenza ai clienti e dell'addestramento dei collaboratori.

Il sistema di gestione delle merci pericolose di Hupac prevede una precisa registrazione e valutazione di tutti gli incidenti e gli episodi che si verificano. Nell'anno in esame non si segnalano incidenti con merce pericolosa con danni a persone o cose. Da decenni il settore delle merci pericolose di Hupac pertanto non fa registrare incidenti.

Come episodi si considerano irregolarità minori, che in genere possono essere risolte dagli specialisti delle imprese di trasporti, come ad esempio contenitori non a tenuta che sviluppano odori o gocciolamenti.

Numerosi controlli consentono di identificare, registrare e valutare sistematicamente le possibili irregolarità, il cui numero nell'anno in esame si è mantenuto all'incirca costante. Sui terminal sono stati accertati 65 episodi (anno precedente: 56), mentre nella rete ferroviaria sono stati 16 (anno precedente: 26).

## **Il risanamento fonico dei carri ferroviari**

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

Alla fine del 2014 il 96% (anno precedente: 93%) della flotta di proprietà Hupac era dotata di freni in materiale sintetico a bassa rumorosità. Contrariamente ai vecchi freni metallici in ghisa, con la sua in composito la superficie di scorrimento delle ruote non è soggetta a deformazione ma resta

liscia, riducendo fino a 10 decibel la rumorosità del treno in corsa.

Mentre i nuovi carri sono forniti con freni a bassa rumorosità, i modelli meno recenti vengono riconvertiti e dotati di soles sintetiche nel corso delle soste programmate in officina. Nell'anno di esercizio 2014, circa 150 carri sono stati sottoposti a risanamento acustico, mentre per il 2015 è previsto il completamento del processo di riconversione. I costi di questa misura sono coperti dalla Confederazione.

Un'ulteriore riduzione dei livelli di rumore sarà realizzata con freni a disco. Nell'estate del 2014 Hupac ha convertito quattro vetture a questa nuova tecnologia. Delle misurazioni acustiche hanno evidenziato che con i freni a disco possiamo ottenere una riduzione del valore acustico di 2,5 decibel. Una prima serie di vagoni con freni a disco sarà ordinata nell'anno in corso.

## **Riduzione dei consumi e delle emissioni**

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

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

## **Biotopi Busto Arsizio-Gallarate e Singen**

Nell'anno di riferimento è stata ulteriormente aumentata l'ecocompatibilità degli impianti dei terminal di Busto Arsizio-Gallarate e Singen. I biotopi umidi alimentati con l'acqua piovana dei terminal sono sottoposti a regolare manutenzione.



## La responsabilità sociale di Hupac

Hupac realizza la propria responsabilità sociale sostenendo la politica di trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia, su incarico e con l'appoggio del governo svizzero. La motivazione e la preparazione dei collaboratori, quale risorsa più importante per Hupac, insieme al dialogo aperto e costruttivo con le istituzioni, sono tra i processi centrali per raggiungere tale obiettivo.

# I collaboratori

## Composizione

Alla fine del 2014 il Gruppo Hupac contava 407 collaboratori (anno precedente: 405), di cui 176 in forza presso Hupac Intermodal in Svizzera, Danimarca e Polonia, 204 presso le filiali in Italia e 27 presso le restanti filiali in Germania, Olanda, Belgio e Russia. La quota dell'occupazione femminile è scesa dal 16% al 13%. La media dell'anzianità di servizio è stata pari a 10,9 anni.

## Formazione

Nel 2014 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 15 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 2014 a Chiasso sono stati formati sei apprendisti per diventare impiegati commerciali.

## 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 27 infortuni sul lavoro con 366 giorni d'inattività. La percentuale dei giorni di inattività dovuti a infortunio per collaboratore è pertanto aumentata leggermente rispetto all'anno precedente.

## Comunicazione interna

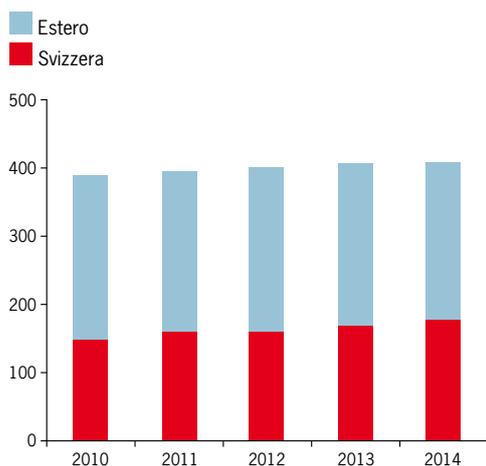
Nell'anno di riferimento Hupac ha intensificato la comunicazione interna al fine di orientare tutti i collaboratori, in modo costante e diretto, sul mercato, sulla situazione dell'azienda e sulle misure adottate. Nel corso dell'anno la direzione ha organizzato numerosi incontri con i dipendenti in tutte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

## Soddisfazione dei collaboratori

Ogni anno Hupac valuta la soddisfazione dei collaboratori in occasione del colloquio annuale con il superiore, attraverso un questionario con una scala di valore da 1 a 100. Presso la sede centrale il valore medio è sceso dall'82 all'80. Nella filiale italiana Hupac SpA è stato registrato un valore di 72 (anno precedente: 75).

