

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2016



HUPAC

50 years

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2016

Introduzione	7 Hupac in breve
	11 Prefazione
	15 Corporate Governance
Relazione annuale	22 Andamento economico
	25 Valutazione dei rischi
	26 Sviluppo del traffico
	32 Produzione e risorse operative
	37 Sviluppo delle partecipazioni operative
	38 Prestazioni ambientali
	40 Collaboratori
Conti annuali	43 Politica di trasferimento del traffico
	46 Conto annuale consolidato
	54 Conto annuale Hupac SA



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 fino in Russia ed Estremo Oriente. Ogni giorno circolano circa 110 treni Hupac 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 17 società con sedi operative in Svizzera, Italia, Germania, Olanda, Belgio, Polonia, Russia e Cina e occupa circa 450 collaboratori.

Hupac dispone di circa 5.500 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 coordina terminal efficienti in siti cruciali e sviluppa soluzioni informatiche innovative.

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.

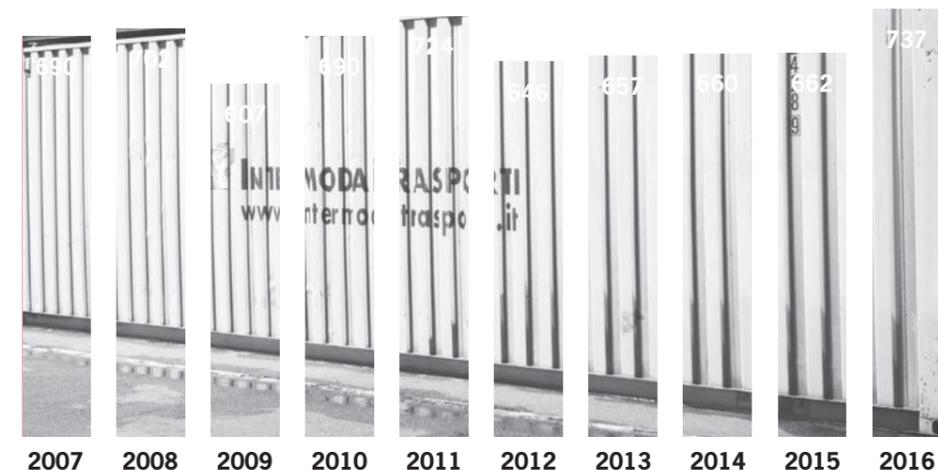
- Il settore Shuttle Net gestisce una fitta rete di trasporti intermodali in Europa. Sulle tratte principali, Hupac offre più partenze al giorno. I clienti beneficiano di flessibilità e affidabilità.
- L'area Intermodal Express Russia organizza trasporti intermodali in Russia con materiale rotabile proprio.
- L'area Landbridge China realizza collegamenti tra la rete europea di Hupac e la Cina.
- 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

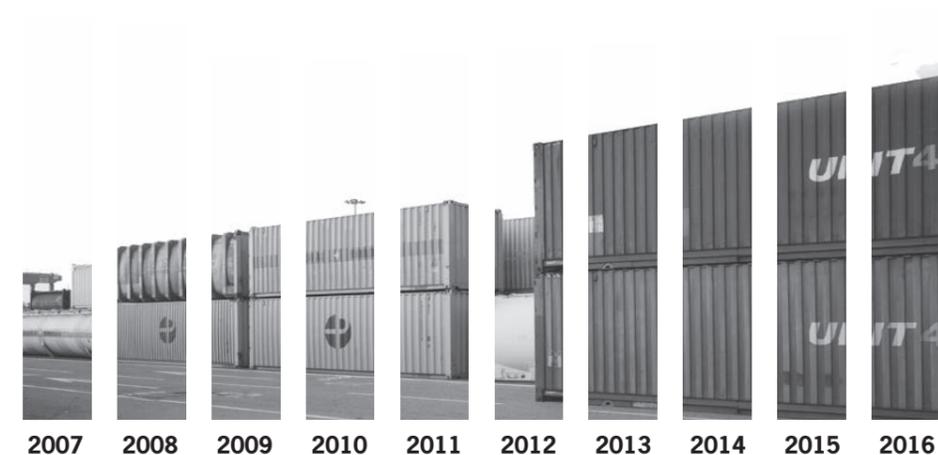
Anno di fondazione	1967
Capitale azionario	CHF 20 milioni
Azionisti	circa 100
Struttura del capitale	72% aziende di trasporti e logistica 28% società ferroviarie
Sede centrale	Chiasso
Sedi operative/ rappresentanze	Basilea, Busto Arsizio, Piacenza, Singen, Colonia, Duisburg, Rotterdam, Anversa, Varsavia, Mosca, Shanghai
Posizionamento	Gestore di rete intermodale
Volume di traffico	737.311 spedizioni stradali
Collaboratori	440 persone fisiche 429 persone equivalenti a tempo pieno
Materiale rotabile	5.469 moduli carro 10 locomotive di linea e/o manovra
Gestione terminal	Busto Arsizio, Novara RAlpin, Piacenza, Aarau, Basilea, Chiasso, Lugano, Singen, Anversa
Tecnologie informatiche	Goal, software integrato per il trasporto intermodale Cesar, sistema informativo per i clienti basato sul web Ediges, sistema di scambio dati su base XML
Certificazioni	Sistema di gestione qualità ISO 9001:2008 Sistema di gestione ambientale ISO 14001:2004 ECM Entity in Charge of Maintenance secondo il regolamento UE 445/2011
Dati finanziari	Fatturato annuo CHF 470,3 milioni (EUR 431,4 milioni) Utile d'esercizio CHF 10,8 milioni (EUR 9,9 milioni) Cash flow CHF 53,4 milioni (EUR 49,0 milioni)

Situazione al 31.12.2016

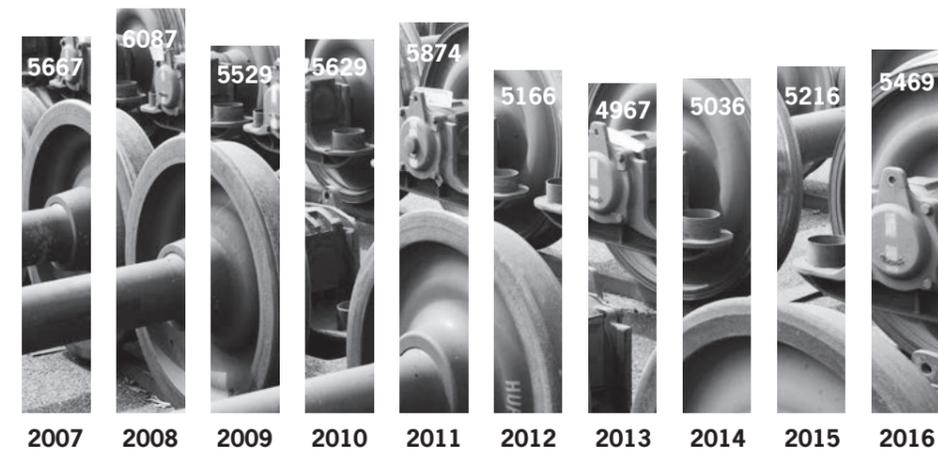
Volume di traffico
Spedizioni stradali in 1000



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 dell'azienda

Hupac compie cinquant'anni e può davvero guardarsi indietro con orgoglio. Abbiamo superato la crisi economica e lo scorso anno siamo cresciuti come da molto non accadeva. L'azienda ha gestito i conti al meglio e vanta un risultato d'esercizio soddisfacente. Hupac consolida la propria posizione nei mercati tradizionali e si impone efficacemente in quelli nuovi: Russia, Cina, Company Shuttle e trasporti marittimi dell'hinterland.

Anche le condizioni generali ci spingono a essere fiduciosi. L'apertura della galleria di base del Gottardo avvenuta a fine 2016 e la messa in opera del corridoio di quattro metri nel 2020 consentiranno finalmente ai treni Hupac di beneficiare di una ferrovia di pianura efficace.

In una prospettiva globale, dobbiamo tuttavia riflettere su come garantire competitività a lungo termine al trasporto merci su rotaia. Mentre il sistema ferroviario continua infatti a essere limitato nelle proprie performance da confini nazionali, sotto l'aspetto infrastrutturale, operativo, amministrativo e culturale, il trasporto merci su strada compie passi da gigante. Ottimizzazione dei viaggi con supporto informatico, gestione intelligente della flotta, motori a basso consumo, gigaliner e guida senza conducente sono solo alcune delle parole chiave della vertiginosa crescita del settore.

E la ferrovia? I motivi per il suo sviluppo al rallentatore sono molteplici. Innanzitutto la notevole complessità tecnica, ma anche i lunghi cicli di innovazione e una cultura aziendale di stampo nazional-statale. Se, invece, si desidera dare un futuro al trasporto su rotaia, è necessario porre le basi per una mentalità nuova e un procedere diverso. Abbattimento dei costi, innalzamento della produttività e sfruttamento della digitalizzazione: l'esempio fornito ogni giorno dalla strada può essere applicato anche alla rotaia. Anzi, deve esserlo.

Molti dei soggetti coinvolti lo hanno riconosciuto e questo ci porta a essere fiduciosi. Insieme ai nostri partner ferroviari, ai gestori delle infrastrutture e ai responsabili della politica dei trasporti, perseguiamo l'attuazione di un intero pacchetto di provvedimenti, atti ad abbattere i costi e a incrementare la produttività dei treni merci internazionali. Alcuni esempi:

- Orari internazionali coordinati più efficacemente consentono di ridurre il tempo di percorrenza dei treni e incrementare la produttività delle risorse impiegate quali locomotive, macchinisti e carri ferroviari.
- L'integrazione dei terminal nella pianificazione oraria garantisce maggiore efficienza.
- Il rispetto dell'orario riduce gli enormi costi causati dai ritardi.
- Uno scambio aperto e integrato dei dati tra tutti i partner sviluppa potenziali di produttività.

La nostra storia dimostra che tutto questo non è solo un'illusione. Hupac ha sempre avuto il talento di saper trasferire le esigenze del traffico su strada a quello su rotaia, sviluppandole costantemente nell'interesse comune.

Sono convinto che il traffico intermodale costituisca il futuro del traffico su lunghe distanze. È infatti di gran lunga più efficiente e sostenibile rispetto al trasporto tuttostrada e a quello convenzionale su rotaia. Sarà decisivo superare i molti ostacoli che caratterizzano il mondo ferroviario, da sempre organizzato a stampo nazionale.

