

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2017



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2017

Introduzione

- 7** Hupac in breve
- 11** Prefazione
- 15** Corporate governance

Relazione annuale

- 20** Andamento economico
- 23** Valutazione dei rischi
- 25** Sviluppo del traffico
- 30** Produzione e risorse operative
- 32** Information technology e trasformazione digitale
- 34** Gestione dei terminal
- 37** Sviluppo delle partecipazioni operative
- 38** Prestazioni ambientali
- 40** Collaboratori
- 43** Politica di trasferimento del traffico

Conti annuali

- 46** Conto annuale consolidato
- 54** Conto annuale di Hupac SA



Hapag-Lloyd

HUPAC

00DL BRITAIN 101

Form 0-SRPA
Max. 72 t

1160



INTRODUZIONE



HUPAC IN BREVE

Leader di mercato nel traffico combinato internazionale

Hupac è il principale gestore di rete nel traffico intermodale europeo. Da cinquant'anni garantiamo trasporti su rotaia innovativi e affidabili, contribuendo così al trasferimento del traffico e alla salvaguardia dell'ambiente.

La rete Hupac assicura collegamenti tra le maggiori aree economiche europee nonché fino in Russia ed Estremo Oriente. Ogni giorno circa 110 treni Hupac circolano con carri ferroviari di proprietà per il trasporto di container, casse mobili e semirimorchi. Flessibilità, assistenza e affidabilità sono la nostra priorità.

Il Gruppo Hupac è formato da 18 società con sedi operative in Svizzera, Italia, Germania, Olanda, Belgio, Polonia, Russia e Cina e occupa circa 470 collaboratori.

Hupac dispone di circa 5.900 moduli carro. In qualità di operatore indipendente e neutrale del trasporto combinato, l'azienda raggruppa le spedizioni di autotrasportatori, formando treni completi. La trazione ferroviaria è gestita da imprese ferroviarie terze. Hupac gestisce terminal efficienti in siti importanti e investe nella trasformazione digitale.

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

Una gamma completa di prestazioni

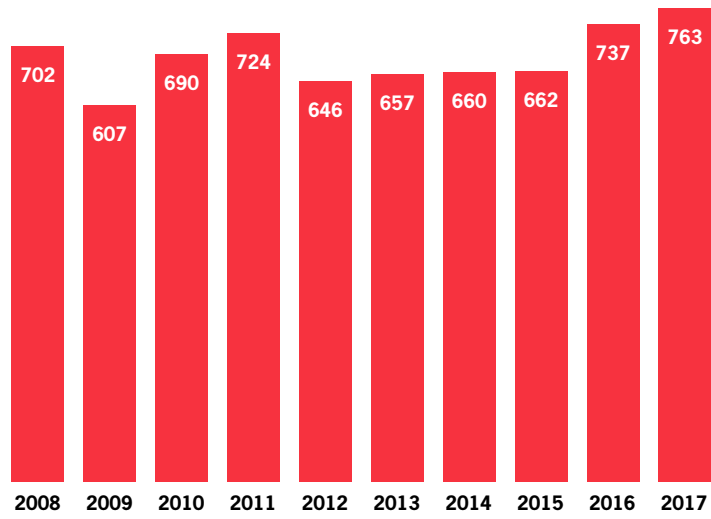
Hupac offre un ampio spettro di servizi di trasporto intermodale, soddisfacendo in tal modo le esigenze più diverse del mercato.

- Il settore Shuttle Net gestisce una fitta rete di trasporti intermodali in Europa. Sulle tratte principali, Hupac offre più partenze al giorno. I clienti beneficiano di flessibilità e affidabilità.
- L'area Intermodal Express Russia organizza trasporti intermodali in Russia e paesi CSI con materiale rotabile proprio.
- L'area Landbridge China realizza collegamenti tra Cina e la rete europea di Hupac.
- Il settore Company Shuttle segue grandi clienti che noleggiavano treni interi, assicurandosi capacità a prezzi competitivi.
- Il settore Maritime Logistics si concentra sui trasporti marittimi dell'hinterland offrendo una gamma completa di prestazioni con disbrigo delle pratiche doganali, gestione dei container vuoti e trasporti first/last mile.

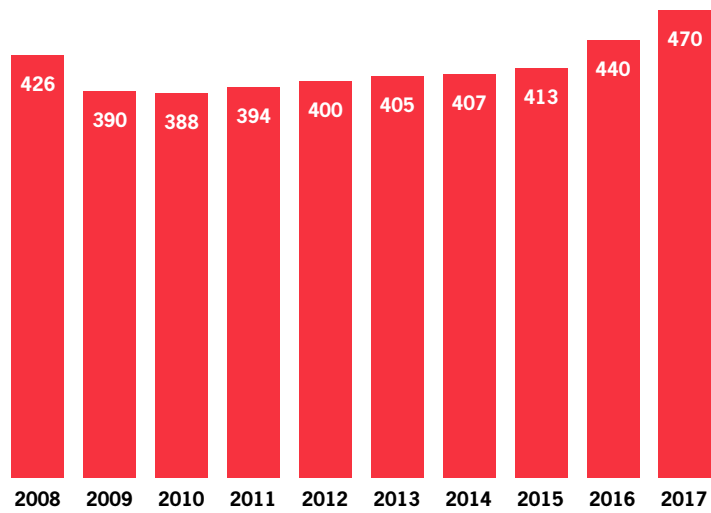
FACTS & FIGURES

Anno di fondazione	1967
Capitale azionario	CHF 20 milioni
Azionisti	circa 100
Struttura del capitale	72% aziende di trasporti e logistica 28% società ferroviarie
Sede centrale	Chiasso
Sedi operative/ rappresentanze	Basilea, Busto Arsizio, Piacenza, Singen, Colonia, Rotterdam, Anversa, Varsavia, Mosca, Shanghai
Posizionamento	Gestore di rete intermodale
Volume di traffico	763.101 spedizioni stradali
Collaboratori	470 persone fisiche 455 persone equivalenti a tempo pieno
Materiale rotabile	5.941 moduli carro 10 locomotive di linea e/o manovra
Gestione terminal	Busto Arsizio, Piacenza, Aarau, Basel Wolf, Chiasso, Singen, Anversa
Tecnologie informatiche	Goal, software integrato per il trasporto intermodale Wolf, piattaforma orientata al web per la gestione di tutti i processi aziendali Cesar, sistema di tracking & tracing basato su web Ediges, sistema di scambio dati su base XML
Certificazioni	Sistema di gestione qualità ISO 9001:2015 Sistema di gestione ambientale ISO 14001:2015 ECM Entity in Charge of Maintenance secondo il regolamento (UE) n. 445/2011
Dati finanziari	Fatturato annuo CHF 485,6 milioni (EUR 436,9 milioni) Utile d'esercizio CHF 11,1 milioni (EUR 10,0 milioni) EBITDA CHF 48,0 milioni (EUR 43,2 milioni) Cash flow operativo CHF 48,8 milioni (EUR 43,9 milioni)

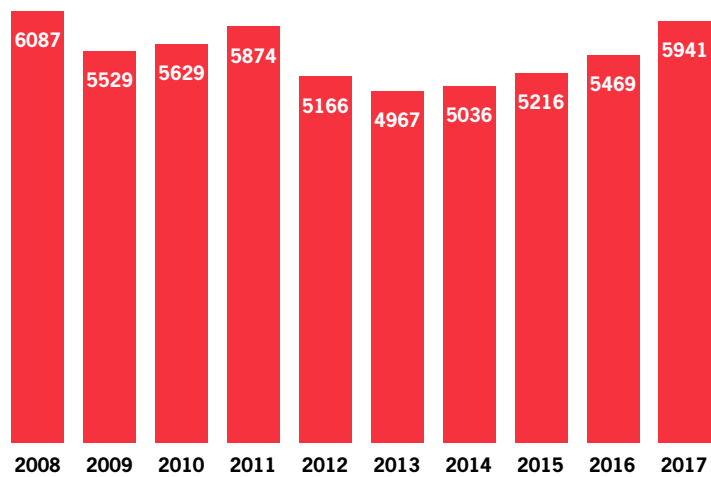
Volume di traffico
Spedizioni stradali in 1000



Collaboratori
Numero di persone fisiche



Materiale rotabile
Numero di moduli carro







Dr. Hans-Jörg Bertschi
Presidente del Consiglio di Amministrazione

Gentili signore e signori, cari amici della nostra azienda

Il 2017 è certamente un anno da ricordare. Nel 2017 Hupac ha celebrato il suo 50° anniversario a Lucerna, presso il Museo Svizzero dei Trasporti, in una riuscita manifestazione svoltasi all'insegna del motto "Costruire il traffico combinato del futuro". Insieme ai nostri ospiti e relatori provenienti da tutta Europa, abbiamo così esaminato a fondo la storia dei successi di Hupac e anche le nuove sfide legate alla logistica 4.0.

Sotto l'aspetto operativo, il 2017 è stato un anno tra i più difficili della storia di Hupac. I sei mesi di interruzione della linea di Luino a causa dei lavori per la costruzione del corridoio di 4 metri, e in particolare le sette settimane di blocco totale dovuto a un incidente nel cantiere di Rastatt, hanno penalizzato i trasporti di Hupac in una misura mai vista prima. Entrambi gli eventi dimostrano in maniera esemplare come l'infrastruttura ferroviaria stia tuttora funzionando secondo regole nazionali e non sia in grado di sostenere in modo adeguato i flussi di traffico internazionali. A livello di politica del traffico, bisogna trarre delle conseguenze:

- messa in atto di una gestione internazionale dei cantieri con routings di backup
- istituzione di un servizio di gestione di crisi a livello di corridoi e definizione di criteri di "fair share" su linee di deviazione
- priorità per una rapida ripresa del traffico merci su assi importanti, nel caso di interruzioni di linea impreviste, con esercizio su binario singolo in modalità di traffico lento
- potenziamento della linea sulla riva sinistra del Reno tra Wörth (D) e Strasburgo (F), come asse alternativo e di backup, con doppio binario continuo elettrificato
- rafforzamento dell'interoperabilità attraverso una migliore collaborazione internazionale tra centrali operative nazionali.

Nell'anno del suo anniversario, Hupac ha potuto compiere alcune scelte importanti per il futuro. L'adozione di una strategia digitale consente all'azienda di coordinare le proprie attività e di prepararsi al balzo nella logistica 4.0. Una struttura organizzativa bimodale della "IT a due velocità" associa metodi tradizionali e procedure agili con l'obiettivo di accelerare la trasformazione digitale di Hupac senza rinunciare a solidità e affidabilità dei processi nell'attività quotidiana. Progetti come la piattaforma interattiva per i clienti, la gestione delle capacità dei treni basata su algoritmi, i processi automatizzati nei terminal con tecnologia OCR, i sensori per i carri merci e le informazioni in tempo reale circa il previsto orario di arrivo dei treni verranno avviati già a partire da quest'anno per diventare, entro pochi anni, processi standard di Hupac.

Non meno importante per il futuro del Gruppo Hupac è il graduale perfezionamento del modello operativo e il suo adeguamento alle crescenti esigenze della logistica globale. A fianco della tradizionale attività terminal-terminal del traffico continentale, oggi Hupac offre prestazioni aggiuntive per il trasporto globalizzato di container tramite unità organizzative specializzate. Con l'introduzione di un servizio shuttle Rotterdam-Kornwestheim si sono fatti i primi passi nel trasporto marittimo dell'hinterland; altri seguiranno allo scopo di assicurare a Hupac un solido posizionamento in questo segmento di mercato.

Infine, Hupac ha portato avanti il ricambio generazionale come una delle sfide più importanti in ogni storia aziendale di successo. Con l'assunzione di Michail Stahlhut, che nell'estate 2018 assumerà la guida di Hupac Intermodal e, due anni più tardi, la direzione dell'intero Gruppo Hupac, possiamo contare su un dirigente brillante con vasta esperienza nel traffico merci ferroviario. Per sfruttare al massimo il potenziale di Alptransit con il corridoio di 4 metri, abbiamo bisogno di una ancor più stretta concatanazione dei processi tra ferrovie e operatori del trasporto intermodale. Il nostro Consiglio di Amministrazione è convinto che con Michail Stahlhut si imposti la successione alla guida di Hupac in maniera efficace e tempestiva, non senza rallegrarsi del fatto che l'azienda potrà continuare a disporre della pluriennale esperienza e del ricchissimo bagaglio di conoscenze di Beni Kunz anche dopo il previsto periodo di transizione.

A nome del Consiglio di Amministrazione, vi ringrazio della vostra fiducia e sono felice di proseguire assieme a voi il cammino intrapreso.

Chiasso, aprile 2018





Bernhard Kunz
Direttore

Cari azionisti, clienti, partner e collaboratori

Il 50° anniversario di Hupac, che abbiamo festeggiato insieme nella bella ed estiva Lucerna, è stato un tripudio di emozioni che lascerà in tutti noi un ricordo indelebile. Oltremodo frustrante è però stato ciò che in seguito ha segnato la nostra quotidianità aziendale. Le carenze di capacità derivanti dai lavori sulla linea di Luino ci hanno messo a dura prova. L'incidente verificatosi a Rastatt con conseguente blocco del traffico ferroviario è stato la pagina più nera in assoluto nella cinquantennale storia di Hupac. Se poi nonostante tutto siamo riusciti a soddisfare almeno in parte la domanda di trasporti, questo lo dobbiamo alla competenza e alla professionalità dei nostri clienti, partner, collaboratrici e collaboratori. In questa sede tengo a ringraziare tutti voi per il vostro grandissimo impegno.

Tuttavia il tema di Rastatt è ben lungi dall'essere superato. Tutte le parti coinvolte possono e devono imparare da questo breakdown. Noi di Hupac intendiamo rafforzare il nostro sistema di gestione delle emergenze con una serie di misure intese a compensare gli imprevisti infrastrutturali:

- Le composizioni di riserva, collocate in corrispondenza di importanti punti nodali, contribuiranno a controbilanciare i ritardi e a garantire le partenze.
- Assieme ai partner ferroviari stiamo elaborando una strategia finalizzata a recuperare treni fermi e partenze sospese, puntando su capacità disponibili nel fine settimana.
- Incrementeremo la trazione continua sul corridoio Rotterdam-Milano per reagire in modo flessibile in caso di imprevisti. A tale scopo, abbiamo investito in otto locomotive Vectron. I nostri partner BLS, FFS e DB stanno imboccando la stessa strada.
- Nel settore digitale introdurremo una moderna piattaforma di prenotazione e un sistema di gestione delle capacità in tempo reale, tali da garantirvi un controllo efficiente e ancora più preciso dei volumi di traffico.
- Nel medio periodo potenzieremo la linea via Francia al fine di diversificare il rischio sull'asse nord-sud.

A prima vista può sorprendere che lo scorso anno, nonostante le circostanze avverse, siamo riusciti a registrare un leggero incremento nel traffico transalpino. Ciò è riconducibile da un lato alla ripresa congiunturale, con rafforzamento della domanda di servizi di trasporto; dall'altro, alla ormai stabile integrazione del trasporto combinato nel mix logistico. Anche il trasporto su strada registra una limitazione di capacità, soprattutto imputabile alla mancanza di autisti – un problema che conosciamo anche nel settore ferroviario con la carenza di macchinisti. I deficit dell'infrastruttura ferroviaria comportano danni enormi e un inutile supplemento di costi per ferrovie, terminal, operatori intermodali e soprattutto per voi, cari clienti. Un motivo in più perché tutti noi, come settore, siamo chiamati a intervenire per migliorare l'affidabilità del trasporto merci su rotaia.

