

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2018



HUPAC IN BREVE

Leader di mercato nel traffico combinato internazionale

Hupac è il principale gestore di rete nel trasporto intermodale in Europa. Da oltre cinquant'anni ci impegniamo a favore di un trasporto ferroviario innovativo e affidabile, dando così un importante contributo al trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia.

La rete del Gruppo Hupac comprende 130 treni al giorno con collegamenti tra le principali aree economiche europee, e fino in Russia e Estremo Oriente. Le aziende del Gruppo Hupac dispongono di oltre 6.900 moduli carro e gestiscono terminal efficienti in importanti snodi.

Il Gruppo Hupac è formato da 19 società con sedi operative in Svizzera, Italia, Germania, Olanda, Belgio, Polonia, Russia e Cina e occupa 526 collaboratori.

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.

Settori di business



Shuttle Net Europe

La business unit Shuttle Net Europe gestisce una fitta rete per il trasporto combinato continentale. L'effetto rete e l'elevata frequenza delle partenze creano valore aggiunto per i clienti.



Maritime Logistics

La business unit Maritime Logistics si concentra sui trasporti marittimi dell'entroterra sotto il brand ERS, fornendo servizi integrativi come i transfer portuali, le consegne locali e lo sdoganamento.



Intermodal Russia

La business unit Intermodal Russia organizza trasporti intermodali in Russia e negli stati CSI. Il materiale rotabile di proprietà, idoneo per lo scartamento largo della Russia, garantisce affidabilità e indipendenza.



Landbridge China

Il settore Landbridge China realizza collegamenti tra la Cina e la rete europea di Hupac, con focus sulla crescita sostenibile.



Company Shuttle

La business unit Company Shuttle segue clienti con volumi elevati che noleggiavano interi treni, assicurandosi così la capacità a prezzi competitivi.



Terminal Management

Il settore Terminal Management gestisce impianti di transbordo in aree strategiche in Europa. L'attenzione è rivolta all'efficienza, al servizio clienti e alla sicurezza.

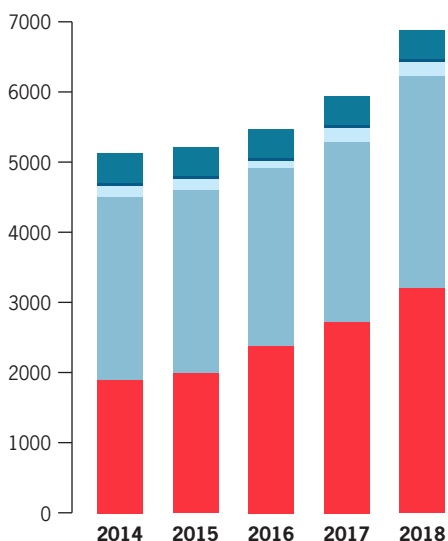
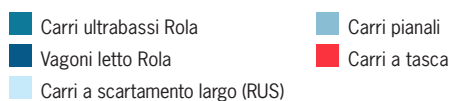
FACTS & FIGURES

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, Baden, Busto Arsizio, Piacenza, Singen, Colonia, Amburgo, Rotterdam, Anversa, Varsavia, Mosca, Shanghai
Posizionamento	Gestore di rete intermodale
Volume di traffico	926.414 spedizioni stradali – 1.720.000 TEU
Collaboratori	526 persone fisiche 515 persone equivalenti a tempo pieno
Materiale rotabile	6.890 moduli carro 20 locomotive di linea e/o manovra
Gestione terminal	Busto Arsizio, Piacenza, Aarau, Basel Wolf, Chiasso, Singen, Anversa
Tecnologie informatiche	Goal, software integrato per il trasporto intermodale WOLF, piattaforma orientata al web per la gestione di tutti i processi aziendali Cesar, sistema di tracking & tracing basato su web Ediges, sistema di scambio dati su base XML
Certificazioni	Sistema di gestione qualità ISO 9001:2015 Sistema di gestione ambientale ISO 14001:2015 ECM Entity in Charge of Maintenance secondo il regolamento (UE) n. 445/2011
Dati finanziari	Fatturato annuo CHF 579,7 milioni (EUR 502,1 milioni) Utile d'esercizio CHF 7,9 milioni (EUR 6,8 milioni) EBITDA CHF 53,0 milioni (EUR 45,9 milioni) Cash flow operativo CHF 60,0 milioni (EUR 51,9 milioni)

Situazione al 31.12.2018

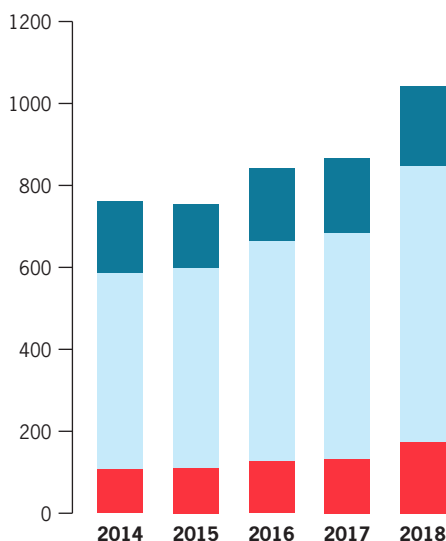
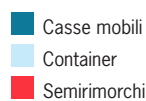
Materiale rotabile per tipologia

Numero di moduli carro



Trasporti per unità di carico

in 1000



Sviluppo del traffico

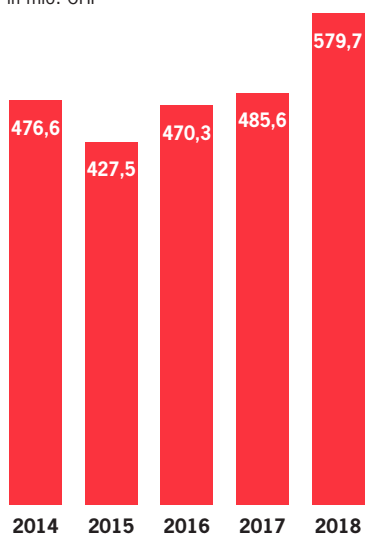
	Spedizioni stradali			Peso netto in t		
	2018	2017	%	2018	2017	%
Transalpino via CH	535.777	468.329	14,4	10.330.000	8.969.000	15,2
Transalpino via A	35.486	36.878	-3,8	666.000	684.000	-2,6
Transalpino via F	3.281	3.686	-11,0	67.000	80.000	-16,3
Non transalpino	351.870	254.208	37,9	5.645.000	4.303.000	31,2
Totale	926.414	763.101	21,4	16.708.000	14.036.000	19,0

Spedizione stradale: una o due unità di carico che nel trasporto su strada equivarrebbero a un autocarro, per esempio un semirimorchio o due casse mobili di 7,82 metri di lunghezza o una cisterna pesante o due container da 20 piedi

Peso netto: peso della merce trasportata

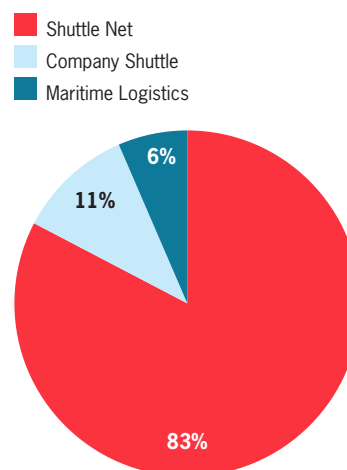
Fatturato annuo

in mio. CHF



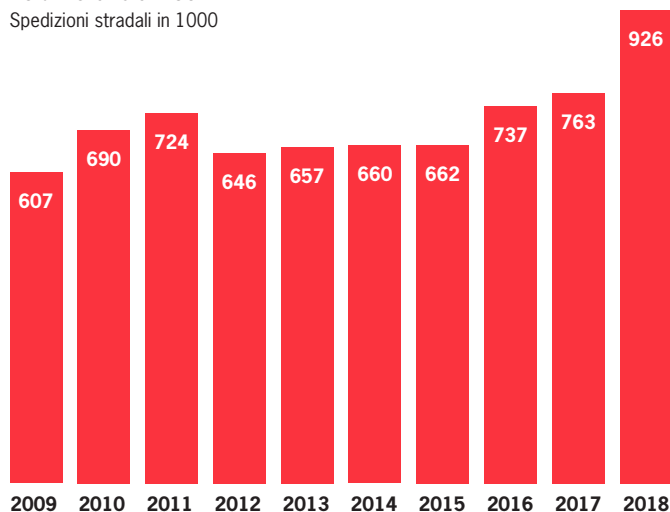
Fatturato annuo per business unit

in %



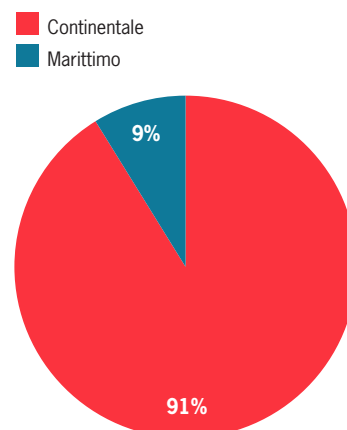
Volume di traffico

Spedizioni stradali in 1000



Volume di traffico per segmento

in %



RELAZIONE SULLA GESTIONE 2018

Introduzione

- 5** Prefazione
- 9** Corporate governance

Relazione annuale

- 14** Andamento economico
- 15** Valutazione dei rischi
- 17** Sviluppo del traffico
- 20** Produzione e risorse operative
- 22** Information technology e trasformazione digitale
- 24** Gestione dei terminal
- 27** Sviluppo delle partecipazioni operative
- 28** Prestazioni ambientali
- 30** Collaboratori
- 31** Politica di trasferimento del traffico

Conto annuale

- 34** Conto annuale consolidato

INTRODUZIONE





Dr. Hans-Jörg Bertschi
Presidente del Consiglio di Amministrazione
di Hupac SA

Gentili signore e signori, cari amici della nostra azienda

Hupac ha vissuto un entusiasmante 2018 e ha dimostrato ancora una volta che strategia e piani di attuazione attentamente calibrati portano al successo.

