

RELAZIONE SULLA GESTIONE

2020



2020 in cifre



**Trasferite su rotaia
1.015.000 spedizioni stradali
1.913.000 TEU**



**Carri per il trasporto
delle unità di carico
7.700 moduli di carro**



**Trucking stradale
come servizio
per il settore marittimo
161.000 unità di carico**



**Risparmio di gas serra
nella rete di Hupac Intermodal
1,2 mio. tonnellate CO₂**



**+0,1%
Frequenza dei treni
nella rete del Gruppo Hupac
147 treni al giorno**



**-3,0%
Trasbordo nei terminal
del Gruppo Hupac
776.000 unità di carico**



**+3,0%
Collaboratori
nelle 23 società
del Gruppo Hupac
560 persone**



**-2,3%
Fatturato annuo
CHF 596,8 mio.
EUR 557,7 mio.**



**Risultato d'esercizio
CHF -2,5 mio.
EUR -2,4 mio.**

EDITORIAL



“ Ridurre le emissioni di gas serra del **90% nel trasporto europeo entro il 2050** – un obiettivo molto ambizioso del Green Deal



Due eventi hanno caratterizzato il 2020. La pandemia da COVID-19 ha evidenziato il ruolo centrale che il trasporto combinato gioca per l'integrità delle catene di approvvigionamento in Europa. In brevissimo tempo, Hupac si è adattata alla situazione di crisi. Il nostro sistema di trasporto ha funzionato quando tutto il resto si è bloccato, soprattutto nelle prime drammatiche settimane in Italia e durante le chiusure dei confini nel trasporto su strada. I nostri ringraziamenti vanno a tutti coloro che hanno dato una mano: a collaboratori e clienti, a ferrovie, terminal e officine.

Un impatto molto più duraturo avrà, invece, il Green Deal dell'UE annunciato a fine 2019. È stato concretizzato per il settore dei trasporti nel dicembre 2020. L'obiettivo è quello di ridurre le emissioni di gas serra dei trasporti del 90% entro il 2050, un obiettivo molto ambizioso in un settore che oggi rappresenta il 25% delle emissioni totali.

Secondo la Commissione UE, un contributo a questo obiettivo deve essere dato dal raddoppio del trasporto merci su rotaia entro il 2050. Hupac può e vuole di più! Dal 2009 al 2018 i volumi di trasporti intermodali in Europa sono cresciuti del 50%. Questo momentum ci rende fiduciosi. Con il trasporto combinato possiamo dare un contributo sostanziale al raggiungimento degli obiettivi climatici. I fattori sono molteplici:

- > Già oggi il transito ferroviario attraverso la Svizzera è privo di emissioni, dal momento che viene utilizzata solo elettricità prodotta in modo neutrale per il clima.
- > Anche in Germania le ferrovie sono in grado di operare a zero emissioni. La nostra filiale ERS Railways lo dimostra: da gennaio 2021, il partner boxXpress viaggia con elettricità prodotta al 100% senza emissioni.
- > Le nuove tecnologie come l'idrogeno verde, generato da fonti di energia rinnovabile quali vento, acqua o sole, sono a un punto di svolta. Potranno rendere "emission-free" il trasporto stradale da e per i terminal, e quindi l'intera filiera del trasporto intermodale.
- > Infine, anche la domanda favorisce il modal split sostenibile. Le industrie vicine ai consumatori richiedono trasporti neutrali dal punto di vista climatico, fissando sempre più spesso degli obiettivi precisi di CO₂ ai partner logistici.

Sono convinto che il trasporto combinato sarà in grado di realizzare le prime catene di trasporto "emission-free" già prima del 2030. Le brevi distanze da e per i terminal su strada saranno effettuate da camion con trazione a idrogeno o a batteria elettrica. Nei terminal saranno utilizzate gru a portale elettriche e locomotive di manovra a zero emissioni. Sempre più corrente di trazione verde sarà in offerta. Una visione? No, una prospettiva realistica che Hupac contribuisce attivamente a formare.

Le opportunità per un maggiore trasferimento verso un trasporto combinato ancora più ecologico non

sono mai state migliori. Questo è tuttavia associato a grandi aspettative per l'aumento della capacità dell'infrastruttura ferroviaria. Il raddoppio del trasporto passeggeri ad alta velocità entro il 2030 – un altro obiettivo del Green Deal! – e del trasporto merci entro il 2050 richiederà investimenti notevoli, soprattutto nelle infrastrutture, ma anche nei terminal. È qui che si fa appello alla politica.

Un sistema ferroviario intelligente del futuro non richiede il raddoppio dell'infrastruttura. Quello che serve è l'eliminazione dei colli di bottiglia e la creazione di ridondanze. Le esigenze del trasporto merci su rotaia – treni lunghi e pesanti, tracce garantite di buona qualità – devono essere prese in considerazione e attuate rapidamente. Questo include una serie di misure prioritarie sul corridoio Reno-Alpino, compreso il Belgio-Italia. E ben prima del 2030, perché l'onda del trasferimento modale è in corso già oggi:

- > La valle del Reno a sud di Mannheim sta diventando un collo di bottiglia sul corridoio. Un aumento della capacità è atteso da tempo. Hupac sostiene l'idea del doppio binario continuo e dell'elettrificazione della linea Wörth-Lauterbourg-Strasburgo a sinistra del Reno, come bypass alla linea Mannheim-Basilea via Rastatt. Il potenziamento a quattro binari sulla riva destra del Reno non sarà realizzato fino a dopo il 2040, cioè troppo tardi per il trasferimento modale.
- > Sulle linee Bellinzona-Luino-Gallarate e Domodossola-Novara/Gallarate l'alimentazione elettrica deve essere rinforzata per pesi standard dei treni fino a 2000 tonnellate. Ulteriori colli di bottiglia locali vanno superati.
- > Nel collegamento Olanda-Duisburg è necessario un upgrade dell'infrastruttura per la lunghezza dei treni dagli attuali 650 a 740 metri, sia per la linea principale (Betuwe) e il rispettivo collegamento in Germania, sia per il percorso alternativo via Venlo.
- > Potenziamento dell'asse Zeebrugge/Anversa-Metz-Strasburgo-Basilea ai parametri standard del corridoio Reno-Alpi.