Un argomento spesso trascurato è la grave congestione che colpisce i terminal, dove l'instabilità operativa comporta oneri pesantissimi nella gestione. I ritardi dei treni sprecano preziose capacità, non disponibili per l'acquisizione di nuovi traffici. Le maggiori difficoltà si registrano nelle aree economiche di Rotterdam, Colonia/Duisburg e Mannheim. Nell'area meridionale, grazie ai permessi di costruzione rilasciati di recente per Milano Smistamento e Piacenza, dal 2020 potremo contare su capacità aggiuntive – un altro passo importante per la competitività del trasporto combinato che, attraverso il Gottardo, può sfruttare in un prossimo futuro i parametri di produzione di 740 metri di lunghezza dei treni, 4 metri di altezza agli spigoli, una sola locomotiva per treni da 2000 t e tempi di percorrenza più brevi.

Da fine 2017, con la riapertura della linea di Luino a conclusione dei grandi lavori di adeguamento, la situazione del trasporto merci di transito si è normalizzata. Nell'anno in corso continueremo a sviluppare la nostra offerta di trasporti. Sul corridoio nord-sud stiamo infittendo la rete espandendoci soprattutto nel segmento dei 4 metri. Sul corridoio est-ovest raggiungiamo la Turchia, ma anche la Russia e l'Asia Centrale, con materiale rotabile proprio tramite la nostra filiale russa Intermodal Express. Il settore Company Shuttle, finalizzato alla gestione dei grandi volumi, sta vivendo uno sviluppo positivo. Infine, con l'accesso al traffico marittimo e cinese si aprono nuove opportunità.

Tutti i segni sono positivi e ci inducono a guardare con ottimismo al corrente anno d'esercizio. In nome della direzione, desidero ringraziarvi per la vostra fattiva e fiduciosa collaborazione.

Chiasso, aprile 2018



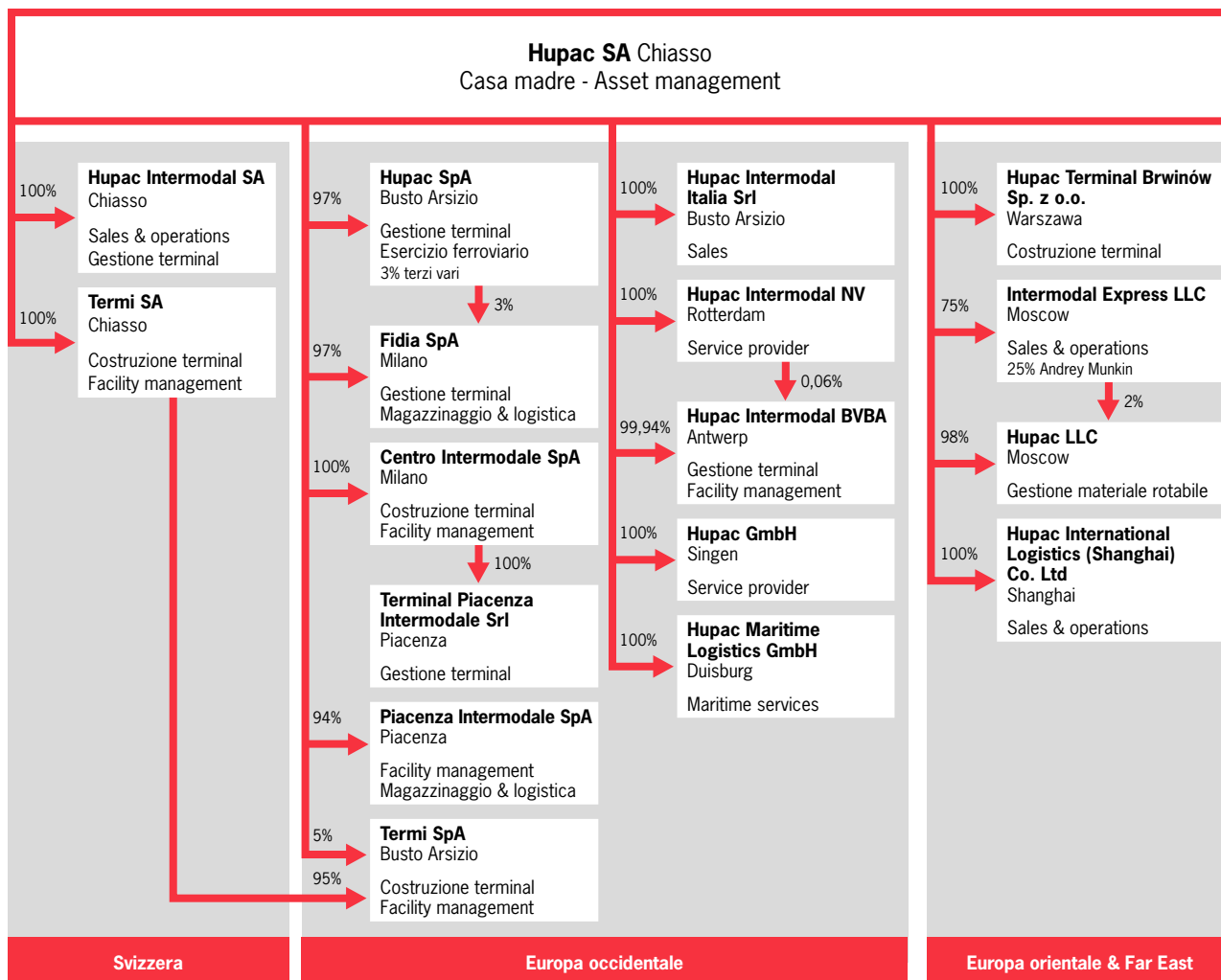
CORPORATE GOVERNANCE

Struttura del Gruppo Hupac

Alla fine del 2017 il Gruppo Hupac era costituito da 18 aziende con sedi in Svizzera, Italia, Germania, Paesi Bassi, Belgio, Polonia, Russia e Cina. Ogni società agisce in un ambito preciso, per proporre soluzioni avanzate e rendere più efficace la risposta complessiva del Gruppo.

Peter Hafner, direttore finanziario del Gruppo Hupac, è andato in pensione a giugno 2017. È subentrato Angelo Pirro, in precedenza suo vice.

Nel mese di dicembre 2017, Hupac SA ha acquisito il 94% delle quote di Piacenza Intermodale SpA. L'azienda è proprietaria di magazzini e di immobili del settore terziario e ha in concessione l'area su cui si svolge l'attività del terminal di Piacenza.



Il Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione di Hupac SA è composto di cinque membri. Lo statuto prevede che gli azionisti di Hupac siano in primo luogo aziende di trasporti 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 Termi 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.

Regolamento organizzativo

Il regolamento organizzativo del Gruppo Hupac disciplina la costituzione e le modalità di deliberazione, 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 aziende del Gruppo Hupac.

Struttura del capitale

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

Consiglio di Amministrazione di Hupac SA

Nome	Età	Posizione	Nazionalità	Prima nomina	Scadenza del mandato
Dr. Hans-Jörg Bertschi	60	Presidente dal 1993	Svizzera	1987	2019
Dr. Thomas Baumgartner	63	Consigliere	Italia	1990	2019
Thomas Hoyer	67	Consigliere	Germania	1988	2019
Ing. Nicolas Perrin	58	Consigliere	Svizzera	2008	2019
Nils Planzer	46	Consigliere	Svizzera	2008	2019
Angelo Pirro	40	Segretario	Svizzera	2017	2019

Partecipazioni

La Terminal Singen TSG GmbH con sede a Singen è da menzionare come società joint venture con Hupac SA e DB Intermodal Services GmbH come azionisti. La Terminal Alptransit Srl (Teralp) è una joint venture di Mercitalia Logistics SpA e Hupac SA, la cui finalità principale è la pianificazione e la costruzione di terminal in Italia.

Hupac mantiene partecipazioni di minoranza essenziali in diverse aziende attive nell'area del trasporto combinato. Tali partecipazioni riguardano gli operatori di trasporto combinato Mercitalia Intermodal (precedentemente Cemat) e RAlpin, la società terminalistica Combinant, la società di elaborazione dati Cesar Information Services, l'impresa ferroviaria SBB Cargo International nonché la società di pianificazione terminalistica Gateway Basel Nord.

Inoltre, Hupac mantiene partecipazioni minori nelle società di gestione terminalistica KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen, DIT Duisburg Intermodal Terminal, Eurogateway (Novara) e RSC Rail Service Center (Rotterdam), negli operatori intermodali Kombiverkehr GmbH & Co. KG e PCC Intermodal, nell'associazione di categoria UIRR e nella società proprietaria del terminal CIM Centro Interportuale Merci (Novara).

Certificazioni

Nel mese di dicembre 2017 i sistemi di gestione della qualità e dell'ambiente ISO 9001 e 14001 sono stati certificati secondo le direttive 2015.

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

Direzione del Gruppo Hupac e direzione operativa delle filiali

Hupac SA		
Bernhard Kunz	Direttore	
Angelo Pirro	Condirettore	
Hupac Intermodal SA		
Bernhard Kunz	Direttore	
Alessandro Valenti	Condirettore	
Termi SA		
Angelo Pirro	Direttore	
Hupac SpA		
Piero Solcà	Amministratore delegato	
Fidia SpA		
Bernhard Kunz	Presidente	
Centro Intermodale SpA		
Piero Solcà	Presidente	
Terminal Piacenza Intermodale Srl		
Piero Solcà	Presidente	
Piacenza Intermodale SpA		
Piero Solcà	Presidente	
Termi SpA		
Angelo Pirro	Presidente	
Hupac Intermodal Italia Srl		
Maurizio Bertaso	Direttore Vendite	
Hupac Intermodal NV		
Mark Jansen	Direttore Operativo	
Hupac Intermodal BVBA		
Dirk Fleerackers	Direttore Operativo	
Hupac GmbH		
Sascha Altenau	Direttore	
Hupac Maritime Logistics GmbH		
Sven Lehmann	Direttore	
Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o.		
Diana Batko	Direttore	
Intermodal Express LLC		
Andrey Munkin	Direttore	
Hupac LLC		
Andrey Munkin	Direttore	
Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd		
Carl Zhong	Direttore	
Svizzera		
Europa occidentale		
Europa orientale & Far East		



The page features a large red banner across the top. To the left, there is a vertical strip with a yellow and blue geometric pattern. The background is white.

RELAZIONE ANNUALE

ANDAMENTO ECONOMICO

Nell'anno di esercizio 2017 i ricavi da forniture e prestazioni del Gruppo Hupac, nonostante la notevole flessione nelle vendite derivante da interruzioni di linea, hanno segnato un incremento del 3,3% sull'esercizio precedente, collocandosi a CHF 485,6 mio. Nonostante i maggiori volumi, la voce "Altri ricavi", comprendente i sussidi finanziari di Stato, è invece regredita del 2,9% rispetto al 2016.

Rispetto all'esercizio precedente, i costi delle prestazioni fornite sono aumentati del 3,1%. Nell'anno in esame ciò ha comportato un utile lordo di CHF 105,1 mio. quindi invariato rispetto all'anno precedente.

Nell'anno in esame, l'utile d'esercizio del Gruppo ha registrato un confortante incremento del 3,5%, collocandosi a CHF 11,1 mio.

Nell'anno di esercizio 2017, l'EBITDA del Gruppo è ammontato a CHF 48,0 mio., che corrisponde a un aumento del 10,4% rispetto all'anno precedente.

Gli investimenti materiali sono più che raddoppiati attestandosi a CHF 56,5 mio. e assicurando così un sicuro sostegno ai nostri obiettivi di crescita nel lungo periodo.

Nonostante la favorevole evoluzione su scala mondiale delle condizioni generali politico-economiche, registratasi soprattutto nel primo semestre d'esercizio, nel secondo semestre gli effetti negativi derivanti dalle interruzioni di linea hanno determinato una netta contrazione dei risultati, con perdite particolarmente sensibili nel nostro core business sull'asse nord-sud. Tuttavia, il rafforzamento dell'euro verso fine anno e proventi straordinari da imposte hanno consentito di ottenere nell'arco dell'anno un risultato soddisfacente e leggermente superiore a quello dell'anno precedente.

In un'ottica di analisi situazionale, le prospettive per il futuro del Gruppo Hupac continuano a essere positive, in particolare grazie al sensibile contributo alla crescita derivante dagli investimenti in nuove aree di attività. A lungo termine, anche l'effetto Alptransit aprirà nuove prospettive.

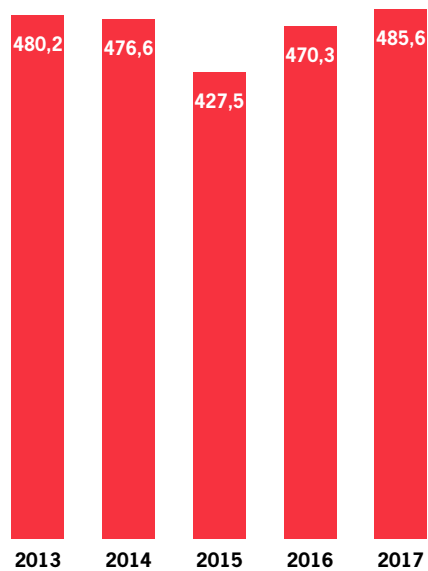
In materia di innovazione e di efficace impiego di nuove tecnologie, il settore ferroviario ha ancora margine di miglioramento. Ritardi significativi rispetto al trasporto su strada potrebbero rappresentare un rischio per la crescita del trasporto intermodale.

In tale contesto, una sfida di notevole rilevanza risiede anche nella futura riduzione dei sussidi d'esercizio, in quanto attualmente i possibili incrementi di produttività possono essere realizzati a un livello inferiore a quello atteso. Gli investimenti in nuove aree di crescita, le nostre competenze e la nostra forza lavoro potranno però contribuire a mantenere il Gruppo Hupac sul suo percorso di crescita e a rafforzare in futuro la sua posizione di mercato.