In giugno Hupac ha rilevato l'operatore del trasporto combinato ERS Railways BV con sede a Rotterdam e Amburgo, compresa una partecipazione del 47% nella boxXpress di Amburgo. Con questa acquisizione, il Gruppo Hupac rafforza la propria posizione nel trasporto marittimo dell'entroterra, un segmento che negli ultimi anni ha registrato una crescita significativa e che ha un buon potenziale anche in futuro, poiché la globalizzazione continua a richiedere reti di trasporto performanti tra i porti e l'hinterland.

ERS passo dopo passo viene sviluppato come brand del Gruppo Hupac per il trasporto marittimo. Mentre oggi ERS si concentra sui collegamenti all'interno della Germania, in futuro, l'offerta di servizi sarà estesa anche ai porti occidentali a integrazione della rete di Hupac Intermodal. Già nell'esercizio 2018 ERS ha contribuito con 190.000 TEU o 92.000 spedizioni stradali al volume totale del Gruppo Hupac, ottenendo un risultato soddisfacente.

Un ulteriore passo per il futuro di Hupac è stato il proseguimento del cambio generazionale da tempo avviato. Nell'agosto 2018, Michail Stahlhut ha assunto la direzione della filiale operativa Hupac Intermodal SA. Dopo un periodo di transizione di due anni, il Consiglio di Amministrazione gli affiderà anche la direzione della casa madre Hupac SA. Bernhard Kunz, che dal 2004 è responsabile del top management, continuerà inizialmente a dirigere Hupac SA. Successivamente, si prevede che egli seguirà progetti strategici in qualità di membro del Consiglio di Amministrazione.

Con Michail Stahlhut siamo riusciti ad acquisire un dirigente ferroviario di successo per l'ulteriore sviluppo di Hupac. L'attuale complessità del trasporto merci su rotaia richiede un'integrazione ancora più stretta dei processi tra le ferrovie e gli operatori del trasporto combinato, anche per quanto riguarda le opportunità offerte da AlpTransit e dal corridoio di 4 metri. Siamo convinti che vicinanza al mercato e know-how ferroviario siano la chiave del successo del trasporto combinato.

Nell'anno in esame, Hupac ha continuato la sua strategia di investimento e di crescita. Sono stati ordinati circa 500 moduli carro, gli investimenti in capacità terminalistica nei mercati chiave stanno progredendo e il salto nella logistica 4.0 viene proseguito con numerosi progetti di digitalizzazione.

Il contesto di mercato è stato estremamente impegnativo, soprattutto per quanto riguarda la qualità dell'infrastruttura ferroviaria e le prestazioni di singole imprese ferroviarie. Il fatto che Hupac sia riuscita a raggiungere un risultato finanziario soddisfacente nonostante queste sfide è dovuto soprattutto al grande impegno dei suoi collaboratori. A nome del Consiglio di Amministrazione desidero esprimere i miei sinceri ringraziamenti alla direzione e a tutti i dipendenti.

Nuove sfide ci attendono nel 2019. Gli sviluppi degli ultimi mesi indicano che il periodo di crescita più lungo del dopoguerra, dopo dieci anni sta volgendo al termine. Si apre così una nuova fase di incertezza e di consolidamento che, tuttavia, porta anche delle opportunità per Hupac. Sono convinto che il forte team di Hupac sia ben preparato per le sfide future.

A nome del Consiglio di Amministrazione, desidero ringraziarvi per la vostra fiducia e sono felice di continuare su questa strada con voi.

Chiasso, aprile 2019



Bernhard Kunz
CEO di Hupac SA



Michail Stahlhut
CEO di
Hupac Intermodal SA



Cari azionisti, clienti, partner e collaboratori

Lo scorso anno il Gruppo Hupac ha raggiunto obiettivi importanti. Per la prima volta abbiamo realizzato un fatturato di oltre EUR 500 milioni. Per la prima volta abbiamo trasportato oltre 500.000 spedizioni stradali attraverso le Alpi svizzere, per un totale di quasi un milione. E per la prima volta il Gruppo Hupac conta più di 500 collaboratori.

Nonostante la forte crescita, in Hupac continuano a valere i “vecchi” valori: fiducia, correttezza, apertura all’innovazione e il costante impegno a sviluppare il trasporto combinato insieme a clienti e partner.

L’attuale contesto di mercato ci pone di fronte a sfide importanti. L’intensa attività di costruzione sulla rete ferroviaria europea, le condizioni talvolta ostili per il traffico merci e, non da ultimo, la scarsità di risorse ferroviarie hanno messo a dura prova la qualità del traffico negli ultimi anni. La questione non è – o non solo – la mobilità in un lontano futuro. Si tratta del qui e ora.

Gli attuali problemi di qualità possono essere affrontati solo iniettando sufficienti riserve nel sistema. Il dieci per cento dei nostri vagoni sono pianificati come back-up per assorbire i ritardi con composizioni di sostituzione mantenendo così la pipeline dei trasporti. Lo stesso vale per la trazione: entreremo nella catena di creazione di valore in modo ancora più deciso pur senza essere un’impresa ferroviaria, ad esempio attraverso riserve dedicate di locomotive e macchinisti.

I processi dei terminal giocano un ruolo chiave. I ritardi iniziano spesso sotto gru. Il miglior sistema ferroviario fallisce quando tutti gli orari vengono disattesi. D’altronde, sono proprio i terminal che fungono da buffer per consentire ai treni in ritardo di ripartire in orario. Anche per questo motivo Hupac investe in capacità terminalistiche con orari di apertura e di esercizio orientati al mercato.

Siamo convinti di poter migliorare la puntualità e l’affidabilità del trasporto combinato solo in costante dialogo con tutte le parti interessate. Ci auguriamo che i gestori delle infrastrutture e i ministeri dei trasporti facciano di più per il trasporto merci, ad esempio nella pianificazione dei cantieri e nel rafforzamento dei corridoi ferroviari per il trasporto merci. A tal fine, intensifichiamo le relazioni con le imprese infrastrutturali di questo continente.

Nell’anno in corso continueremo ad ampliare i nostri servizi di trasporto e ci prepareremo per l’apertura del corridoio di 4 metri attraverso la Svizzera. Nei primi tre mesi dell’anno, la business unit Company Shuttle ha registrato un’ulteriore crescita dei volumi. Grazie all’acquisizione di ERS, Hupac si è posizionata bene nel trasporto marittimo in Germania. Un ringraziamento speciale va ai nostri collaboratori di ERS, che già a metà dell’anno lanceranno diversi collegamenti tra Rotterdam e la Germania. Stiamo inoltre sviluppando servizi sull’asse Russia ed Estremo Oriente per beneficiare delle opportunità in questo mercato in crescita.

Entro la fine del 2019, il nostro progetto di digitalizzazione “Hupac Train Radar” raggiungerà la fase pilota. Grazie alla copertura GPS di tutti i treni, i nostri clienti potranno visualizzare lo stato e il tempo di ritiro stimato delle unità di carico e integrare i dati direttamente nel loro sistema – un importante contributo all’ottimizzazione delle catene di distribuzione.

Ringraziamo i nostri azionisti, clienti e partner per la fiducia che ripongono in noi. Un grande ringraziamento va ai nostri collaboratori. Provengono da 25 paesi di tutti i continenti. Siamo orgogliosi di loro e ci sentiamo responsabili nei loro confronti. Insieme, ci impegniamo per un clima di lavoro aperto e tollerante che promuove la solidarietà e motiva all’eccellenza.

Chiasso, aprile 2019

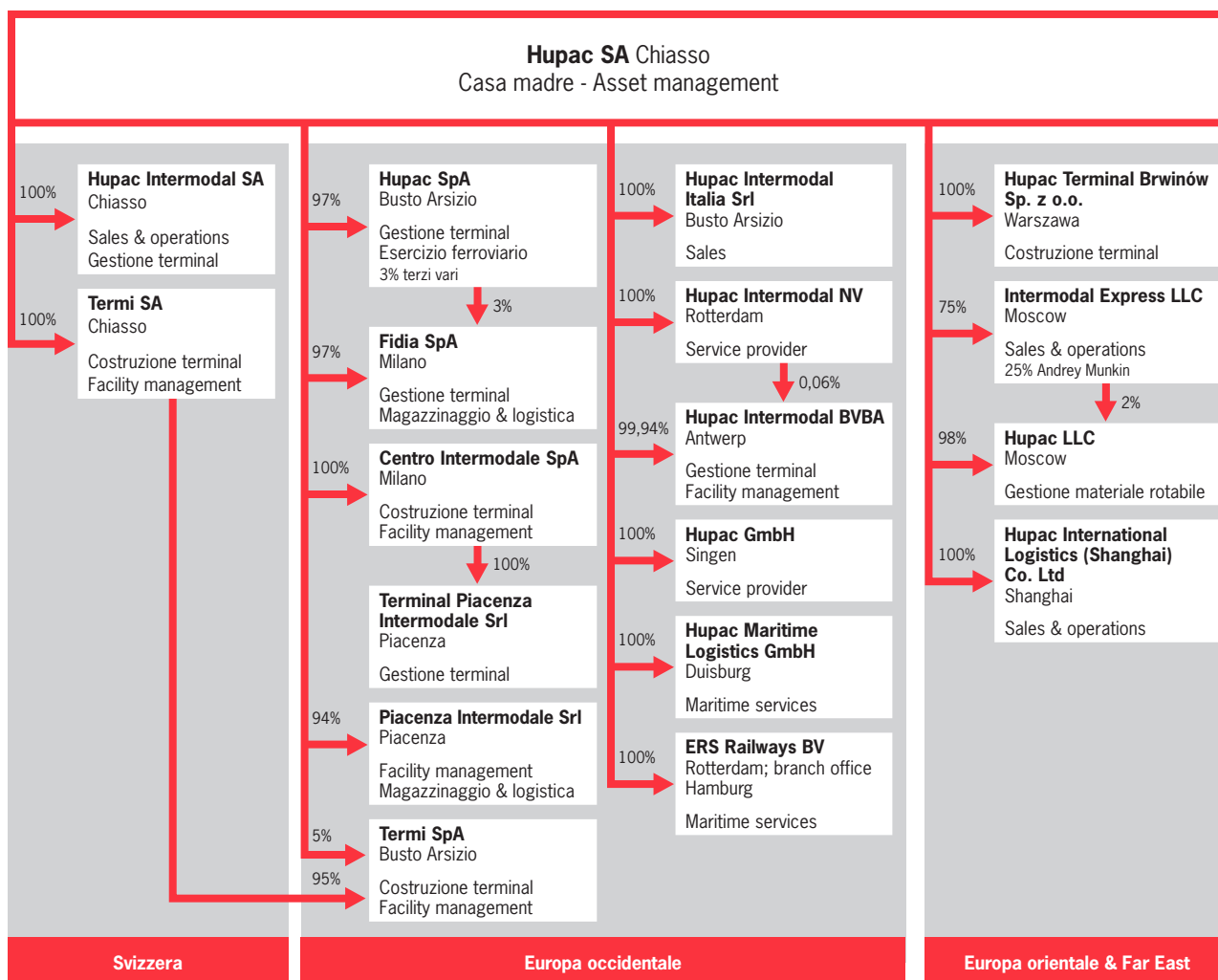


CORPORATE GOVERNANCE

Struttura del Gruppo Hupac

A fine 2018 il Gruppo Hupac era costituito da 19 società con sedi in Svizzera, Italia, Germania, Paesi Bassi, Belgio, Polonia, Russia e Cina. Con questa struttura la casa madre Hupac SA, con sede a Chiasso, accede a numerosi mercati con un interessante potenziale di crescita.