## Personale del Gruppo Hupac

Numero di collaboratori



# La politica di trasferimento del traffico

## Responsabilità per la mobilità del futuro

Il core business di Hupac è rappresentato dal trasporto combinato transalpino attraverso la Svizzera, che subisce la rilevante influenza della politica svizzera dei trasporti il cui obiettivo, ancorato alla costituzione, è quello di trasferire il traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia.

Nel 2014 Hupac ha totalizzato 380.000 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 Cemat, Kombiverkehr e TX Logistics.

Hupac dovrà restituire una parte considerevole di questi finanziamenti pubblici, pari a un importo dal 2014 al 2040 di CHF 66,4 milioni. Per lo stesso periodo dovranno essere corrisposti interessi alla Confederazione per circa CHF 4,3 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 2014 i contributi alla gestione per spedizione stradale sono diminuiti mediamente del 1,8% rispetto al 2013.

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

Importi in 1000 CHF

Periodo	2014	2015-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2014-2040 Totale
Rimborso prestiti	3.846	3.636 - 3.846	2.589 - 2.592	1.470 - 1.551	65	66.383
Interessi	391	93 - 491	8 - 58			4.327
Totale	4.237	3.729 - 4.258	2.597 - 2.650	1.470 - 1.551	65	70.710

# Rapporti con le istituzioni e le comunità

Un rapporto costruttivo, trasparente e orientato al dialogo con le istituzioni svizzere ed europee è uno degli obiettivi prioritari di Hupac. L'azienda accoglie ospiti e delegazioni dalla Svizzera e da tutta Europa per illustrare il funzionamento del trasporto combinato e del terminal di Busto Arsizio-Gallarate.

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

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

- ▶ ASTAG, Berna
- ▶ LITRA, Berna
- ▶ Propeller Club, Basilea
- ▶ VAP, Zurigo

- ▶ UTP, Berna
- ▶ ECTA, Bruxelles
- ▶ ERFA, Bruxelles
- ▶ UIRR, Bruxelles
- ▶ VPI, Amburgo
- ▶ Assoferr, Milano
- ▶ Assologistica, Milano
- ▶ Camera di Commercio Svizzera in Italia, Milano
- ▶ ANITA, Roma
- ▶ CIFI, Roma
- ▶ Coordination Council on Trans-Siberian Transport, Mosca

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

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





Conti annuali

# Conto annuale consolidato

## Conto economico consolidato 2014 e 2013

Importi in 1 000 CHF	2014	2013
Ricavi da forniture e prestazioni	476 640	480 199
Altri ricavi	74 818	69 216
Costi delle prestazioni fornite	(447 014)	(448 601)
Utile lordo	104 444	100 814
Costi del personale	(33 605)	(32 771)
Spese generali	(11 231)	(11 744)
Oneri per ammortamenti e accantonamenti	(44 572)	(44 244)
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	227	585
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	(164)	(23)
Risultato prima delle posizioni finanziarie	15 099	12 617
Ricavi finanziari	285	297
Oneri finanziari	(2 013)	(2 480)
Quota ai risultati delle società associate	469	(394)
Differenze di cambio	(3 297)	(179)
Risultato ordinario d'esercizio	10 543	9 861
Ricavi estranei	184	115
Costi estranei	0	0
Ricavi straordinari	16 849	45
Costi straordinari	(15 988)	(39)
Utile prima delle imposte	11 588	9 982
Imposte	(3 750)	(3 109)
Utile d'esercizio	7 838	6 873
Quota degli azionisti minoritari	(294)	(310)
Utile d'esercizio del Gruppo	7 544	6 563

### Osservazioni sul conto economico consolidato 2014

Nell'anno di esercizio 2014 i *Ricavi da forniture e prestazioni* del Gruppo Hupac sono diminuiti dello 0,7% rispetto all'anno precedente raggiungendo CHF 476,6 milioni.

La posizione *Altri ricavi* comprende i contributi alla gestione, i contributi per la conversione al materiale rotabile a bassa rumorosità e i contributi per il relativo impiego; nell'anno di riferimento 2014 l'importo è di ben CHF 74,8 milioni, equivalente a un aumento dell'8,1% rispetto all'anno precedente.

I *Costi delle prestazioni fornite* sono diminuiti dello 0,4% rispetto all'anno precedente. L'*Utile lordo* è quindi aumentato del 3,6% rispetto all'anno precedente.

Nell'anno di esercizio 2014 i *Costi del personale* sono aumentati del 2,5% rispetto all'anno precedente, mentre la posizione *Spese generali* è diminuita del 4,4% rispetto all'anno precedente.

Gli *Oneri per ammortamenti e accantonamenti* dell'anno di riferimento ammontano a poco meno di CHF 44,6 milioni, pari a un piccolo aumento dello 0,7% rispetto all'anno precedente.