Importi in CHF 1000	2017	2016	%
Ricavi da forniture e prestazioni	485.570	470.281	3,3%
Altri ricavi	66.817	68.838	-2,9%
Costi delle prestazioni fornite	447.262	433.816	3,1%
Utile lordo	105.125	105.303	-0,2%
Utile d'esercizio del Gruppo	11.127	10.752	3,5%
EBITDA	48.041	43.535	10,4%

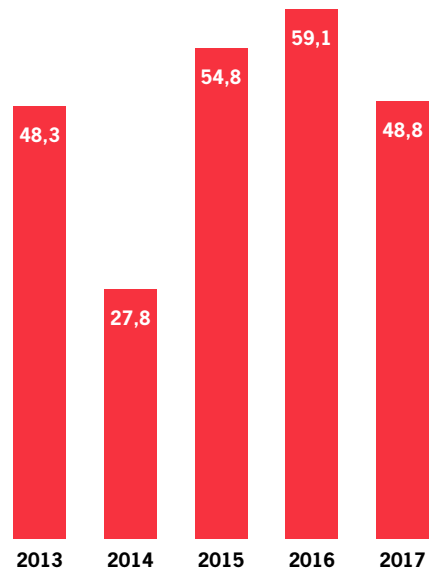
Fatturato annuo

in mio. CHF



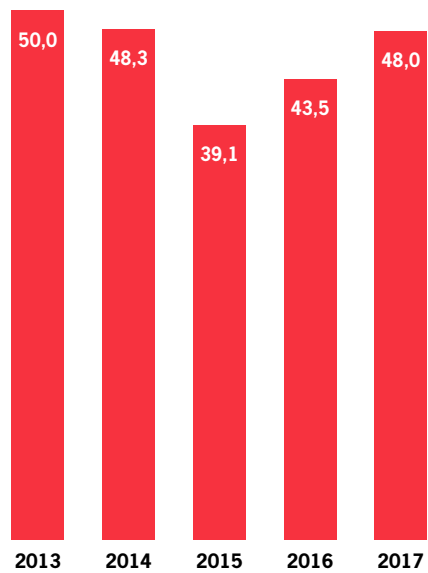
Cash flow operativo

in mio. CHF



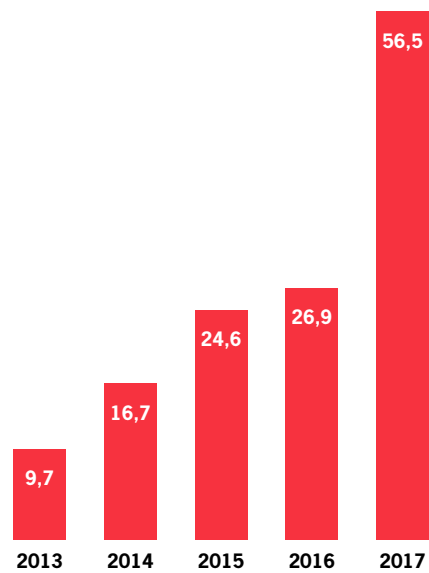
EBITDA

in mio. CHF



Investimenti materiali

in mio. CHF





VALUTAZIONE DEI RISCHI

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

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

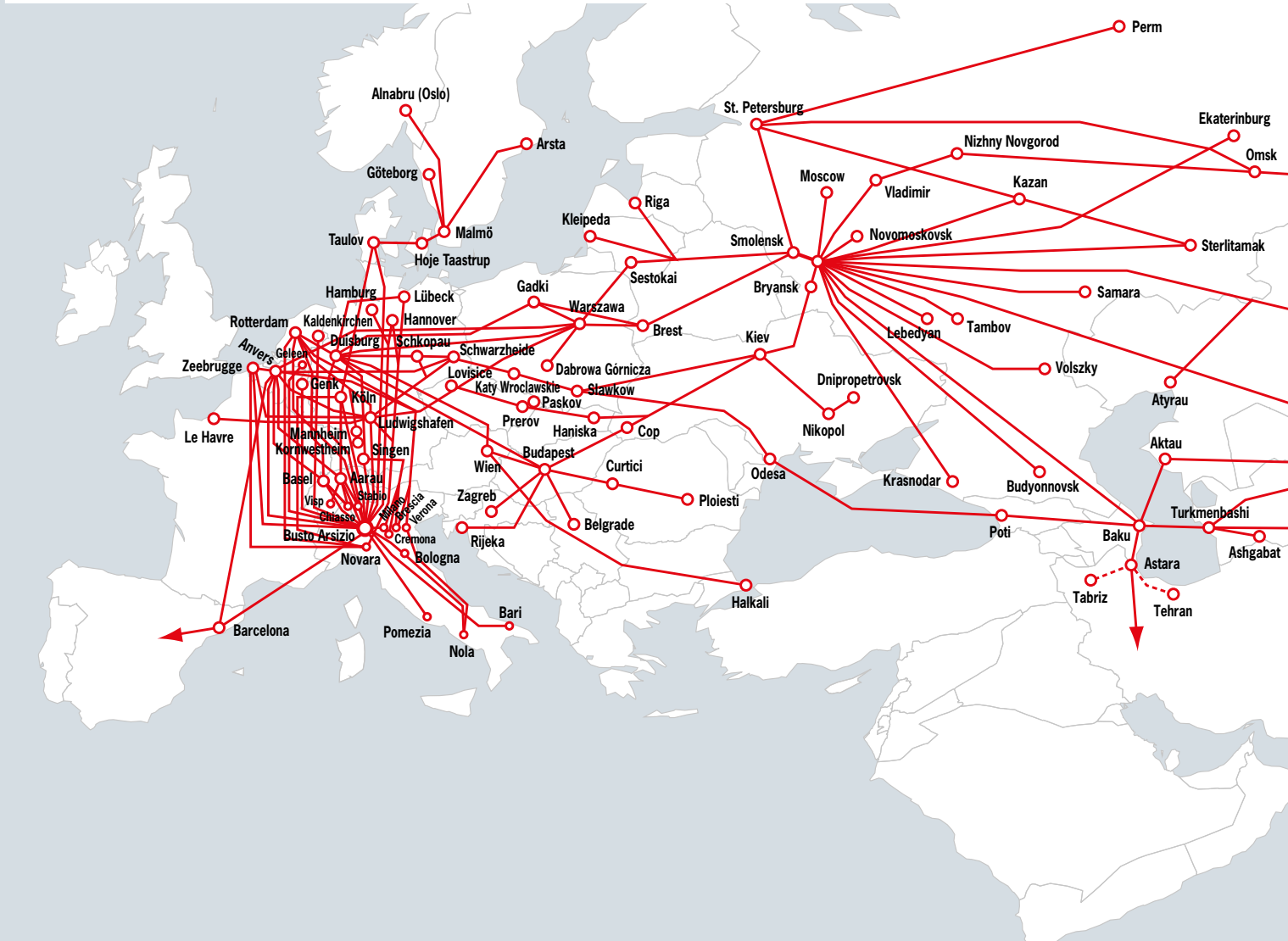
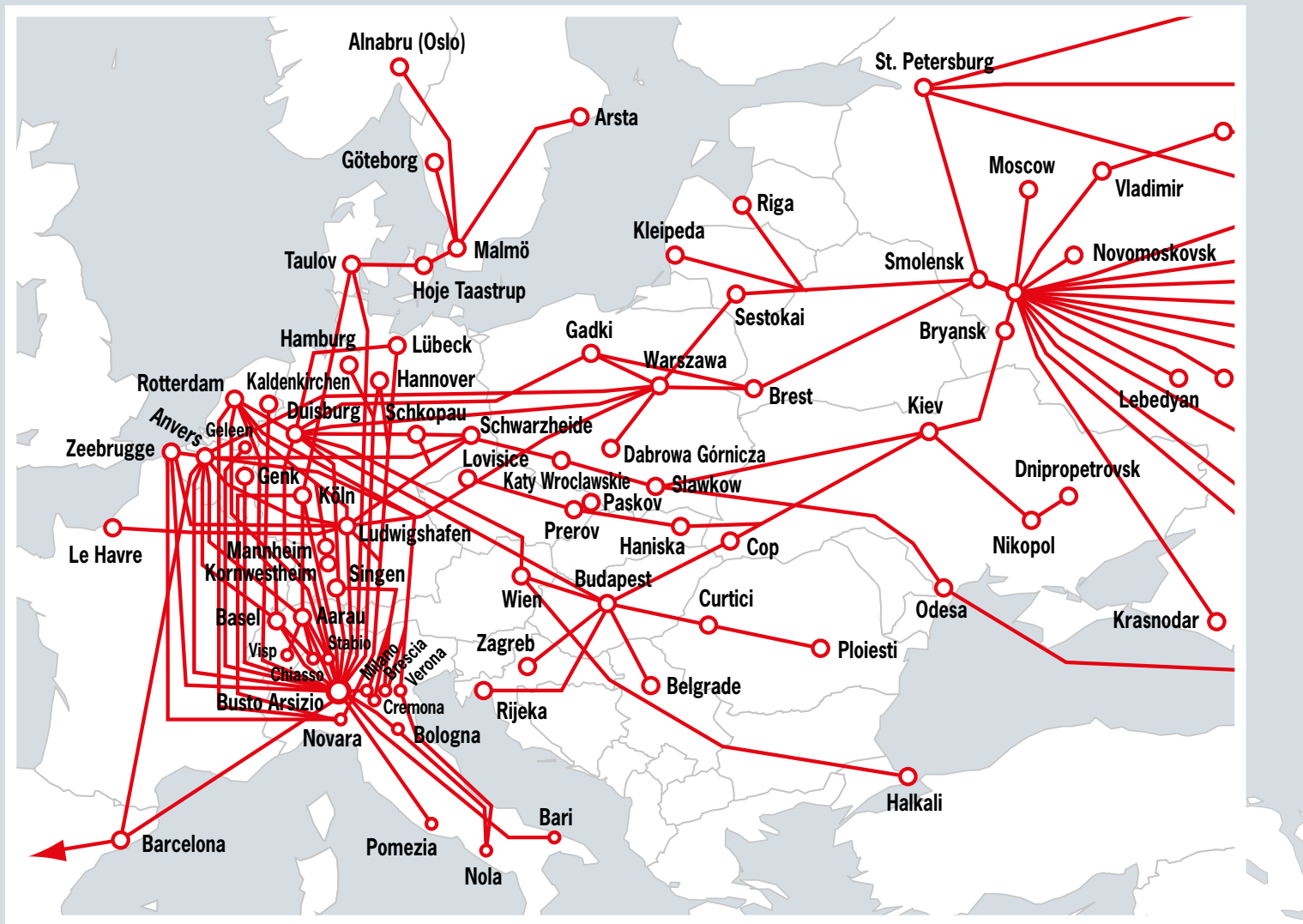
Nello specifico si tratta di gestire, limitare ed evitare i rischi in presenza di cambiamenti significativi, attraverso l'applicazione dei regolamenti, l'analisi delle similitudini con i sistemi di riferimento, la comunicazione di scenari e le misure di sicurezza.

Il Gruppo Hupac mette a disposizione le risorse necessarie a questo scopo. Riteniamo importante coinvolgere nel riconoscimento dei pericoli i collaboratori direttamente interessati, affinché comunichino ai loro superiori i potenziali di pericolo o i rischi futuri.

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

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

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



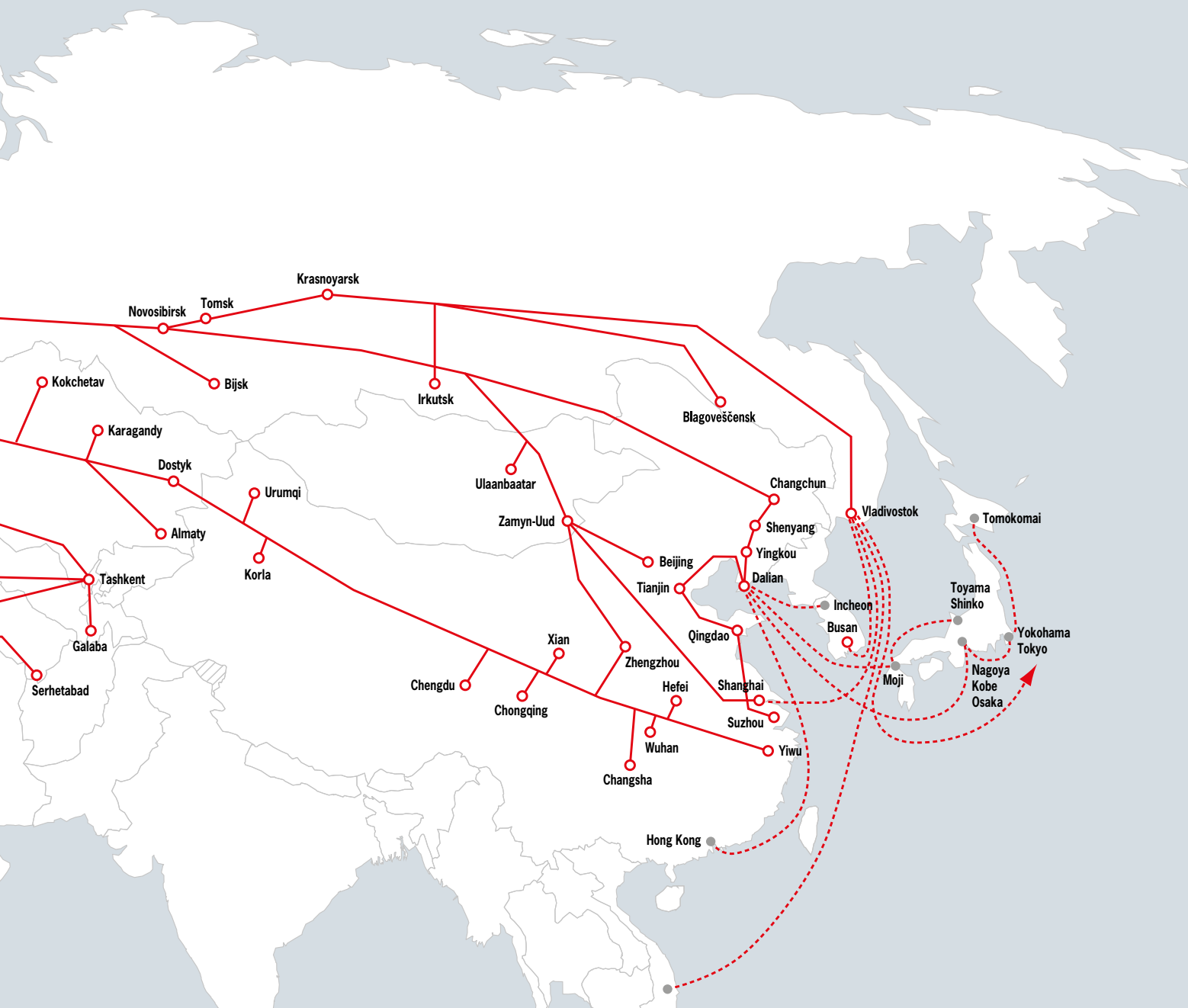
SVILUPPO DEL TRAFFICO

Sviluppo del traffico

	Spedizioni stradali			Peso netto in t		
	2017	2016	%	2017	2016	%
Transalpino via CH	468.329	450.862	3,9	8.969.000	8.614.000	4,1
Transalpino via A	36.878	37.690	-2,2	684.000	678.000	0,9
Transalpino via F	3.686	3.263	13,0	80.000	73.000	9,6
Non transalpino	254.208	245.496	3,5	4.303.000	4.130.000	4,2
Totale	763.101	737.311	3,5	14.036.000	13.495.000	4,0

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

Peso netto: peso della merce trasportata



Nel 2017 Hupac ha trasportato su rotaia circa 763.000 spedizioni stradali, volume equivalente a un incremento del 3,5% pari a 26.000 spedizioni in più rispetto all'anno precedente.

L'evoluzione dei trasporti è stata influenzata da numerosi fattori esterni. Mentre nel primo semestre si è potuto registrare un aumento del traffico pari all'8,3% rispetto al 2016, nella seconda metà dell'anno numerosi cantieri hanno avuto ripercussioni negative sul traffico, prima fra tutti la chiusura per sei mesi della linea di Luino tra Bellinzona e Gallarate. Conseguenze ben più gravi sono state provocate dal blocco totale per sette settimane della linea del Reno, dovuto a un incidente in un cantiere nei pressi di Rastatt. Dei 300 treni a settimana che Hupac movimentava solitamente su questa tratta, è stato possibile deviarne meno di un terzo. Grazie all'istituzione di treni supplementari tra Basilea e l'Italia, al superamento del sito dell'incidente tramite navigazione sul Reno e a ponti stradali per camion organizzati dai clienti, si è potuto offrire delle soluzioni per circa il 50% dei trasporti.

Dopo la riapertura della linea della valle del Reno a inizio ottobre, la situazione del traffico si è rapidamente normalizzata. Nel complesso, nel 2017 Hupac ha registrato una crescita del traffico pari al 3,5%. L'effetto Rastatt è reso evidente non solo dalle statistiche sul traffico transalpino attraverso la Svizzera, ma in parte anche dal traffico non transalpino comprendente l'import/export sugli assi Benelux-Svizzera. In crescita anche il traffico transalpino attraverso la Francia (+ 13,0%), mentre quello attraverso l'Austria ha segnato una leggera flessione (- 2,2%).



Shuttle Net con successo nel mercato

Nel settore Shuttle Net l'incremento del traffico è nuovamente riconducibile al segmento di mercato dei megatrailer. La rete di 4 metri di Hupac comprende Belgio, Olanda, Germania, Scandinavia e Svizzera con circa 50 roundtrip a settimana da e verso l'Italia.