A giugno 2018, la Hupac SA ha acquisito il 100% di ERS Railways BV, compresa la partecipazione del 47% in boxXpress ad Amburgo. In qualità di operatore, l'azienda si concentra sui trasporti ferroviari dai porti settentrionali, integrando così il core business di Hupac Intermodal SA. In Polonia, invece, la partecipazione di minoranza in PCC Intermodal è stata venduta nell'ultimo esercizio finanziario.



Il Consiglio di Amministrazione

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

Regolamento organizzativo

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

Struttura del capitale

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

Consiglio di Amministrazione di Hupac SA

Nome	Età	Posizione	Nazionalità	Prima nomina	Scadenza del mandato
Dr. Hans-Jörg Bertschi	61	Presidente dal 1993	Svizzera	1987	2019
Dr. Thomas Baumgartner	64	Consigliere	Italia	1990	2019
Thomas Hoyer	68	Consigliere	Germania	1988	2019
Ing. Nicolas Perrin	59	Consigliere	Svizzera	2008	2019
Nils Planzer	47	Consigliere	Svizzera	2008	2019
Angelo Pirro	41	Segretario	Svizzera	2017	2019

Partecipazioni

La Terminal Singen TSG GmbH con sede a Singen è da menzionare come società joint venture con Hupac SA e DB Intermodal Services GmbH come azionisti.

Hupac mantiene partecipazioni di minoranza essenziali in diverse aziende attive nell'area del trasporto combinato. Tali partecipazioni riguardano gli operatori di trasporto combinato Mercitalia Intermodal e RAlpin, le società terminalistiche Combinant e RTC Rail Terminal Chemelot, le imprese ferroviarie SBB Cargo International e boxXpress, la società di elaborazione dati Cesar Information Services, nonché le società di pianificazione terminalistica Gateway Basel Nord e Terminal AlpTransit Srl (Teralp).

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

Certificazioni

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

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

Direzione del Gruppo Hupac e direzione operativa delle filiali

Hupac SA		
Bernhard Kunz	<i>Direttore</i>	
Angelo Pirro	<i>Condirettore</i>	
Michail Stahlhut	<i>Condirettore</i>	
Hupac Intermodal SA		
Michail Stahlhut	<i>Direttore</i>	
Alessandro Valenti	<i>Condirettore</i>	
Termi SA		
Angelo Pirro	<i>Direttore</i>	
Hupac SpA		
Piero Solcà	<i>Presidente</i>	
Fidia SpA		
Roberto Paciaroni	<i>Presidente</i>	
Centro Intermodale SpA		
Piero Solcà	<i>Presidente</i>	
Terminal Piacenza Intermodale Srl		
Piero Solcà	<i>Presidente</i>	
Piacenza Intermodale Srl		
Piero Solcà	<i>Presidente</i>	
Termi SpA		
Angelo Pirro	<i>Presidente</i>	
Hupac Intermodal Italia Srl		
Maurizio Bertaso	<i>Direttore Vendite</i>	
Hupac Intermodal NV		
Mark Jansen	<i>Direttore Operativo</i>	
Hupac Intermodal BVBA		
Dirk Fleerackers	<i>Direttore Operativo</i>	
Hupac GmbH		
Sascha Altenau	<i>Direttore</i>	
Hupac Maritime Logistics GmbH		
Sven Lehmann	<i>Direttore</i>	
ERS Railway BV		
Bernd Decker	<i>Direttore</i>	
Renzo Capanni	<i>Direttore</i>	
Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o.		
Diana Batko	<i>Direttore</i>	
Intermodal Express LLC		
Andrey Munkin	<i>Direttore</i>	
Hupac LLC		
Andrey Munkin	<i>Direttore</i>	
Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd		
Carl Zhong	<i>Direttore</i>	
Svizzera		
Europa occidentale		
Europa orientale & Far East		



PULLER MAS SINA

HILGERS

RUBER[®]
LOGISTICS WE MOVE EUROPE

GRUE 000731 Z

GRUE
L

RELAZIONE ANNUALE



ANDAMENTO ECONOMICO

Nell'anno d'esercizio 2018, il positivo contesto economico ha consentito ai ricavi netti da forniture e prestazioni del Gruppo Hupac di segnare un notevole incremento rispetto all'esercizio precedente. Grazie alla crescita organica, all'acquisizione di ERS Railways BV e all'assenza dell'effetto negativo di Rastatt nell'anno precedente, il fatturato è aumentato del 19,4%, pari a CHF 579,7 milioni. Inoltre, la significativa crescita quantitativa ha fatto sì che la voce "Altri ricavi", comprendente i sussidi finanziari dello Stato, aumentasse del 10,3% rispetto al 2017.

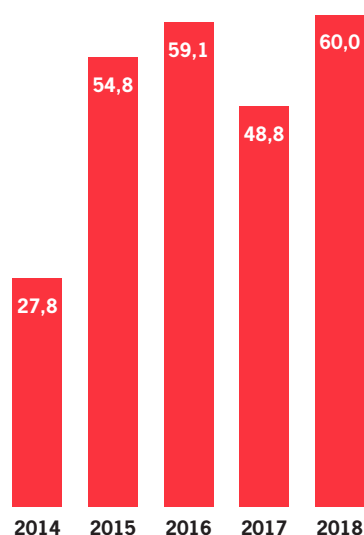
Rispetto all'esercizio precedente, i costi delle prestazioni fornite sono aumentati del 18,8%, posizionandosi quindi leggermente al di sotto dell'aumento di fatturato. Nell'anno in esame, ciò ha comportato un utile lordo più elevato, pari a CHF 122,2 milioni, con un leggero calo del margine lordo.

Mentre nell'anno d'esercizio 2017 i ricavi straordinari e valutari avevano contribuito positivamente al risultato economico con CHF 5,1 milioni, nello scorso anno finanziario essi sono diminuiti di CHF 2,4 milioni, compreso l'utile di CHF 1,9 milioni derivante dalla vendita di una partecipazione. Il risultato d'esercizio del Gruppo ha così segnato una diminuzione del 29,1% attestandosi a CHF 7,9 milioni.

Importi in 1000 CHF	2018	2017	%
Ricavi da forniture e prestazioni	579.723	485.570	19,4%
Altri ricavi	73.675	66.817	10,3%
Costi delle prestazioni fornite	531.166	447.262	18,8%
Utile lordo	122.232	105.125	16,3%
Utile d'esercizio del Gruppo	7.886	11.127	-29,1%
EBITDA	53.020	48.041	10,4%

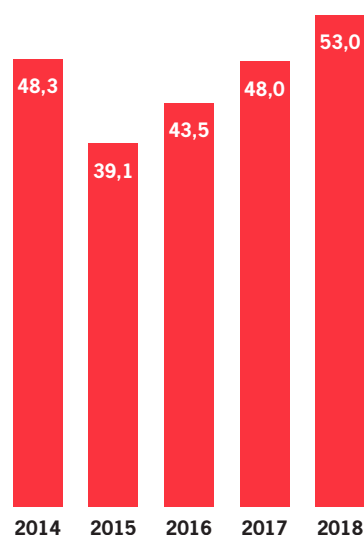
Cash flow operativo

in mio. CHF



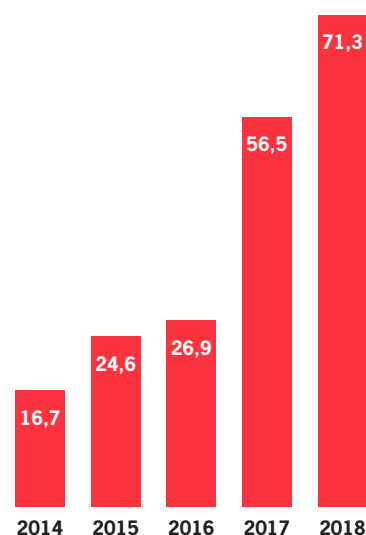
EBITDA

in mio. CHF



Investimenti materiali

in mio. CHF



Nell'anno d'esercizio 2018, l'EBITDA del Gruppo è ammontato a CHF 53,0 milioni, il che corrisponde a un aumento del 10,4% sull'anno precedente. Gli investimenti in immobili, impianti e macchinari, pari a CHF 71,3 milioni, sono aumentati notevolmente, in linea con la nostra strategia di crescita a lungo termine.

Mentre nella prima metà dell'anno il contesto economico globale è stato estremamente favorevole, la crescita ha subito un certo rallentamento verso la fine dell'anno. Tuttavia, per l'esercizio 2019 continuiamo a prevedere una leggera crescita.

In un contesto di analisi situazionale, continuiamo a valutare molto bene le prospettive a lungo termine del Gruppo Hupac, trainate da ulteriori opportunità di crescita e da continui investimenti. Oltre ai noti rischi economici e geopolitici, come le tendenze protezionistiche, la politica monetaria o la possibilità di una recessione globale, vediamo alcuni rischi nel tasso di cambio EUR/CHF. Ravvisiamo un potenziale significativo nel caso di un'attuazione più dinamica delle nuove opportunità tecnologiche all'interno della nostra catena di creazione del valore e di un migliore coordinamento internazionale dei lavori infrastrutturali delle ferrovie.

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 gestione del rischio 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, l'identificazione di scenari e l'introduzione di misure di sicurezza.