I *Ricavi finanziari* hanno subito una flessione del 4% rispetto al 2013, arrivando a poco meno di CHF 0,3 milioni. Anche gli *Oneri finanziari* sono diminuiti del 18,8% rispetto all'anno precedente, arrivando a circa CHF 2 milioni, grazie al minor indebitamento con le banche. Anche la *Quota ai risultati delle società associate* ha registrato uno sviluppo positivo, ammontando a poco meno di CHF 0,5 milioni. La posizione *Differenze di cambio* presenta una perdita considerevole di poco meno di CHF 3,3 milioni, dovuta principalmente all'andamento del rublo e in minima parte alle posizioni euro.

La posizione *Ricavi straordinari* è costituita da un saldo a tantum per prestazioni di manutenzione nell'arco temporale di più anni e da una liquidazione di accantonamenti per Hupac Intermodal SA in relazione a crediti fiscali in Italia; la posizione *Costi*

## Bilancio consolidato al 31 dicembre 2014 e 2013

Importi in 1 000 CHF

31.12.2014 31.12.2013

### ATTIVO

#### SOSTANZA CIRCOLANTE

Mezzi liquidi	44 592	53 814
Crediti da forniture e prestazioni	58 739	62 911
- nei confronti di terzi	48 919	53 212
- nei confronti di azionisti	9 820	9 699
Altri crediti	12 656	13 446
Inventario magazzino/officina	3 407	3 448
Ratei e risconti attivi	32 905	24 854
<b>Totale sostanza circolante</b>	<b>152 299</b>	<b>158 473</b>

#### SOSTANZA FISSA

Investimenti finanziari	36 251	38 028
- Partecipazioni	34 299	32 819
- Altri attivi finanziari	1 503	4 785
- Imposte differite attive	449	424
Investimenti materiali	186 915	201 969
- Acconti per investimenti materiali	1 903	224
- Attrezzature tecniche	24 282	23 380
- Materiale rotabile	48 240	60 342
- Impianti fissi su terreni di terzi	11 928	12 830
- Terminali, stabili e terreni	94 721	98 797
- Altri investimenti materiali	5 841	6 396
Investimenti immateriali	3 514	9 366
<b>Totale sostanza fissa</b>	<b>226 680</b>	<b>249 363</b>

**Totale attivo** 378 979 407 836

Importi in 1 000 CHF

31.12.2014 31.12.2013

### PASSIVO

#### CAPITALE DEI TERZI

##### Capitale dei terzi a breve termine

Debiti finanziari a breve termine	5 380	15 214
Debiti da forniture e prestazioni	34 664	47 696
- nei confronti di terzi	34 498	47 360
- nei confronti di azionisti	166	336
Altri debiti a breve termine	4 529	5 899
Ratei e risconti passivi	47 862	46 177
Accantonamenti a breve termine	75	41
<b>Totale capitale dei terzi a breve termine</b>	<b>92 510</b>	<b>115 027</b>

##### Capitale dei terzi a lungo termine

Debiti a lungo termine	137 000	147 621
Accantonamenti a lungo termine	61 916	61 696
Imposte differite passive	2 208	1 758
<b>Totale capitale dei terzi a lungo termine</b>	<b>201 124</b>	<b>211 075</b>

**Totale capitale dei terzi** 293 634 326 102

Azionisti minoritari 584 614

#### CAPITALE PROPRIO

Capitale azionario	20 000	20 000
Riserve	70 456	65 767
Azioni proprie	(1 514)	(1 468)
Differenza di conversione	(11 725)	(9 742)
Utile d'esercizio del Gruppo	7 544	6 563
<b>Totale capitale proprio</b>	<b>84 761</b>	<b>81 120</b>

**Totale passivo** 378 979 407 836

*straordinari* si compone quasi esclusivamente di imposte, sanzioni e interessi nei confronti dell'autorità fiscale italiana, dei costi di consulenza in Italia e delle ulteriori imposte risultanti in Svizzera per Hupac Intermodal SA. Tenendo conto delle *Imposte* e dopo aver conteggiato le quote di minoranza, nel 2014 il Gruppo Hupac registra un *Utile d'esercizio* di CHF 7,5 milioni, equivalente a un aumento del 15% 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 2014 con una piccola perdita di poco meno di CHF 0,2 milioni (anno precedente: perdita di CHF 0,6 milioni).