I treni transitano verso Novara attraverso il corridoio di 4 metri del Lötschberg/Sempione, contribuendo in notevole misura al trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia. L'entrata in servizio del corridoio di 4 metri attraverso la galleria di base del Gottardo consentirà a Hupac di espandere la propria offerta in questo segmento.

Nell'anno in esame, grazie all'introduzione di otto nuove coppie di treni a settimana, Hupac ha potuto rendere più attraente la propria rete per il segmento dei trailer con profilo di 4 metri. A marzo 2017, la frequenza dei treni sulla relazione Ludwigshafen ⇄ Novara è stata aumentata da quattro a cinque partenze settimanali per direzione e, sulla relazione Colonia Eifelort ⇄ Novara, da nove a dieci partenze. A dicembre il collegamento Zeebrugge C.RO ⇄ Novara è stato inserito nella Shuttle Net. Le cinque partenze settimanali offrono dei collegamenti diretti verso la Gran Bretagna, consentendo così a Hupac di proporre ulteriori capacità di trasporto a fianco dell'attuale treno shuttle Zeebrugge P&O Ferries ⇄ Novara. A gennaio di quest'anno Hupac ha lanciato un collegamento diretto tra Hannover e Novara con tre rotazioni a settimana, come ulteriore sviluppo dello Y-shuttle Amburgo/Hannover ⇄ Busto ora circolante come collegamento Amburgo ⇄ Busto.

Anche la rete Singen ⇄ Italia può contare su un notevole sviluppo. A fine anno è stato attivato un nuovo treno shuttle Singen ⇄ Cremona con cinque rotazioni a settimana, mentre è stata aumentata la frequenza del treno Singen ⇄ Brescia.

Grazie alla vivace domanda, Hupac è riuscita a potenziare ulteriormente l'offerta sull'asse Europa sudorientale. Nel mese di maggio la frequenza del collegamento Duisburg ⇄ Budapest è stata

aumentata a sei partenze, con miglioramento dei tempi di percorrenza. A settembre è stata introdotta una partenza supplementare sulla direttrice Duisburg ⇆ Vienna, mentre a febbraio dell'anno corrente Hupac ha lanciato un nuovo collegamento Istanbul-Halkali ⇆ Duisburg/Rotterdam con due rotazioni settimanali. I treni viaggiano via Vienna assicurando un collegamento affidabile con la Turchia con tempi di transito di circa una settimana.

Sviluppi interessanti sono da registrarsi anche nell'area dell'Europa orientale. A maggio il traffico con la Polonia meridionale è stato spostato sul terminal di Slawkow; da qui è possibile proseguire per la Russia. I collegamenti diretti verso la Russia sono assicurati dallo shuttle settimanale Sestokai ⇆ Mosca. Nell'anno corrente è stato adeguato lo schema di produzione del traffico verso l'est Europa. Da gennaio i treni viaggiano in trazione continua con una sola locomotiva tra Duisburg e Gadki rispettivamente Varsavia-Pruszkow, una misura che in caso di irregolarità assicura una migliore qualità e flessibilità del servizio. Operano in trazione continua anche i collegamenti Anversa ⇆ Varsavia da Aquisgrana e le relazioni Duisburg ⇆ Ludwigshafen, Anversa ⇆ Bona e Anversa ⇆ Schwarzheide.



In crescita: Intermodal Express Russia

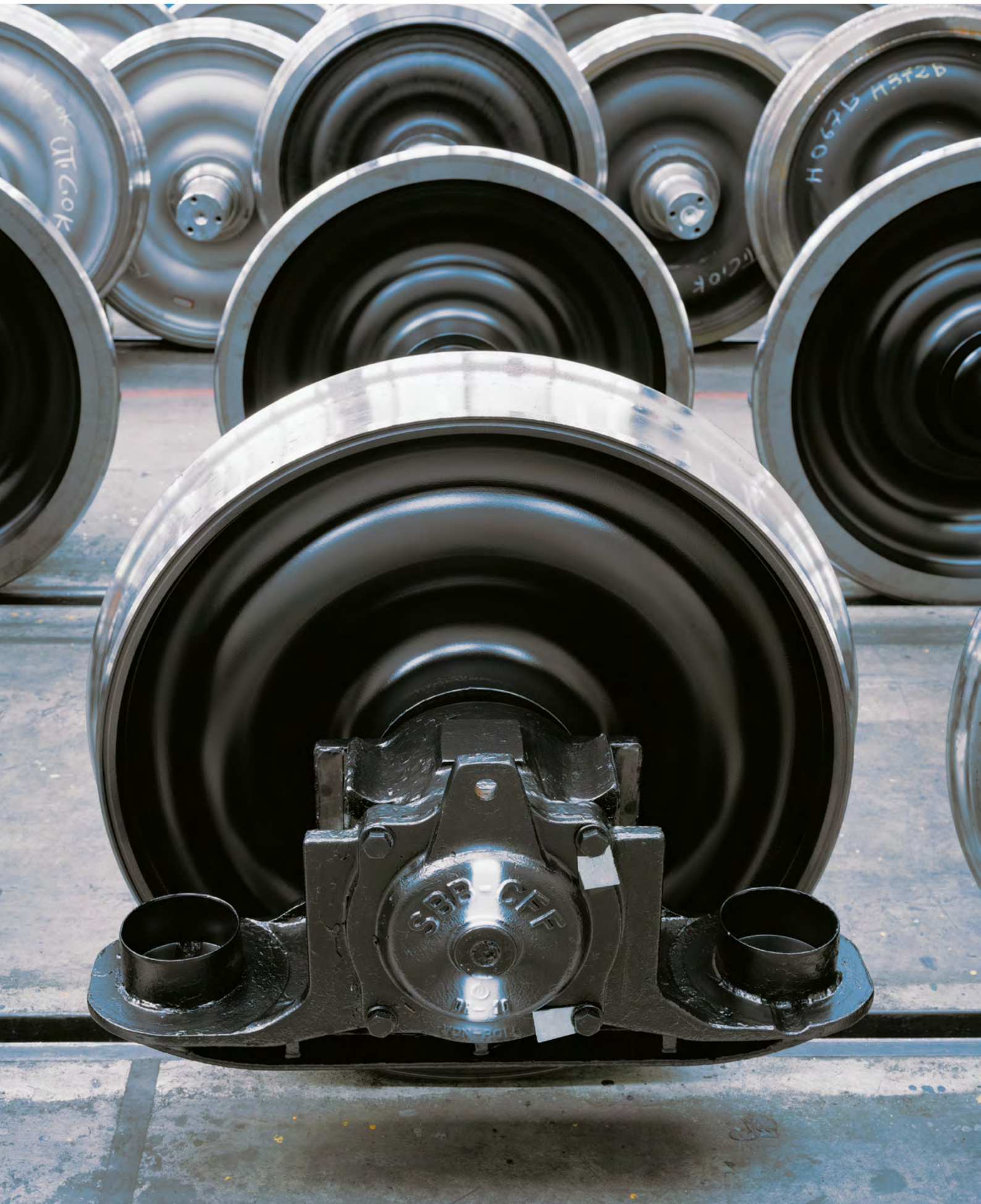
Dal 2011 Hupac è presente in Russia con una propria filiale. L'Intermodal Express LLC con sede a Mosca impiega otto persone che si occupano principalmente del supporto operativo al traffico del Gruppo Hupac in Russia e negli stati baltici nonché dell'acquisizione e della gestione di traffici in Russia e negli stati CSI.

La filiale russa Hupac LLC dispone di una flotta di 220 carri a pianale con scartamento di 1520 mm per la rete russa. Grazie a tali risorse, Hupac può garantire ai propri clienti flessibilità e affidabilità notevoli. Un'evoluzione positiva ha riguardato soprattutto i traffici nelle aree economiche di Russia meridionale e Kazakistan. Nell'anno corrente Iran, Azerbaigian, Turkmenistan e Kazakistan sono stati allacciati alla rete di Hupac con routing via Baku.



Primi traffici per Landbridge China

All'inizio del 2016, con la nascita di Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd, sono state poste le basi per l'ampliamento dell'offerta Landbridge China. L'offerta di prestazioni comprende la spedizione di unità di carico sia nel traffico nazionale che su rotte transcontinentali, incluso servizi aggiuntivi come il trucking e la gestione dei container vuoti. È in programma quest'anno l'organizzazione di trasporti tra Italia e Cina via Norimberga-Malaszewicze.





Company Shuttle in crescita

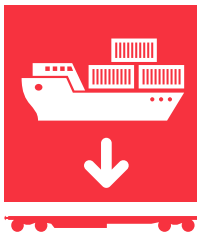
Anche il settore Company Shuttle ha contribuito notevolmente all'aumento del traffico. Ogni settimana Hupac gestisce 64 treni (anno precedente: 44) su incarico di singole aziende di trasporto, che si assumono il rischio di sfruttamento dei cosiddetti "company shuttle" e affidano a Hupac, in qualità di operatore, l'organizzazione e la gestione dei treni. Molti sono i clienti che utilizzano sia il servizio Company Shuttle per grandi volumi stabili sia il servizio Shuttle Net per volumi più ridotti o sporadici o anche per picchi di volume.

Nell'anno in esame, Hupac ha aumentato la frequenza del company shuttle Rotterdam Europort ⇄ Novara da quattro a sei rotazioni a settimana. A Europort i treni provenienti da Novara collegano i traghetti di P&O Ferries e Stena-Lines diretti in Gran Bretagna. Accanto ai consumer goods, con rigorose scadenze temporali, vengono anche trasportati megatrailer in carri high security realizzati appositamente.

All'inizio del 2017 Hupac ha inaugurato un nuovo company shuttle tra il terminal Combinant di Anversa e Busto Arsizio con otto rotazioni settimanali. Grazie a un concetto innovativo, Hupac trasporta carichi particolarmente pesanti da Anversa verso l'Italia con treni da 2.000 tonnellate, conseguendo in tal modo un notevole aumento delle prestazioni.

Un potenziamento dei trasporti è stato effettuato anche in Romania, dove in aggiunta ai due roundtrip settimanali dello shuttle Piacenza ⇄ Oradea a gennaio è stato attivato un collegamento tra Zeebrugge e Oradea con tre rotazioni a settimana. La trazione è stata affidata a giovani aziende ferroviarie private in grado di coprire la tratta di 1.890 km in sole 34 ore. Il collegamento assicura accessi ottimali ai traghetti a Zeebrugge e consente il transito A/D tra Romania e Gran Bretagna. Con questo treno Hupac pone nuovi parametri quanto a tempi di percorrenza su lunghi collegamenti intermodali.

A dicembre 2017, Hupac ha attivato un company shuttle tra Novara e Lubecca per il traffico scandinavo con semirimorchi di 4 metri. Dopo una fase di avviamento con tre rotazioni a settimana, la frequenza dei treni è stata aumentata a quattro rotazioni. All'inizio di quest'anno è stato istituito un altro collegamento tra Novara e Worms, che con tre partenze a settimana serve il segmento dei trasporti con profilo di 4 metri tra l'Italia e l'area economica Reno-Meno.



Maritime Logistics lancia il primo collegamento

Hupac intravede interessanti opportunità di crescita anche nel traffico marittimo dell'hinterland. La società affiliata Hupac Maritime Logistics GmbH, costituita nel 2016 e con sede operativa a Duisburg, concentra le proprie attività sui porti occidentali di Rotterdam e Anversa. Nel mese di ottobre 2017 è stato istituito un primo collegamento tra Rotterdam e Kornwestheim nell'area di Stoccarda. Con tre roundtrip settimanali, il treno shuttle offre interessanti tempi di transito A/B.

PRODUZIONE E RISORSE OPERATIVE

Gestione proattiva del traffico

Nel 2017, Hupac ha fornito servizi di trasporto in presenza di condizioni particolarmente difficili. I numerosi cantieri, incidenti e interruzioni di linea hanno pregiudicato la regolarità dei trasporti, primi fra tutti la chiusura semestrale della linea di Luino per lavori e il blocco totale per sette settimane della ferrovia del Reno dovuto a un incidente di cantiere nei pressi di Rastatt. Lavori strutturali hanno interessato lunghe tratte del corridoio Reno-Alpi. Ulteriori problemi si sono registrati anche per le difficoltà incontrate dai partner ferroviari nel reperimento di locomotive e macchinisti.

Il reparto produzione di Hupac compensa le varie criticità con un'intensa attività di gestione e coordinamento 24 ore su 24 in stretta collaborazione con i clienti. Insieme ai partner ferroviari e i gestori di terminal si pianificano i trasporti organizzandoli al meglio, in particolare in caso di irregolarità:

- Numerose composizioni sostitutive sono a disposizione e possono essere immesse in circolazione all'occorrenza per garantire la stabilità dell'orario.
- Per contrastare la mancanza di risorse, Hupac investe in riserve proprie. Dall'inizio del 2016 viene riservato a Hupac un pool di locomotive e macchinisti, disponibili su chiamata e impiegabili in qualsiasi momento per superare situazioni critiche.
- In sintonia con i suoi partner ferroviari, Hupac ricerca il dialogo con i gestori dell'infrastruttura allo scopo di individuare soluzioni compatibili con le esigenze di mercato nel caso di pesanti limiti operativi, ad esempio attraverso lo spostamento di finestre temporali nell'esecuzione di lavori.

Queste misure hanno consentito di compensare almeno in parte le negative condizioni generali e di rispondere il più possibile alle esigenze di continuità e affidabilità dei nostri clienti. Malgrado il massimo impegno nel rispettare gli orari, i vari fattori di disturbo hanno comportato la cancellazione di circa 3.000 treni, metà dei quali a causa dell'interruzione di Rastatt.

Statistica sulla qualità

Hupac monitora la puntualità dei suoi treni e informa in maniera trasparente riguardo al rispetto degli orari. Sono considerati puntuali i treni che sono pronti per essere scaricati entro 60 minuti dopo l'orario concordato.

Nell'anno di riferimento, i citati fattori esterni hanno fatto sì che la quota di puntualità scendesse al 59%. Sulla linea di Luino la forte incidenza dei lavori ha determinato un calo della puntualità dal 59% al 52%, mentre via Chiasso si è rilevato un lieve miglioramento dal 75% al 78%. Sull'asse via Domodossola la quota di puntualità è diminuita dal 65% al 51%, anche a causa del sovraccarico della linea dovuto alla deviazione del traffico della tratta di Luino. Si è osservato un andamento negativo della puntualità anche nel traffico non transalpino, con una flessione dal 63% al 56%.

Nei confronti della clientela, Hupac compensa parzialmente le irregolarità mediante la circolazione cadenzata dei treni con partenze frequenti. In alcuni casi i ritardi non vengono quasi percepiti, ovvero se i treni sono pronti al ritiro durante la notte e i conducenti arrivano al terminal solo al mattino. Da un punto di vista produttivo si rischiano di perdere tracce ferroviarie, slot nei terminal, circolazioni delle locomotive e dei vagoni. Tale condizione riduce enormemente la competitività del traffico combinato e vede quindi Hupac impegnarsi con vigore a tutti i livelli per un miglioramento della qualità. Fattori essenziali sono solidità dei concept di produzione e funzionalità nella gestione delle emergenze.

I nostri partner di 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 Cargo AG, Mercitalia Rail, BLS Cargo, Crossrail, Captrain, WLB Wiener Lokalbahnen, SNCF Fret, SNCB Logistics, Rotterdam Rail Feeding, NOI Nuovo Operatore Intermodale, LTE, Railtraxx e Rail Cargo Hungaria.

L'impresa ferroviaria di Hupac garantisce l'attività di manovra nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate e il trasferimento dei carri tra il terminal e le officine.

Una flotta di carri di proprietà

Alla fine del 2017, il Gruppo Hupac poteva contare su una flotta di carri pari a 5.941 moduli, che corrisponde a un incremento dell'8,6% rispetto all'anno precedente.