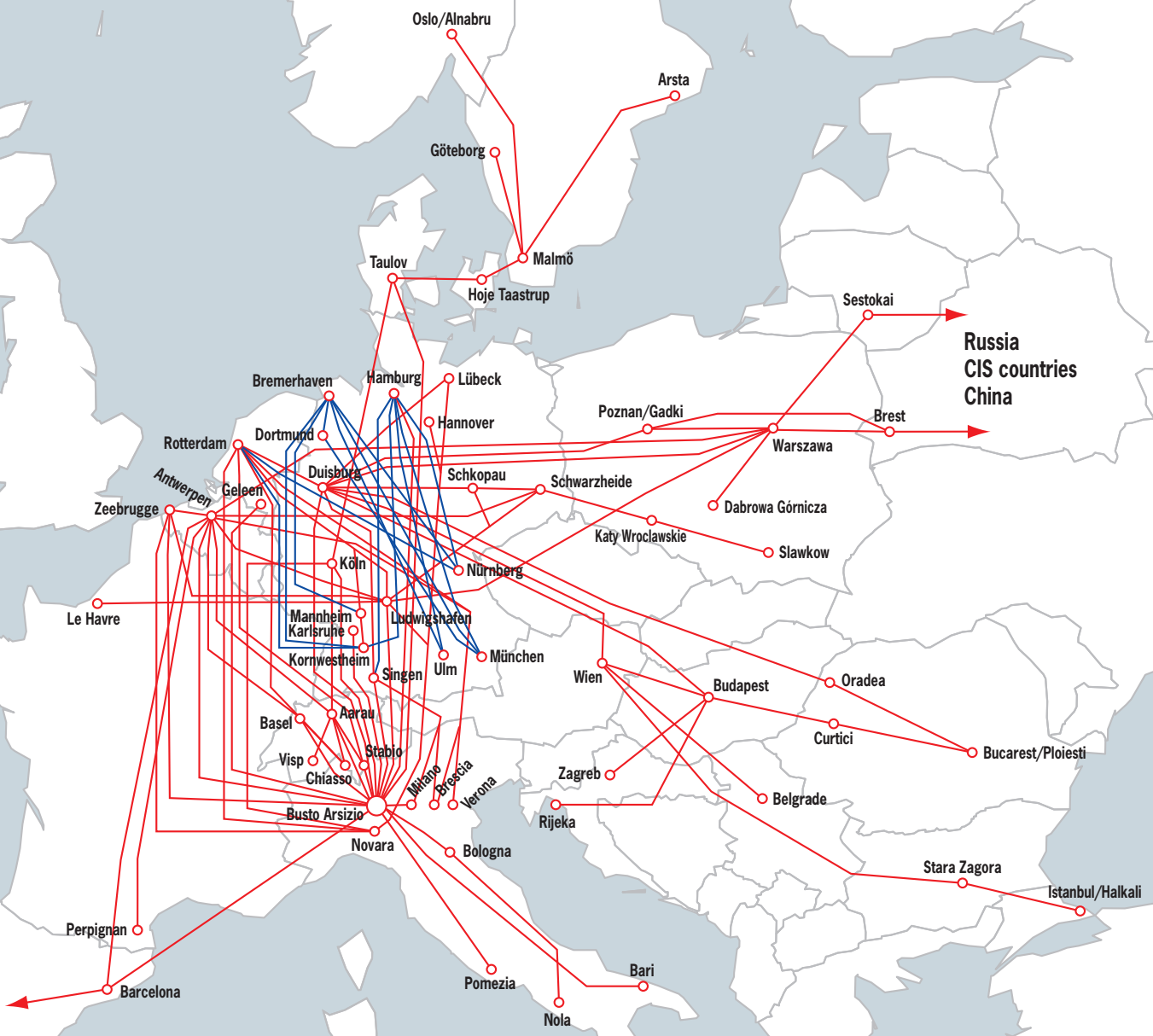
Il Gruppo Hupac mette a disposizione le risorse necessarie a questo scopo. Riteniamo importante coinvolgere nel riconoscimento dei pericoli i collaboratori direttamente interessati, affinché comunichino ai loro superiori i potenziali di pericolo o i rischi futuri.

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

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

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

- Shuttle Net Europe
- Maritime Logistics



SVILUPPO DEL TRAFFICO

Nel 2018 il Gruppo Hupac ha trasportato circa 926.000 spedizioni stradali su rotaia, aumentando così il volume del 21,4%. Questa forte crescita è in parte attribuibile a effetti *tantum*, come il recupero delle perdite di traffico dovute alla chiusura della linea del Reno nel 2017 e l'acquisizione di ERS Railways BV nel giugno 2018.

Anche il traffico transalpino attraverso la Svizzera ha registrato uno sviluppo positivo. Rispetto all'anno precedente, Hupac Intermodal SA è riuscita a trasferire ulteriori 67.000 spedizioni stradali su rotaia, pari a un aumento del 14,4%. Quasi la metà è dovuta al recupero delle perdite di volume causate dalla chiusura di sette settimane della linea del Reno nel periodo agosto/settembre 2017. Al netto dell'effetto Rastatt, il traffico transalpino attraverso la Svizzera è aumentato di circa l'8%. La crescita è da ricondursi ancora una volta al segmento dei semirimorchi. Attualmente questa tipologia di traffico viene instradata attraverso l'asse del Sempione fino al terminal di Novara. L'apertura del corridoio dei quattro metri attraverso la Galleria di base del San Gottardo, con allacciamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate, è prevista per la fine del 2020, e aprirà nuove possibilità di trasferimento del traffico a beneficio dell'ambiente.

Shuttle Net Europe

Nella business unit Shuttle Net Europe, gli assi Benelux ↔ Italia e Germania settentrionale ↔ Italia hanno nuovamente registrato una forte crescita. Sono stati introdotti i collegamenti Zeebrugge ↔ Novara e Hannover ↔ Novara, nonché il collegamento Köln Nord ↔ Busto. La messa in servizio di questo nuovo terminal ha contribuito in modo significativo ad aumentare l'attrattività del corridoio Reno/Ruhr ↔ Italia.

L'asse Germania meridionale ↔ Italia è stato oggetto di importanti novità nel traffico da/per Singen. A seguito della chiusura del terminal di Milano Smistamento e del trasferimento del traffico al terminal di Busto Arsizio-Gallarate, Hupac ha realizzato un sistema di partenze multiple con treni diurni e notturni. Questa interessante offerta ha permesso di conquistare nuove quote di mercato.

All'inizio del 2019, l'asse Reno-Meno ↔ Italia è stato rafforzato con l'introduzione di un nuovo treno giornaliero Karlsruhe ↔ Domodossola/Busto Arsizio. Il traffico sull'asse del Brennero è stagnante a causa della congestione del terminal di Verona e dell'elevato numero di treni che hanno dovuto essere cancellati per motivi operativi. In generale, la carenza di macchinisti ha ridotto notevolmente il potenziale di crescita.

Il traffico import/export ha risentito, nella prima metà dell'anno, dello sciopero di tre mesi in Francia e, nella seconda metà dell'anno, dei gravi problemi di risorse per i treni via Germania. Almeno il 10% del volume è andato perso a causa di questi problemi operativi. La stagione dell'acqua bassa del Reno crea un potenziale di domanda da sfruttare nel 2019 con una migliore configurazione delle risorse ferroviarie.

Il traffico da/per la Spagna è stato influenzato dallo sciopero di tre mesi in Francia nella prima metà dell'anno. Un significativo potenziale di crescita è rappresentato dall'omologazione dei semirimorchi P386 sulla tratta francese che ha avuto luogo nel primo trimestre 2019.

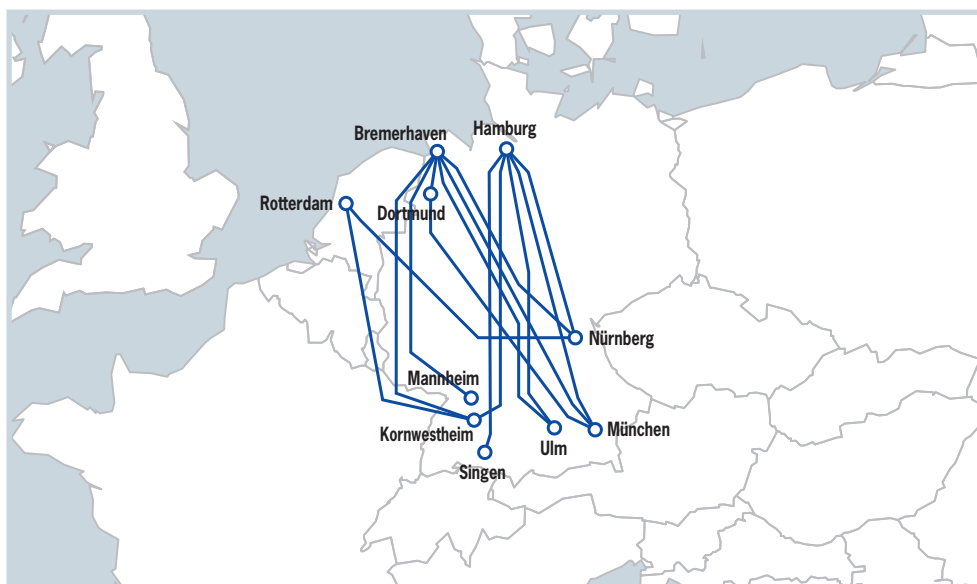
Sull'asse Benelux/Germania ↔ Europa sudorientale, Hupac ha potuto ampliare ulteriormente la propria offerta grazie alla forte domanda. A febbraio è stato lanciato un nuovo collegamento tra Istanbul/Halkali e Duisburg. A settembre è stato integrato il Belgio attraverso l'HTA Hupac Terminal Antwerp. In ottobre Hupac è entrata nel mercato bulgaro nella regione economica di Stara Zagora. A novembre, infine, è stato avviato un nuovo collegamento diretto tra Duisburg e Oradea nella Romania occidentale.

La rete Hupac, pertanto, copre l'area Benelux/Ruhr con collegamenti con tutte le principali destinazioni dell'Europa sudorientale: Anversa, Rotterdam e Duisburg sono collegate a Vienna e Budapest con sei partenze settimanali, Oradea, Ploiesti, Stara Zagora e Istanbul con due partenze settimanali e Belgrado con una partenza settimanale.