## Conto consolidato dei flussi di mezzi 2014 e 2013

<b>Importi in 1 000 CHF</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Risultato d'esercizio consolidato	7 544	6 563
Ammortamenti sostanza fissa materiale	28 533	34 043
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	6 541	4 129
Variazione accantonamenti	988	3 258
Altre operazioni non monetarie	767	(2 323)
Risultato netto da alienazione sostanza fissa materiale	(63)	(562)
Quota ai risultati delle società associate	(469)	394
Azionisti minoritari	(8)	309
Variazione dell'inventario	1	101
Variazione dei crediti e transitori a breve	(4 251)	(2 619)
Variazione dei debiti e transitori a breve	(11 764)	4 980
<b>Flusso di fondi da attività aziendale</b>	<b>27 819</b>	<b>48 273</b>
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(16 741)	(9 719)
Disinvestimenti immobilizzazioni materiali	1 009	1 581
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(1 036)	(561)
Disinvestimenti immobilizzazioni immateriali	325	0
Investimenti in partecipazioni	(1 498)	(245)
Variazione valore partecipazioni	(134)	65
<b>Deflusso di fondi da attività di investimento</b>	<b>(18 075)</b>	<b>(8 879)</b>
Variazione dei crediti finanziari	3 247	(74)
Variazione dei debiti finanziari	(20 316)	(7 241)
Azioni proprie	(46)	(60)
Pagamento di dividendi	(1 572)	(1 174)
<b>Flusso di fondi da attività di finanziamento</b>	<b>(18 687)</b>	<b>(8 549)</b>
<b>Variazione</b>	<b>(8 943)</b>	<b>30 845</b>
<b>Fondi liquidi all'inizio del periodo</b>	<b>53 814</b>	<b>22 931</b>
Differenze cambio su mezzi liquidi	(279)	38
<b>Fondi liquidi alla fine del periodo</b>	<b>44 592</b>	<b>53 814</b>

## Allegato al conto di Gruppo 2014

### Principi di consolidamento

#### Base di consolidamento

Il conto annuale consolidato di Hupac SA è stato redatto secondo il metodo del valore di acquisto sulla base dei principi citati di seguito e nel rispetto delle disposizioni legali del diritto svizzero delle obbligazioni. Il conto annuale consolidato di Hupac SA si basa sulle chiusure delle singole società affiliate estere allestite secondo principi contabili e di valutazione uniformi e generalmente riconosciuti, e sui conti annuali statuari delle società svizzere. Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2014 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 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

Le seguenti società sono state consolidate integralmente:

Ragione sociale		Capitale azionario/sociale	Partecipazione in %	
			31.12.2014	31.12.2013
Hupac SA, Chiasso	CHF	20 000 000		
Hupac Intermodal SA, Chiasso	CHF	250 000	100,00	100,00
Hupac SpA, Milano	EUR	2 040 000	95,57	95,57
Partecipazione della Hupac SpA, Milano:				
- Fidia SpA, Oleggio	EUR	260 000	3,00	3,00
Hupac GmbH, Singen	EUR	210 000	100,00	100,00
Termi SA, Chiasso	CHF	2 000 000	100,00	100,00
Partecipazione della Termini SA, Chiasso:				
- Termini SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	95,00	95,00
Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	5,00	5,00
Fidia SpA, Oleggio	EUR	260 000	97,00	97,00
Centro Intermodale SpA, Milano	EUR	4 480 000	100,00	100,00
Partecipazione della Centro Intermodale SpA, Milano:				
- Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	EUR	52 000	100,00	100,00
Hupac Intermodal BVBA, Anversa	EUR	1 601 000	99,94	99,94
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	EUR	200 000	100,00	100,00
Partecipazione della Hupac Intermodal NV, Rotterdam:				
- Hupac Intermodal BVBA, Anversa	EUR	1 601 000	0,06	0,06
Intermodal Express LLC, Mosca	RUB	3 000 000	75,00	75,00
Partecipazione della Intermodal Express LLC, Mosca:				
- Hupac LLC, Mosca	RUB	60 000 000	2,00	0
Hupac LLC, Mosca	RUB	60 000 000	98,00	0

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

Ragione sociale	Sede	Partecipazione in %	
		31.12.2014	31.12.2013
Cemat SpA	Milano (Italia)	34,48	34,48
Terminal Alptransit Srl	Milano (Italia)	50,00	50,00
RAIPIN SA	Olten (Svizzera)	33,11	33,11
Crossrail SA	Muttenz (Svizzera)	25,00	25,00
SBB Cargo International SA	Olten (Svizzera)	25,00	25,00
Cesar Information Services Scarl	Bruxelles (Belgio)	25,10	25,10
Combinant NV	Anversa (Belgio)	35,00	35,00
Terminal Singen TSG GmbH	Singen (Germania)	50,00	50,00

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.

#### Conversione di posizioni e transazioni in valuta estera

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

al conto economico. Per gli utili di cambio non realizzati è stato creato un accantonamento.

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

#### Ricavi da forniture e prestazioni

I ricavi da forniture e prestazioni vengono contabilizzati al momento dell'esecuzione della prestazione.

#### Tabella di conversione

	Bilancio		Conto economico	
	31.12.2014	31.12.2013	2014	2013
EUR/CHF	1,2025	1,2264	1,2146	1,2308
RUB/CHF	0,01741	0,02714	0,02420	0,02910

#### 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 2013	20 000	67 108	(1 408)	(10 317)	75 383	332
Differenze di conversione				280	280	(28)
Differenze di conversione associate				295	295	
Rettifica patrimonio netto		(167)			(167)	
Acquisto azioni proprie			(60)		(60)	
Dividendi Capogruppo		(1 174)			(1 174)	
Utile consolidato 2013		6 563			6 563	310
Saldo al 31 dicembre 2013	20 000	72 330	(1 468)	(9 742)	81 120	614
Differenze di conversione				(1 569)	(1 569)	(324)
Differenze di conversione associate				(414)	(414)	
Rettifica patrimonio netto		(302)			(302)	
Acquisto azioni proprie			(46)		(46)	
Dividendi Capogruppo		(1 572)			(1 572)	
Utile consolidato 2014		7 544			7 544	294
Saldo al 31 dicembre 2014	20 000	78 000	(1 514)	(11 725)	84 761	584