La Commissione UE afferma che un futuro intelligente e sostenibile per la mobilità richiede una trasformazione fondamentale. Assicuriamoci che il percorso venga impostato già oggi e che vengano sfruttate le opportunità uniche del Green Deal. Ora sono necessarie decisioni rapide sul potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria!

Abbiamo superato il 2020 e guardiamo al dopo pandemia. Affrontiamo insieme, con fiducia e gioia, le sfide del futuro, con voi come cliente, azionista, partner e collaboratore. Insieme continueremo a sviluppare il trasporto combinato: più efficiente, più smart, senza emissioni. Vi ringrazio per questo.

Hans-Jörg Bertschi
Presidente del Consiglio di Amministrazione



EDITORIAL

“ I compiti per l'anno in corso sono chiari e presto delineati:
1. stop the bleeding,
e **2. be prepared.**



Di base, nel rapporto annuale non si raccontano storie emozionanti. Tuttavia, l'anno 2020 ci invogliava a farlo, perché come Hupac abbiamo vissuto qualcosa che non ha precedenti nella storia dell'azienda. Una pandemia. Se l'inizio era ancora pieno di domande e anche di soluzioni rapide – come riorganizzare il lavoro, per esempio, l'industria europea e i partner logistici associati erano chiamati a rispondere in modo creativo alla questione del crollo dei volumi. Nel marzo 2020 è apparso subito chiaro che la strada si stava fermando alle frontiere in Europa e che le catene di approvvigionamento intermodali stavano diventando rapidamente un'ancora di stabilità dell'approvvigionamento. Ai cali di volume su base settimanale del -40% abbiamo risposto con la stabilità della rete. Successivamente, l'offerta per i mercati che non si sono ripresi è stata ridotta piuttosto dolcemente, mentre alcuni sottomercati non sono stati colpiti affatto o solo leggermente dalla crisi Covid. Il fatto che i processi terminalistici in tutta Europa siano stati convertiti a "contactfree" fa parte della stessa verità della nuova gestione della forza lavoro in home office all'80%.

Il 2020 è stato l'anno finanziariamente più difficile per Hupac: per la prima volta nella storia abbiamo chiuso con un risultato negativo di CHF -2,5 milioni di utile netto. Tuttavia, il 2020 passerà sicuramente come l'anno con i maggiori insegnamenti. Il lavoro può essere ripensato, la nostra rete è un pilastro dell'offerta europea, è importante mantenere la rotta in una tempesta, una buona squadra è anche esperta nel sopravvivere a una tempesta, le ferite fanno parte del business ed è importante conoscere queste ferite.

La rete di Hupac è la più grande e, secondo me, la rete intermodale meglio organizzata d'Europa. I servizi esistenti nel settore transalpino costituiscono la spina dorsale di Hupac. Siamo lieti di essere stati in grado di confermarlo con la nostra performance. Sotto l'influenza di COVID-19 è nata l'esigenza di ampliare la rete verso l'Italia meridionale. L'espansione del network nei mercati in via di sviluppo è una conseguenza logica per il nostro team. L'esempio dell'Europa sudorientale ne è la prova: con la concentrazione dei flussi di traffico verso un hub a Vienna abbiamo rafforzato la rete e creato un altro nodo per il sud-est. In futuro, l'attenzione sarà rivolta tanto all'ulteriore sviluppo degli annessi mercati dei Balcani fino alla Turchia, quanto alle opportunità che si aprono alla Spagna in occidente. L'asse verso la Polonia deve ricevere un ulteriore impulso con l'espansione della Via della Seta. Il nostro impegno come partner di Langhrouz è un elemento costitutivo, che deve servire anche allo sviluppo attento di questo sottomercato.

In cifre, la rete che riuniamo sotto il nome di Shuttle Net ha movimentato il carico principale di circa 746.000 spedizioni stradali; questo è solo lo 0,5% in meno rispetto all'anno precedente. La giovane business unit Company Shuttle, che offre prodotti dedicati su misura, ha ampliato la sua impronta con circa 102.000 spedizioni. Si tratta di una crescita del 7,4% rispetto all'anno precedente. La nostra unità più recente, il business marittimo, ha chiuso a -0,7% su base annua, con un volume di spedizioni stradali di circa 256.000 unità. In totale, abbiamo raggiunto ancora una volta la soglia di 1 milione con 1.015.000 spedizioni stradali e siamo orgogliosi di essere stati ancora una volta una spina dorsale per il mercato.