In Europa orientale, il concetto operativo è stato adattato con l'obiettivo di stabilizzare la puntualità e l'affidabilità del traffico. I treni tra Anversa e la Polonia transitano ora attraverso i Paesi Bassi via Venlo/Emmerich. L'attuazione del concetto di trazione continua con un solo cambio di locomotiva ha contribuito a migliorare la qualità. Le misure introdotte si stanno dimostrando efficaci, contribuendo alla stabilizzazione della logistica e a un uso più efficiente delle risorse.

Nell'anno in esame, la frequenza del collegamento Anversa ⇌ Schwarzheide/Schkopau è stata aumentata. I treni circolano tutti i giorni collegando Anversa/Ludwigshafen e Duisburg. Da Antwerp Combinant e Duisburg partono tre treni alla settimana per collegare la Polonia e offrire la possibilità di inoltrare delle spedizioni fino in Russia. Il mercato della Polonia meridionale, con collegamenti tra Katy e Slawkow via Schwarzheide da/per Anversa, Ludwigshafen, Duisburg e Rotterdam, è qualitativamente stabile e si sviluppa in modo soddisfacente.

Maritime Logistics



Situazione al 1.4.2019

Con l'integrazione di ERS Railways BV nel mese di giugno 2018, il Gruppo Hupac ha ampliato notevolmente la business unit Maritime Logistics. La rete di ERS Railways comprende 44 coppie di treni settimanali, per un volume totale annuo di circa 300.000 TEU.

ERS Railways offre collegamenti regolari tra i porti tedeschi di Amburgo e Bremerhaven e le maggiori aree economiche della Germania meridionale. I terminal di Norimberga, Monaco, Ulm e Kornwestheim collegano anche le zone di confine con la Repubblica Ceca, l'Austria, la Svizzera e la Francia.

A fine 2018 ERS Railways ha rilevato il collegamento Rotterdam ⇌ Kornwestheim gestito da Hupac Maritime Logistics GmbH. All'inizio del 2019 è stato introdotto un collegamento diretto tra Amburgo e Singen. L'ampliamento della rete verso i porti occidentali, utilizzando le sinergie con Hupac Intermodal, è in fase di sviluppo.

Intermodal Russia

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

La filiale russa Hupac LLC dispone di una flotta di 220 carri pianali con scartamento di 1520 mm per la rete russa. Grazie a tali risorse, Hupac può garantire ai propri clienti flessibilità e affidabilità notevoli. Un'evoluzione positiva ha riguardato soprattutto i traffici nelle aree economiche della Russia meridionale e del Kazakistan. Nell'anno in esame, Azerbaigian, Turkmenistan e Kazakistan sono stati integrati nella rete Hupac attraverso Baku.

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. La gamma di servizi comprende la spedizione di unità di carico sia nel traffico nazionale che sulle tratte transcontinentali, compresi tutti i servizi aggiuntivi come il trucking e la movimentazione di container vuoti.

Company Shuttle



Situazione al 1.4.2019

Anche la business unit Company Shuttle ha contribuito in modo significativo alla crescita del traffico. Ogni settimana questa unità operativa gestisce 82 treni (anno precedente: 64) per conto di singole aziende di trasporto che si assumono il rischio di sfruttamento dei cosiddetti "company shuttle" e affidano a Hupac Intermodal, in qualità di operatore, l'organizzazione e la gestione dei treni. Numerosi clienti utilizzano sia il servizio Company Shuttle per i loro grandi volumi fissi che il servizio Shuttle Net Europe per volumi più ridotti o sporadici o anche per picchi di volume.

Nell'anno in esame, Hupac ha potuto lanciare diversi nuovi company shuttle, come il Lübeck ⇌ Novara con quattro rotazioni settimanali e il Worms ⇌ Novara con tre rotazioni settimanali.

All'inizio del 2019 Hupac Intermodal ha avviato un altro company shuttle tra Wuppertal e Piacenza con quattro rotazioni settimanali. Nella prima metà del 2019 è previsto anche un aumento della frequenza dello shuttle Lübeck ⇌ Novara con ulteriori due partenze settimanali.

PRODUZIONE E RISORSE OPERATIVE

Qualità della produzione ferroviaria

Nel 2018 la qualità della produzione ferroviaria è ulteriormente diminuita. Meno della metà dei treni di Hupac Intermodal SA è arrivata al terminal entro un buffer temporale di 60 minuti. La puntualità è scesa dal 52% al 48% sulla tratta via Luino, dal 78% al 54% sulla tratta via Chiasso e dal 51% al 40% sulla tratta via Domodossola. Anche la puntualità del traffico non transalpino ha avuto un andamento negativo, passando dal 56% al 48%.

Le cause di questo sviluppo negativo sono molteplici. Riguardo alle infrastrutture, vanno menzionati i lavori di costruzione, difetti tecnici e alcune situazioni di mancanza di capacità. A livello delle imprese ferroviarie, si registrano numerosi problemi legati alle risorse. Anche i danni causati da maltempo e scioperi contribuiscono in modo significativo ai ritardi.

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

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

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

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

I nostri partner di trazione

Oltre il 95% dei trasporti di Hupac Intermodal 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 Intermodal erano rappresentati da SBB Cargo International, DB Cargo AG, Mercitalia Rail, BLS Cargo, Crossrail, Captrain, WLB Wiener Lokalbahnen, SNCF Fret, SNCB Logistics, Rotterdam Rail Feeding, NOI Nuovo Operatore Intermodale, LTE, Railtraxx e Rail Cargo Hungaria.

ERS Railways BV collabora con le imprese ferroviarie boxXpress, LTE e Freightliner.

L'impresa ferroviaria di Hupac SpA in Italia 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 2018, il Gruppo Hupac poteva contare su una flotta di carri pari a 6.890 moduli, che corrisponde a un incremento del 16,0% rispetto all'anno precedente. I carri noleggiati rappresentavano il 13,4% del materiale rotabile totale.

Nell'anno in esame sono stati consegnati a Hupac SA 236 carri per un valore di EUR 22,3 milioni. Inoltre, sono stati effettuati ordini per 300 carri pianali da 48 piedi e 100 carri a doppia tasca T3000. In collaborazione con un produttore cinese, sono stati sviluppati e costruiti due prototipi di carri pianali a sei assi da 90 piedi che, a omologazione avvenuta, costituiranno la base per un ordine di serie.

I proprietari di carri del Gruppo Hupac sono Hupac SA e Hupac LLC. I noleggiatori dei carri sono Hupac Intermodal SA e ERS Railways BV.

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 per 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.



INFORMATION TECHNOLOGY E TRASFORMAZIONE DIGITALE

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

Nell'anno in esame Hupac ha aggiornato la propria strategia di digitalizzazione, definendo ulteriori misure per realizzare la propria visione di un sistema di trasporto efficiente e centrato sul cliente.

Automazione OCR dei gate

Entro i prossimi anni Hupac attezzerà i suoi terminal con portali OCR in modo da supportare l'automazione dei processi di check-in e check-out. I portali, dotati di videocamere e di software specifico per il riconoscimento ottico dei caratteri (OCR), leggono e registrano i dati relativi a unità di carico, treni e autocarri in arrivo. A dicembre 2017 sono stati installati nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate i primi due portali per il monitoraggio dei treni in entrata e in uscita. Dopo una fase di test durata diversi mesi, l'impianto è entrato in funzione nella primavera del 2018. Il progetto sarà completato entro la fine del 2019 con la costruzione di due portali stradali. L'installazione di portali OCR nel terminal di Anversa è in fase di pianificazione.

WOLF Web Oriented Logistic Platform

WOLF è la nuova piattaforma software che gradualmente andrà a sostituire il software Goal. WOLF è basato su web ed è accessibile da tutti i dispositivi. Il modulo dei servizi alla clientela integra i processi di prenotazioni e il tracking & tracing e offre numerose funzioni aggiuntive come le autorizzazioni per i conducenti, l'archivio degli schemi di carico e le statistiche. Nell'anno in esame è stato sviluppato e lanciato il modulo TMS (Transport Management System) per la gestione delle operazioni door-to-door nel traffico marittimo e cinese. Ulteriori moduli riguardano la gestione del terminal e la piattaforma Hupac Train Radar, sulla quale Hupac fornirà tutte le informazioni sulla circolazione dei treni e sui tempi di ritiro previsti delle unità presso i terminal.

Sistema SPEAK per la gestione della capacità

La strategia digitale di Hupac prevede l'introduzione di un sistema innovativo, basato su algoritmi, per la gestione delle capacità. L'intento risiede nell'ottimizzazione della rete, in una pianificazione efficiente oltre che in un migliore sfruttamento delle capacità con nuove prestazioni per i clienti. La prima fase di questo progetto riguarda la pianificazione ottimizzata della rotazione carri in base al piano di circolazione. Il relativo modulo è stato introdotto a inizio 2018, dopo un periodo di test e di formazione che ha richiesto alcuni mesi. La seconda fase, la cui entrata in servizio è prevista per la prima metà del 2019, mira all'ottimizzazione del carico dei treni in funzione alla domanda.