Hupac si sta preparando in maniera coerente a questo futuro. La nostra flotta di carri viene potenziata per rispondere alla domanda crescente. I progetti dei terminal di Basilea, Varsavia-Brwinów, Piacenza, Milano e Brescia avanzano. La strategia digitale è stata elaborata e sarà implementata con numerosi progetti.

Decisivi sono tuttavia anche i nostri collaboratori e dirigenti. Il loro impegno quotidiano per soluzioni logistiche innovative, sostenibili e sicure, e per l'ampliamento della nostra rete intermodale, costituisce il pilastro per i prossimi cinquant'anni di Hupac.

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

Chiasco, maggio 2017



Bernhard Kunz
Direttore

Cari azionisti, clienti, partner e collaboratori

È con orgoglio che guardiamo a quanto raggiunto fin qui. Hupac è un leader nel traffico combinato internazionale, finanziariamente solido e fortemente orientato all'innovazione. Senza la fiducia e il sostegno fattivo dei nostri azionisti, clienti e partner nonché senza l'impegno dei nostri collaboratori, tutto questo non sarebbe stato possibile. Ringrazio tutti a nome della direzione e sono felice di poter festeggiare con voi questo anniversario.

Qual è il segreto del successo di Hupac? Quali sono i fattori che hanno avuto un'influenza positiva sull'azienda per tutti questi anni? I valori che hanno coniato la nostra cultura sono ancora validi? Queste sono le domande con cui ci confrontiamo. Del resto, un anniversario è anche un'occasione per imparare dal passato e prepararsi al futuro.

Un futuro che ha in serbo molte sfide. Oggi l'evoluzione è sempre più rapida: le aziende sorgono e chiudono, nascono nuovi modelli di business, la digitalizzazione e la globalizzazione modificano i mercati e impongono una notevole flessibilità.

Siamo convinti che i fattori all'origine del nostro successo possano mostrarci il "binario" giusto anche per il futuro.

- **Strategia chiara:** uno dei pilastri fondanti della storia di Hupac risiede nell'orientamento al mercato del Consiglio di Amministrazione e nella formulazione di obiettivi ben definiti. Pragmatismo, lungimiranza e capacità decisionale, queste sono le linee guida con cui opera il Consiglio di Amministrazione.
- **Investimenti:** gli investimenti nel materiale rotabile, nei terminal e nell'IT hanno consentito a Hupac di garantirsi autonomia e offrire prestazioni con notevole valore aggiunto. Un principio che i nostri padri fondatori avevano fatto proprio già all'inizio della storia aziendale con cinque carri Wippen di proprietà, grazie ai quali Hupac ha organizzato i primi traffici.
- **Innovazione:** lo sviluppo di carri e terminal ha sempre seguito l'evoluzione nel campo dei veicoli su strada, integrandoli nel sistema del traffico combinato. Innovazioni operative, come i treni shuttle e gateway, hanno rivoluzionato la produzione ferroviaria, consentendo a tutti i partner di beneficiare di una maggiore efficienza. Oggi Hupac si prepara a sfruttare in maniera mirata le opportunità della logistica 4.0.
- **Vicinanza ai clienti:** la nostra maggiore virtù è certamente la vicinanza ai clienti. Dar loro ascolto, prendere a cuore i loro consigli e reagire rapidamente sono fattori chiave per il successo. Solo i clienti soddisfatti ci daranno la fiducia anche in futuro.

Per fornire a Hupac le armi per affrontare le complesse sfide del futuro, sono necessari ulteriori sforzi. La direzione aziendale ha quindi deciso di introdurre una riflessione mirata sulla nostra cultura aziendale in questo anniversario e di elaborare misure concrete che ci consentano di reagire in modo migliore, più rapido ed efficace ai mutamenti del mercato e alle esigenze dei clienti per consolidare e sviluppare ulteriormente la nostra posizione sul mercato. La riflessione sulla nostra cultura aziendale coinvolgerà i collaboratori a tutti i livelli ai fini di garantire all'azienda, ai singoli collaboratori e ai nostri clienti nuove opportunità.

Desidero già da oggi suggerire ai collaboratori di approfittare della possibilità di lavorare per un'azienda attiva a livello internazionale. Siate aperti e accettate le altre culture. Sfruttate le possibilità di formazione, imparate dagli errori vostri e altrui. Guadagnatevi quell'istinto fondamentale per il nostro settore che già i fondatori hanno instillato nell'azienda.

Vi ringrazio a nome della direzione per la nostra lunga storia comune. Siamo felici di poter continuare a lavorare con voi in futuro per migliorare i nostri prodotti e sviluppare ulteriormente la nostra rete.

Chiasco, maggio 2017

Bernhard Kunz



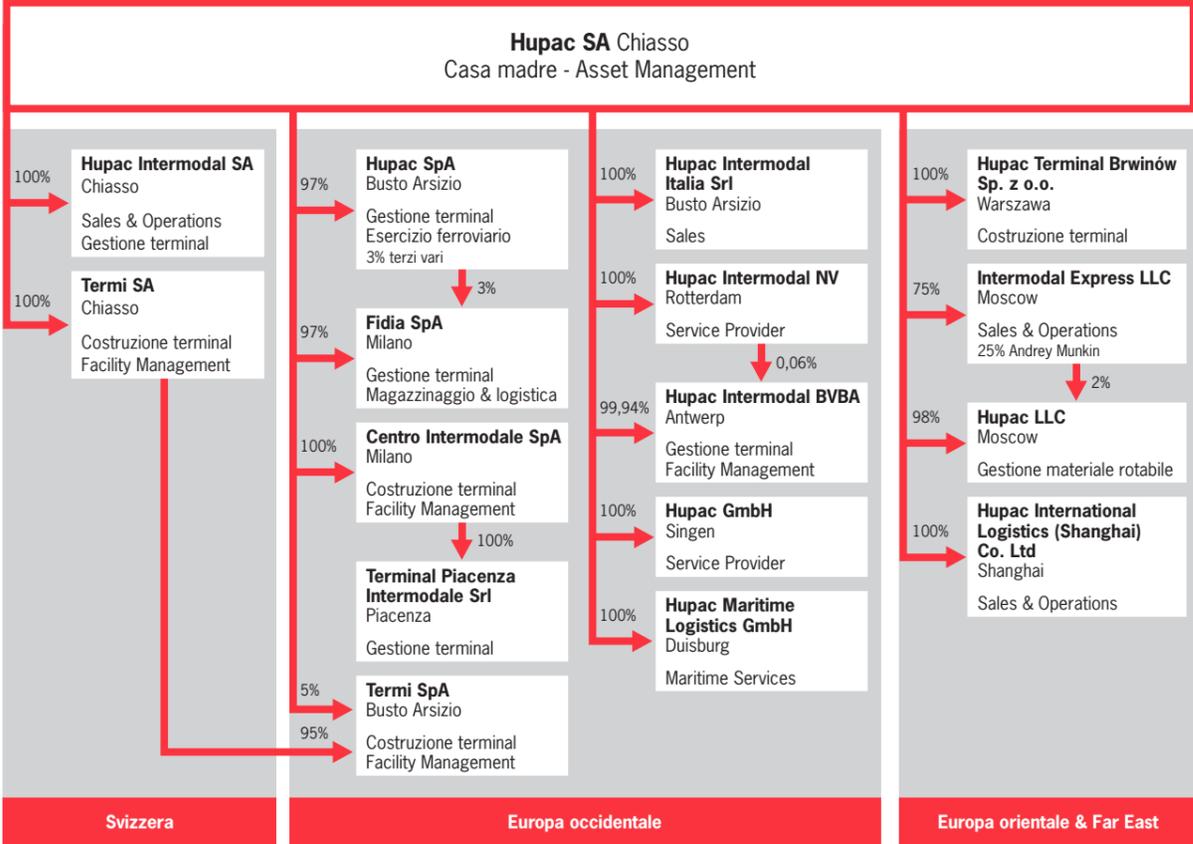
CORPORATE GOVERNANCE

Struttura del Gruppo Hupac

Alla fine del 2016 il Gruppo Hupac era costituito da 17 aziende con sedi in Svizzera, Italia, Germania, Paesi Bassi, Belgio, Polonia, Russia e Cina. Ogni società agisce in un preciso ambito, per proporre soluzioni avanzate e rendere più efficace la risposta complessiva del Gruppo.

All'inizio del 2016 è stata fondata la Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd. L'azienda si occupa dello sviluppo dei primi traffici da/verso la Cina nonché di quelli del mercato interno cinese.

A settembre 2016 è stata creata Hupac Maritime Logistics GmbH con sede in Germania. Tra i suoi compiti figurano lo sviluppo e il coordinamento del traffico marittimo dell'hinterland.





Il Consiglio di Amministrazione

Attualmente il Consiglio di Amministrazione di Hupac SA è composto di cinque membri. Lo statuto prevede che gli azionisti di Hupac siano in primo luogo 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 Termini SA è identica a quella di Hupac SA. Nelle altre società del Gruppo Hupac, il Consiglio di Amministrazione è composto in maggioranza da membri della direzione della casa madre.

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.

Partecipazioni

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

Consiglio di Amministrazione di Hupac SA

Nome	Età	Posizione	Nazionalità	Prima nomina	Scadenza del mandato
Dr. Hans-Jörg Bertschi	59	Presidente dal 1993	Svizzera	1987	2019
Dr. Thomas Baumgartner	62	Consigliere	Italiana	1990	2019
Thomas Hoyer	66	Consigliere	Tedesca	1988	2019
Ing. Nicolas Perrin	57	Consigliere	Svizzera	2008	2019
Nils Planzer	45	Consigliere	Svizzera	2008	2019
Peter Hafner	60	Segretario	Svizzera	1999	2019

Situazione al 31.12.2016



Hupac mantiene partecipazioni di minoranza essenziali in diverse aziende attive nell'area del trasporto combinato. Tali partecipazioni riguardano gli operatori di trasporto combinato Cemat e RAlpin, la società terminalistica Combinant, l'impresa di elaborazione dati Cesar Information Services, l'impresa ferroviaria SBB Cargo International che si è sviluppata in modo positivo nonostante sia stata esposta pesantemente negli ultimi anni al rischio del cambio CHF/EUR, 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 Kombiverkehr GmbH & Co. KG e PCC Intermodal, nell'associazione di categoria UIRR e nella società proprietaria del terminal CIM Centro Interportuale Merci (Novara).

Certificazioni

Il mese di settembre 2016 ci ha visto rinnovare la certificazione del sistema di controllo qualità e gestione ambientale ISO 9001 e 14001 secondo le direttive 2004. Nell'autunno del 2017 ci sarà una nuova ricertificazione secondo le norme 2015.