In qualità di Entity in Charge of Maintenance Hupac si fa carico della totale responsabilità per la manutenzione della propria flotta. Le officine ospitate in immobili aziendali e gestite da terzi nelle vicinanze del terminal di Busto Arsizio-Gallarate contribuiscono enormemente a garantire la capacità e ad aumentare la produttività. Nell'anno in esame sono state adottate delle misure preventive di protezione per carri con un determinato tipo di ruota. Ciò ha comportato una minore disponibilità di carri, ridottasi all'89% (anno precedente: 93%).

Terminal efficienti

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 Kaldenkirchen, Köln Nord, Kornwestheim e Slawkow sono stati collegati alla rete Hupac.

Sicurezza operativa

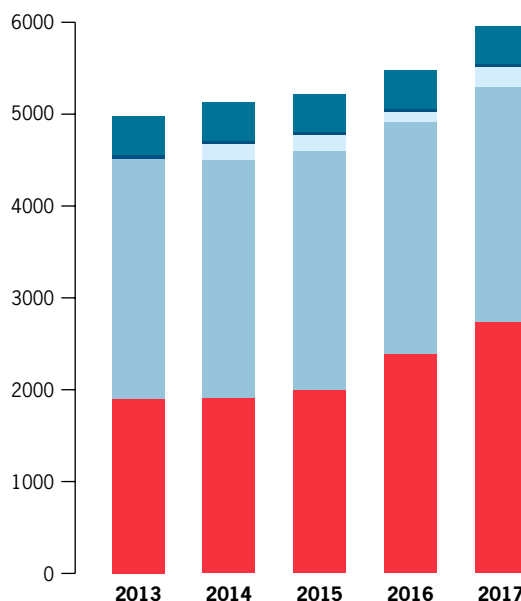
Garantire la sicurezza operativa è tra i maggiori obiettivi strategici di Hupac. La prevenzione di incidenti nei terminal e sulle linee ferroviarie, la prevenzione o l'attenuazione delle conseguenze di interruzioni di servizio e l'integrità delle unità di carico affidate costituiscono i principali obiettivi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

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

Materiali rotabile per tipologia

Numero di moduli carro

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



INFORMATION TECHNOLOGY E TRASFORMAZIONE DIGITALE

La digitalizzazione offre grandi opportunità per la competitività del trasporto intermodale. Gestione della capacità, maggiore efficienza grazie alle nuove tecnologie e interazione con i clienti sono le parole chiave dell'agenda digitale del Gruppo Hupac.

Nell'anno in esame Hupac ha elaborato e approvato la propria strategia di digitalizzazione. L'azienda definisce così le priorità e le misure per realizzare la sua visione di un sistema di trasporto efficiente e incentrato sul cliente.

Al fine di poter rapidamente introdurre nuovi criteri e strumenti operativi, l'attuale reparto IT è stato affiancato da un team dedicato, composto da analisti di business e specialisti dei vari reparti aziendali. Con questa "IT a due velocità" Hupac assicura sia la manutenzione e il costante aggiornamento degli attuali sistemi IT, sia l'implementazione di nuove soluzioni orientate al cliente.

Automazione OCR dei gate

Entro i prossimi anni Hupac attrezzerà i suoi terminal con portali OCR in modo da supportare l'automazione dei processi di check-in e check-out. I portali, dotati di videocamere e di software specifico per il riconoscimento ottico dei caratteri (OCR), leggono e registrano i dati relativi a unità di carico, treni e autocarri in arrivo. A dicembre 2017 sono stati installati nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate i primi due portali per il monitoraggio dei treni in entrata e in uscita. Dopo un periodo di prova di alcuni mesi, l'impianto entrerà in funzione nella primavera 2018. Entro fine anno il progetto Busto Arsizio-Gallarate si concluderà con la costruzione di due portali sul lato strada.

WOLF Web Oriented Logistic Platform

WOLF è la nuova piattaforma software che gradualmente andrà a sostituire il software Goal. WOLF è basato su web ed è accessibile da tutti i dispositivi. Nell'anno in esame è stato sviluppato e attivato il modulo dei servizi alla clientela che, oltre a integrare i processi di prenotazione e di tracking & tracing, offre numerose funzioni aggiuntive come ad esempio le autorizzazioni per i conducenti, l'archivio degli schemi di carico e le statistiche. Per la gestione delle operazioni door-to-door nei traffici marittimi e con la Cina è stato invece sviluppato e lanciato il modulo TMS (Transport Management System). Altri moduli, ancora in fase di sviluppo, riguardano la gestione dei terminal e della flotta.

Sistema SPEAK per la gestione della capacità

La strategia digitale di Hupac prevede l'introduzione di un sistema innovativo, basato su algoritmi, per la gestione delle capacità. L'intento risiede nell'ottimizzazione della rete, in una pianificazione efficiente oltre che in un migliore sfruttamento delle capacità con nuove prestazioni per i clienti. La prima fase di questo progetto riguarda la pianificazione ottimizzata della rotazione carri in base al piano di circolazione. Il relativo modulo è stato introdotto a inizio 2018, dopo un periodo di prova e di formazione che ha richiesto alcuni mesi. La seconda fase, la cui entrata in servizio è prevista entro fine 2018, mira all'ottimizzazione del carico dei treni in funzione alla domanda.

Progetti ETA: Estimated Time of Arrival

Hupac investe in maniera mirata sull'ampliamento dei sistemi informatici per il monitoraggio della circolazione dei treni e per l'informazione della clientela. In caso di anomalie, lo scopo risiede in uno scambio tempestivo di informazioni affidabili con i partner della catena logistica quanto allo stato dei treni e ai tempi di arrivo stimati. La stretta collaborazione con i partner ferroviari ha già consentito i primi miglioramenti. Hupac prende parte in modo proattivo a progetti pilota del settore per conseguire tempestivamente trasparenza e qualità delle informazioni sulle corse dei treni.

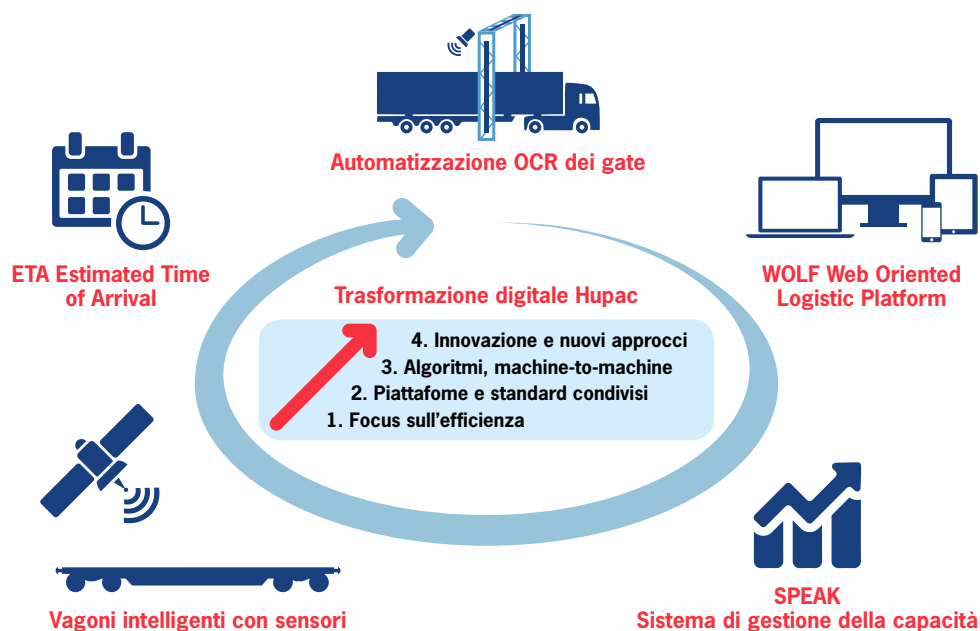
Vagoni intelligenti con sensori

Sono in programma anche soluzioni per il monitoraggio e l'ottimizzazione dei processi per il settore del materiale rotabile. Tutti i carri saranno dotati di sensori per aumentare il livello di sicurezza e consentire la manutenzione predittiva.

Integrazione dei dati con Ediges

Numerosi clienti e partner scambiano informazioni con Hupac via XML mediante il sistema di scambio dati Ediges (Electronic Data Interchange Goal with External Partners). Nell'anno in esame numerosi partner sono stati collegati al sistema e alcuni dei più importanti partner ferroviari saranno integrati quest'anno – una pietra miliare per il flusso di informazioni nel trasporto intermodale.

Transformazione digitale – progetti



GESTIONE DEI TERMINAL

Eccellenza nel trasbordo strada-rotaia

I terminal di trasbordo sono un elemento fondamentale nella catena di processo del traffico intermodale. È qui che le unità di carico iniziano il loro viaggio su rotaia, ed è qui che vengono prelevate dai camion per percorrere su strada gli ultimi chilometri che li separano dalla loro destinazione finale.

Il Gruppo Hupac gestisce sette terminal in Svizzera, Italia, Germania e Belgio. Le società di gestione sono la Hupac Intermodal SA per i terminal di Aarau, Basilea e Chiasso, la Hupac SpA per il terminal di Busto Arsizio-Gallarate, la TPI Terminal Piacenza Intermodal SpA per il terminal di Piacenza, la Hupac Intermodal BVBA per il terminal di Anversa e la società in joint venture Terminal Singen TSG GmbH per il terminal di Singen. Nel settore terminalistico, il Gruppo Hupac occupa circa 250 collaboratori che ogni giorno caricano migliaia di unità di carico su vagoni ferroviari e autocarri e amministrano l'entrata e l'uscita di treni, carri e veicoli stradali. Il software Goal (Global Oriented Application for Logistics) accompagna e gestisce ogni singolo elemento del processo terminalistico.

I fattori più importanti per il successo nella gestione del terminal sono una funzionale configurazione dell'impianto, con i suoi binari, le gru, le corsie stradali e le aree di sosta, oltre a procedure efficienti e supportate da sistemi informatici. Una delle maggiori sfide è la gestione flessibile delle numerose irregolarità nel settore ferroviario, allo scopo di poter offrire un servizio affidabile ai clienti del trasporto intermodale.

Nei terminal del Gruppo Hupac, la sicurezza ha la massima priorità. Impianti e attrezzature all'avanguardia, unitamente alla rigorosa osservanza di misure e normative, garantiscono la sicurezza dei collaboratori, degli utenti e dell'ambiente.

I clienti apprezzano l'efficienza e la solida organizzazione dei terminal Hupac. A dicembre 2016, l'80% dei conducenti ha assegnato la valutazione "buona" e "ottima" alla qualità di servizio dei terminal.

I terminal gestiti da Hupac sono accessibili senza discriminazioni e vengono utilizzati da diversi operatori. Nell'anno in esame tra questi figurano le aziende Hupac Intermodal, Mercitalia Intermodal (precedentemente Cemat), Kombiverkehr, TX Logistik, TTS, GTS e Codognotto.

Nell'anno in esame, l'attività terminalistica del Gruppo Hupac è stata pesantemente influenzata dagli impedimenti verificatisi sull'asse nord-sud che hanno fatto registrare una flessione del traffico nei terminal di Busto Arsizio-Gallarate, Singen, Basilea e Piacenza. Per contro, gli impianti di Chiasso, Aarau e Anversa hanno potuto incrementare i loro volumi di trasbordo.

Terminal di Busto Arsizio-Gallarate

Distribuito su un'area di 245.000 m² e dotato di 12 gru a portale, il terminal di Busto Arsizio-Gallarate è uno dei maggiori impianti di trasbordo intermodale a livello europeo. Su 13 binari sotto gru vengono caricati e scaricati poco meno di 300 treni a settimana, le cui destinazioni comprendono Germania, Svizzera, Italia, Spagna, Benelux e Danimarca. Nell'anno in esame il volume di trasbordo intermodale è stato di circa 421.000 unità, equivalente a un calo del 3% rispetto all'anno precedente. Nel mese di dicembre 2017 è stata avviata l'installazione di quattro portali OCR per la rilevazione automatica dei dati relativi a treni, carri e unità di carico in arrivo e in partenza. Dal punto di vista ferroviario, l'obiettivo è di aumentare il livello di efficienza e di sicurezza, mentre dal lato stradale l'obiettivo è automatizzare e accelerare i processi di check-in e check-out. Il progetto sarà completato entro fine 2018.

Terminal di Piacenza

Il terminal di Piacenza ha anch'esso segnato una leggera flessione del traffico, pari al 3%, per un totale di 107.000 unità di carico trasbordate. Il volume di traffico settimanale è di circa 80 treni

con destinazione Italia, Germania, Benelux, Polonia e Romania. Il terminal di Piacenza si estende su un'area di 45.000 m² e dispone di cinque gru mobili. Per i prossimi anni sono previsti importanti piani di espansione.

Terminal di Singen

Situato nella Germania meridionale, il terminal di Singen dispone di due gru a portale e di una gru gommata. Distribuito su un'area di 61.000 m², è in grado di servire circa 60 treni a settimana le cui principali destinazioni sono l'Italia e la regione della Ruhr. Nell'anno di riferimento, il volume di traffico è calato del 2%, attestandosi a 72.000 unità di carico.

Terminal di Anversa

Nel 2017 il terminal Hupac di Anversa (HTA) ha segnato un incremento di volume pari al 2%. Tre gru a portale su un'area di 53.000 m² hanno assicurato il trasbordo di un totale di 81.000 unità di carico. Ogni settimana circa 45 treni servono numerose destinazioni in Italia, Polonia e Svizzera.

Terminal di Aarau

Il terminal di Aarau rappresenta un importante snodo per il traffico di import/export della Svizzera. Ogni settimana vi vengono gestiti circa 50 treni diretti in Germania, Italia, Belgio e in Svizzera. Nell'anno in esame il volume delle operazioni di trasbordo è salito del 12%, portandosi a 49.000 unità di carico. Il terminal di Aarau dispone di tre gru mobili per la gestione dei treni su cinque binari di trasbordo lunghi 300 metri. Come investimento di sostituzione, nel mese di novembre è stata ordinata una gru mobile la cui consegna è prevista entro giugno 2018.

Terminal di Basilea Wolf

Il terminal di Basilea Wolf è anch'esso destinato al traffico di import/export della Svizzera, con circa 30 treni o gruppi di carri a settimana con destinazione Benelux e Svizzera. Nell'anno in esame, su un'area di 17.000 m² è stato effettuato il trasbordo di 37.000 unità di carico, volume che si traduce in una flessione del 12%.

Terminal di Chiasso

Nel terminal di Chiasso vengono gestiti ogni settimana 10 treni o gruppi di carri diretti ad Aarau e a Basilea. Nel 2017 si è registrato un incremento di volume pari al 16%, per un totale di 7.000 unità di carico.





SVILUPPO DELLE PARTECIPAZIONI OPERATIVE

SBB Cargo International SA, Olten

Da inizio 2011, Hupac detiene una partecipazione di minoranza del 25% in questo vettore internazionale per treni completi e trasporto combinato sull'asse nord-sud. L'integrazione di know-how logistico del settore consente 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. Gli esistenti problemi di qualità sono noti e vengono affrontati sistematicamente.

Mercitalia Intermodal SpA, Milano

Fin dagli anni settanta, Hupac intrattiene una stretta collaborazione con l'operatore intermodale italiano Cemat, che a inizio 2018 ha cambiato la ragione sociale in Mercitalia Intermodal. Alla fine dell'anno in esame, Hupac continuava a detenervi una quota di capitale del 34,48%.

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 33,11%. Hupac svolge numerosi incarichi per conto di RAIpin, come ad esempio l'assistenza ai clienti, la disposizione e la fatturazione dell'Autostrada Viaggiante sull'asse del Lötschberg e del Gottardo. Inoltre, Hupac gestisce il terminal di Lugano, mentre quello di Novara è diretto dall'affiliata Fidia. Nell'anno in esame Hupac SA ha affittato a RAIpin 425 carri a pianale ribassato e 8 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 60 treni transitano settimanalmente su questo impianto.