Progetti ETA: Estimated Time of Arrival

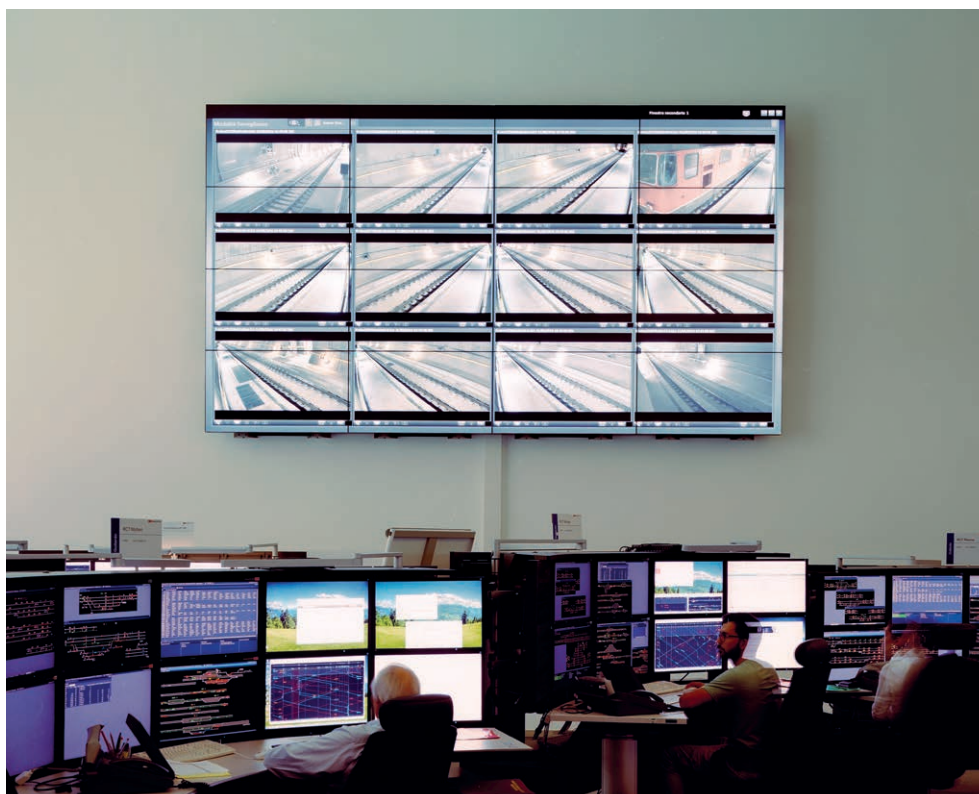
Hupac investe in maniera mirata nell'ampliamento dei sistemi informatici per il monitoraggio della circolazione dei treni e per l'informazione della clientela. In caso di anomalie, lo scopo risiede in uno scambio tempestivo di informazioni affidabili con i partner della catena logistica quanto allo stato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

Vagoni intelligenti con sensori

Sono in programma anche soluzioni per il monitoraggio e l'ottimizzazione dei processi per il settore del materiale rotabile. Tutti i carri saranno dotati di sensori per aumentare il livello di sicurezza e consentire la manutenzione predittiva. Nell'anno in esame Hupac ha iniziato a dotare i propri treni di sistemi GPS per monitorare in tempo reale la posizione dei vagoni.

Integrazione dei dati con Ediges

Numerosi clienti e partner scambiano informazioni con Hupac via XML mediante il sistema di scambio dati Ediges (Electronic Data Interchange Goal with External Partners). Nell'anno in esame numerosi clienti, ferrovie e terminal sono stati collegati al sistema. Sono stati scambiati oltre sei milioni di messaggi con i partner. Nell'anno in corso è stato fondato il consorzio Ediges con l'obiettivo di sviluppare ulteriormente il sistema di scambio dati come standard industriale.



GESTIONE DEI TERMINAL

Eccellenza nel trasbordo strada/rotaia

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

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

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

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

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

Nell'anno in esame l'attività terminalistica del Gruppo Hupac si è sviluppata positivamente. Le perdite di traffico subite nell'anno precedente a causa delle interruzioni sull'asse nord-sud sono state compensate.

Terminal di Busto Arsizio-Gallarate

Distribuito su un'area di 245.000 m² e dotato di 12 gru a portale, il terminal di Busto Arsizio-Gallarate è uno dei maggiori impianti di trasbordo intermodale a livello europeo. Ogni giorno 34 coppie di treni vengono caricate e scaricate su 13 binari sotto gru. Le destinazioni sono Germania, Svizzera, Italia, Spagna, Benelux e Danimarca. Nell'anno in esame, il volume di trasbordo è stato di circa 450.000 unità di carico, con un incremento del 7% rispetto all'anno precedente.

Terminal di Piacenza

Il terminal di Piacenza ha totalizzato 107.000 trasbordi, in linea con l'attività dell'anno precedente. Il volume di traffico giornaliero ammonta a otto coppie di treni con destinazione Italia, Germania, Belgio, Polonia e Romania. Il terminal di Piacenza si estende su un'area di 45.000 m² e dispone di cinque gru gommate. Per i prossimi anni sono previsti importanti piani di espansione.

Terminal di Singen

Situato nella Germania meridionale, il terminal di Singen dispone di due gru a portale e di una gru gommata. Distribuito su un'area di 50.000 m², è in grado di servire otto coppie di treni al giorno. Le destinazioni più importanti sono l'Italia e la regione della Ruhr. Nell'anno in esame, il volume di traffico è aumentato del 7%, raggiungendo le 77.000 unità di carico.

Terminal di Anversa

Nel 2018 l'HTA Hupac Terminal Antwerp ha segnato un incremento di volume pari al 9%. Tre gru a portale su un'area di 53.000 m² hanno assicurato il trasbordo di 88.000 unità di carico. Il volume di traffico è di 10 coppie di treni al giorno con numerose destinazioni in Italia e Svizzera.

Terminal di Aarau

Il terminal di Aarau rappresenta un importante snodo per il traffico di import/export della Svizzera. Ogni giorno vengono gestiti cinque treni diretti in Germania, Italia, Benelux e Svizzera. Nell'anno in esame, il volume di trasbordo è rimasto invariato a 49.000 unità di carico. Il terminal di Aarau dispone di tre gru gommate per la gestione dei treni.

Terminal di Basilea Wolf

Il terminal di Basilea Wolf è anch'esso destinato al traffico di import/export della Svizzera, con quattro treni al giorno verso il Benelux e la Svizzera. Nell'anno in esame, su un'area di 17.000 m² sono state movimentate 38.000 unità di carico, pari a un aumento del 3%.

Terminal di Chiasso

Nel terminal di Chiasso vengono gestiti due treni al giorno diretti ad Aarau e Basilea. Nel 2018, il volume è stato aumentato del 13%, raggiungendo le 8.000 unità di carico.





SVILUPPO DELLE PARTECIPAZIONI OPERATIVE

SBB Cargo International SA, Olten

Da inizio 2011, Hupac detiene una partecipazione di minoranza del 25% in questo vettore internazionale per treni completi e trasporto combinato sull'asse nord-sud. L'integrazione di know-how logistico del settore privato consente a SBB Cargo International di affermarsi come ferrovia merci forte e snella. Ciò dà impulso al mercato e crea nuove opportunità di trasferimento del traffico.

boxXpress GmbH, Amburgo

Da giugno 2018 il Gruppo Hupac, attraverso l'affiliata ERS Railways BV, detiene una partecipazione del 47% nell'impresa ferroviaria boxXpress. La società con sede ad Amburgo possiede 27 locomotive e 800 carri pianali e garantisce il trasporto tra i porti marittimi tedeschi e le maggiori aree economiche della Germania.

Mercitalia Intermodal SpA, Milano

Fin dagli anni settanta, Hupac intrattiene una stretta collaborazione con l'operatore intermodale italiano Mercitalia Intermodal. Alla fine dell'anno in esame, Hupac continuava a detenervi una quota di capitale del 34,48%.

RAIpin SA, Olten

Assieme alle FFS, a BLS e Trenitalia, Hupac è socio dell'operatore intermodale costituito nel 2001 per il trasporto combinato accompagnato attraverso la Svizzera. Alla fine dell'anno di riferimento, la sua quota di capitale restava invariata al 33,11%. Hupac svolge numerosi incarichi per conto di RAIpin, come ad esempio l'assistenza ai clienti, la disposizione e la fatturazione dell'Autostrada Viaggiante. Il terminal di Novara è gestito dall'affiliata Fidia. Nell'anno in esame Hupac SA ha affittato a RAIpin 425 carri a pianale ribassato e otto vagoni di accompagnamento.

Terminal Singen TSG GmbH, Singen

La società di joint venture, fondata nel 1999, gestisce il terminal Singen insieme a DB Intermodal Services. Circa 60 treni transitano settimanalmente su questo impianto.

Combinant NV, Anversa

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

KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH, Ludwigshafen

Hupac detiene dal 2005 una quota del 15% nella società di gestione del terminal intermodale di Ludwigshafen. Nell'ambito della rete Hupac, KTL funge da gateway per il rilancio delle spedizioni tra Germania, Italia, Belgio e Polonia. Ogni settimana Hupac gestisce circa 100 treni su questo terminal.

DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, Duisburg

Il terminal trimodale Duisburg Intermodal Terminal, in cui Hupac partecipa dal 2003 con una quota del 10%, serve da snodo che collega l'entroterra con i grandi porti del Mare del Nord, Rotterdam e Anversa. Nell'anno in esame Hupac ha gestito circa 16 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 110 partenze settimanali dal terminal RSC.

RTC Rail Terminal Chemelot, Geleen

Nell'aprile 2018 Hupac ha acquisito una partecipazione del 40% in RTC Rail Terminal Chemelot. Hupac gestisce 16 treni a settimana attraverso questo terminal nel sud dei Paesi Bassi (Limburgo).

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 12,6 miliardi di megajoule di energia rispetto al solo trasporto su strada (fonte: calcolatore ambientale www.ecotransit.org).

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

Protezione da incidenti con inquinamento ambientale

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

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

La prevenzione è il filo conduttore anche nell'ambito dei terminal. Il software operativo 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 la pioggia, 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 stato progettato per gestire un elevato volume di merci ed è dotato di ulteriori funzioni di sicurezza preventiva, come il sistema elettronico di segnalazione e controllo del traffico ferroviario interno e il controllo elettronico centralizzato di tutti i dispositivi di sicurezza.

Hupac punta sul fattore umano 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 l'autotrasportatore, 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 16,8% del volume della sua rete, con la massima attenzione. Un servizio specifico, diretto da un consulente merci pericolose nominato e formato secondo la direttiva 96/35/CE, si occupa dell'attuazione delle disposizioni in materia di sicurezza in tutti i settori del Gruppo, della consulenza ai clienti e della formazione dei collaboratori.

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

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

Numerosi controlli consentono di identificare, registrare e valutare sistematicamente le possibili irregolarità, il cui numero nell'anno in esame si è mantenuto pressoché costante. Sui terminal sono stati accertati 72 episodi (anno precedente: 79), mentre nella rete ferroviaria sono stati 42 (anno precedente: 20).

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.

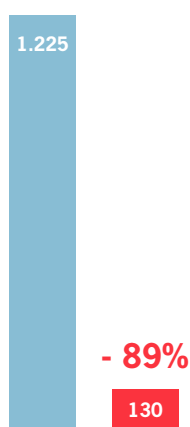
Un ulteriore abbattimento dei picchi sonori al di sotto degli 80 dB(A) è possibile sui carri solo con l'utilizzo di sistemi frenanti alternativi come per esempio freni a disco. Altri 200 carri con freni a disco sono stati ordinati nel 2018 e saranno consegnati nel 2019.