#### Altre indicazioni prescritte dalla legge

Importi in 1 000 CHF	31.12.2014	31.12.2013
1. Fideiussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegno a favore di terzi	9 002	8 752
2. Attivi costituiti in pegno a garanzia di propri impegni	75 834	80 347
3. Impegni leasing non esposti a bilancio	17	25
4. Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali	118 916	132 458
5. Debiti nei confronti di istituti di previdenza	453	502

#### Azioni proprie

Azioni nominative	2014	2013
Consistenza iniziale al 01.01.	378	361
- Acquisti	37	88
- Vendite	(28)	(71)
Consistenza finale al 31.12.	387	378

Le transazioni sono avvenute a prezzi di mercato.

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

#### **Altri ricavi**

In questa posizione sono esposti i contributi statali.

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

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

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

#### **Scioglimento riserve latenti**

Nell'esercizio 2014 sono state sciolte riserve latenti per CHF 11,04 milioni (2013: CHF 0).

#### **Valutazione dei rischi**

Il processo di valutazione dei rischi del Gruppo consiste nel riportare al Consiglio di Amministrazione di Hupac SA i rischi identificati e le misure prese per fronteggiarli. Le procedure e le azioni per identificare i rischi e, dove appropriato, fronteggiarli, sono di competenza del management.

## **Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale consolidato all'Assemblea Generale degli azionisti per il conto di Gruppo 2014**

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo verificato il conto annuale consolidato della Hupac SA, costituito da bilancio, conto economico, conto del flusso di mezzi liquidi e allegato (pagine da 34 a 39), per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014.

#### **Responsabilità del Consiglio di Amministrazione**

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto annuale consolidato in conformità alla legge e ai principi di consolidamento e di valutazione esposti nell'allegato. Questa responsabilità comprende la concezione, l'implementazione e il mantenimento di un sistema di controllo interno relativamente all'allestimento di un conto annuale consolidato che sia esente da anomalie significative imputabili a irregolarità o errori. Il Consiglio di Amministrazione è inoltre responsabile della scelta e dell'applicazione di appropriate norme di presentazione del conto annuale consolidato, nonché dell'esecuzione di stime adeguate.

#### **Responsabilità dell'Ufficio di revisione**

La nostra responsabilità consiste nell'esprimere un giudizio sul conto annuale consolidato in base alle nostre verifiche. Abbiamo effettuato la nostra verifica conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione, i quali richiedono che la stessa venga pianificata ed effettuata in maniera tale da ottenere sufficiente sicurezza che il conto annuale consolidato sia privo di anomalie significative.

Una revisione comprende l'esecuzione di procedure di verifica volte ad ottenere elementi probativi per i valori e le altre informazioni contenuti nel conto annuale consolidato. La scelta delle procedure di verifica compete al giudizio professionale del revisore. Ciò comprende una valutazione dei rischi che il conto annuale consolidato contenga anomalie significative imputabili a irregolarità o errori. Nell'ambito della valutazione di questi rischi il revisore tiene conto del sistema di controllo interno, nella misura in cui esso è rilevante per l'allestimento del conto annuale consolidato, allo scopo di definire

le procedure di verifica richieste dalle circostanze, ma non per esprimere un giudizio sull'efficacia del sistema di controllo interno. La revisione comprende inoltre la valutazione dell'adeguatezza delle norme di allestimento del conto annuale consolidato, dell'attendibilità delle valutazioni eseguite, nonché un apprezzamento della presentazione del conto annuale consolidato nel suo complesso. Siamo dell'avviso che gli elementi probativi da noi ottenuti costituiscano una base sufficiente ed adeguata per la presente nostra opinione di revisione.

#### **Opinione di revisione**

A nostro giudizio il conto annuale consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 è conforme alla legge svizzera e ai principi di consolidamento e di valutazione esposti nell'allegato.

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

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

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

Raccomandiamo di approvare il presente conto annuale consolidato.

Ernst & Young SA

Stefano Caccia      Claudio Cereghetti

Lugano, 17 aprile 2015

# Conto annuale Hupac SA

## Conto economico 2014 e 2013

Importi in 1 000 CHF	2014	2013
Ricavi da forniture e prestazioni	72 484	71 627
Altri ricavi	4 520	3 120
Costi delle prestazioni fornite	(31 193)	(30 365)
Utile lordo	45 811	44 382
Spese generali	(1 547)	(1 400)
Ammortamenti sostanza fissa materiale	(19 188)	(24 855)
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	(1 431)	(3 659)
Accantonamenti e rettifiche di valore	(12 900)	(4 550)
Ricavi da dividendi	336	0
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	42	26
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	(59)	(21)
Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie	11 064	9 923
Ricavi finanziari	1 033	726
Oneri finanziari	(1 455)	(1 793)
Differenze di cambio	(2 126)	(477)
Utile ordinario d'esercizio	8 516	8 379
Ricavi straordinari	6 000	0
Costi straordinari	(6 000)	0
Utile prima delle imposte	8 516	8 379
Imposte	(1 968)	(1 900)
Utile d'esercizio	6 548	6 479

### Osservazioni sul conto economico

Nell'anno di riferimento 2014 i *Ricavi da forniture e prestazioni* sono aumentati dell'1,2% rispetto all'anno precedente raggiungendo quasi CHF 72,5 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 contributi per il risanamento fonico del materiale rotabile. Rispetto all'anno precedente questa posizione ha registrato un aumento del 44,9% arrivando a CHF 4,5 milioni.