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

Direzione del Gruppo Hupac e direzione operativa delle filiali

Hupac SA Bernhard Kunz <i>Direttore</i> Peter Hafner <i>Condirettore</i>			
Hupac Intermodal SA Bernhard Kunz <i>Direttore</i> Peter Howald <i>Condirettore</i>	Hupac SpA Piero Solcà <i>Amministratore Delegato</i>	Hupac Intermodal Italia Srl Maurizio Bertaso <i>Direttore Vendite</i>	Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o. Peter Hafner <i>Manager</i> Peter Howald <i>Manager</i>
Termini SA Peter Hafner <i>Direttore</i>	Fidia SpA Francesco Crivelli <i>Amministratore Delegato</i>	Hupac Intermodal NV Mark Jansen <i>Direttore Operativo</i>	Intermodal Express LLC Andrey Munkin <i>Direttore</i>
	Centro Intermodale SpA Piero Solcà <i>Presidente</i>	Hupac Intermodal BVBA Dirk Fleerackers <i>Direttore Operativo</i>	Hupac LLC Andrey Munkin <i>Direttore</i>
	Terminal Piacenza Intermodale Srl Piero Solcà <i>Presidente</i>	Hupac GmbH Sascha Altenau <i>Direttore</i>	Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd Carl Zhong <i>Direttore</i>
	Termini SpA Angelo Pirro <i>Presidente</i> Francesco Crivelli <i>Amministratore Delegato</i>	Hupac Maritime Logistics GmbH Sven Lehmann <i>Direttore</i>	
Svizzera	Europa occidentale		Europa orientale & Far East



RELAZIONE ANNUALE



ANDAMENTO ECONOMICO

Nell'anno di esercizio 2016 i ricavi da forniture e prestazioni del Gruppo Hupac sono aumentati del 10,0% rispetto all'anno precedente raggiungendo circa CHF 470,3 milioni. La posizione "Altri ricavi", che comprende i sussidi finanziari statali, è cresciuta del 3,2% rispetto al 2015.

I costi delle prestazioni fornite hanno superato del 10,1% quelli dell'anno precedente. Ciò ha portato nell'anno di riferimento a un utile lordo di CHF 105,3 milioni, che rispetto all'anno precedente equivale a un aumento del 5,3%.

L'utile d'esercizio del Gruppo nell'anno in esame è aumentato del 77,5% toccando circa CHF 10,8 milioni.

Nell'anno di esercizio 2016 il cash flow del Gruppo secondo il metodo di calcolo semplificato - utile d'esercizio più ammortamenti e rettifiche degli accantonamenti - ammonta a CHF 53,4 milioni, pari a un aumento del 29,3% rispetto all'anno precedente.

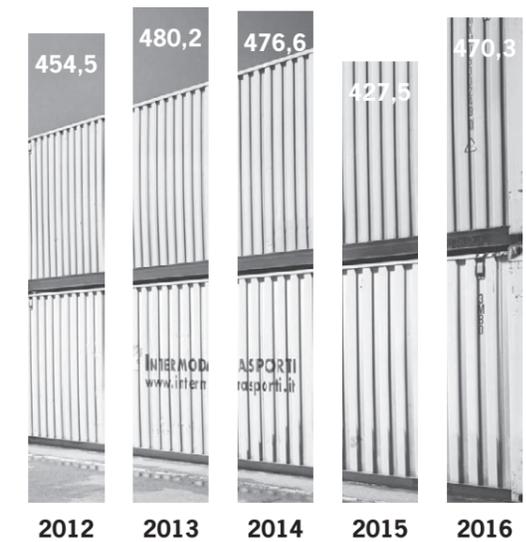
Gli investimenti materiali ammontano a CHF 26,9 milioni.

Tenendo conto delle condizioni quadro economiche ancora difficili, in particolare in seguito allo shock monetario del gennaio 2015, l'andamento del Gruppo Hupac nel 2016 può essere definito positivo.

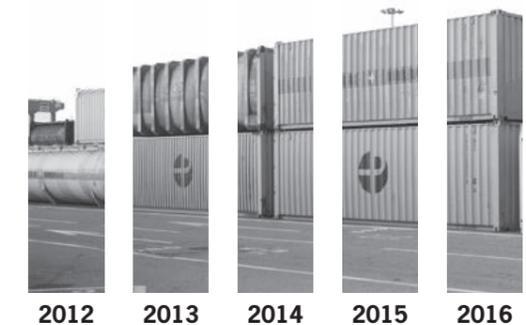
Per quanto riguarda il rapporto sulla situazione dell'azienda, le prospettive per il futuro del Gruppo Hupac si possono considerare buone. In particolare vanno valutati positivamente la crescita prevista in tutte le business unit e l'effetto Alptransit. Dall'altro lato, Hupac dovrà affrontare a medio termine grandi sfide, tra cui si menziona in particolare la futura riduzione dei contributi d'esercizio. Il nuovo orientamento strategico per la crescita contribuirà a far sì che il Gruppo Hupac riesca a gestire le sfide future.

Importi in CHF 1000	2016	2015	%
Ricavi da forniture e prestazioni	470.281	427.540	10,0
Altri ricavi	68.838	66.699	3,2
Costi delle prestazioni fornite	433.816	394.197	10,1
Utile lordo	105.303	100.042	5,3
Utile d'esercizio del Gruppo	10.752	6.058	77,5
Cash flow del Gruppo	53.413	41.306	29,3

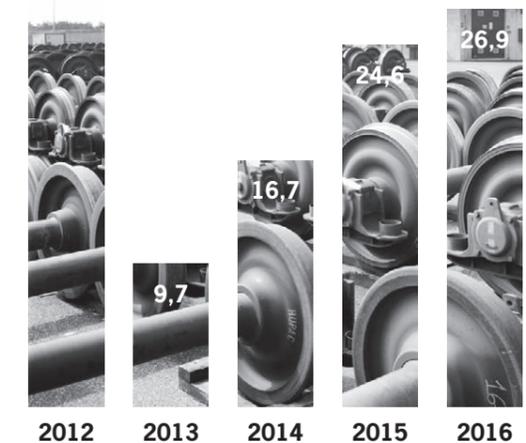
Fatturato annuo
in mio. CHF



Cash flow
in mio. CHF



Investimenti materiali
in mio. CHF





VALUTAZIONE DEI RISCHI

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

Il cuore del sistema è un elenco dei pericoli, con l'indicazione e la valutazione dei rischi conseguenti, redatto dai direttori dei reparti e dai responsabili delle filiali. Il suo aggiornamento rientra nelle competenze della direzione. L'informazione corrente sullo stato della situazione viene regolarmente sottoposta al Consiglio 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 terminali 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 valutati 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 sulla direttiva di esecuzione della Commissione Europea 402/2013.

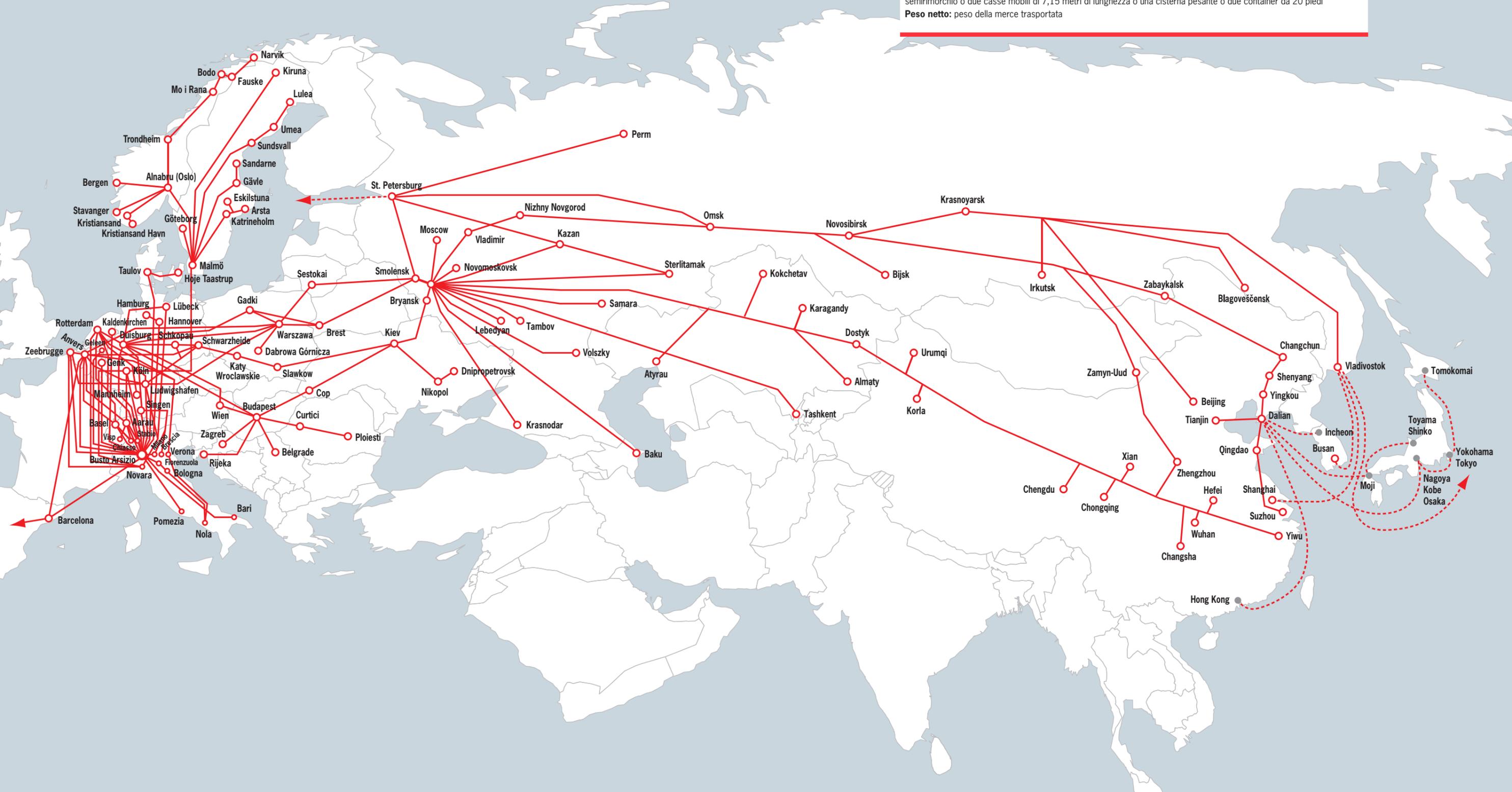
SVILUPPO DEL TRAFFICO

Nel 2016 Hupac ha trasportato su rotaia oltre 737.000 spedizioni stradali, il che corrisponde a un incremento dell'11,5% rispetto all'anno precedente. Per la prima volta il volume del traffico ha chiaramente superato il livello precrisi. Particolarmente dinamico si è mostrato il segmento del traffico transalpino attraverso la Svizzera con una crescita del 19,4%. Il traffico non transalpino, ovvero il mercato spagnolo, quello dell'Europa dell'est e dell'Estremo Oriente, ha registrato una debole crescita dell'1,5%, mentre quello transalpino via Austria e via Francia ha mostrato una lieve flessione.