I compiti per l'anno in corso sono chiari e presto delineati: 1. stop the bleeding, e 2. be prepared. Insieme al team di management, ci siamo imposti un rigoroso percorso di riduzione dei costi e lo stiamo seguendo anche quest'anno. Resta da vedere come le ulteriori ondate di COVID-19 influenzeranno la connettività logistica del continente e in che misura dovremo rispondere con la giusta sensibilità. Tuttavia, questo è solo un lato del lavoro e rappresenta il business quotidiano. La pianificazione per il 2022 è in corso, le tracce con i nuovi parametri devono essere ordinate già a marzo. Nel 2020 Hupac ha fatto i preparativi per poter affrontare in modo stabile gli anni di calo dei contributi che ci attendono. L'apertura al 100% dei tunnel di base attraverso la Svizzera si traduce in una mega opportunità per il mercato, ma senza preparazione non vale niente. Se produciamo nel settore "ferrovia" come abbiamo fatto negli ultimi 50 anni, non funzionerà. La Svizzera è ora preparata per treni più pesanti (oltre 1600 t), più lunghi (fino a 740 m) e più alti (P400). Dobbiamo tenerlo presente con tutti i nostri partner ferroviari: solo insieme siamo forti. Siamo chiamati a trasferire al sistema ferroviario 300.000 camion che attraversano le Alpi, e questo per noi è un incentivo sufficiente per offrire prodotti sicuri e sostenibili nel segmento dei trailer. Tutto questo può essere realizzato solo con partner forti. La performance sarà la chiave per mettere in pratica i nostri preparativi. Qui non contano i paroloni o le campagne di marketing, ma semplicemente: azione.

Il 2020 è alle nostre spalle ed è stato impegnativo e a volte sconcertante. Ma Hupac non sarebbe nulla senza i suoi clienti, i suoi azionisti, i suoi partner e senza ogni singolo collaboratore. 1000 grazie a tutti.

Michail Stahlhut
CEO





Retrospectiva
dell'anno Covid

2020

21
Febbraio

24
Febbraio

A Codogno, vicino a Piacenza, viene segnalato il primo caso di coronavirus non riconducibile a una infezione in Cina. La pandemia è arrivata in Europa.

Hupac convoca la prima riunione di crisi e definisce le linee guida:

- > gestione dei collaboratori “no risk”
- > gestione dei terminal “contactless”
- > gestione delle emergenze “ready for the challenge”.

I clienti e i partner vengono informati il giorno stesso.

2
Marzo

In tutta Europa, le filiali Hupac si preparano ad attuare le misure di protezione definite.

9
Marzo

L'Italia dichiara il lockdown nazionale. Hupac aumenta la frequenza dei treni per soddisfare la forte domanda di trasporti sicuri in Italia. “We keep intermodal running” è il messaggio alla logistica europea.

10
Marzo

Hupac lancia una lettera aperta del settore ferroviario per evidenziare il ruolo strategico del trasporto combinato “contactless”. Via libera al traffico merci ferroviario, terminal aperti e coordinamento europeo sono le condizioni necessarie per il trasporto dei beni essenziali in sicurezza.

Aprile

I lockdown e le interruzioni delle catene di approvvigionamento causano un massiccio calo dei volumi di traffico. Hupac si avvale del lavoro a tempo ridotto in numerosi paesi.

Maggio

La prima ondata della pandemia si va esaurendo; a rotazione una parte dei collaboratori torna in ufficio dall'home office. Da un punto di vista operativo i processi si sono stabilizzati. “Welcome to the new normal” è ora il motto.

Giugno

Nella sede centrale viene celebrato il passaggio di consegne da Beni Kunz a Michail Stahlhut come nuovo CEO del Gruppo Hupac, in perfetto stile “contactless”.

“We keep inter



25
Febbraio

28
Febbraio

Il personale di Chiasso e Busto è diviso in gruppi paralleli che lavorano con il dovuto distanziamento e senza contatto diretto. Un terzo del personale lavora in home office.

Il terminal di Busto Arsizio-Gallarate è stato adattato al funzionamento senza contatto con check-in digitalizzato, accesso regolato per rispettare le norme di distanziamento, vetri di separazione agli sportelli, distribuzione di mascherine protettive e disinfettanti. Per assicurare la continuità del business, vengono approntati piani di emergenza per la disponibilità di trazione ferroviaria e capacità di trasbordo.

16
Marzo

Fine
Marzo

Con l'eccezione di alcune funzioni di servizio, tutto il personale della sede centrale lavora in home office. Tutti i dipendenti sono dotati di telefonia internet, sistemi di videoconferenze e accesso ai documenti da remoto.

L'operatività "contactless" è pienamente implementata nei terminal di Busto Arsizio-Gallarate, Piacenza e Pordenone; i clienti sono sensibilizzati. Hupac è impegnata nei gruppi di lavoro in tutta Europa per condividere l'esperienza di gestione terminalistica contactless maturata in Italia.

Ottobre

Novembre

Dicembre // // //

Hupac si prepara per fronteggiare la seconda ondata. Circa il 75% del personale lavora in home office.

L'utilizzo della capacità nella rete di Hupac migliora sensibilmente; la domanda si stabilizza. In Hupac si torna a lavorare a tempo pieno.

Nell'anno Covid 2020, Hupac ha protetto efficacemente i suoi collaboratori, ha mantenuto il funzionamento della rete in ogni momento e ha dimostrato la rilevanza sistemica del trasporto combinato. In questo senso, il bilancio è positivo – nonostante le inevitabili perdite finanziarie.

modal running"

STRATEGIA

Una realtà vissuta

Hupac punta a un ruolo di leader di mercato nel trasporto intermodale in Europa – in termini di qualità e quantità. Per raggiungere questo obiettivo, vogliamo rafforzare la nostra posizione nel core business del trasporto transalpino ed espanderci geograficamente verso est fino alla Cina e in Europa sud-occidentale e sud-orientale.