Combinant NV, Anversa

Hupac detiene una quota del 35% della società Combinant NV, fondata nel 2009. Gli altri soci sono BASF e Hoyer. Nell'anno in esame, Hupac ha gestito 70 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 100 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 30 treni alla settimana su questo terminal.

RSC Rail Service Center, Rotterdam

A dicembre 2014 Hupac è entrata a far parte del consorzio di proprietari del terminal di Rotterdam RSC con una quota del 16,33%. Hupac gestisce 105 partenze settimanali dal terminal RSC.

CIS Cesar International Services Scarl, Bruxelles

Hupac è socio fondatore di Cesar International Services, costituita nel 2004, di cui detiene una quota di capitale del 25,1%. Questa società di servizi con sede a Bruxelles, in cui partecipano come azionisti numerosi altri operatori del trasporto combinato, si occupa della gestione e dello sviluppo del sistema informativo Cesar.

PRESTAZIONI AMBIENTALI

Il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rete intermodale di Hupac ha consentito, nell'anno in esame, di risparmiare circa 0,9 milioni di tonnellate di CO₂ e circa 10,5 miliardi di megajoule di energia rispetto al solo trasporto su strada (fonte: calcolatore ambientale www.ecotransit.org).

Anche nella propria sfera di azione, Hupac è impegnata a garantire il massimo rispetto dell'ambiente avvalendosi del suo sistema di gestione dell'ambiente secondo le norme ISO 14001. In primo piano vi sono l'attività di trasbordo e di manovra nei terminal, la gestione della flotta e i settori amministrativi.

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 incidenti 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 i rischi per il traffico ferroviario vengono efficacemente ridotti.

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 di sicurezza e segnalamento per il traffico ferroviario all'interno dell'area.

Hupac punta sul fattore uomo in tutti i settori. I collaboratori vengono sensibilizzati e formati 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 a questa stretta collaborazione, un alto grado di sicurezza.

Hupac gestisce questo segmento, che rappresenta il 17,8% del volume della sua rete, con estrema attenzione. Un servizio specifico, diretto da un consulente merci pericolose nominato e formato secondo la direttiva 96/35/CE del Consiglio, si occupa dell'attuazione delle disposizioni in materia di sicurezza in tutti i settori del Gruppo, della consulenza ai clienti e della formazione dei collaboratori.

Il sistema di gestione delle merci pericolose di Hupac prevede una precisa registrazione e valutazione di tutti gli incidenti ed 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 aziende 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 pressoché costante. Sui terminal sono stati accertati 79 episodi (anno precedente: 60), mentre nella rete ferroviaria sono stati 20 (anno precedente: 46).

Il risanamento fonico dei carri ferroviari

Dalla fine del 2016, l'intera flotta di carri Hupac è a bassa rumorosità. Dal 2001, i nuovi carri sono dotati di freni con soles sintetiche a bassa rumorosità. Hupac è quindi uno dei primi operatori ad aver sfruttato la tecnologia delle soles sintetiche su ampia scala. Non sono solo i carri nuovi a essere silenziosi, anche circa 800 tra quelli con tradizionali soles in ghisa sono stati oggetto di un'impegnativa conversione alle soles sintetiche. Visti i diversi coefficienti di attrito di soles in ghisa e soles sintetiche, si è resa necessaria una trasformazione dei freni, finanziata tramite il fondo per il risanamento fonico e conclusa alla fine del 2015.

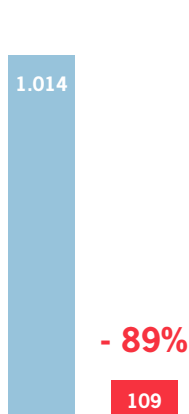
Un ulteriore abbattimento dei picchi sonori al di sotto degli 80 dB(A) è possibile sui carri solo con l'utilizzo di sistemi frenanti alternativi come per esempio freni a disco. Dopo la conversione di quattro carri da freni a ceppo a freni a disco nel 2015, e dopo un adeguato periodo di esercizio prototipico, nel 2016 e 2017 Hupac ha acquistato 200 moduli carro dotati di freni a disco.

Prestazioni ambientali della rete del traffico intermodale di Hupac

Emissioni di CO₂

in 1000 tonnellate

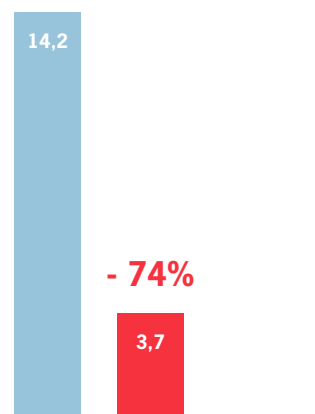
■ Traffico Hupac
■ Per un confronto: traffico stradale



Consumo d'energia

in mia. megajoule

■ Traffico Hupac
■ Per un confronto: traffico stradale



COLLABORATORI

Composizione

Alla fine del 2017 il Gruppo Hupac contava 455 dipendenti equivalenti a tempo pieno (anno precedente: 429), rispettivamente 470 persone fisiche (anno precedente: 440), di cui 204 in forza presso Hupac Intermodal in Svizzera, 238 presso la filiale in Italia e 28 presso le filiali in Germania, Olanda, Belgio, Polonia, Russia e Cina. La quota dell'occupazione femminile ammontava a 18%. La media dell'anzianità di servizio è scesa leggermente attestandosi a 10,7 anni.

Formazione

Nell'anno in esame sono state eseguite numerose misure di aggiornamento e formazione. A Chiasso e a Busto Arsizio sono stati organizzati corsi interni di lingue ed 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.

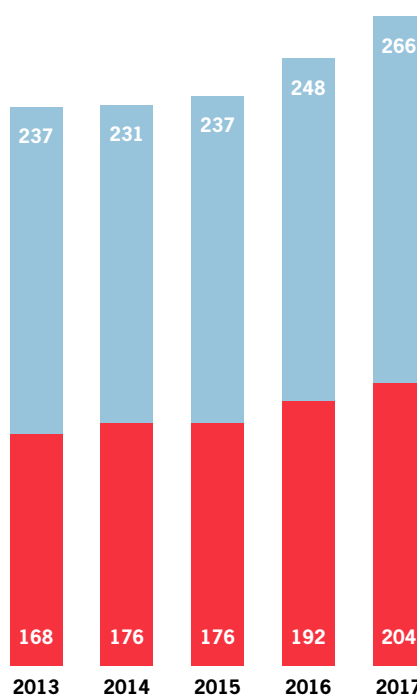
Hupac punta sulla formazione e l'aggiornamento orientati alla pratica. In questo modo i collaboratori imparano a conoscere dal vivo i processi aziendali di creazione di valore. Avendo la necessaria preparazione, possono essere impiegati in modo flessibile per le diverse funzioni operative. Nell'anno in esame nove 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 2017 sono stati formati otto apprendisti per diventare impiegati commerciali.

Personale del Gruppo Hupac

Numero di collaboratori (persone fisiche)

■ Estero
■ Svizzera



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 11 infortuni sul lavoro con 340 giorni di inattività. La percentuale dei giorni di inattività dovuti a infortunio per collaboratore è dunque aumentato 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 di Chiasso è stato registrato un valore medio di 80 (anno precedente: 82), mentre nella filiale italiana Hupac SpA un valore di 81 (anno precedente: 82).



YRC

H O Y

PLEASE PUT LABELS HERE

HUPAC S.A.
CH-6830 Chiasso
Tel: +41 58 8558058
Fax: +41 58 8558820
www.hupac.com
dispo@hupac.com

HUPAC

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 del trasferimento del traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia.

Nel 2017 Hupac ha totalizzato 468.000 spedizioni stradali, pari a 9,0 milioni di tonnellate nette, nel solo segmento del traffico transalpino attraverso la Svizzera. Hupac è pertanto un attore di punta nel trasferimento del traffico. Nei prossimi anni la società intende consolidare la sua forte posizione sfruttando le nuove infrastrutture e dando così un contributo attivo alla politica di trasferimento della Confederazione Svizzera, sotto la premessa della sostenibilità.

Finanziamenti pubblici

La Confederazione Svizzera prevede diverse misure di sostegno al processo di trasferimento del traffico 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 sull'area comunale di Gallarate
- ampliamento del terminal di Busto Arsizio sui territori comunali di Gallarate e Busto Arsizio (come da consuntivo del 2006)
- HTA Hupac Terminal Antwerp
- completamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate (come da consuntivo del 2012).

Hupac dovrà restituire una parte considerevole di questi finanziamenti pubblici, pari a un importo dal 2017 al 2040 di CHF 54,7 milioni. Per lo stesso periodo dovranno essere corrisposti interessi alla Confederazione per circa CHF 2,2 milioni (vedi tabella).

Sono in fase di pianificazione altri progetti terminalistici nelle aree di Brescia, Piacenza, Milano Smistamento e Basilea Nord.

Per quanto riguarda i contributi di 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 2017 i contributi alla gestione d'esercizio per spedizione stradale nel traffico transalpino attraverso la Svizzera sono rimasti praticamente costanti rispetto al 2016 (+ 0,2%).

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

Importi in 1000 CHF

Periodo	2017	2018-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2017-2040 Totale
Rimborso prestiti	3.748	3.622 - 3.622	2.576 - 2.579	1.470 - 1.551	65	54.658
Interessi	276	67 - 291	6 - 42			2.149
Totale	4.024	3.689 - 3.913	2.582 - 2.620	1.470 - 1.551	65	56.807



Technical specifications label with various symbols and numbers, including a warning symbol (triangle with exclamation mark) and a lightning bolt symbol (triangle with lightning bolt).

+	6		
0			
0			

+	6		
0			
0			



The image features a background of industrial machinery, including yellow pipes and a red structure, set against a white background. A prominent red banner is positioned horizontally across the upper middle section of the page.

CONTI ANNUALI

CONTO ANNUALE CONSOLIDATO

Conto economico consolidato 2017 e 2016

Importi in 1 000 CHF	2017	2016
Ricavi netti da forniture e prestazioni	485 570	470 281
Altri ricavi	66 817	68 838
Costi delle prestazioni fornite	-447 262	-433 816
Utile lordo	105 125	105 303
Costi del personale	-37 537	-35 671
Altri costi d'esercizio	-13 600	-11 862
Ammortamenti e rettifiche di valore	-44 332	-43 187
Risultato ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie	9 656	14 583
Ricavi finanziari	115	254
Ricavi da dividendi	140	144
Costi finanziari	-1 859	-1 898
Quota ai risultati delle società associate	1 841	1 277
Differenze di cambio	2 873	-617
Risultato ordinario d'esercizio	12 766	13 743
Ricavi estranei	192	189
Costi estranei	-22	0
Ricavi straordinari	2 181	564
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	124	197
Costi straordinari	-265	-568
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	-12	-7
Scioglimento accantonamenti	112	393
Risultato d'esercizio prima delle imposte	15 076	14 511
Imposte dirette	-3 839	-3 663
Risultato d'esercizio	11 237	10 848
Quota degli azionisti minoritari	-110	-96
Risultato d'esercizio del Gruppo	11 127	10 752

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2017 e 2016

Importi in 1 000 CHF	31.12.2017	31.12.2016	Importi in 1 000 CHF	31.12.2017	31.12.2016
ATTIVI			PASSIVI		
Mezzi liquidi	54 550	76 585	Debiti per forniture e prestazioni	44 168	39 710
Crediti da forniture e prestazioni	68 515	57 618	- nei confronti di terzi	43 994	39 616
- nei confronti di terzi	53 641	44 950	- nei confronti di azionisti	174	94
- nei confronti di azionisti	14 874	12 668	Debiti onerosi a breve termine	876	4 395
Altri crediti a breve termine	16 422	8 838	- nei confronti di terzi	876	4 395
- nei confronti di terzi	16 422	8 838	Altri debiti a breve termine	3 675	4 196
Scorte e prestazioni di servizi non fatturate	7 051	7 609	- nei confronti di terzi	3 675	4 196
- scorte	3 438	3 191	Ratei e risconti passivi	59 665	47 606
- prestazioni di servizi non fatturate	3 613	4 418	Accantonamenti a breve termine	155	266
Ratei e risconti attivi	25 740	23 535	Totale capitale di terzi a breve termine	108 539	96 173
Totale attivo circolante	172 278	174 185	Debiti onerosi a lungo termine	64 571	58 633
Immobilizzazioni finanziarie	53	185	- nei confronti di terzi	64 571	58 633
- Crediti a lungo termine nei confronti di terzi	47	180	Altri debiti a lungo termine	56 078	56 785
- Altre immobilizzazioni finanziarie	6	5	- nei confronti di terzi	56 078	56 785
Partecipazioni	43 648	39 583	Accantonamenti a lungo termine	98 391	83 252
Immobilizzazioni materiali	209 521	173 199	Imposte differite passive	1 893	1 686
- Acconti per investimenti materiali	18 812	9 816	Totale capitale di terzi a lungo termine	220 933	200 356
- Attrezzature tecniche	14 849	15 558	Totale capitale di terzi	329 472	296 529
- Materiale rotabile	63 126	52 819	Azionisti minoritari	1 033	473
- Impianti fissi su terreni di terzi	9 449	9 235	Capitale azionario	20 000	20 000
- Terminali, stabili e terreni	97 581	80 954	Riserva legale da capitale	16 863	5 015
- Altri investimenti materiali	5 704	4 817	Riserva legale da utili	53 084	62 525
Immobilizzazioni immateriali	12 906	3 088	Riserve libere da utili	32 474	27 211
Imposte differite attive	1 289	710	Differenza di conversione	-11 163	-18 229
Totale attivo fisso	267 417	216 765	Azioni proprie	-2 068	-2 574
Totale attivi	439 695	390 950	Totale capitale proprio	109 190	93 948
			Totale passivi	439 695	390 950

Osservazioni sul conto economico consolidato 2017

Nell'anno di esercizio 2017 i *Ricavi netti da forniture e prestazioni* del Gruppo Hupac sono aumentati del 3,3% rispetto all'anno precedente raggiungendo CHF 485,6 milioni. Tale aumento è da ricondursi alla crescita di prodotti già esistenti nonché al lancio di altri nuovi. Anche nell'anno in esame la percentuale di crescita nel settore Company Shuttle è stata significativa, mentre l'intero Gruppo sarebbe cresciuto in modo molto più consistente senza l'interruzione della linea a Rastatt.

La posizione *Altri ricavi* comprende i contributi alla gestione, quelli per la conversione a materiale rotabile a bassa rumorosità nonché quelli per l'utilizzo dei relativi carri; nell'anno di riferimento 2017 detta voce ammontava a CHF 66,8 milioni, equivalente a una riduzione del 2,9% rispetto all'anno precedente.

Sempre rispetto all'anno precedente, i *Costi delle prestazioni fornite* sono aumentati del 3,1%, giungendo a CHF 447,3 milioni, analogamente al fatturato. L'*Utile lordo* di CHF 105,1 milioni è rimasto pressoché invariato rispetto all'anno precedente, nonostante la crescita e a causa dei fattori sopra menzionati.

Nell'anno di esercizio 2017 i *Costi del personale* sono aumentati del 5,2% rispetto all'anno precedente, in particolare per effetto della crescita e degli investimenti futuri, mentre la posizione *Altri costi d'esercizio* è aumentata del 14,6% rispetto al 2016 per effetto delle maggiori spese per consulenze connesse ad acquisizioni.

La spesa per *Ammortamenti e rettifiche di valore* ha registrato un incremento del 2,6% rispetto all'anno precedente.