Sviluppo del traffico

	Spedizioni stradali			Peso netto in t		
	2016	2015	%	2016	2015	%
Transalpino via CH	450.862	377.675	19,4	8.614.000	7.151.000	20,5
Transalpino via A	37.690	38.603	-2,4	678.000	722.000	-6,1
Transalpino via F	3.263	3.468	-5,9	73.000	76.000	-3,9
Non transalpino	245.496	241.794	1,5	4.130.000	4.055.000	1,8
Totale	737.311	661.540	11,5	13.495.000	12.004.000	12,4

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





Shuttle Net con successo nel mercato

Nel settore Shuttle Net l'incremento del traffico è stato ancora una volta trainato dal segmento dei semirimorchi a profilo quattro metri. La rete P400 di Hupac comprende Belgio, Olanda, Germania, Scandinavia e Svizzera con oltre 50 partenze a settimana da/per l'Italia via Lötschberg/Sempione.

All'inizio del 2016 sono stati attivati numerosi nuovi collegamenti in collaborazione con grandi clienti. Il collegamento shuttle Venlo ⇄ Busto Arsizio prevede cinque partenze a settimana e collega per la prima volta l'area economica olandese di Limburg alla rete Hupac. Il treno shuttle Zeebrugge ⇄ Novara, con tre roundtrip a settimana, è indirizzato al segmento dei megatrailer. In autunno è stato lanciato il prodotto Rotterdam ⇄ Brescia con tre roundtrip per trasporti a est di Milano. Sempre in autunno, Hupac ha collegato per la prima volta il mercato francese alla propria rete con il nuovo prodotto Le Havre ⇄ Ludwigshafen. Tramite l'hub di Ludwigshafen i trasporti in partenza dal porto di Le Havre possono raggiungere tutte le destinazioni della rete europea di Hupac.

Per l'Italia meridionale è stato ristrutturato il treno shuttle Busto ⇄ Bari in collaborazione con l'operatore italiano Cemat. L'obiettivo è offrire un orario interessante senza tappe intermedie.

Quanto al treno shuttle Colonia ⇄ Novara, le partenze sono state incrementate da sei a otto per settimana. Oggetto di ristrutturazione è stato anche il treno shuttle Rotterdam ⇄ Novara/Busto con un incremento del numero delle corse dei treni da Busto Arsizio e un rafforzamento del sistema operativo dei treni da Novara. Anche questa offerta rafforza l'attrattiva della rete Hupac per megatrailer con codifica P400. Novara è così il principale terminal di trasbordo per il segmento dei megatrailer nel traffico transalpino. I treni vengono direzionati attraverso il corridoio dei 4 metri Lötschberg/Sempione, contribuendo notevolmente al trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia. L'attivazione del corridoio dei 4 metri via la galleria di base del Gottardo consente a Hupac di consolidare e diversificare la propria offerta in questo segmento.

Anche nel traffico della Polonia ci sono importanti novità. Il principale hub nel traffico est-ovest è Pruszków. Qui si incontrano i treni shuttle Hupac provenienti da Ludwigshafen, Schwarzheide e Anversa, oltre al treno shuttle proveniente da Duisburg gestito insieme a PCC e Kombiverkehr. Da Pruszków le spedizioni possono viaggiare fino a Mosca con lo shuttle bisettimanale e poi proseguire fino all'Asia centrale e all'Estremo Oriente.

Per il traffico con l'area economica della Polonia meridionale è stato lanciato un nuovo collegamento con partenze bisettimanali tra Schwarzheide, Katy Wroclawskie e Dobrowa. Da Schwarzheide le possibilità di proseguire verso il Benelux, la Germania e l'Italia sono molteplici.

Nel 2017 saranno ulteriormente sviluppati alcuni dei prodotti introdotti nel 2016. Ci riferiamo in particolare al collegamento per megatrailer con profilo P400 per il quale sono stati creati sei ulteriori roundtrip alla settimana nonché alle relazioni Zeebrugge ⇄ Novara, Ludwigshafen ⇄ Novara e Colonia ⇄ Novara anch'esse ognuna con due corse alla settimana.

Per il secondo semestre del 2017 sono previsti notevoli lavori in Svizzera per l'adeguamento delle tratte di accesso alla galleria di base del Gottardo. La conseguente limitazione delle capacità si ripercuoterà sul traffico.



In crescita: Intermodal Express Russia

Dal 2011 Hupac è presente in Russia con una propria succursale. 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 gestione autonome di traffici in Russia e negli stati CSI.

La succursale russa Hupac LLC dispone di una flotta di 130 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. Nel 2016 Intermodal Express ha gestito circa 4.000 spedizioni per lo più su lunghe tratte transrusse. Contiamo in un'ulteriore crescita per quest'anno.



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. Dopo una prima fase di studio e orientamento con trasporti singoli sull'asse Europa-Cina, quest'anno l'obiettivo principale risiede nell'introduzione di un collegamento tra Malaszewicze, nel sud della Polonia, e l'hub di Ludwigshafen. Tramite questo treno shuttle a percorrenza regolare si prevede di aprire la rete Hupac per i trasporti intermodali da/per la Cina e quindi di potenziare l'offerta per il traffico in Estremo Oriente.

La situazione di ordini e commesse della business unit Shuttle Net, che comprende anche le aree Intermodal Express Russia e Landbridge China, può essere definita positiva.



Company Shuttle: un forte trend positivo

Anche la nuova business unit Company Shuttle ha contribuito notevolmente all'aumento del traffico. Ogni settimana Hupac gestisce 44 treni 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 fissi sia il servizio Shuttle Net per volumi più ridotti o sporadici o anche per picchi di volume.

A gennaio 2016 è partito il company shuttle Rotterdam Europort ⇄ Novara con quattro corse settimanali. A Europort il treno proveniente da Novara collega 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.

Il company shuttle Geleen ⇄ Domodossola/Busto Arsizio, con sei partenze alla settimana, è stato lanciato insieme a uno spedizioniere belga e a un'impresa svizzera di logistica per prodotti chimici. Con una sosta tecnica a Domodossola si sfruttano in modo sistematico i parametri tecnici massimi del sistema ferroviario. Il collegamento diretto del polo chimico di Chemelot a Geleen consente agli spedizionieri locali di servire diverse destinazioni in Italia settentrionale, centrale e meridionale, tramite l'hub di Busto Arsizio.

A maggio è stato inaugurato un collegamento tra Piacenza e Oradea in Romania. Si tratta della prima relazione intermodale tra Italia e Romania. Il treno bisettimanale collega Italia e Romania in sole 30 ore e costituisce quindi una valida alternativa al trasporto tuttostrada. Il servizio di trazione è fornito da imprese ferroviarie private tramite locomotive a sistema integrato.

Il 2017 è iniziato con l'acquisizione di due ulteriori company shuttle e con un aumento della frequenza di prodotti già esistenti. Da gennaio, Hupac gestisce, oltre al treno Italia-Romania, anche un company shuttle tra Zeebrugge e Oradea con tre corse a settimana. Anche in questo caso Hupac ha commissionato la trazione 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.

All'inizio del 2017 Hupac ha inaugurato un nuovo company shuttle tra il terminal Combinant di Anversa e Busto Arsizio con otto corse 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. Tale progetto è stato introdotto con successo grazie alla collaborazione con clienti, partner ferroviari e terminal.

Alla crescita del traffico si è accompagnato un potenziamento dell'organizzazione grazie all'arrivo di due esperti product manager. Entro l'estate del 2017 il team sarà ulteriormente rafforzato da altri due product manager. La situazione degli ordini e delle commesse della business unit Company Shuttle può essere definita buona. Diversi progetti sono in fase di preparazione e la relativa attuazione è imminente.



Ai blocchi di partenza: Maritime Logistics

Hupac ravvisa interessanti opportunità di crescita anche nel traffico marittimo dell'hinterland. La nuova affiliata Hupac Maritime Logistics GmbH con sede operativa a Duisburg si concentra sui porti occidentali di Rotterdam e Anversa. Dopo l'elaborazione di processi specifici per il traffico marittimo, come pratiche doganali, gestione dei container vuoti e trasporti first/last mile, Hupac lancerà nel corso dell'anno le prime relazioni marittime.



PRODUZIONE E RISORSE OPERATIVE

Gestione proattiva del traffico

Anche nel 2016 Hupac ha fornito i suoi servizi di trasporto in condizioni generali critiche. Nella rete ferroviaria, il trasporto merce gode di una priorità secondaria, portando le conseguenze di eventuali irregolarità ad accumularsi gravando sulla soddisfazione dei clienti e sulla redditività delle risorse investite.

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

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

Per contrastare la mancanza di risorse, Hupac investe in riserve proprie. Dall'inizio del 2016 viene riservato per Hupac un pool di locomotive e macchinisti, disponibili su chiamata e impiegabili in qualsiasi momento per superare situazioni critiche. Quest'anno Hupac ordinerà otto locomotive multisistema da impiegare sulle tratte principali allo scopo di migliorare la qualità in maniera sostenibile.

Tali misure hanno consentito di effettuare un gran numero di treni programmati, nonostante i ritardi in parte consistenti, per soddisfare le esigenze dei clienti quanto a continuità e affidabilità.

Hupac tiene sotto controllo la puntualità dei suoi treni e informa in maniera trasparente riguardo al rispetto degli orari. Sono considerati puntuali i treni pronti per essere scaricati al massimo 60 minuti dopo l'orario concordato. Nell'anno in esame la percentuale di puntualità è stata del 66%. Nei traffici via Luino è passata dal 60% al 59%, mentre in quelli via Chiasso dal 78% al 75%. Sull'asse via Domodossola c'è stata una ripresa con un aumento dal 56% al 65%, mentre il settore non transalpino ha visto la puntualità rimanere invariata al 63%.