Nell'anno di esercizio 2014 i *Costi delle prestazioni fornite* ammontano a poco meno di CHF 31,2 milioni, pari ad un piccolo aumento del 2,7% rispetto all'anno precedente. I costi di manutenzione del materiale rotabile costituiscono la quota principale di questa posizione. L'*Utile lordo* ha registrato un incremento del 3,2% rispetto all'anno precedente, arrivando a CHF 45,8 milioni.

La posizione *Spese generali* registra un incremento del 10,5% rispetto all'anno precedente, con ben CHF 1,5 milioni. Sono stati registrati degli incrementi in particolare nelle posizioni relative alle spese pubblicitarie e di consulenza.

Gli *Ammortamenti sostanza fissa materiale* sono diminuiti del 22,8% rispetto al 2013, arrivando a poco meno di CHF 19,2 milioni. Questa diminuzione è dovuta in particolare agli investimenti minori nel materiale rotabile.

La posizione *Ammortamenti sostanza fissa immateriale* ha registrato una flessione del 60,9% rispetto all'anno precedente.

Nell'anno di riferimento 2014 la posizione *Accantonamenti e rettifiche di valore* è aumentata a CHF 12,9 milioni. Si tratta in particolare di rettifiche di valore per partecipazioni e di accantonamenti per rischi valutari. Tenendo conto di altre posizioni minori, nell'anno di esercizio 2014 Hupac SA registra un *Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie* di poco meno di CHF 11,1 milioni, che equivale a un incremento dell'11,5% rispetto all'anno precedente.

I *Ricavi finanziari* sono aumentati rispetto all'anno precedente di ben CHF 0,3 milioni, mentre gli *Oneri finanziari* hanno registrato una flessione di ben CHF 0,3 milioni, poiché l'indebitamento con le banche è diminuito notevolmente.

Tenendo conto delle *Differenze di cambio*, con una perdita valutaria attestata di ben CHF 2,1 milioni, Hupac SA presenta un *Utile ordinario d'esercizio*

## Bilancio al 31 dicembre 2014 e 2013

Importi in 1 000 CHF	31.12.2014	31.12.2013
<b>ATTIVO</b>		
<b>SOSTANZA CIRCOLANTE</b>		
Mezzi liquidi	19 577	17 328
Crediti da forniture e prestazioni	12 189	22 863
- nei confronti di terzi	1 443	2 274
- nei confronti di società del Gruppo	10 989	20 832
- nei confronti di azionisti	23	23
- Delcredere	(266)	(266)
Altri crediti	2 083	2 127
- nei confronti di terzi	2 083	2 127
Magazzino	1 338	1 391
Azioni proprie	1 514	1 468
Ratei e risconti attivi	13 490	1 807
<b>Totale sostanza circolante</b>	<b>50 191</b>	<b>46 984</b>
<b>SOSTANZA FISSA</b>		
Investimenti finanziari	114 619	111 898
- Partecipazioni	74 553	76 227
- Prestiti terzi	230	234
- Prestiti Gruppo	39 832	35 433
- Altri investimenti finanziari	4	4
Investimenti materiali	49 129	60 849
Investimenti immateriali	5 593	6 559
<b>Totale sostanza fissa</b>	<b>169 341</b>	<b>179 306</b>
<b>Totale attivo</b>	<b>219 532</b>	<b>226 290</b>

pari a ben CHF 8,5 milioni, equivalente a un piccolo aumento dell'1,6% rispetto all'anno precedente.

La posizione *Ricavi straordinari* riporta un saldo un tantum per prestazioni di manutenzione nell'arco temporale di più anni. Questo importo compare nella posizione *Costi straordinari* perché è stato trasferito integralmente alla locatrice del materiale rotabile, Hupac Intermodal SA, per disponibilità insufficiente del materiale rotabile nello stesso periodo di riferimento.

Per l'anno di esercizio 2014, Hupac SA presenta un *Utile d'esercizio* di CHF 6,5 milioni al netto delle *Imposte* di CHF 1,9 milioni, pari ad un aumento dell'1,1% rispetto al 2013.