I *Ricavi finanziari e da dividendi* sono rimasti pressoché invariati rispetto al 2016, mentre il rafforzamento dell'euro ha comportato un notevole guadagno valutario di CHF 2,9 milioni. Anche quest'anno si è potuto registrare un ulteriore miglioramento dei risultati delle società affiliate, pari a CHF 0,6 milioni rispetto all'anno precedente.

I *Costi finanziari*, nonostante l'incremento del debito finanziario ma grazie alle migliori condizioni di finanziamento, sono diminuiti del 2,0%. Il *Risultato ordinario d'esercizio* per l'anno 2017 ammonta a CHF 12,8 milioni, un calo del 7,1% rispetto all'anno precedente dovuto principalmente all'interruzione della linea a Rastatt nonostante gli effetti valutari positivi.

Tenendo conto delle voci *Ricavi e Costi estranei e straordinari* nonché *Utile e Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa e Scioglimento accantonamenti*, il Gruppo Hupac vanta per l'anno di esercizio 2017 un *Risultato d'esercizio prima delle imposte* di CHF 15,1 milioni, pari a un miglioramento del 3,9% rispetto al 2016 e risultante da un credito d'imposta di CHF 1,8 milioni.

Dedotte le *Imposte dirette*, il *Risultato d'esercizio* è di CHF 11,2 milioni mentre, calcolando anche la *Quota degli azionisti minoritari*, Hupac può vantare per il 2017 un *Risultato d'esercizio del Gruppo* di CHF 11,1 milioni, pari a un aumento del 3,5% rispetto all'anno precedente nonostante il difficile contesto nel secondo semestre e grazie a effetti straordinari positivi.

Hupac Intermodal SA, la società di gran lunga più importante del Gruppo Hupac dal punto di vista del fatturato, chiude l'anno di esercizio 2017 con una perdita significativa di CHF 3,0 milioni (anno precedente: utile di CHF 0,2 milioni). Senza gli effetti positivi una tantum, come le plusvalenze di cambio o i crediti d'imposta straordinari, il risultato negativo di Hupac Intermodal SA sarebbe stato molto più evidente a causa delle sopra menzionate interruzioni e limitazioni di traffico avvenute nel secondo semestre.

Conto consolidato dei flussi di mezzi 2017 e 2016

Importi in 1 000 CHF	2017	2016
Risultato d'esercizio del Gruppo	11 127	10 752
Ammortamenti sostanza fissa materiale	30 275	25 835
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	1 056	923
Variazione valore partecipazioni	-651	-352
Variazione accantonamenti	14 743	14 192
Altre operazioni non monetarie	-3 414	68
Risultato netto da alienazione sostanza fissa materiale	-112	-190
Quota ai risultati delle società associate	-1 841	-1 277
Azionisti minoritari	512	32
Variazione dell'inventario	-96	-226
Variazione dei crediti a breve	-18 616	-3 779
Variazione dei debiti a breve	15 772	13 167
Flusso di fondi da attività aziendale	48 755	59 145
Investimenti in immobilizzazioni materiali	-57 200	-26 984
Disinvestimenti immobilizzazioni materiali	137	211
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	-10 759	-1 022
Disinvestimenti immobilizzazioni immateriali	1	0
Flusso di fondi da attività di investimento	-67 821	-27 795
Variazione dei crediti finanziari	-389	-44
Variazione dei debiti finanziari	-1 802	-8 816
Azioni proprie	506	190
Pagamento di dividendi	-3 129	-1 546
Flusso di fondi da attività di finanziamento	-4 814	-10 216
Variazione	-23 880	21 134
Fondi liquidi all'inizio del periodo	76 585	55 271
Differenze cambio su mezzi liquidi	1 845	180
Fondi liquidi alla fine del periodo	54 550	76 585

Allegato al conto di Gruppo 2017

Informazioni sui principi applicati nel conto annuale

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

Principi di consolidamento

Base di consolidamento

Il conto annuale consolidato di Hupac SA è stato redatto secondo il metodo del valore di acquisto sulla base dei principi citati di seguito e nel 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 2017 include inoltre un accantonamento per rischi generali di CHF 8,2 milioni.

Le seguenti società sono state consolidate integralmente:

Ragione sociale		Capitale azionario/sociale	Partecipazione in %	
			31.12.2017	31.12.2016
Hupac SA, Chiasso	CHF	20 000 000		
Hupac Intermodal SA, Chiasso	CHF	250 000	100,00	100,00
Hupac SpA, Busto Arsizio	EUR	2 040 000	96,99	96,99
Partecipazione della Hupac SpA, Busto Arsizio:				
- Fidia SpA, Milano	EUR	550 000	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, Milano	EUR	550 000	97,00	97,00
Centro Intermodale SpA, Milano	EUR	4 480 000	100,00	100,00
Partecipazione della Centro Intermodale SpA, Milano:				
- Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	EUR	52 000	100,00	100,00
Hupac Intermodal Italia Srl, Busto Arsizio	EUR	100 000	100,00	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	2,00
Hupac LLC, Mosca	RUB	60 000 000	98,00	98,00
Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o., Brwinów	PLN	100 000	100,00	100,00
Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd, Shanghai	CNY	5 000 000	100,00	100,00
Hupac Maritime Logistics GmbH, Duisburg	EUR	200 000	100,00	100,00
Piacenza Intermodale SpA, Piacenza	EUR	6 720 000	94,07	0

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

Ragione sociale	Sede	Partecipazione in %	
		31.12.2017	31.12.2016
Cemat SpA	Milano (Italia)	34,48	34,48
Terminal Alptransit Srl	Milano (Italia)	50,00	50,00
RApin SA	Olten (Svizzera)	33,11	33,11
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
Gateway Basel Nord SA	Basilea (Svizzera)	24,50	24,50
Kombi-Terminal Düsseldorf GmbH	Düsseldorf (Germania)	33,33	33,33

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 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. 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

Tabella di conversione

	Bilancio		Conto economico	
	31.12.2017	31.12.2016	2017	2016
CHF/EUR	1,16905	1,07370	1,11140	1,09020
CHF/RUB	0,01690	0,01650	0,016895	0,014769
CHF/PLN	0,28030	0,24280	0,261087	0,249865
CHF/CNY	0,14900	0,14663	0,145871	0,148424

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 2016	20 000	83 829	-2 765	-17 712	83 352	390
Differenze di conversione				-333	-333	51
Differenze di conversione associate				-184	-184	
Rettifica patrimonio netto		1 716			1 716	-64
Sviluppo posizione azioni proprie			191		191	
Dividendi Capogruppo		-1 546			-1 546	
Utile consolidato 2016		10 752			10 752	96
Saldo al 31 dicembre 2016	20 000	94 751	-2 574	-18 229	93 948	473
Differenze di conversione				5 168	5 168	47
Differenze di conversione associate				1 898	1 898	
Rettifica patrimonio netto		-328			-328	402
Sviluppo posizione azioni proprie			506		506	
Dividendi Capogruppo		-3 129			-3 129	
Utile consolidato 2017		11 127			11 127	111
Saldo al 31 dicembre 2017	20 000	102 421	-2 068	-11 163	109 190	1 033

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).

Azioni proprie

Azioni nominative	2017	2016
Consistenza iniziale al 01.01.	630	674
- Acquisti	56	0
- Vendite	-183	-44
Consistenza finale al 31.12.	503	630

Le transazioni sono avvenute a prezzi di mercato.

	2017	2016
Media annua di posti di lavoro a tempo pieno	442	424

Strumenti derivati - Stato al 31.12.2017

Importi in CHF	Volume del contratto 31.12.2017	Valori equi 31.12.2017	Valori equi 31.12.2016
Operazioni swap su tassi d'interesse			
Zürcher Kantonalbank 10.4.2012-14.4.2020, 0,825%	5 000 000	-177 790	-265 231
Credit Suisse 19.1.2015-19.1.2022, 1,46%	20 000 000	-1 602 474	-2 140 714
Totale	25 000 000	-1 780 264	-2 405 945

Hupac SA ha stipulato con la Zürcher Kantonalbank in data 5.4.2012 e con Credit Suisse in data 9.11.2013 degli swap sui tassi d'interesse. Con questi contratti Hupac SA si è impegnata a pagare un interesse fisso. In cambio Hupac SA percepirà in caso di livello d'interesse positivo un interesse variabile corrispondente al Libor a 3 mesi. L'operazione è stata effettuata al fine di assicurare un costo di finanziamento fisso.

Importi in 1 000 CHF	31.12.2017	31.12.2016
Costi straordinari	265	568
Le posizioni più rilevanti sono:		
2017: Altre tasse e pezzi di ricambio non fatturati		
2016: Convenzione di procedimento arbitrale ed altro		
Ricavi straordinari	2 181	564
Le posizioni più rilevanti sono:		
2017: Rimborso di tasse e di altre tasse		
2016: Sopravvenienza incasso Cosfmef, rimborso di altre tasse ed assicurazioni ed altro		
Altre indicazioni prescritte dalla legge		
Debiti derivanti da contratti di leasing con durata restante di oltre dodici mesi dalla data di chiusura del bilancio	38	34
Debiti nei confronti di istituti di previdenza	579	555
Importo totale delle garanzie costituite per i debiti di terzi	6 908	7 630
Attivi costituiti in pegno a garanzia dei propri impegni	64 703	63 272
Debiti onerosi a lungo termine		
- 1 - 5 anni	44 676	22 183
- > 5 anni	15 472	36 450
Onorario all'ufficio di revisione		
Servizi di revisione	130	122

Relazione dell'Ufficio di revisione all'Assemblea Generale sul conto di gruppo 2017

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo svolto la revisione del conto di gruppo della Hupac SA, costituito da bilancio, conto economico, conto del flusso di mezzi liquidi e allegato (pagine da 46 a 52), per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto di gruppo in conformità alle disposizioni legali e alle regole di consolidamento e di valutazione descritte in allegato. Questa responsabilità comprende la concezione, l'implementazione e il mantenimento di un sistema di controllo interno relativamente all'allestimento di un conto di gruppo che sia esente da anomalie significative imputabili a frodi o errori. Il Consiglio di Amministrazione è inoltre responsabile della scelta e dell'applicazione di appropriate norme contabili, nonché dell'esecuzione di stime adeguate.

Responsabilità dell'Ufficio di revisione

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

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

Giudizio di revisione

A nostro giudizio, il conto di gruppo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 è conforme alla legge svizzera e alle regole di consolidamento e di valutazione descritte in allegato.


Relazione in base ad altre disposizioni legali

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

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

Raccomandiamo di approvare il presente conto di gruppo.

Ernst & Young SA



Elisa Alfieri
Perito revisore abilitato
(Revisore responsabile)



Michele Balestra
Perito revisore abilitato

Lugano, 20 aprile 2018

CONTO ANNUALE HUPAC SA

Conto economico 2017 e 2016

Importi in 1 000 CHF	2017	2016
Ricavi netti da forniture e prestazioni	74 034	70 441
Altri ricavi	0	95
Costi delle prestazioni fornite	-25 970	-25 222
Utile lordo	48 064	45 314
Altri costi d'esercizio	-3 200	-2 702
Ammortamenti sostanza fissa materiale	-21 127	-17 465
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	-3 287	-1 300
Accantonamenti e rettifiche di valore	-11 297	-13 218
Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie	9 153	10 629
Ricavi finanziari	860	801
Ricavi da dividendi	268	313
Oneri finanziari	-1 506	-1 534
Differenze di cambio	1 669	-13
Risultato ordinario d'esercizio	10 444	10 196
Ricavi straordinari	12	7
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	31	168
Costi straordinari	-112	-1 600
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	0	-7
Utile prima delle imposte	10 375	8 764
Imposte	-2 387	-2 046
Utile d'esercizio	7 988	6 718

Bilancio al 31 dicembre 2017 e 2016

Importi in 1 000 CHF	31.12.2017	31.12.2016
ATTIVI		
Mezzi liquidi	21 881	41 968
Crediti da forniture e prestazioni	14 484	16 380
- nei confronti di terzi	2 100	1 772
- nei confronti di società del gruppo	12 717	14 851
- nei confronti di azionisti	23	23
- Delcredere	-356	-266
Altri crediti a breve termine	9 346	2 768
- nei confronti di terzi	9 346	2 768
Scorte e prestazioni di servizi non fatturate	1 657	1 632
- scorte	1 657	1 477
- prestazioni di servizi non fatturate	0	155
Ratei e risconti attivi	1 083	1 084
Totale attivo circolante	48 451	63 832
Immobilizzazioni finanziarie	31 017	27 508
- Crediti a lungo termine nei confronti di terzi	0	139
- Crediti a lungo termine nei confronti di società del gruppo	31 009	27 362
- Altre immobilizzazioni finanziarie	8	7
Partecipazioni	105 190	87 396
Immobilizzazioni materiali	65 299	51 225
Immobilizzazioni immateriali	809	3 433
Totale attivo fisso	202 315	169 562
Totale attivi	250 766	233 394

Importi in 1 000 CHF	31.12.2017	31.12.2016
PASSIVI		
Debiti per forniture e prestazioni	4 192	4 426
- nei confronti di terzi	2 431	3 589
- nei confronti di società del gruppo	1 715	776
- nei confronti di azionisti	46	61
Debiti onerosi a breve termine	0	4 295
- nei confronti di terzi	0	4 295
Altri debiti a breve termine	681	593
- nei confronti di terzi	681	593
Ratei e risconti passivi	23 280	21 708
Totale capitale di terzi a breve termine	28 153	31 022
Debiti onerosi a lungo termine	44 676	40 000
- nei confronti di terzi	44 676	40 000
Accantonamenti a lungo termine	73 901	63 701
Totale capitale di terzi a lungo termine	118 577	103 701
Totale capitale di terzi	146 730	134 723
Capitale azionario	20 000	20 000
Riserva legale da utili	5 752	5 532
Riserve libere da utili	80 352	75 713
Azioni proprie	-2 068	-2 574
Totale capitale proprio	104 036	98 671
Totale passivi	250 766	233 394

Osservazioni sul conto economico

Nell'anno di esercizio 2017, i *Ricavi netti da forniture e prestazioni* di Hupac SA sono aumentati del 5,1% giungendo a CHF 74,0 milioni. I ricavi derivano prevalentemente dall'affitto di beni patrimoniali, di cui il materiale rotabile rappresenta la quota principale e dall'ampliamento della flotta che ha comportato un corrispondente incremento dei ricavi.

Nella posizione *Altri ricavi* sono riportati i finanziamenti statali, ovvero i contributi per il risanamento fonico del materiale rotabile. Poiché la flotta di carri è stata completamente sottoposta al risanamento fonico, i ricavi rispetto all'anno precedente si sono ridotti dal basso livello di CHF 95.000 a zero.

Rispetto al 2016 i *Costi delle prestazioni fornite* sono aumentati del 3,0% raggiungendo CHF 26,0 milioni. Tale condizione porta a un *Utile lordo* di Hupac SA di CHF 48,1 milioni, ovvero CHF 2,8 milioni al di sopra dell'anno precedente.

La voce *Altri costi d'esercizio* è cresciuta rispetto all'anno precedente del 18,4%, attestandosi a CHF 3,2 milioni, dovuti per lo più a un aumento delle spese per consulenze varie anche legate ad acquisizioni.

La voce *Ammortamenti sostanza fissa materiale* registra un aumento di CHF 3,7 milioni rispetto all'anno precedente, mentre l'importo della posizione *Ammortamenti sostanza fissa immateriale* con CHF 3,3 milioni è più che raddoppiato a causa di ammortamenti straordinari.

Nell'anno di esercizio 2017, gli *Accantonamenti e rettifiche di valore* ammontano a CHF 11,3 milioni, pari a una flessione del 14,5% rispetto all'anno precedente.

L'*Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie* nel 2017 è stato di CHF 9,2 milioni, pari a una riduzione del 13,9% rispetto all'anno precedente.