Per i clienti, la puntualità insufficiente viene in parte compensata tramite la circolazione cadenzata 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 perdono tuttavia 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.

Monitoraggio e informazione

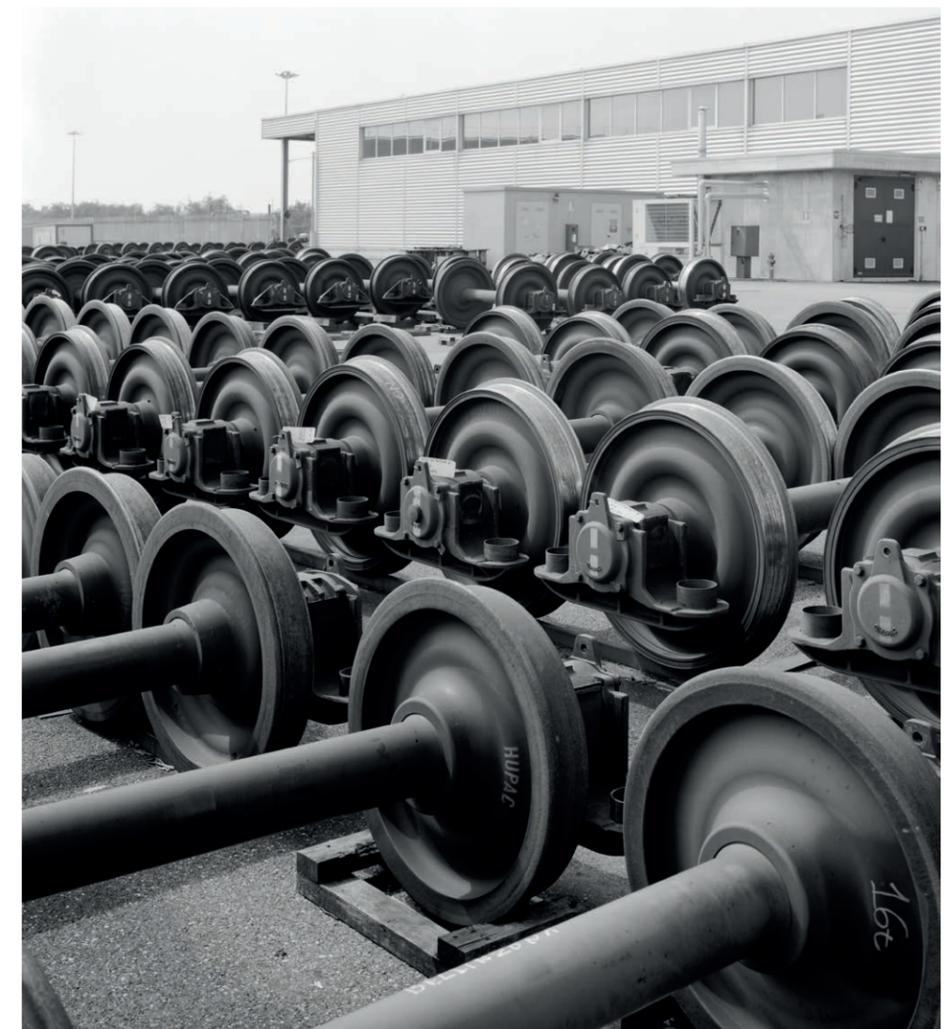
Hupac investe in maniera mirata sull'ampliamento dei sistemi informatici per il monitoraggio della circolazione dei treni e per l'informazione della clientela. In caso di anomalie, lo scopo risiede in uno scambio tempestivo di informazioni affidabili con i partner della catena logistica quanto allo stato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

Tecnologia informatica e ottimizzazione dei processi

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

La digitalizzazione rappresenta una grande opportunità per un miglior servizio al cliente, per l'ottimizzazione della rete, i processi terminalistici e la gestione del materiale rotabile. 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. Soluzioni digitali inedite nei terminal contribuiranno a migliorare l'efficienza operativa e a semplificare i processi aziendali, soprattutto in fase di check-in/out. Sono in programma anche soluzioni per il monitoraggio e l'ottimizzazione dei processi per il settore del materiale rotabile.

Nell'anno in esame, sono già stati compiuti passi importanti verso l'evasione integrata degli ordini all'interno della supply chain tra cliente, operatore, impresa ferroviaria e terminal. Gli specialisti IT hanno digitalizzato il flusso di documenti nel terminal Busto Arsizio-Gallarate, operando anche la conversione alla firma digitale. Una piattaforma web per i clienti integra inoltre i documenti digitali del processo di check-out, mettendo a disposizione diversi strumenti di monitoraggio.



Uno degli obiettivi fondamentali di quest'anno consiste nella totale conversione a sistemi digitali delle prenotazioni. Alla fine del 2016 le prenotazioni effettuate tramite canali tradizionali come fax ed e-mail erano ancora il 14%. La completa digitalizzazione delle prenotazioni è prerogativa essenziale per una gestione innovativa delle capacità e delle informazioni per i clienti che al momento è ancora in fase progettuale e sarà introdotta nel 2018. Quest'anno Hupac incomincerà a introdurre porte con riconoscimento OCR nei principali terminal per supportare la digitalizzazione dei processi di check-in e check-out.

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, Trenitalia Cargo, BLS Cargo, Crossrail, Captrain, Wiener Lokalbahnen Cargo, SNCF Fret, SNCB Logistics, Rotterdam Rail Feeding, NOI Nuovo Operatore Intermodale, LTE e Rail Cargo Hungaria. Quest'anno si è aggiunto Railtraxx.

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.

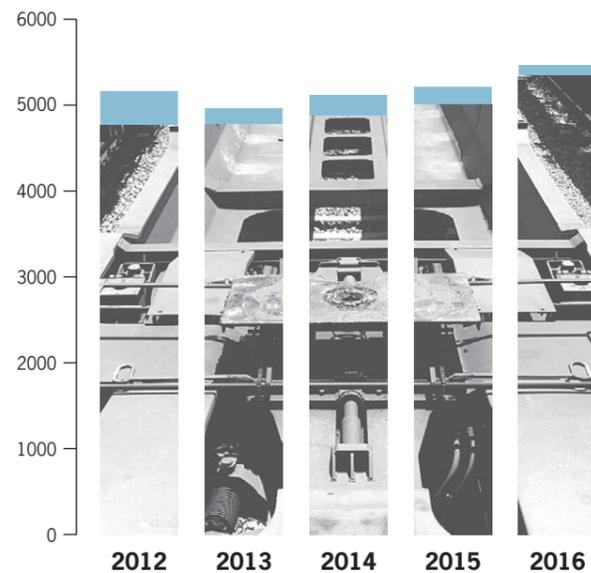
Una flotta di carri di proprietà

Alla fine del 2016, il Gruppo Hupac poteva contare su una flotta di carri pari a 5.469 moduli, il che corrisponde a un incremento del 4,9% rispetto all'anno precedente. La percentuale di carri noleggiati era del 2,2% sul totale del materiale rotabile.

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, la disponibilità di carri è giunta a un nuovo record del 93%, registrando un aumento del 3%.

Materiale rotabile
Numero di moduli carro

Carri noleggiati
Carri di proprietà



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 Herne, Kutno e Gliwice sono stati collegati alla rete Hupac.

I terminal gestiti da Hupac sono accessibili senza discriminazioni e vengono utilizzati da diversi operatori. Nell'anno in esame tra questi figurano, oltre a Hupac, i partner Cemat, Kombiverkehr e TX Logistik.

A inizio 2016 è stato chiuso il terminal Milano Certosa. I treni sono ora deviati ai terminal Milano Smistamento e Busto Arsizio-Gallarate. Qualche problema per i lavori è stato riscontrato a Schwarzeide/Ruhland. In diversi periodi è stato necessario smistare i treni sul terminal Schkopau.

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.

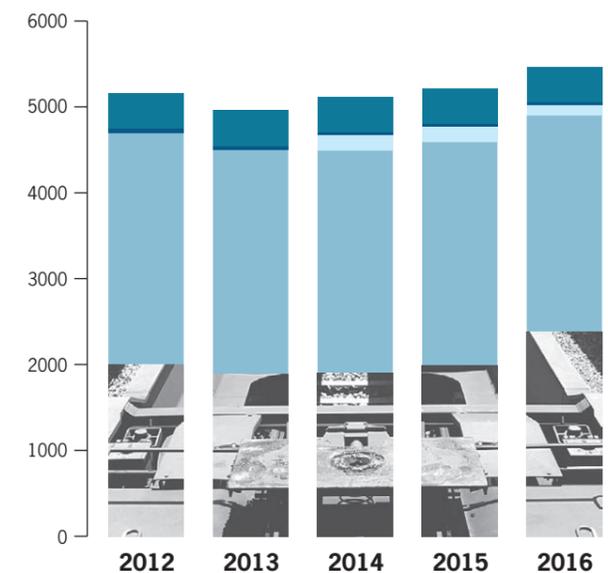
Hupac sostiene la strategia zero-errori del sistema ferroviario e adotta una serie di provvedimenti e misure precauzionali per ridurre i rischi legati al traffico e aumentare la sicurezza. Tutti i veicoli, le unità di carico e i vagoni ferroviari sono sottoposti a controlli sistematici dalla partenza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

Il team del Gruppo Hupac incaricato della sicurezza ha migliorato il sistema di monitoraggio durante l'anno in esame onde individuare tempestivamente eventuali punti deboli. L'ampliamento della rete con l'acquisizione di numerosi nuovi terminal ha rappresentato un'ulteriore sfida quanto a necessità di formazione e integrazione nel sistema.

Nell'anno di riferimento non si sono prodotti gravi incidenti nell'area operativa di Hupac.

Materiale rotabile per tipologia
Numero di moduli carro

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





SVILUPPO DELLE PARTECIPAZIONI OPERATIVE

SBB Cargo International SA, Olten — Da inizio 2011, Hupac detiene una partecipazione di minoranza del 25% in questo vettore internazionale per treni completi e trasporto combinato sull'asse nord-sud. L'integrazione di know-how logistico del settore privato consentirà a SBB Cargo International di affermarsi come ferrovia merci forte e snella. Ciò servirà a dare impulso al mercato e a creare nuove opportunità di trasferimento del traffico. La collaborazione con SBB Cargo International si è svolta con successo. È stato possibile aumentare i trasporti effettuati per Hupac. Gli esistenti problemi di qualità sono noti e vengono affrontati sistematicamente.