Importi in 1 000 CHF	31.12.2014	31.12.2013
<b>PASSIVO</b>		
<b>CAPITALE DEI TERZI</b>		
<b>Capitale dei terzi a breve termine</b>		
Debiti da forniture e prestazioni	3 610	6 403
- nei confronti di terzi	2 760	5 416
- nei confronti di società del Gruppo	714	860
- nei confronti di azionisti	136	127
Mutui a breve termine	5 379	15 213
- da terzi	5 379	15 213
Altri debiti a breve termine	717	810
- nei confronti di terzi	717	810
Ratei, risconti passivi ed accantonamenti a breve termine	23 643	21 497
<b>Totale capitale dei terzi a breve termine</b>	<b>33 349</b>	<b>43 923</b>
<b>Capitale dei terzi a lungo termine</b>		
Debiti a lungo termine	48 761	53 921
- nei confronti di terzi	48 761	53 921
Accantonamenti a lungo termine	46 486	42 486
<b>Totale capitale dei terzi a lungo termine</b>	<b>95 247</b>	<b>96 407</b>
<b>Totale capitale dei terzi</b>	<b>128 596</b>	<b>140 330</b>
<b>CAPITALE PROPRIO</b>		
Capitale azionario	20 000	20 000
Riserva generale	4 953	3 055
Riserva per azioni proprie	1 514	1 468
Riserva da contributi in conto capitale	459	459
Riserve statutarie	57 186	54 200
Utile di bilancio	6 824	6 778
- Utili riportati	276	299
- Utile d'esercizio	6 548	6 479
<b>Totale capitale proprio</b>	<b>90 936</b>	<b>85 960</b>
<b>Totale passivo</b>	<b>219 532</b>	<b>226 290</b>

### Osservazioni sul bilancio

Nell'anno di esercizio 2014 il totale di bilancio di Hupac SA ha registrato una flessione di CHF 6,7 milioni, arrivando a circa CHF 219,5 milioni.

Negli attivi il capitale circolante è aumentato di un buon 2% rispetto all'anno precedente e il capitale investito è diminuito della stessa percentuale, mentre nei passivi è stato registrato circa un 3,5% di *Capitale dei terzi* in meno e più *Capitale proprio* rispetto al 2013.

A fine anno 2014 Hupac SA dispone di un *Capitale proprio* di CHF 90,9 milioni, pari a una quota del 41,4% (anno precedente: 38%).

# Allegato al conto annuale 2014

## 1. Attività della Hupac SA

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

## 2. Indicazioni prescritte dall'art. 663b CO

Importi in 1 000 CHF	31.12.2014	31.12.2013
2.1 Fidejussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegni a favore di terzi	40 070	38 425
2.2 Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali	28 586	40 446
2.3 Partecipazioni essenziali		

Ragione sociale	Attività	Capitale sociale in 1 000	Partecipazione in %	
			31.12.2014	31.12.2013
Hupac Intermodal SA, Chiasso	Gestione traffico, gestione terminal	CHF 250	100,00	100,00
Hupac SpA, Milano	Gestione terminal, esercizio ferroviario	EUR 2 040	95,57	95,57
Partecipazione della Hupac SpA, Milano: - Fidia SpA, Oleggio	Gestione terminal, magazzino & logistica	EUR 260	3,00	3,00
Hupac GmbH, Singen	Gestione terminal, esercizio ferroviario	EUR 210	100,00	100,00
Termi SA, Chiasso	Terminal engineering	CHF 2 000	100,00	100,00
Partecipazione della Termini SA, Chiasso: - Termini SpA, Busto Arsizio	Terminal engineering	EUR 2 000	95,00	95,00
Termini SpA, Busto Arsizio	Terminal engineering	EUR 2 000	5,00	5,00
Fidia SpA, Oleggio	Gestione terminal, magazzino & logistica	EUR 260	97,00	97,00
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	Service provider	EUR 200	100,00	100,00
Partecipazione della Hupac Intermodal NV, Rotterdam: - Hupac Intermodal BVBA, Anversa	Terminal engineering, gestione terminal	EUR 1 601	0,06	0,06
Hupac Intermodal BVBA, Anversa	Terminal engineering, gestione terminal	EUR 1 601	99,94	99,94
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	Gestione terminal	EUR 260	50,00	50,00
Intermodal Express LLC, Mosca	Gestione traffico	RUB 3 000	75,00	75,00
Partecipazione della Intermodal Express LLC, Mosca: - Hupac LLC, Mosca	Gestione materiale rotabile	RUB 60 000	2,00	0
Hupac LLC, Mosca	Gestione materiale rotabile	RUB 60 000	98,00	0
Centro Intermodale SpA, Milano	Terminal engineering	EUR 4 480	100,00	100,00
Partecipazione della Centro Intermodale SpA, Milano: - Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	Gestione terminal	EUR 52	100,00	100,00
Cemat SpA, Milano	Gestione traffico, gestione terminal	EUR 7 000	34,48	34,48
Cesar Information Services Scarl, Bruxelles	Servizio elaborazione dati per i clienti	EUR 100	25,10	25,10
Combinant NV, Anversa	Terminal engineering, gestione terminal	EUR 500	35,00	35,00
Crossrail SA, Muttentz	Esercizio ferroviario	CHF 24 723	25,00	25,00
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

## 2.4 Azioni proprie

<b>Azioni nominative</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
Consistenza iniziale al 01.01.	378	361
- Acquisti	37	88
- Vendite	(28)	(71)
Consistenza finale al 31.12.	387	378

Le operazioni sono avvenute a prezzi di mercato.