Prestazioni ambientali della rete del traffico intermodale di Hupac

Emissioni di CO₂

in 1000 tonnellate

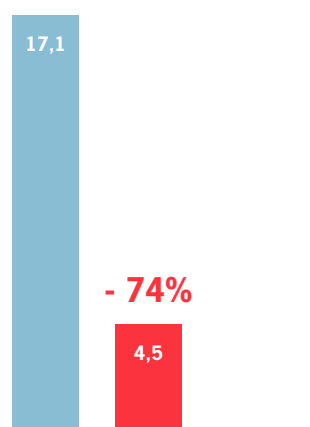
■ Traffico Hupac
■ Per un confronto: traffico stradale



Consumo d'energia

in mia. megajoule

■ Traffico Hupac
■ Per un confronto: traffico stradale



COLLABORATORI

Composizione

Alla fine del 2018 il Gruppo Hupac contava 515 dipendenti equivalenti a tempo pieno (anno precedente: 455), rispettivamente 526 persone fisiche (anno precedente: 470), di cui 216 in forza presso Hupac Intermodal in Svizzera, 248 presso le filiali in Italia e 62 presso le filiali in Germania, Olanda, Belgio, Polonia, Russia e Cina. La quota dell'occupazione femminile ammontava a 19%. La media dell'anzianità di servizio è scesa leggermente attestandosi a 10,3 anni.

Formazione

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

Hupac punta sulla formazione e l'aggiornamento orientati alla pratica. In questo modo i collaboratori imparano a conoscere dal vivo i processi aziendali di creazione di valore. Avendo la necessaria preparazione, possono essere impiegati in modo flessibile per le diverse funzioni operative. Nell'anno in esame nove collaboratori hanno preso parte a programmi di job rotation con permanenza nelle sedi distaccate e filiali.

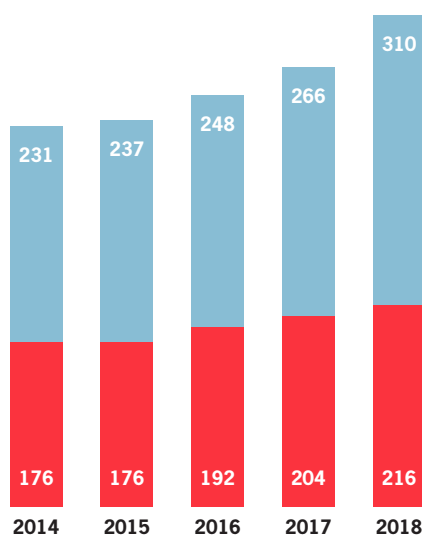
Nel 2018 in Hupac Intermodal sono stati formati sette apprendisti per diventare impiegati di commercio.

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.

Personale del Gruppo Hupac

Numero di collaboratori (persone fisiche)



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 2018 Hupac ha totalizzato 535.700 spedizioni stradali, pari a 10,3 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 sull'area comunale di Gallarate
- ampliamento del terminal di Busto Arsizio sui territori comunali di Gallarate e Busto Arsizio (come da consuntivo del 2006)
- HTA Hupac Terminal Antwerp
- completamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate (come da consuntivo del 2012).

Hupac dovrà restituire una parte considerevole di questi finanziamenti pubblici, pari a un importo dal 2018 al 2040 di circa CHF 50,7 milioni. Per lo stesso periodo dovranno essere corrisposti interessi alla Confederazione per circa CHF 1,7 milioni (vedi tabella).

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

Per quanto riguarda i contributi di gestione, il modello di sovvenzione della Confederazione ha carattere digressivo. Il trasferimento di un numero crescente di trasporti dovrà essere realizzato con una riduzione dei mezzi finanziari in termini assoluti. Nel 2018 i contributi alla gestione d'esercizio per spedizione stradale nel traffico transalpino attraverso la Svizzera sono diminuiti del 4,4% rispetto al 2017.

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

Importi in 1000 CHF

Periodo	2018	2019-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2018-2040 Totale
Rimborso prestiti	3.605	3.605 - 3.605	2.559 - 2.562	1.470 - 1.551	65	50.689
Interessi	225	59 - 262	5 - 37			1.679
Totale	3.830	3.664 - 3.867	2.564 - 2.599	1.470 - 1.551	65	52.368



LABELS HERE

7



CONTO ANNUALE

CONTO ANNUALE CONSOLIDATO

Conto economico consolidato 2018 e 2017

Importi in 1 000 CHF	2018	2017
Ricavi netti da forniture e prestazioni	579 723	485 570
Altri ricavi	73 675	66 817
Costi delle prestazioni fornite	-531 166	-447 262
Utile lordo	122 232	105 125
Costi del personale	-43 150	-37 537
Altri costi d'esercizio	-15 423	-13 600
Ammortamenti e rettifiche di valore	-52 015	-44 332
Risultato ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie	11 644	9 656
Ricavi finanziari	273	115
Ricavi da dividendi	0	140
Costi finanziari	-2 176	-1 859
Quota ai risultati delle società associate	663	1 841
Differenze di cambio	-201	2 873
Risultato ordinario d'esercizio	10 203	12 766
Ricavi estranei	125	192
Costi estranei	-994	-22
Ricavi straordinari	730	2 181
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	265	124
Utile risultante dall'alienazione di partecipazioni	1 905	0
Costi straordinari	-136	-265
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	-177	-12
Perdita risultante dall'alienazione di partecipazioni	0	0
Scioglimento accantonamenti	0	112
Risultato d'esercizio prima delle imposte	11 921	15 076
Imposte dirette	-3 916	-3 839
Risultato d'esercizio	8 005	11 237
Quota degli azionisti minoritari	-119	-110
Risultato d'esercizio del Gruppo	7 886	11 127

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2018 e 2017

Importi in 1 000 CHF	31.12.2018	31.12.2017	Importi in 1 000 CHF	31.12.2018	31.12.2017
ATTIVI			PASSIVI		
Mezzi liquidi	62 117	54 550	Debiti per forniture e prestazioni	58 236	44 168
Crediti da forniture e prestazioni	72 886	68 515	- nei confronti di terzi	58 161	43 994
- nei confronti di terzi	61 341	53 641	- nei confronti di azionisti	75	174
- nei confronti di azionisti	11 545	14 874	Debiti onerosi a breve termine	7 083	876
Altri crediti a breve termine	21 112	16 422	- nei confronti di terzi	7 083	876
- nei confronti di terzi	21 112	16 422	Altri debiti a breve termine	7 433	3 675
Scorte e prestazioni di servizi non fatturate	12 430	7 051	- nei confronti di terzi	7 433	3 675
- scorte	3 315	3 438	Ratei e risconti passivi	55 728	59 665
- prestazioni di servizi non fatturate	9 115	3 613	Accantonamenti a breve termine	387	155
Ratei e risconti attivi	30 215	25 740	Totale capitale di terzi a breve termine	128 867	108 539
Totale attivo circolante	198 760	172 278	Debiti onerosi a lungo termine	87 335	64 571
Immobilizzazioni finanziarie	68	53	- nei confronti di terzi	87 335	64 571
- Crediti a lungo termine nei confronti di terzi	57	47	Altri debiti a lungo termine	51 096	56 078
- Altre immobilizzazioni finanziarie	11	6	- nei confronti di terzi	51 096	56 078
Partecipazioni	44 205	43 648	Accantonamenti a lungo termine	120 640	98 391
Immobilizzazioni materiali	238 945	209 521	Imposte differite passive	2 032	1 893
- Acconti per investimenti materiali	13 325	18 812	Totale capitale di terzi a lungo termine	261 103	220 933
- Attrezzature tecniche	13 480	14 849	Totale capitale di terzi	389 970	329 472
- Materiale rotabile	106 179	63 126	Azionisti minoritari	558	1 033
- Impianti fissi su terreni di terzi	8 543	9 449	Capitale azionario	20 000	20 000
- Terminali, stabili e terreni	91 290	97 581	Riserva legale da capitale	16 238	16 863
- Altri investimenti materiali	6 128	5 704	Riserva legale da utili	54 043	53 084
Immobilizzazioni immateriali	18 660	12 906	Riserve libere da utili	38 075	32 474
Imposte differite attive	1 016	1 289	Differenza di conversione	-15 405	-11 163
Totale attivo fisso	302 894	267 417	Azioni proprie	-1 825	-2 068
Totale attivi	501 654	439 695	Totale capitale proprio	111 126	109 190
			Totale passivi	501 654	439 695

Osservazioni sul conto economico consolidato 2018

Nell'anno di esercizio 2018, in un contesto economico favorevole, il Gruppo Hupac ha incrementato notevolmente i *Ricavi netti da forniture e prestazioni* rispetto all'anno precedente. Grazie alla crescita organica, all'acquisizione di ERS Railways BV e all'assenza dell'effetto negativo di Rastatt nell'anno precedente, il fatturato è aumentato del 19,4%, pari a CHF 579,7 milioni.

La voce *Altri ricavi*, che include il sostegno finanziario pubblico, è aumentata del 10,3% rispetto al 2017 grazie al significativo incremento dei volumi.

L'incremento dei *Costi delle prestazioni fornite* è stato leggermente inferiore alla crescita del fatturato e superiore del 18,8% rispetto all'anno precedente. Nell'anno in rassegna l'*Utile lordo* è risultato superiore a CHF 122,2 milioni, con un margine lordo leggermente inferiore.

I *Costi del personale* sono aumentati del 15,0% per via dell'acquisizione di ERS Railways BV ad Amburgo e della creazione di nuovi posti di lavoro grazie alla crescita e agli investimenti in ulteriori competenze specialistiche. La situazione è analoga per gli *Altri costi d'esercizio*, che sono aumentati del 13,4%. Grazie a una maggiore crescita del fatturato del 19,4%, la produttività ha potuto essere aumentata comparativamente.

Le acquisizioni dell'anno in rassegna e dell'anno precedente, nonché l'aumento degli investimenti, hanno comportato *Ammortamenti e rettifiche di valore* che sono aumentati di CHF 7,7 milioni.

Con un *Risultato ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie* di CHF 11,6 milioni e un incremento del 20,6% rispetto all'anno precedente, si è ottenuto un risultato estremamente soddisfacente.