Crossrail SA, MuttENZ — Nel mese di aprile del 2016, Hupac ha ceduto le proprie quote di Crossrail.

Cemat SpA, Milano — Hupac coltiva una stretta collaborazione con Cemat sin dagli anni Settanta e da decenni è rappresentata nell'azionariato di questo importante operatore del trasporto combinato. Alla fine dell'anno in esame, Hupac manteneva invariata la propria quota di capitale del 34,48%. La cooperazione è stata intensificata, e il traffico operato congiuntamente si è sviluppato positivamente.

RAIpin SA, Olten — Assieme alle FFS, a BLS e Trenitalia, Hupac è socio dell'operatore intermodale costituito nel 2001 per il trasporto combinato accompagnato attraverso la Svizzera. Alla fine dell'anno di riferimento, la sua quota di capitale restava invariata al 33,1%. Hupac svolge numerosi incarichi per conto di RAIpin, come ad esempio l'assistenza ai clienti, la 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 9 vagoni di accompagnamento.

Terminal Singen TSG GmbH, Singen — La società di joint venture, fondata nel 1999, gestisce il terminal Singen insieme a DB Intermodal Services. Circa 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 85 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 110 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 1,1 milioni di tonnellate di CO₂ e circa 13,2 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 un incidente con conseguenze per l'uomo e l'ambiente. Le misure adottate soddisfano – e in molti casi superano – i requisiti delle disposizioni vigenti.

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

La prevenzione è il filo conduttore anche nell'ambito dei terminal. Il software aziendale Goal è dotato di funzioni di controllo che impediscono un caricamento non conforme del treno. In questo modo 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 16,5% circa dell'intero volume di traffico, con estrema attenzione. Un servizio specifico, diretto da un consulente merci pericolose nominato e formato secondo la direttiva europea 96/35, si occupa dell'attuazione delle disposizioni in materia di sicurezza in tutti i settori del Gruppo, della consulenza ai clienti e dell'addestramento dei collaboratori.

Il sistema di gestione delle merci pericolose di Hupac prevede una precisa registrazione e valutazione di tutti gli incidenti 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 imprese di trasporti, come ad esempio contenitori non a tenuta che sviluppano odori o gocciolamenti.

Numerosi controlli consentono di identificare, registrare e valutare sistematicamente le possibili irregolarità, il cui numero nell'anno in esame si è mantenuto pressochè costante. Sui terminal sono stati accertati 60 episodi (anno precedente: 59), mentre nella rete ferroviaria sono stati 46 (anno precedente: 25).

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. Hupac ha messo in funzione i primi prototipi nel 2015.

Emissioni di CO₂

Migliaia di tonnellate

- Per un confronto: traffico stradale
- Traffico Hupac



- 87%

168

Consumo d'energia

in mia. megajoule

- Per un confronto: traffico stradale
- Traffico Hupac



- 74%

4,7

COLLABORATORI

Composizione

Alla fine del 2016 il Gruppo Hupac contava 429 dipendenti equivalenti a tempo pieno (anno precedente: 404), rispettivamente 440 persone fisiche (anno precedente: 413), di cui 192 in forza presso Hupac Intermodal in Svizzera, 218 presso la filiale in Italia e 30 presso le filiali in Germania, Olanda, Belgio, Polonia, Russia e Cina. La quota dell'occupazione femminile ammontava a 17%. La media dell'anzianità di servizio è scesa leggermente attestandosi a 11,1 anni.

Formazione

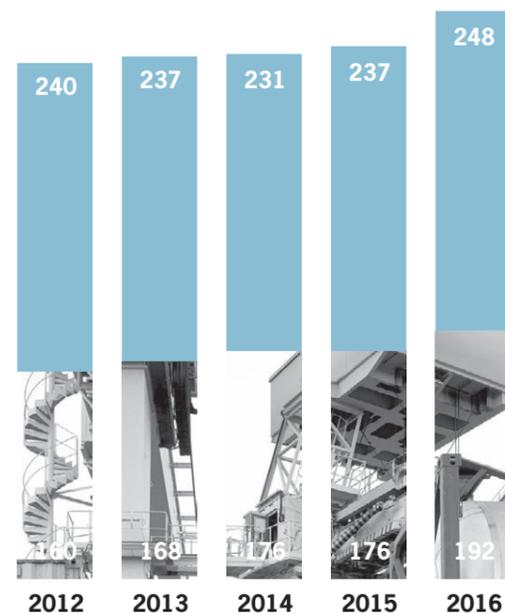
Nell'anno in esame sono state eseguite numerose misure di aggiornamento e formazione. A Chiasso e a Busto Arsizio sono stati organizzati corsi interni di lingue e eventi di addestramento sulla sicurezza e sul materiale rotabile. Altri corsi hanno riguardato le applicazioni IT e i processi amministrativi,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

Hupac punta sulla formazione e l'aggiornamento orientati alla pratica. In questo modo i collaboratori imparano a conoscere dal vivo i processi aziendali di creazione di valore. Avendo la necessaria preparazione, possono essere impiegati in modo flessibile per le diverse funzioni operative. Nell'anno in esame 9 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 2016 sono stati formati sette apprendisti per diventare impiegati commerciali.

Personale del Gruppo Hupac
Numero di collaboratori

■ 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 13 infortuni sul lavoro con 228 giorni d'inattività. La percentuale dei giorni di inattività dovuti a infortunio per collaboratore è dunque diminuita rispetto all'anno precedente.

Comunicazione interna

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

Soddisfazione dei collaboratori

Ogni anno Hupac valuta la soddisfazione dei collaboratori in occasione del colloquio annuale con il superiore, attraverso un questionario con una scala di valore da 1 a 100. Presso la sede centrale il valore medio è salito dall'81 all'82. Nella filiale italiana Hupac SpA è stato registrato un valore di 82 (anno precedente: 78).





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 2016 Hupac ha totalizzato 450.000 spedizioni stradali, pari a 8,6 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 Termi SA, Termi SpA e Hupac Intermodal BVBA sono stati finanziati parzialmente dal governo federale.

I seguenti progetti sono completati:

- terminal di Busto Arsizio
- raccordo ferroviario di Gallarate
- terminal di Singen
- ampliamento del terminal di Busto Arsizio 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 2016 al 2040 di CHF 57,9 milioni. Per lo stesso periodo dovranno essere corrisposti interessi alla Confederazione per circa CHF 2,8 milioni (vedi tabella).

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 2016 i contributi alla gestione d'esercizio per spedizione stradale nel traffico transalpino attraverso la Svizzera sono diminuiti mediamente del 4,1% rispetto al 2015.

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

Importi in 1000 CHF

Periodo	2016	2017-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2016-2040 Totale
Rimborso prestiti	3.794	3.584 - 3.710	2.538 - 2.540	1.470 - 1.551	65	57.918
Interessi	327	70 - 393	6 - 43			2.817
Totale	4.121	3.654 - 4.102	2.544 - 2.583	1.470 - 1.551	65	60.736



CONTI ANNUALI

CONTO ANNUALE CONSOLIDATO

Conto economico consolidato 2016 e 2015

Importi in 1 000 CHF	2016	2015
Ricavi netti da forniture e prestazioni	470 281	427 540
Altri ricavi	68 838	66 699
Costi delle prestazioni fornite	-433 816	-394 197
Utile lordo	105 303	100 042
Costi del personale	-35 671	-32 995
Altri costi d'esercizio	-11 862	-10 272
Ammortamenti e rettifiche di valore	-43 187	-37 466
Risultato ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie	14 583	19 309
Ricavi finanziari	254	128
Ricavi da dividendi	144	55
Costi finanziari	-1 898	-1 960
Quota ai risultati delle società associate	1 277	63
Differenze di cambio	-617	-10 633
Risultato ordinario d'esercizio	13 743	6 962
Ricavi estranei	189	166
Costi estranei	0	-26
Ricavi straordinari	564	262
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	197	118
Costi straordinari	-568	-172
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	-7	-46
Scioglimento accantonamenti	393	1 837
Risultato d'esercizio prima delle imposte	14 511	9 101
Imposte dirette	-3 663	-2 947
Risultato d'esercizio	10 848	6 154
Quota degli azionisti minoritari	-96	-96
Risultato d'esercizio del Gruppo	10 752	6 058

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2016 e 2015

Importi in 1 000 CHF	31.12.2016	31.12.2015	Importi in 1 000 CHF	31.12.2016	31.12.2015
ATTIVI			PASSIVI		
Mezzi liquidi	76 585	55 271	Debiti per forniture e prestazioni	39 710	37 030
Crediti da forniture e prestazioni	57 618	52 154	- nei confronti di terzi	39 616	36 942
- nei confronti di terzi	44 950	39 354	- nei confronti di azionisti	94	88
- nei confronti di azionisti	12 668	12 800	Debiti onerosi a breve termine	4 395	3 778
Altri crediti a breve termine	8 838	12 366	- nei confronti di terzi	4 395	3 778
- nei confronti di terzi	8 838	12 366	Altri debiti a breve termine	4 196	3 063
Scorte e prestazioni di servizi non fatturate	7 609	6 991	- nei confronti di terzi	4 196	3 063
- scorte	3 191	2 977	Ratei e risconti passivi	47 606	38 983
- prestazioni di servizi non fatturate	4 418	4 014	Accantonamenti a breve termine	266	201
Ratei e risconti attivi	23 535	22 242	Totale capitale di terzi a breve termine	96 173	83 055
Totale attivo circolante	174 185	149 024	Debiti onerosi a lungo termine	58 633	65 044
Immobilizzazioni finanziarie	185	237	- nei confronti di terzi	58 633	65 044
- Crediti a lungo termine nei confronti di terzi	180	215	Altri debiti a lungo termine	56 785	59 220
- Altre immobilizzazioni finanziarie	5	22	- nei confronti di terzi	56 785	59 220
Partecipazioni	39 583	36 421	Accantonamenti a lungo termine	83 252	69 037
Immobilizzazioni materiali	173 199	172 566	Imposte differite passive	1 686	1 755
- Acconti per investimenti materiali	9 816	930	Totale capitale di terzi a lungo termine	200 356	195 056
- Attrezzature tecniche	15 558	17 482	Totale capitale di terzi	296 529	278 111
- Materiale rotabile	52 819	46 121	Azionisti minoritari	473	390
- Impianti fissi su terreni di terzi	9 235	9 888	Capitale azionario	20 000	20 000
- Terminali, stabili e terreni	80 954	93 246	Riserva legale da capitale	5 015	5 015
- Altri investimenti materiali	4 817	4 899	Riserva legale da utili	62 525	61 038
Immobilizzazioni immateriali	3 088	2 991	Riserve libere da utili	27 211	17 776
Imposte differite attive	710	614	Differenza di conversione	-18 229	-17 712
Totale attivo fisso	216 765	212 829	Azioni proprie	-2 574	-2 765
Totale attivi	390 950	361 853	Totale capitale proprio	93 948	83 352
			Totale passivi	390 950	361 853

Osservazioni sul conto economico consolidato 2016

Nell'anno di esercizio 2016 i *Ricavi netti da forniture e prestazioni* del Gruppo Hupac sono aumentati esattamente del 10% rispetto all'anno precedente raggiungendo circa CHF 470,3 milioni. Tale aumento è da ricondursi alla crescita di prodotti già esistenti nonché al lancio di altri nuovi.