Per attuare la sua strategia di crescita, Hupac lancia un programma di investimenti a lungo

termine. L'attenzione si concentra su materiale rotabile, terminal, IT e misure di supporto per rafforzare la trazione ferroviaria. Passo dopo passo, stiamo così creando le condizioni per il successo dell'azienda.

Il futuro di Hupac è plasmato dai suoi collaboratori – persone che si concentrano con coerenza sulle esigenze dei clienti e si impegnano affinché l'azienda possa continuare a crescere e a investire con profitto.





HUPAC

DEN HARTOGH
LOGISTICS

EXFU 876164 D
AMKD

EXSIF
EXPERIENCE
SUPPORT
INTEGRITY
PERFORMANCE

WABU 574088 D
AMKD

HOYER
International Logistics

GROUP

HON

UBC
LUGK

Ambiente e clima

Impegno per il clima

Il trasporto combinato è il sistema preferito per un trasporto merci ecologico. Hupac fornisce al settore della logistica una rete affidabile e competitiva per il trasporto intermodale. La sfida centrale è una gestione efficiente, perché il trasporto ecologico non deve essere né più costoso, né di qualità inferiore rispetto a offerte comparabili.

Insieme ai suoi partner – ferrovie, società terminalistiche, produttori di materiale rotabile e imprese di manutenzione – Hupac si impegna da oltre cinquant'anni per l'ulteriore sviluppo del trasporto combinato.

Footprint positivo

L'anno scorso la rete ferroviaria di Hupac Intermodal ha fatto risparmiare 1,2 milioni di tonnellate di CO₂ rispetto al puro trasporto su strada. Hupac riduce così l'impatto ambientale del trasporto merci di quasi il 90% in termini di emissioni di CO₂. I calcoli si basano sul sistema Ecotransit.

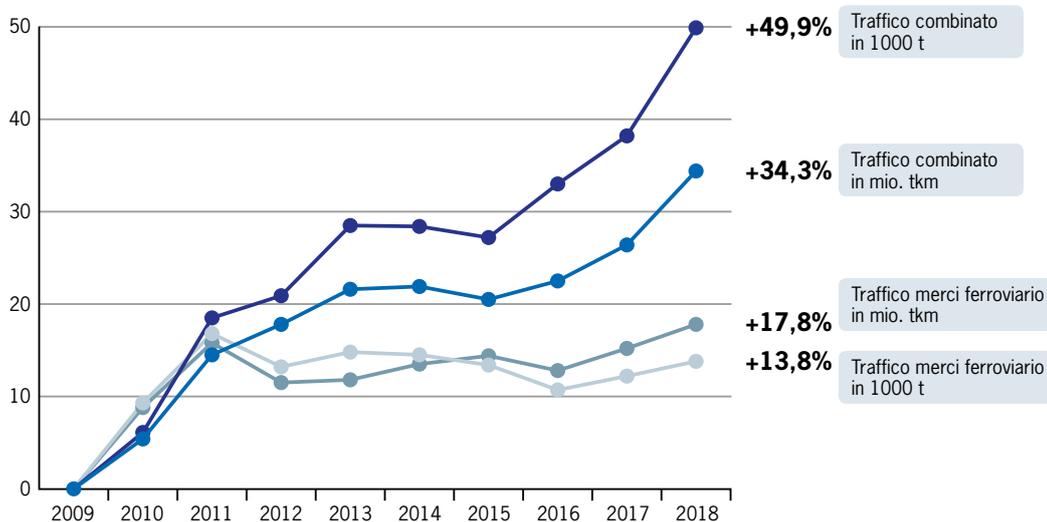
Anche l'efficienza energetica è un argomento importante per il bilancio ambientale del trasporto combinato. L'anno scorso il risparmio nella rete di Hupac Intermodal è stato di circa 13,1 miliardi di megajoule rispetto al puro trasporto su strada.

Questo corrisponde a un effetto di riduzione di quasi il 75%.

Nell'anno in esame, la società ERS Railways ha potuto annunciare un significativo passo in avanti a favore dell'ambiente. Alla fine dell'anno, il partner di trazione boxXpress ha adottato elettricità verde certificata, proveniente al 100% da energia idroelettrica. L'intera rete di trasporto di ERS Railways con trasporti marittimi inland dai porti di Amburgo, Bremerhaven e Rotterdam è quindi senza emissioni e a impatto zero dall'inizio del 2021.

Sviluppo del trasporto combinato

in % rispetto all'anno base 2009



Source: Report on Combined Transport in Europe, 2020, UIC/UIRR

Sostegno attivo alla politica svizzera di trasferimento modale

Nel 2020 Hupac ha raggiunto un volume di trasporto di 538.104 spedizioni stradali, pari a 10,5 milioni di tonnellate nette, nel segmento del trasporto transalpino attraverso la Svizzera. Questo fa dell'azienda un attore importante nella politica svizzera dei trasporti, il cui obiettivo, sancito dalla costituzione, è quello di trasferire il traffico merci transalpino dalla strada alla ferrovia.

Indipendentemente dalle attuali incertezze legate al coronavirus, la strategia aziendale di Hupac è orientata alla crescita nel transito alpino attraverso la Svizzera. La messa in funzione del corridoio di 4 metri alla fine del 2020 sblocca l'enorme potenziale di trasferimento dei semirimorchi di grande volume. La fornitura di servizi competitivi per questo segmento è il cuore della politica dell'offerta.

Il Green Deal fissa obiettivi ambiziosi

Il Green Deal della Commissione Europea, presentato nel 2019, si concentra sui temi della mobilità e della politica energetica. Gli obiettivi sono ambiziosi: l'Europa deve essere neutrale per il clima entro il 2050. Il settore dei trasporti, attualmente responsabile del 25% delle emissioni di gas serra, deve contribuire in modo significativo al raggiungimento di questo obiettivo.