Le posizioni *Ricavi finanziari*, *Ricavi da dividendi* e *Oneri finanziari* sono rimasti pressoché invariati rispetto all'anno precedente, mentre la voce *Differenze di cambio* grazie al rafforzamento dell'euro ha registrato un utile di CHF 1,7 milioni. Tutto ciò ha portato a un *Risultato ordinario d'esercizio* di CHF 10,4 milioni, che rappresenta un miglioramento significativo rispetto all'anno precedente.

Tenendo conto delle voci *Ricavi e Costi straordinari* e *Utile e Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa*, il *Risultato d'esercizio prima delle imposte* di Hupac SA ammonta a quasi CHF 10,4 milioni, che rappresenta un aumento sostanziale del 18,4% rispetto all'anno precedente.

Dedotte le *Imposte*, Hupac SA presenta per l'anno di esercizio 2017 un *Risultato d'esercizio* di CHF 8,0 milioni, pari a un incremento analogo del 18,9% rispetto all'anno precedente.

Osservazioni sul bilancio

Nell'anno di esercizio 2017, il totale di bilancio di Hupac SA ha registrato un aumento di CHF 17,3 milioni, arrivando a circa CHF 250,8 milioni.

A fine anno 2017, Hupac SA dispone di un *Capitale proprio* di quasi CHF 104,0 milioni, pari a una quota del 41,5% (anno precedente: 42,3%).

Osservazioni sul cash flow

Il cash flow operativo, pari a CHF 37,6 milioni, è risultato leggermente inferiore rispetto all'anno precedente, mentre gli investimenti sono aumentati in modo significativo con CHF 53,6 milioni utilizzati per attività di investimento. Il cash flow derivante dall'attività finanziaria, attestatosi a meno CHF 4,1 milioni, è notevolmente peggiorato rispetto all'anno precedente, in particolare a causa del dividendo supplementare di giubileo di CHF 1,6 milioni. La variazione complessiva della liquidità nell'anno in esercizio è stata pari a meno CHF 20,1 milioni rispetto a più CHF 11,5 dell'anno precedente.

Conto dei flussi di mezzi 2017 e 2016

Importi in 1 000 CHF	2017	2016
Risultato d'esercizio	7 988	6 718
Ammortamenti sostanza fissa materiale	21 127	17 465
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	3 287	1 300
Variazione valore partecipazioni	0	3 468
Rinuncia parziale di prestiti a società affiliate	0	1 600
Variazione accantonamenti	10 200	8 750
Altre operazioni non monetarie	-1 687	0
Risultato netto da alienazione sostanza fissa materiale	-31	-162
Variazione dell'inventario	-180	-244
Variazione dei crediti a breve	-4 526	4 261
Variazione dei debiti a breve	1 428	-4 725
Flusso di fondi da attività aziendale	37 606	38 431
Investimenti in immobilizzazioni materiali	-35 205	-22 778
Disinvestimenti immobilizzazioni materiali	33	182
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	-664	-160
Investimenti in partecipazioni	-17 794	-1 402
Flusso di fondi da attività di investimento	-53 630	-24 158
Variazione dei crediti finanziari	-1 440	2 891
Variazione dei debiti finanziari	0	-4 327
Azioni proprie	506	190
Pagamento di dividendi	-3 129	-1 546
Flusso di fondi da attività di finanziamento	-4 063	-2 792
Variazione	-20 087	11 481
Fondi liquidi all'inizio del periodo	41 968	30 487
Fondi liquidi alla fine del periodo	21 881	41 968

Allegato al conto annuale 2017

1. Informazioni sui principi applicati nel conto annuale

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

2. Altre indicazioni prescritte dalla legge

Importi in 1 000 CHF	31.12.2017	31.12.2016
2.1 Importo totale delle garanzie costituite per i debiti di terzi	33 034	32 299
2.2 Debiti onerosi a lungo termine		
1-5 anni	44 676	20 000
> 5 anni	0	20 000

2.3 Evoluzione dei fondi propri

Importi in 1 000 CHF	Capitale azionario	Riserva legale da capitale	Riserva legale da utili	Utile/perdita di bilancio	Altre riserve libere	Azioni proprie	Totale
Saldo al 1° gennaio 2016	20 000	459	5 013	7 001	63 600	-2 765	93 308
Dividendo				-1 546			-1 546
Attribuzione a riserva legale da utili		-459	519	-60			
Evoluzione azioni proprie						191	191
Attribuzione alle altre riserve libere				-5 100	5 100		
Risultato d'esercizio				6 718			6 718
Saldo al 31 dicembre 2016	20 000	0	5 532	7 013	68 700	-2 574	98 671
Dividendo				-3 129			-3 129
Attribuzione a riserva legale da utili			220	-220			
Movimenti azioni proprie						506	506
Attribuzione alle altre riserve libere				-3 400	3 400		
Risultato d'esercizio				7 988			7 988
Saldo al 31 dicembre 2017	20 000	0	5 752	8 252	72 100	-2 068	104 036

2.4 Costi/Ricavi straordinari

Importi in 1 000 CHF	31.12.2017	31.12.2016
Costi straordinari	112	1 600
2017: Pezzi di ricambio del magazzino erroneamente non fatturati nel 2009 Variazione di magazzino messa a costo		
2016: Rinuncia parziale al prestito fatto a Termini SA		
Ricavi straordinari	12	7
2017: Costi di revisione minori di quelli calcolati		
2016: Credito riconosciuto a seguito Ispezione IVA 09.2016		

2.5 Partecipazioni essenziali

Ragione sociale	Attività	Capitale sociale		Partecipazione in %	
		in 1 000		31.12.2017	31.12.2016
Hupac Intermodal SA, Chiasso	Gestione traffico, Vendita, Gestione terminal	CHF	250	100,00	100,00
Hupac SpA, Busto Arsizio	Gestione terminal, Esercizio ferroviario	EUR	2 040	96,99	96,99
Partecipazione della Hupac SpA, Busto Arsizio: - Fidia SpA, Milano	Gestione terminal, Magazzinaggio & Logistica	EUR	550	3,00	3,00
Hupac GmbH, Singen	Service Provider	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, Milano	Gestione terminal, Magazzinaggio & Logistica	EUR	550	97,00	97,00
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	Service provider	EUR	200	100,00	100,00
Partecipazione della Hupac Intermodal NV, Rotterdam: - Hupac Intermodal BVBA, Anversa	Terminal engineering, Gestione terminal	EUR	1 601	0,06	0,06
Hupac Intermodal BVBA, Anversa	Terminal engineering, Gestione terminal	EUR	1 601	99,94	99,94
Intermodal Express LLC, Mosca	Gestione traffico, Vendita	RUB	3 000	75,00	75,00
Partecipazione della Intermodal Express LLC, Mosca: - Hupac LLC, Mosca	Gestione materiale rotabile	RUB	60 000	2,00	2,00
Hupac LLC, Mosca	Gestione materiale rotabile	RUB	60 000	98,00	98,00
Centro Intermodale SpA, Milano	Terminal engineering	EUR	4 480	100,00	100,00
Partecipazione della Centro Intermodale SpA, Milano: - Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	Gestione terminal	EUR	52	100,00	100,00
Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o., Brwinów	Terminal engineering Gestione terminal	PLN	100	100,00	100,00
Hupac Intermodal Italia Srl, Busto Arsizio	Vendita	EUR	100	100,00	100,00
Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd, Shanghai	Gestione traffico, Vendita	CNY	5 000	100,00	100,00
Hupac Maritime Logistics GmbH, Duisburg	Gestione traffico, Vendita	EUR	500	100,00	100,00
Piacenza Intermodale SpA, Piacenza	Sviluppo traffico, Magazzinaggio Gestione terminal	EUR	6 720	94,07	0
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	Gestione terminal	EUR	260	50,00	50,00
Cemat SpA, Milano	Gestione traffico, Gestione terminal	EUR	7 000	34,48	34,48
Cesar Information Services Scarl, Bruxelles	Servizio elaborazione dati per i clienti	EUR	100	25,10	25,10
Combinant NV, Anversa	Terminal engineering, Gestione terminal	EUR	500	35,00	35,00
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
Terminal Alptransit Srl, Milano	Terminal engineering	EUR	1 500	50,00	50,00
Gateway Basel Nord SA, Basilea	Terminal engineering	CHF	100	24,50	24,50
Kombi-Terminal Düsseldorf GmbH, Düsseldorf	Terminal engineering	EUR	25	33,33	33,33

2.6 Azioni proprie

Azioni nominative	2017	2016
Consistenza iniziale al 01.01.	630	674
- Acquisti	56	0
- Vendite	-183	-44
Consistenza finale al 31.12.	503	630
Le operazioni sono avvenute a prezzi di mercato.		

2.7 Strumenti derivati - Stato al 31.12.2017

Importi in CHF	Volume del contratto 31.12.2017	Valori equi 31.12.2017	Valori equi 31.12.2016
Operazioni swap su tassi d'interesse			
Zürcher Kantonalbank 10.4.2012-14.4.2020, 0,825%	5 000 000	-177 790	-265 231
Credit Suisse 19.1.2015-19.1.2022, 1,46%	20 000 000	-1 602 474	-2 140 714
Totale	25 000 000	-1 780 264	-2 405 945

Hupac SA ha stipulato con la Zürcher Kantonalbank in data 5.4.2012 e con Credit Suisse in data 9.11.2013 degli swap sui tassi d'interesse. Con questi contratti Hupac SA si è impegnata a pagare un interesse fisso. In cambio Hupac SA percepirà in caso di livello d'interesse positivo un interesse variabile corrispondente al Libor a 3 mesi. L'operazione è stata effettuata al fine di assicurare un costo di finanziamento fisso.

2.8 Media annua di posti di lavoro a tempo pieno

Hupac SA non ha dipendenti.

2.9 Onorario all'ufficio di revisione

Importi in 1 000 CHF	31.12.2017	31.12.2016
Servizi di revisione	35	36

Proposta per l'impiego dell'utile di bilancio

Importi in CHF	31.12.2017
Utile riportato	264 980
Risultato d'esercizio	7 987 504
Utile di bilancio a disposizione dell'Assemblea generale	8 252 484
Proposta del Consiglio di Amministrazione:	
- Dividendo dell'8% sul capitale azionario nominale	1 600 000
- Attribuzione alla riserva legale da utili	60 000
- Attribuzione alle riserve libere da utili	6 300 000
- Riporto a nuovo	292 484
	8 252 484

Relazione dell'Ufficio di revisione all'Assemblea Generale sul conto annuale 2017

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo svolto la revisione del conto annuale della Hupac SA, costituito da bilancio, conto economico, conto del flusso di mezzi liquidi e allegato (pagine da 54 a 60), per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione

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

Responsabilità dell'Ufficio di revisione

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

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

Giudizio di revisione

A nostro giudizio, il conto annuale per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 è conforme alla legge svizzera e allo statuto.


Relazione in base ad altre disposizioni legali

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

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

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

Ernst & Young SA

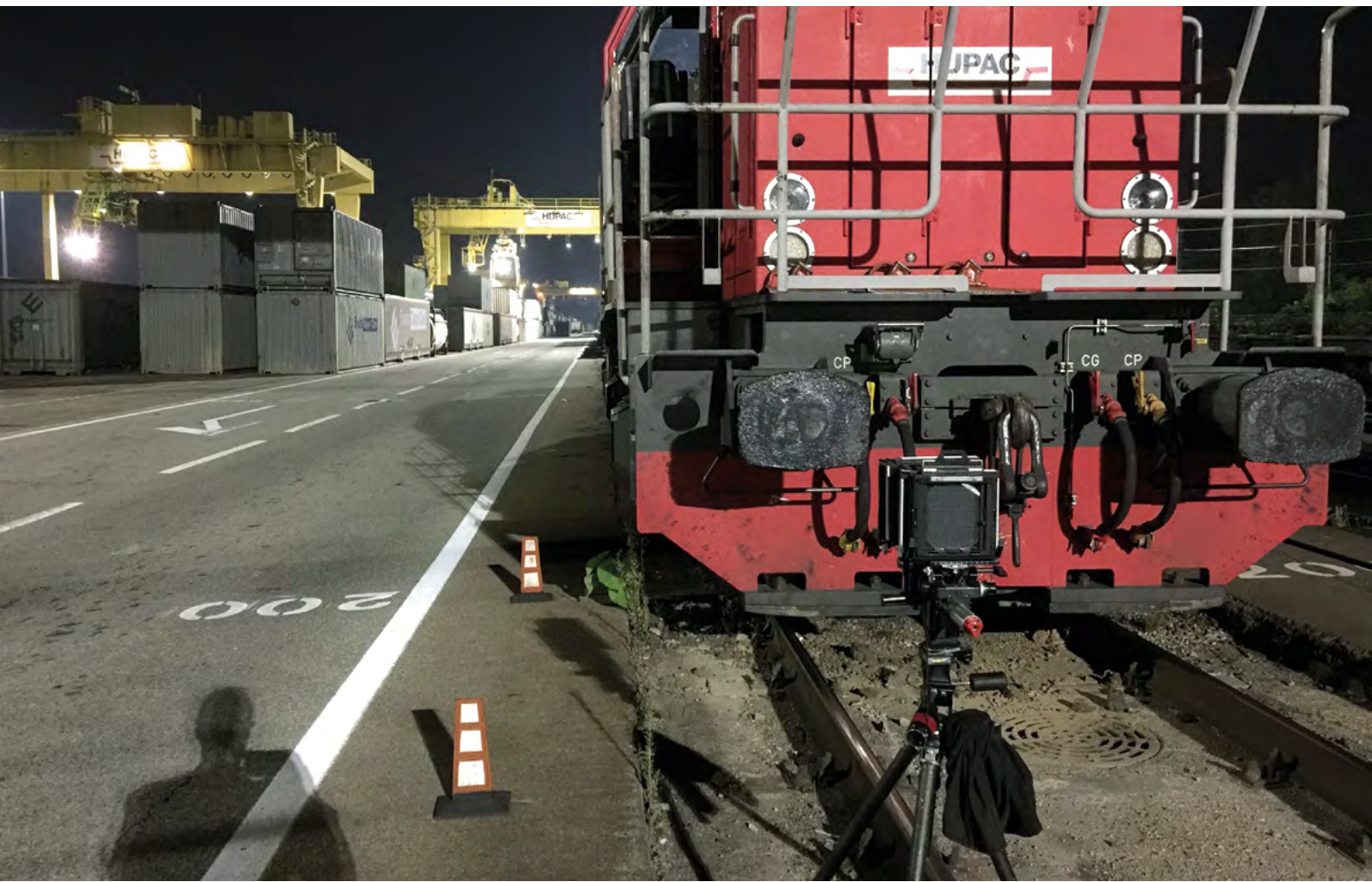


Elisa Alfieri
Perito revisore abilitato
(Revisore responsabile)



Michele Balestra
Perito revisore abilitato

Lugano, 20 aprile 2018



Progetto “Art book on the world of Hupac”

Nell'estate 2016 il fotografo Gian Paolo Minelli, originario di Chiasso, ha dedicato la sua vena artistica all'attività di Hupac. Gru, container, carri ferroviari e binari vengono catturati nella prospettiva dell'artista e diventano oggetto di un'estetica che raggruppa l'uomo e lo spazio, la forma e la finalità, la tecnologia e la società, collocandoli in una dimensione carica di significato.

Il libro “Variazioni su un tema” è stato pubblicato nel mese di settembre 2017, anno del 50° anniversario Hupac. Nella presente relazione sulla gestione figurano alcune immagini di questo album fotografico.



Gian Paolo Minelli, nato nel 1968 a Ginevra, vive tra Buenos Aires e Chiasso. Le sue opere vengono esposte in tutto il mondo. Nel 2008 è stato assegnato a Minelli il “Swiss Art Award”.

www.gianpaolominelli.com

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
info.ch@hupac.com
www.hupac.com