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 2016 detta voce ammontava a CHF 68,8 milioni, equivalente a un aumento del 3,2% rispetto all'anno precedente.

Sempre rispetto all'anno precedente, i *Costi delle prestazioni fornite* sono aumentati del 10,1%, giungendo a CHF 433,8 milioni. L'*Utile lordo* è quindi cresciuto del 5,3% rispetto all'anno prima.

Nell'anno di esercizio 2016 i *Costi del personale* sono aumentati dell'8,1% rispetto all'anno precedente, mentre la posizione *Altri costi d'esercizio* è cresciuta del 15,5%.

La spesa per *Ammortamenti e rettifiche di valore* ha registrato un incremento del 15,3% rispetto all'anno precedente.

Sempre rispetto al 2015, si evidenzia anche un quasi raddoppio dei *Ricavi finanziari* oltre a una crescita del 161,8% dei *Ricavi da dividendi*. L'ulteriore riduzione dell'indebitamento con le banche ha portato a una diminuzione del 3,2% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno dei *Costi finanziari* che si attestano a circa CHF 1,9 milioni. La *Quota ai risultati delle società associate* ha prodotto un forte aumento nell'anno di esercizio 2016, toccando CHF 1,3 milioni. La voce *Differenze di cambio* evidenzia una perdita di ben CHF 0,6 milioni. Nell'anno di esercizio 2016, il *Risultato ordinario d'esercizio* ammonta a ben CHF 13,7 milioni, pari a un aumento del 97,4% rispetto all'anno precedente.

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 2016 un *Risultato d'esercizio prima delle imposte* di CHF 14,5 milioni, pari a una crescita del 59,4% rispetto al 2015.

Dedotte le *Imposte dirette* il *Risultato d'esercizio* è di CHF 10,8 milioni, mentre, calcolando anche la *Quota degli azionisti minoritari*, Hupac può vantare per il 2016 un *Risultato d'esercizio del Gruppo* di quasi CHF 10,8 milioni, pari a un incremento del 77,5% rispetto all'anno precedente.

Hupac Intermodal SA, la società di gran lunga più importante del Gruppo Hupac dal punto di vista del fatturato, chiude l'anno di esercizio 2016 con un utile di CHF 0,2 milioni (anno precedente: perdita di CHF 0,3 milioni).

Conto consolidato dei flussi di mezzi 2016 e 2015

Importi in 1 000 CHF	2016	2015
Risultato d'esercizio del Gruppo	10 752	6 058
Ammortamenti sostanza fissa materiale	25 835	25 112
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	923	865
Variazione valore partecipazioni	-352	1 258
Variazione accantonamenti	14 192	7 395
Altre operazioni non monetarie	68	8 358
Risultato netto da alienazione sostanza fissa materiale	-190	-72
Quota ai risultati delle società associate	-1 277	-63
Azionisti minoritari	32	-130
Variazione dell'inventario	-226	222
Variazione dei crediti a breve	-3 779	13 035
Variazione dei debiti a breve	13 167	-7 262
Flusso di fondi da attività aziendale	59 145	54 776
Investimenti in immobilizzazioni materiali	-26 984	-24 536
Disinvestimenti immobilizzazioni materiali	211	1 236
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	-1 022	-405
Disinvestimenti immobilizzazioni immateriali	0	6
Investimenti in partecipazioni	0	-4 046
Flusso di fondi da attività di investimento	-27 795	-27 745
Variazione dei crediti finanziari	-44	1 043
Variazione dei debiti finanziari	-8 816	-13 364
Azioni proprie	190	-1 251
Pagamento di dividendi	-1 546	-1 566
Flusso di fondi da attività di finanziamento	-10 216	-15 138
Variazione	21 134	11 893
Fondi liquidi all'inizio del periodo	55 271	44 592
Differenze cambio su mezzi liquidi	180	-1 214
Fondi liquidi alla fine del periodo	76 585	55 271

Allegato al conto di Gruppo 2016

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 2016 include inoltre un accantonamento per rischi generali di 8,2 milioni di franchi.

Le seguenti società sono state consolidate integralmente:

Ragione sociale		Capitale azionario/sociale	Partecipazione in %	
			31.12.2016	31.12.2015
Hupac SA, Chiasso	CHF	20 000 000		
Hupac Intermodal SA, Chiasso	CHF	250 000	100,00	100,00
Hupac SpA, Milano	EUR	2 040 000	96,99	96,99
Partecipazione della Hupac SpA, Milano: - 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
Termini 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	0
Hupac Maritime Logistics GmbH, Singen	EUR	200 000	100,00	0

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

Ragione sociale	Sede	Partecipazione in %	
		31.12.2016	31.12.2015
Cemat SpA	Milano (Italia)	34,48	34,48
Terminal Alptransit Srl	Milano (Italia)	50,00	50,00
RAipin SA	Olten (Svizzera)	33,11	33,11
Crossrail SA	Muttenz (Svizzera)	0	13,44
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	0

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	
	31.12.2016	31.12.2015	2016	2015
CHF/EUR	1,07370	1,08169	1,09020	1,08463
CHF/RUB	0,0165	0,0134	0,014769	0,015028
CHF/PLN	0,2428	0,2538	0,249865	0,254491
CHF/CNY	0,146630	0	0,148424	0

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 2015	20 000	78 000	-1 514	-11 725	84 761	584
Differenze di conversione				-3 925	-3 925	-65
Differenze di conversione associate				-2 062	-2 062	
Rettifica patrimonio netto		1 337			1 337	-225
Sviluppo posizione azioni proprie			-1 251		-1 251	
Dividendi Capogruppo		-1 566			-1 566	
Utile consolidato 2015		6 058			6 058	96
Saldo al 31 dicembre 2015	20 000	83 829	-2 765	-17 712	83 352	390
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

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	2016	2015
Consistenza iniziale al 01.01.	674	387
- Acquisti	0	329
- Vendite	-44	-42
Consistenza finale al 31.12.	630	674

Le transazioni sono avvenute a prezzi di mercato.

	2016	2015
Media annua di posti di lavoro a tempo pieno	424	404

Strumenti derivati - Stato al 31.12.2016

Importi in CHF	Volume del contratto 31.12.2016	Valori equi 31.12.2016	Valori equi 31.12.2015
Operazioni swap su tassi d'interesse			
Zürcher Kantonalbank 10.4.2012-14.4.2020, 0,825%	5 000 000	-265 231	-324 560
Credit Suisse 19.1.2015-19.1.2022, 1,46%	20 000 000	-2 140 714	-2 372 383
Totale	25 000 000	-2 405 945	-2 696 943

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	31.12.2016	31.12.2015
Costi straordinari	568	172
Le posizioni più rilevanti sono:		
Nel 2016 Convenzione di procedimento arbitrale ed altro		
Nel 2015 Assunzione di costi correlati alla vendita di azioni / oneri fiscali ed altro		
Ricavi straordinari	564	262
Le posizioni più rilevanti sono:		
Nel 2016 Sopravvenienza incasso Cosmef, rimborso di altre tasse ed assicurazioni ed altro		
Nel 2015 Rimborso di altre tasse 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	34	0
Debiti nei confronti di istituti di previdenza	555	477
Importo totale delle garanzie costituite per i debiti di terzi	7 630	7 992
Attivi costituiti in pegno a garanzia dei propri impegni	63 272	66 608
Debiti onerosi a lungo termine		
- 1 - 5 anni	22 183	27 073
- > 5 anni	36 450	37 971
Onorario all'ufficio di revisione		
Servizi di revisione	122	135

Relazione dell'Ufficio di revisione all'Assemblea Generale sul conto di gruppo 2016

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 2016.

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 2016 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

Alessandro Miolo Michele Balestra

Lugano, 20 aprile 2017

CONTO ANNUALE HUPAC SA

Conto economico 2016 e 2015

Importi in 1 000 CHF	2016	2015
Ricavi netti da forniture e prestazioni	70 441	67 852
Altri ricavi	95	4 242
Costi delle prestazioni fornite	-25 222	-26 317
Utile lordo	45 314	45 777
Altri costi d'esercizio	-2 702	-2 342
Ammortamenti sostanza fissa materiale	-17 465	-16 500
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	-1 300	-1 343
Accantonamenti e rettifiche di valore	-13 218	-11 793
Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie	10 629	13 799
Ricavi finanziari	801	1 039
Ricavi da dividendi	313	440
Oneri finanziari	-1 534	-1 610
Differenze di cambio	-13	-5 022
Risultato ordinario d'esercizio	10 196	8 646
Ricavi straordinari	7	0
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	168	116
Costi straordinari	-1 600	-43
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	-7	0
Risultato d'esercizio prima delle imposte	8 764	8 719
Imposte	-2 046	-2 016
Risultato d'esercizio	6 718	6 703

Bilancio al 31 dicembre 2016 e 2015

Importi in 1 000 CHF	31.12.2016	31.12.2015
ATTIVI		
Mezzi liquidi	41 968	30 487
Crediti da forniture e prestazioni	16 380	15 250
- nei confronti di terzi	1 772	406
- nei confronti di società del gruppo	14 851	15 087
- nei confronti di azionisti	23	23
- Delcredere	-266	-266
Altri crediti a breve termine	2 768	2 190
- nei confronti di terzi	2 768	2 190
Scorte e prestazioni di servizi non fatturate	1 632	7 450
- scorte	1 477	1 233
- prestazioni di servizi non fatturate	155	6 217
Ratei e risconti attivi	1 084	991
Totale sostanza circolante	63 832	56 368
Immobilizzazioni finanziarie	27 508	32 000
- Crediti a lungo termine nei confronti di terzi	139	207
- Crediti a lungo termine nei confronti di società del gruppo	27 362	31 787
- Altre immobilizzazioni finanziarie	7	6
Partecipazioni	87 396	89 461
Immobilizzazioni materiali	51 225	45 932
Immobilizzazioni immateriali	3 433	4 572
Totale attivo fisso	169 562	171 965
Totale attivi	233 394	228 333