Con CHF -1,4 milioni, il risultato finanziario, esclusa la vendita di una partecipazione, è stato minore di CHF 4,5 milioni rispetto all'anno precedente, dove è stato realizzato un utile di CHF 3,1 milioni, principalmente grazie a *Differenze di cambio* per CHF 2,9 milioni e a risultati nettamente migliori delle società affiliate. Il calo del *Risultato ordinario d'esercizio* da CHF 12,8 milioni dell'anno precedente a CHF 10,2 milioni nel 2018 è quindi da ricondurre principalmente all'assenza di plusvalenze valutarie e alla diminuzione del risultato delle singole partecipazioni di minoranza.

Mentre i *Ricavi straordinari* e altre componenti straordinarie hanno contribuito positivamente al risultato d'esercizio 2017 con CHF 2,3 milioni, nel 2018 tale cifra è stata leggermente inferiore CHF 1,7 milioni, includendo la plusvalenza di CHF 1,9 milioni derivante dalla vendita di una partecipazione, il che, al netto delle imposte e della deduzione delle quote di minoranza, ha comportato una riduzione del 29,1% del *Risultato d'esercizio del Gruppo* per un totale di CHF 7,9 milioni.

Conto consolidato dei flussi di mezzi 2018 e 2017

Importi in 1 000 CHF	2018	2017
Risultato d'esercizio del Gruppo	7 886	11 127
Ammortamenti sostanza fissa materiale	35 162	30 275
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	3 958	1 056
Variazione valore partecipazioni	588	-651
Variazione accantonamenti	22 694	14 743
Altre operazioni non monetarie	206	-3 414
Risultato netto da alienazione sostanza fissa materiale	-88	-112
Risultato netto da alienazione di partecipazioni	-1 905	0
Quota ai risultati delle società associate	-663	-1 841
Azionisti minoritari	-386	512
Variazione dell'inventario	58	-96
Variazione dei crediti a breve	-19 710	-18 616
Variazione dei debiti a breve	12 159	15 772
Flusso di fondi da attività aziendale	59 959	48 755
Investimenti in immobilizzazioni materiali	-71 326	-57 200
Disinvestimenti immobilizzazioni materiali	1 232	137
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	-9 751	-10 759
Disinvestimenti immobilizzazioni immateriali	0	1
Investimenti in partecipazioni	-7 238	0
Disinvestimenti di partecipazioni	7 295	0
Flusso di fondi da attività di investimento	-79 788	-67 821
Variazione dei crediti finanziari	144	-389
Variazione dei debiti finanziari	29 451	-1 802
Azioni proprie	243	506
Pagamento di dividendi	-1 560	-3 129
Flusso di fondi da attività di finanziamento	28 278	-4 814
Variazione	8 449	-23 880
Fondi liquidi all'inizio del periodo	54 550	76 585
Differenze cambio su mezzi liquidi	-882	1 845
Fondi liquidi alla fine del periodo	62 117	54 550

Allegato al conto di Gruppo 2018

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 2018 include inoltre un accantonamento per rischi generali di CHF 8,2 milioni.

Le seguenti società sono state consolidate integralmente:

Ragione sociale		Capitale azionario/sociale	Partecipazione in %	
			31.12.2018	31.12.2017
Hupac SA, Chiasso	CHF	20 000 000		
Hupac Intermodal SA, Chiasso	CHF	250 000	100,00	100,00
Hupac SpA, Busto Arsizio	EUR	2 040 000	96,99	96,99
Partecipazione della Hupac SpA, Busto Arsizio: - Fidia SpA, Milano	EUR	550 000	3,00	3,00
Hupac GmbH, Singen	EUR	210 000	100,00	100,00
Termi SA, Chiasso	CHF	2 000 000	100,00	100,00
Partecipazione della Termini SA, Chiasso: - Termini SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	95,00	95,00
Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	5,00	5,00
Fidia SpA, Milano	EUR	550 000	97,00	97,00
Centro Intermodale SpA, Milano	EUR	4 480 000	100,00	100,00
Partecipazione della Centro Intermodale SpA, Milano: - Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	EUR	52 000	100,00	100,00
Hupac Intermodal Italia Srl, Busto Arsizio	EUR	100 000	100,00	100,00
Hupac Intermodal BVBA, Anversa	EUR	1 601 000	99,94	99,94
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	EUR	200 000	100,00	100,00
Partecipazione della Hupac Intermodal NV, Rotterdam: - Hupac Intermodal BVBA, Anversa	EUR	1 601 000	0,06	0,06
Intermodal Express LLC, Mosca	RUB	3 000 000	75,00	75,00
Partecipazione della Intermodal Express LLC, Mosca: - Hupac LLC, Mosca	RUB	60 000 000	2,00	2,00
Hupac LLC, Mosca	RUB	60 000 000	98,00	98,00
Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o., Brwinów	PLN	100 000	100,00	100,00
Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd, Shanghai	CNY	5 000 000	100,00	100,00
Hupac Maritime Logistics GmbH, Duisburg	EUR	200 000	100,00	100,00
Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	EUR	6 720 000	100,00	94,07
ERS Railways BV, Rotterdam	EUR	49 000	100,00	-

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

Ragione sociale	Sede	Partecipazione in %	
		31.12.2018	31.12.2017
Mercitalia Intermodal SpA	Milano (Italia)	34,48	34,48
Terminal Alptransit Srl	Milano (Italia)	42,00	50,00
RAIPin SA	Olten (Svizzera)	33,11	33,11
SBB Cargo International SA	Olten (Svizzera)	25,00	25,00
Cesar Information Services Scarl	Bruxelles (Belgio)	25,10	25,10
Combinant NV	Anversa (Belgio)	35,00	35,00
Terminal Singen TSG GmbH	Singen (Germania)	50,00	50,00
Gateway Basel Nord SA	Basilea (Svizzera)	24,50	24,50
Kombi-Terminal Düsseldorf GmbH	Düsseldorf (Germania)	33,33	33,33
Rail Terminal Chemelot (RTC) BV	Geleen (Olanda)	40,00	-
boxXpress GmbH	Amburgo (Germania)	47,00	-

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 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 effettuate sulla rete Hupac, nonché per il noleggio di vagoni a

Tabella di conversione

	Bilancio		Conto economico	
	31.12.2018	31.12.2017	2018	2017
CHF/EUR	1,12605	1,16905	1,15470	1,11140
CHF/RUB	0,01417	0,01690	0,015643	0,016895
CHF/PLN	0,26197	0,28030	0,271031	0,261087
CHF/CNY	0,14321	0,14900	0,149730	0,145871

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 2017	20 000	94 751	-2 574	-18 229	93 948	473
Differenze di conversione				5 168	5 168	47
Differenze di conversione associate				1 898	1 898	
Rettifica patrimonio netto		-328			-328	402
Sviluppo posizione Azioni proprie			506		506	
Dividendi Capogruppo		-3 129			-3 129	
Utile consolidato 2017		11 127			11 127	111
Saldo al 31 dicembre 2017	20 000	102 421	-2 068	-11 163	109 190	1 033
Differenze di conversione				-3 272	-3 272	-89
Differenze di conversione associate				-970	-970	
Rettifica patrimonio netto		-392			-392	-505
Sviluppo posizione Azioni proprie			243		243	
Dividendi Capogruppo		-1 559			-1 559	
Utile consolidato 2018		7 886			7 886	119
Saldo al 31 dicembre 2018	20 000	108 356	-1 825	-15 405	111 126	558

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	2018	2017
Consistenza iniziale al 01.01.	503	630
- Acquisti	23	56
- Vendite	-64	-183
Consistenza finale al 31.12.	462	503

Le transazioni sono avvenute a prezzi di mercato.

	2018	2017
Media annua di posti di lavoro a tempo pieno	504	442

Strumenti derivati - Stato al 31.12.2018

Importi in CHF	Volume del contratto 31.12.2018	Valori equi 31.12.2018	Valori equi 31.12.2017
Operazioni swap su tassi d'interesse			
Zürcher Kantonalbank 10.4.2012-14.4.2020, 0,825%	5 000 000	-118 300	-177 790
Credit Suisse 19.1.2015-19.1.2022, 1,46%	20 000 000	-1 356 530	-1 602 474
Totale	25 000 000	-1 474 830	-1 780 264

Hupac SA ha stipulato con la Zürcher Kantonalbank in data 5.4.2012 e con Credit Suisse in data 19.11.2013 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	31.12.2018	31.12.2017
Costi straordinari	136	265
Le posizioni più rilevanti sono:		
2018: Risarcimento di danni e spese impreviste		
2017: Altre tasse e registrazione di costi per movimenti di magazzino riguardanti uscite di pezzi di ricambio del 2009 erroneamente non fatturati		
Ricavi straordinari	730	2 181
Le posizioni più rilevanti sono:		
2018: Rimborso da procedura fallimentare Cosmef e rimborsi di altre tasse e costi assicurativi		
2017: Rimborso di tasse e di altre tasse		
Altre indicazioni prescritte dalla legge		
Debiti derivanti da contratti di leasing con durata restante di oltre dodici mesi dalla data di chiusura del bilancio	300	38
Debiti nei confronti di istituti di previdenza	581	579
Importo totale delle garanzie costituite per i debiti di terzi	13 715	6 908
Attivi costituiti in pegno a garanzia dei propri impegni	59 954	64 703
Debiti onerosi a lungo termine		
- 1 - 5 anni	33 869	44 676
- > 5 anni	53 466	15 472
Onorario all'ufficio di revisione		
Servizi di revisione	138	130

Relazione dell'Ufficio di revisione all'Assemblea Generale sul conto di gruppo 2018

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 34 a 40), per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018.

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 2018 è conforme alla legge svizzera e alle regole di consolidamento e di valutazione descritte in allegato.

Relazione in base ad altre disposizioni legali

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

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

Raccomandiamo di approvare il presente conto di gruppo.

Ernst & Young SA



Elisa Alfieri
Perito revisore abilitato
(Revisore responsabile)



Michele Balestra
Perito revisore abilitato

Lugano, 16 aprile 2019

Progetto “Art book on the world of Hupac”

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

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



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

www.gianpaolominelli.com

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



Hupac SA
Viale R. Manzoni 6
CH-6830 Chiasso
Tel. +41 58 8558800
info.ch@hupac.com
www.hupac.com