Il trasporto combinato, con il suo collegamento intelligente di diversi sistemi di trasporto, è predestinato a giocare un ruolo centrale nel trasporto merci a zero emissioni in futuro. Hupac orienta la sua strategia di crescita di conseguenza e contribuisce attivamente allo sviluppo del necessario quadro politico in materia di trasporti.

Attenzione all'ambiente

La considerazione degli aspetti ambientali è una realtà quotidiana in Hupac. Un migliore utilizzo della capacità dei treni – e di conseguenza una riduzione dell'impatto ambientale – è promosso dal progetto SPEAK, che ha fatto ulteriori progressi nel 2020. Il progetto ETA/ETP (Estimated Time of Arrival/of Pick-up) evita i viaggi a vuoto dei camion e ottimizza le risorse. Una prima fase di attuazione è stata completata nel gennaio 2020.

I consistenti investimenti in materiale rotabile a bassa rumorosità riducono l'impatto acustico del trasporto ferroviario delle merci. La flotta di vagoni di Hupac è completamente silenziosa dalla fine del 2016.

Il 2020, caratterizzato dalla pandemia Covid, ha accelerato una serie di pratiche ecologiche. Questi includono processi paperless così come l'home office e le videoconferenze per ridurre l'impatto ambientale del trasporto passeggeri.

Prestazioni ambientali 2020



Puro traffico stradale



Traffico di Hupac Intermodal

Emissioni di CO₂
in 1000 tonnellate

1.292



141

Consumo d'energia
in mia. megajoule

17,8



4,7

Focus strategico

Materiale rotabile di proprietà garantisce l'indipendenza

Alla fine del 2020 il Gruppo Hupac disponeva di una flotta di 7.740 moduli di carro. Ciò corrisponde a un aumento del 6,1% rispetto all'anno precedente. La percentuale di carri in affitto sul totale del materiale rotabile è stata pari al 14,5%.

Nell'anno in esame sono stati consegnati a Hupac SA 33 carri T3000; altri 17 carri saranno consegnati nel primo trimestre del 2021. La consegna di 100 carri da 90 piedi a sei assi è stata rinviata al 2021.

L'impresa ferroviaria di Hupac SpA possiede 10 locomotive di manovra e/o di linea. Con queste risorse, Hupac SpA garantisce l'attività di manovra nei terminal di Busto Arsizio-Gallarate, Pordenone e Piacenza. Inoltre l'azienda gestisce il treno shuttle Busto ⇄ Bologna ed effettua il trasporto di vagoni vuoti tra Busto Arsizio e le officine nel nord Italia.

La Hupac SA possiede 8 locomotive di tipo Vectron e 3 locomotive di tipo Taurus.

Trazione ferroviaria con partner

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.

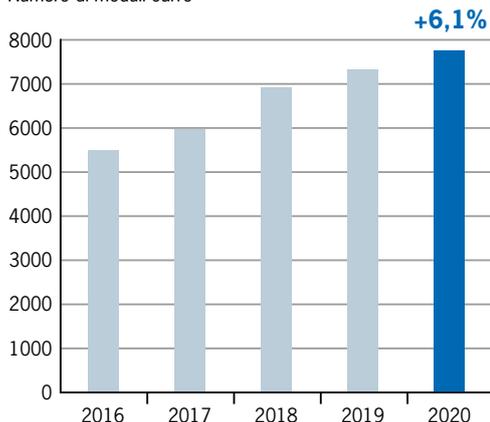
Nell'anno in esame i vettori contrattuali dei treni Hupac Intermodal erano rappresentati da SBB

Cargo International, DB Cargo AG, Mercitalia Rail, BLS Cargo, Crossrail, Captrain, WLB Wiener Lokalbahnen, SNCF Fret, NOI Nuovo Operatore Intermodale, LTE, Railtraxx, Rail Cargo Hungaria, Metrans, Foxrail e GTS.

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

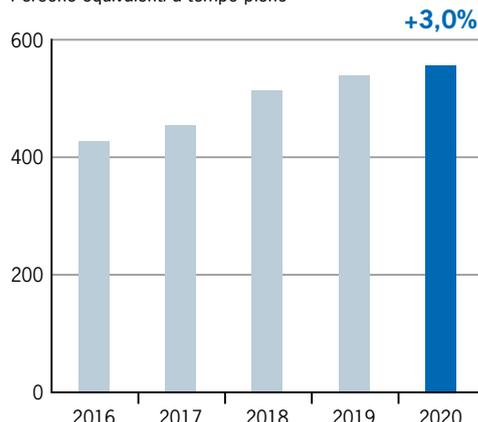
Materiale rotabile

Numero di moduli carro



Collaboratori

Persone equivalenti a tempo pieno



Forte impronta nel settore terminal

Anche nel settore dei terminali Hupac ha dovuto rallentare la sua attività d'investimento a causa della pandemia. Nel terminal di Brwinów, vicino a Varsavia, l'inizio dei lavori di costruzione è stato posticipato di circa un anno, a marzo 2021. La messa in esercizio del terminal, nella sua prima fase di espansione, è prevista per l'autunno 2022.

Un allungamento dei tempi di costruzione è stato concordato anche per il progetto del terminal di Piacenza in collaborazione con Mercitalia Logistics. Mentre i lavori preparatori sono stati completati a marzo 2020, l'effettiva attività di costruzione può iniziare solo a metà del 2021. Anche la partenza dei lavori per il progetto Milano Smistamento-Segrate è prevista per metà 2021. Il progetto del terminal di Brescia è ancora in fase preparatoria.