Importi in 1 000 CHF	31.12.2016	31.12.2015
PASSIVI		
Debiti per forniture e prestazioni	4 426	9 383
- nei confronti di terzi	3 589	7 010
- nei confronti di società del gruppo	776	2 312
- nei confronti di azionisti	61	61
Debiti onerosi a breve termine	4 295	3 623
- nei confronti di terzi	4 295	3 623
Altri debiti a breve termine	593	857
- nei confronti di terzi	593	857
Ratei e risconti passivi	21 708	21 883
Totale capitale di terzi a breve termine	31 022	35 746
Debiti onerosi a lungo termine	40 000	44 327
- nei confronti di terzi	40 000	44 327
Accantonamenti a lungo termine	63 701	54 951
Totale capitale di terzi a lungo termine	103 701	99 278
Totale capitale di terzi	134 723	135 024
Capitale azionario	20 000	20 000
Riserva legale da capitale	0	459
Riserva legale da utili	5 532	5 013
Riserve libere da utili	75 713	70 602
Azioni proprie	-2 574	-2 765
Totale capitale proprio	98 671	93 309
Totale passivi	233 394	228 333

Osservazioni sul conto economico

Nell'anno di esercizio 2016, i *Ricavi netti da forniture e prestazioni* di Hupac SA sono aumentati del 3,8% giungendo a CHF 70,4 milioni. I ricavi derivano prevalentemente dall'affitto di beni patrimoniali, di cui il materiale rotabile rappresenta la quota principale.

Nella posizione *Altri ricavi* sono riportati i finanziamenti statali, ovvero i contributi per il risanamento fonico del materiale rotabile. Essendo la flotta di carri per la maggior parte già sottoposta a risanamento fonico, tali ricavi ammontavano nel 2016 ad appena CHF 95.000.

Rispetto al 2015 i *Costi delle prestazioni fornite* sono diminuiti del 4,2%, giungendo a CHF 25,2 milioni. Tale condizione porta a un *Utile lordo* di Hupac SA di CHF 45,3 milioni, ovvero appena CHF 0,5 milioni al di sotto dell'anno precedente.

La voce *Altri costi d'esercizio* è cresciuta rispetto all'anno precedente del 15,4%, attestandosi a CHF 2,7 milioni, dovuti per lo più a un aumento della spesa per il settore IT e a diverse consulenze.

La voce *Ammortamenti sostanza fissa materiale* registra un aumento di quasi CHF 1 milione rispetto all'anno precedente, mentre l'importo della posizione *Ammortamenti sostanza fissa immateriale* ha registrato una flessione del 3,2% scendendo a CHF 1,3 milioni.

Nell'anno di esercizio 2016, gli *Accantonamenti e rettifiche di valore* ammontano a CHF 13,2 milioni, pari a un aumento del 12,1% rispetto all'anno precedente.

L'*Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie* nel 2016 è stato di CHF 10,6 milioni, pari a una riduzione del 23% rispetto all'anno precedente.

Le posizioni *Ricavi finanziari*, *Ricavi da dividendi* e *Oneri finanziari* registrano una lieve flessione rispetto ai valori dell'anno precedente, mentre la voce *Differenze di cambio* mostra una leggera perdita di CHF 13.000. Tutto questo ha portato a un *Risultato ordinario d'esercizio* di quasi CHF 10,2 milioni, pari a un aumento del 17,9% 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 8,8 milioni, il che corrisponde a un leggero aumento dello 0,5% rispetto all'anno precedente.

Dedotte le *Imposte*, Hupac SA presenta per l'anno di esercizio 2016 un *Risultato d'esercizio* di CHF 6,7 milioni, registrando quindi un lieve aumento dello 0,2% rispetto all'anno precedente.

Osservazioni sul bilancio

Nell'anno di esercizio 2016, il totale di bilancio di Hupac SA ha registrato un aumento di quasi CHF 5,1 milioni, arrivando a circa CHF 233,4 milioni.

A fine anno 2016, Hupac SA dispone di un *Capitale proprio* di quasi CHF 98,7 milioni, pari a una quota del 42,3% (anno precedente: 40,9%).

Conto dei flussi di mezzi 2016 e 2015

Importi in 1 000 CHF	2016	2015
Risultato d'esercizio	6 718	6 703
Ammortamenti sostanza fissa materiale	17 465	16 500
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	1 300	1 343
Variazione valore partecipazioni	3 468	2 328
Rinuncia parziale di prestiti a società affiliate	1 600	0
Variazione accantonamenti	8 750	8 465
Altre operazioni non monetarie	0	-44
Risultato netto da alienazione sostanza fissa materiale	-162	-115
Variazione dell'inventario	-244	105
Variazione dei crediti a breve	4 261	3 114
Variazione dei debiti a breve	-4 725	3 775
Flusso di fondi da attività aziendale	38 431	42 174
Investimenti in immobilizzazioni materiali	-22 778	-13 977
Disinvestimenti immobilizzazioni materiali	182	790
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	-160	-322
Investimenti in partecipazioni	-1 402	-15 996
Flusso di fondi da attività di investimento	-24 158	-29 505
Variazione dei crediti finanziari	2 891	6 870
Variazione dei debiti finanziari	-4 327	-5 812
Azioni proprie	190	-1 251
Pagamento di dividendi	-1 546	-1 566
Flusso di fondi da attività di finanziamento	-2 792	-1 759
Variazione	11 481	10 910
Fondi liquidi all'inizio del periodo	30 487	19 577
Fondi liquidi alla fine del periodo	41 968	30 487

Allegato al conto annuale 2016

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	31.12.2016	31.12.2015
2.1 Importo totale delle garanzie costituite per i debiti di terzi	32 299	32 918
2.2 Debiti onerosi a lungo termine		
1-5 anni	20 000	24 327
> 5 anni	20 000	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 2015	20 000	459	4 953	6 824	58 700	-1 514	89 422
Dividendo				-1 566			-1 566
Attribuzione a riserva legale da utili			60	-60			
Evoluzione azioni proprie						-1 251	-1 251
Attribuzione alle altre riserve libere				-4 900	4 900		
Risultato d'esercizio				6 703			6 703
Saldo al 31 dicembre 2015	20 000	459	5 013	7 001	63 600	-2 765	93 308
Dividendo				-1 546			-1 546
Attribuzione a riserva legale da utili		-459	519	-60			
Movimenti 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

2.4 Costi/Ricavi straordinari

Importi in 1 000 CHF	31.12.2016	31.12.2015
Costi straordinari	1 600	43
Nel 2016: Rinuncia parziale al prestito fatto a Termini SA		
Nel 2015: Assunzione di costi correlati alla vendita di azioni		
Ricavi straordinari	7	0
Nel 2016: Credito riconosciuto a seguito Ispezione Iva 09.2016		

2.5 Partecipazioni essenziali

Ragione sociale	Attività	Capitale sociale in 1 000	Partecipazione in %	
			31.12.2016	31.12.2015
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
Termini SA, Chiasso	Terminal engineering	CHF 2 000	100,00	100,00
Partecipazione della Termini SA, Chiasso: - Termini SpA, Busto Arsizio	Terminal engineering	EUR 2 000	95,00	95,00
Termini SpA, Busto Arsizio	Terminal engineering	EUR 2 000	5,00	5,00
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	0
Hupac Maritime Logistics GmbH, Singen	Gestione traffico, Vendita	EUR 200	100,00	0
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	Gestione terminal	EUR 260	50,00	50,00
Cemat SpA, Milano	Gestione traffico, Gestione terminal	EUR 7 000	34,48	34,48
Cesar Information Services Scarl, Bruxelles	Servizio elaborazione dati per i clienti	EUR 100	25,10	25,10
Combinant NV, Anversa	Terminal engineering, Gestione terminal	EUR 500	35,00	35,00
Crossrail SA, Muttentz	Esercizio ferroviario	CHF 24 723	0	13,44
RAlpin SA, Olten	Gestione traffico, Gestione terminal	CHF 4 530	33,11	33,11
SBB Cargo International SA, Olten	Esercizio ferroviario	CHF 25 000	25,00	25,00
Teralp Srl, Milano	Terminal engineering	EUR 1 500	50,00	50,00
Gateway Basel Nord SA, Basilea	Terminal engineering	CHF 100	24,50	24,50
Kombi-Terminal Düsseldorf GmbH, Düsseldorf	Terminal engineering	EUR 25	33,33	0

2.6 Azioni proprie

Azioni nominative	2016	2015
Consistenza iniziale al 01.01.	674	387
- Acquisti	0	329
- Vendite	-44	-42
Consistenza finale al 31.12.	630	674

Le operazioni sono avvenute a prezzi di mercato.

2.7 Strumenti derivati - Stato al 31.12.2016

Importi in CHF	Volume del contratto 31.12.2016	Valori equi 31.12.2016	Valori equi 31.12.2015
Operazioni swap su tassi d'interesse			
Zürcher Kantonalbank 10.4.2012-14.4.2020, 0,825%	5 000 000	-265 231	-324 560
Credit Suisse 19.1.2015-19.1.2022, 1,46%	20 000 000	-2 140 714	-2 372 383
Totale	25 000 000	-2 405 945	-2 696 943

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	31.12.2016	31.12.2015
Servizi di revisione	36	34

Proposta per l'impiego dell'utile di bilancio

Importi in CHF	31.12.2016
Utile riportato	295 420
Risultato d'esercizio	6 718 040
Utile di bilancio a disposizione dell'Assemblea generale	7 013 460
Proposta del Consiglio di Amministrazione:	
- Dividendo dell'8% sul capitale azionario nominale	1 600 000
- Dividendo per "Giubileo 50 anni Hupac" ulteriore 8%	1 600 000
- Attribuzione alla riserva legale da utili	220 000
- Attribuzione alle riserve libere da utili	3 400 000
- Riporto a nuovo	193 460
	7 013 460

Relazione dell'Ufficio di revisione all'Assemblea Generale sul conto annuale 2016

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 2016.

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 2016 è conforme alla legge svizzera e allo statuto.

Relazione in base ad altre disposizioni legali

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

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

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

Ernst & Young SA

Alessandro Miolo Michele Balestra

Lugano, 20 aprile 2017



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 "World of Hupac" sarà pubblicato nel dicembre 2017, anno del 50° anniversario Hupac. Nella presente relazione della gestione figurano alcune prime 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