## 2.5 Valutazione dei rischi

Hupac SA che è controllante del Gruppo Hupac, è completamente inserita nel processo interno di valutazione dei rischi del Gruppo. Il processo di valutazione dei rischi del Gruppo consiste nel riportare al Consiglio di Amministrazione di Hupac SA i rischi identificati e le misure prese per fronteggiarli. Le procedure e le azioni per identificare i rischi e, dove appropriato, fronteggiarli, sono di competenza del management.

## 3. Evoluzione dei fondi propri

<b>Importi in 1 000 CHF</b>	<b>Capitale azionario</b>	<b>Riserva generale</b>	<b>Riserva per azioni proprie</b>	<b>Riserva da contributi in conto capitale</b>	<b>Riserve statutarie</b>	<b>Utile di bilancio</b>	<b>Totale</b>
Saldo al 1° gennaio 2013	20 000	3 095	1 408	459	49 300	6 394	80 656
Dividendo						(1 175)	(1 175)
Attribuzione alla riserva generale		20				(20)	
Attribuzione alla riserva per azioni proprie		(60)	60				
Attribuzione alle riserve statutarie					4 900	(4 900)	
Utile d'esercizio						6 479	6 479
Saldo al 31 dicembre 2013	20 000	3 055	1 468	459	54 200	6 778	85 960
Dividendo						(1 572)	(1 572)
Attribuzione alla riserva generale		430				(430)	
Attribuzione alla riserva per azioni proprie		1 468	46		(1 514)		
Attribuzione alle riserve statutarie					4 500	(4 500)	
Utile d'esercizio						6 548	6 548
Saldo al 31 dicembre 2014	20 000	4 953	1 514	459	57 186	6 824	90 936

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

<b>Importi in CHF</b>	<b>31.12.2014</b>
Utili riportati	276 177
Utile d'esercizio	6 548 492
Utile di bilancio a disposizione dell'Assemblea Generale	6 824 669
Proposta del Consiglio di Amministrazione:	
- Dividendo massimo sul capitale azionario nominale	1 600 000
- Attribuzione alla riserva generale	60 000
- Attribuzione alle riserve statutarie	4 900 000
- Riporto a nuovo	264 669
	6 824 669

# Rapporto dell'Ufficio di revisione all'Assemblea Generale degli azionisti per l'esercizio 2014

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo verificato il conto annuale della Hupac SA, costituito da bilancio, conto economico e allegato (pagine da 40 a 43), per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014.

## **Responsabilità del Consiglio di Amministrazione**

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto annuale in conformità alla legge e allo statuto. Questa responsabilità comprende la concezione, l'implementazione e il mantenimento di un sistema di controllo interno relativamente all'allestimento di un conto annuale che sia esente da anomalie significative imputabili a irregolarità o errori. Il Consiglio di Amministrazione è inoltre responsabile della scelta e dell'applicazione di appropriate norme di presentazione del conto annuale, nonché dell'esecuzione di stime adeguate.

## **Responsabilità dell'Ufficio di revisione**

La nostra responsabilità consiste nell'esprimere un giudizio sul conto annuale in base alle nostre verifiche. Abbiamo effettuato la nostra verifica conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione, i quali richiedono che la stessa venga pianificata ed effettuata in maniera tale da ottenere sufficiente sicurezza che il conto annuale sia privo di anomalie significative.

Una revisione comprende l'esecuzione di procedure di verifica volte ad ottenere elementi probativi per i valori e le altre informazioni contenuti nel conto annuale. La scelta delle procedure di verifica compete al giudizio professionale del revisore. Ciò comprende una valutazione dei rischi che il conto annuale contenga anomalie significative imputabili a irregolarità o errori. Nell'ambito della valutazione di questi rischi il revisore tiene conto del sistema di controllo interno, nella misura in cui esso è rilevante per l'allestimento del conto annuale, allo scopo di definire le procedure di verifica richieste dalle circostanze, ma non per esprimere un giudi-

zio sull'efficacia del sistema di controllo interno. La revisione comprende inoltre la valutazione dell'adeguatezza delle norme di allestimento del conto annuale, dell'attendibilità delle valutazioni eseguite, nonché un apprezzamento della presentazione del conto annuale nel suo complesso. Siamo dell'avviso che gli elementi probativi da noi ottenuti costituiscano una base sufficiente ed adeguata per la presente nostra opinione di revisione.

## **Opinione di revisione**

A nostro giudizio il conto annuale per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 è conforme alla legge svizzera e allo statuto.

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

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

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

Confermiamo inoltre che la proposta d'impiego dell'utile di bilancio è conforme alla legge svizzera e allo statuto e raccomandiamo di approvare il presente conto annuale.

Ernst & Young SA

Stefano Caccia      Claudio Cereghetti

Lugano, 17 aprile 2015

---

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@hupac.com](mailto:info@hupac.com)  
[www.hupac.com](http://www.hupac.com)