Il potenziamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate è di importanza strategica. Nel giugno 2020 il team Engineering di Hupac ha messo in funzione un apparato centrale digitale. Il sistema gestisce tutti i treni in entrata e uscita dal terminal verso la stazione di Gallarate. La nuova tecnologia permette di adeguare il fascio di binari di arrivo/partenza dei treni e di allungare i binari sotto gru a 740 metri. I relativi lavori di costruzione sono stati completati a dicembre 2020 in coincidenza con l'apertura della galleria di base del Ceneri e del corridoio di 4 metri attraverso la Svizzera.

Stiamo assistendo a sviluppi interessanti anche nel terminal di Novara. Nel 2019 Hupac ha acquisito una quota di maggioranza nella società CIM Centro Interportuale Merci SpA. Il terminal sarà dotato di gru a portale ad alte prestazioni e di moduli di binari lunghi 740 metri. Il lavoro di pianificazione è iniziato a giugno dell'anno di riferimento.

Terminal del Gruppo Hupac

- Gestione terminal
- Partecipazione minoritaria
- Progetto





Grandi progressi nella trasformazione digitale

La trasformazione digitale dei processi aziendali rafforza la competitività del trasporto combinato. A gennaio Hupac ha rilasciato il “Train Radar” sulla piattaforma clienti WOLF. Il tool offre informazioni in tempo reale sulla circolazione dei treni sulla base dei dati forniti dai partner ferroviari, dai terminal e dalle unità GPS installate sui treni Hupac. Per il terminal di Busto Arsizio-Gallarate è disponibile l'ETP (Estimated Time of Pick-up). Circa il 40% dei clienti usa il Train Radar quotidianamente.

Nel gennaio dello scorso anno, il terminal di Pordenone è stato equipaggiato con l'innovativo software di gestione terminalistica WOLF TOS. La base del modulo, che amministra i processi del terminal, il deposito container e il traffico marittimo, è il sistema di scambio dati EDIGES per l'integrazione continua di tutti i partner di filiera. Nell'anno in corso, il terminal di Piacenza sarà convertito a WOLF TOS.

Sviluppi significativi si registrano anche per EDIGES. Il sistema per lo scambio di dati nel trasporto combinato, sviluppato da Hupac a partire dal 2005, è ora diventato uno standard di settore a livello europeo. Il consorzio EDIGES, fondato nel 2019 da Hupac, Kombiverkehr e Mercitalia Intermodal, ha il compito di sviluppare ulteriormente il sistema e di sostenerne la diffusione tra le aziende di trasporto, gli operatori del trasporto combinato, le ferrovie e i terminal. Nell'anno in esame, è stata lanciata una nuova versione EDIGES 4.0 che copre ulteriori processi come il pre- e on-carriage, gli orari dei treni, gli

slot dei terminal, l'ETA e l'ETP. Circa 50 terminal in Europa hanno adottato EDIGES. Presso Hupac Intermodal, il 55% delle prenotazioni viene elaborato tramite EDIGES; nell'anno in esame sono stati scambiati circa 8 milioni di dati.

EDIGES è anche il protocollo di scambio dati per l'iniziativa KV4.0. Nel progetto, che è finanziato dal Ministero tedesco dei trasporti e delle infrastrutture, un gruppo di partner lungo l'intera filiera di processo sta sviluppando un hub per lo scambio di dati nel trasporto combinato. Il prototipo è stato sviluppato con successo nell'anno in esame. Nell'anno in corso verrà fondata una società operativa alla quale Hupac parteciperà attivamente per sostenere l'ulteriore sviluppo e la diffusione del sistema come piattaforma aperta.

Ulteriori progressi sono stati fatti anche nella digitalizzazione dei processi di prenotazione. Alla fine del 2020, il modulo “Loading preview” è stato messo in esercizio di prova. Con un lead time da 4 a 6 ore, i clienti ricevono la notifica del treno e dell'orario di partenza della loro unità di carico – un altro passo verso una migliore visibilità della supply chain.

Per fronteggiare la crisi Covid, Hupac ha accelerato l'implementazione di sistemi di videoconferenza e di remote office, per consentire ai dipendenti di lavorare in smart working. Questo ha permesso loro di replicare virtualmente il posto di lavoro assicurando il funzionamento completo dei servizi.

Highlights 2020



Gennaio

Hupac lancia il "Train Radar" per il tracking delle spedizioni in tempo reale e la previsione dell'orario di ritiro al terminal di Busto Arsizio-Gallarate



Gennaio

Al terminal di Pordenone viene introdotto il software WOLF TOS per la gestione coordinata di tutti i processi terminalistici



Febbraio

Acquisizione della maggioranza delle azioni di Rail Terminal Chemelot BV, Geleen (NL)



Marzo

Completamento dei lavori preparatori al terminal di Piacenza



Giugno

Messa in funzione di un apparato centrale digitale al terminal di Busto Arsizio-Gallarate per la gestione della circolazione dei treni



Novembre

ERS Railways annuncia che gestirà la rete da Amburgo, Bremerhaven e Rotterdam con il 100% di elettricità verde



Novembre

Hupac sostiene la costruzione di un terminal a Minsk e assume una partecipazione in Eurasian Rail Gateway CJSC



Dicembre

Rafforzamento del team di produzione a Chiasso con la creazione di squadre dedicate in servizio 24/7/365

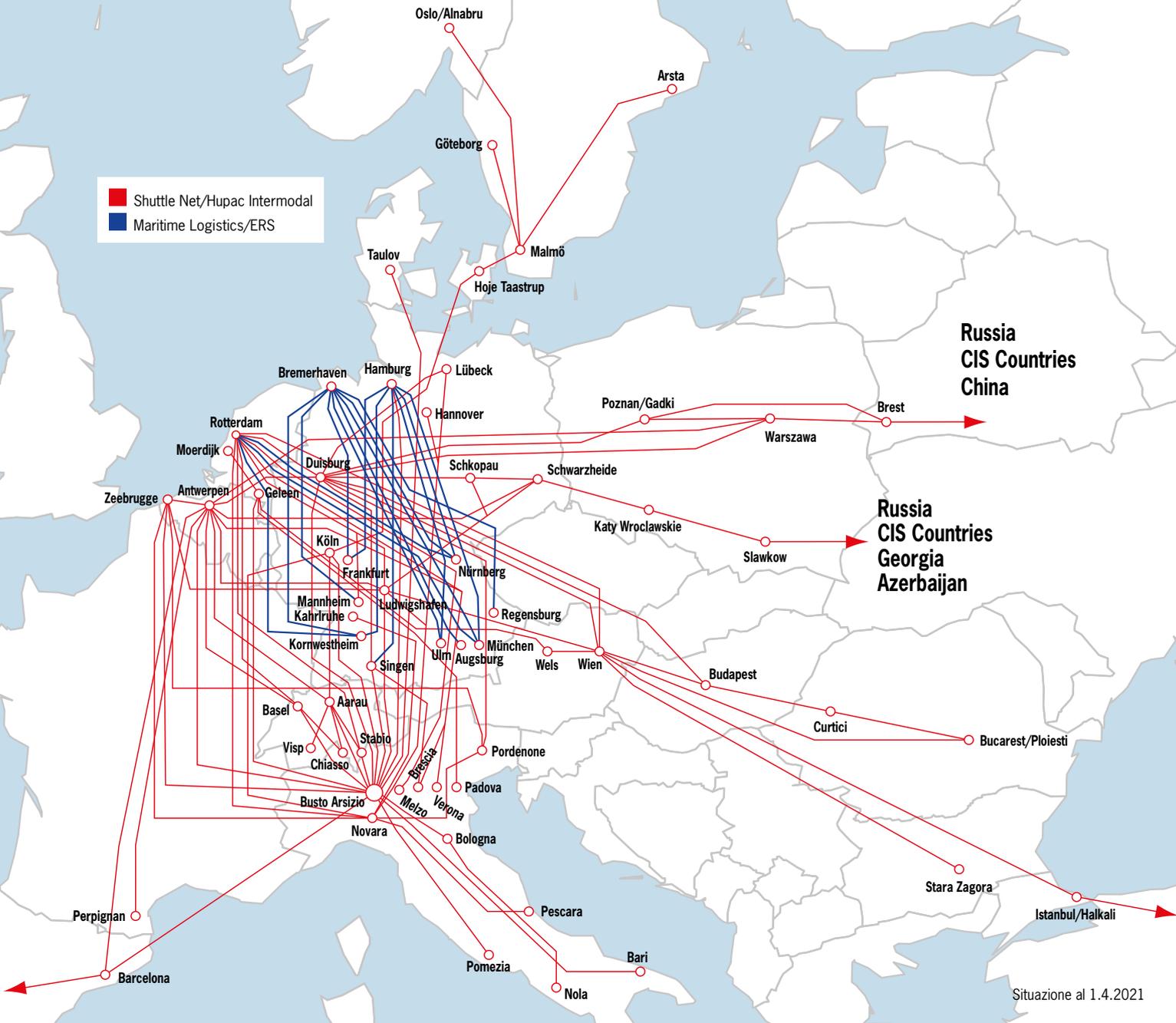


Dicembre

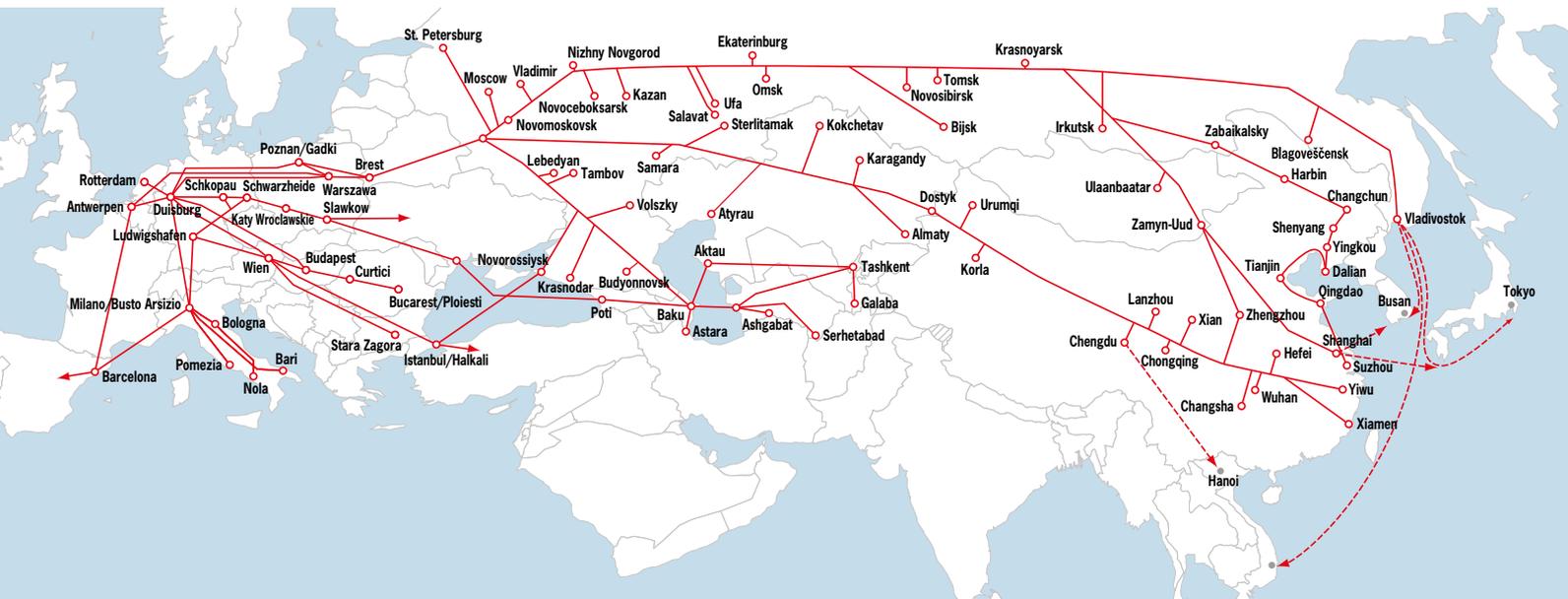
Completamento dei lavori di costruzione nel terminal Busto Arsizio-Gallarate per la circolazione di treni di 740 metri

Svilippo del traffico

- Shuttle Net/Hupac Intermodal
- Maritime Logistics/ERS



Situazione al 1.4.2021



1 milione di spedizioni stradali trasferite

Lo scorso anno il Gruppo Hupac ha trasportato su rotaia 1.014.686 spedizioni stradali, pari a 1.913.000 TEU. Questo corrisponde a una leggera diminuzione dello 0,9% rispetto all'anno precedente. I principali fattori sono stati il crollo del traffico marittimo d'oltremare e il lockdown in Europa come conseguenza diretta della pandemia COVID-19 nella prima metà dell'anno. La domanda di traffico si è ripresa nella seconda metà dell'anno, così che il livello dell'anno precedente è stato raggiunto a fine anno.

Le conseguenze della crisi Covid sono state particolarmente evidenti nel trasporto transalpino attraverso la Svizzera. Nel periodo aprile-giugno la domanda è calata sensibilmente, ma Hupac ha comunque mantenuto la sua rete, fornendo così un importante contributo per garantire la logistica dei beni di prima necessità. Nella seconda metà dell'anno, i volumi sono tornati al livello dell'anno precedente. Tuttavia, con un volume totale di 538.104 spedizioni stradali (-2,3%), il gap dei mesi di crisi ha potuto essere recuperato solo in parte.

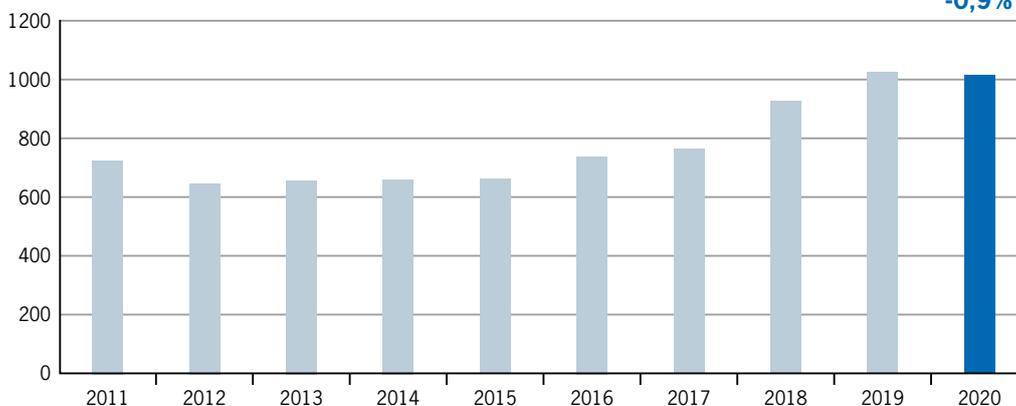
Nel transito alpino attraverso l'Austria i volumi di traffico sono rimasti stabili con un leggero aumento dello 0,4%. Il traffico transalpino via Francia, invece, ha registrato un interessante sviluppo del +33% grazie all'acquisizione di nuovi traffici. Il volume totale dei due segmenti è stato di 42.549 spedizioni stradali (+3,7%).

Anche il traffico non transalpino ha chiuso il 2020 con una piccola crescita dello 0,5% raggiungendo 434.033 spedizioni stradali. Mentre il traffico verso l'Europa orientale e sudorientale si è sviluppato positivamente, altri segmenti come il traffico marittimo inland dai porti del Mare del Nord hanno risentito maggiormente dell'effetto COVID-19.

La rete del Gruppo Hupac è aperta sia al traffico continentale che a quello marittimo. Esistono tuttavia delle restrizioni relativamente alla tipologia di vagoni sulle relazioni gestite esclusivamente per il trasporto containerizzato dai porti marittimi. Questo è il caso dei servizi di ERS Railways da Amburgo, Bremerhaven e Rotterdam. Una rete per i trasporti marittimi dai porti liguri in Italia è in fase di sviluppo.

Volume di traffico

Spedizioni stradali in 1000



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.

Offerta dei servizi

Shuttle Net Europe

La business unit Shuttle Net Europe gestisce una rete a livello europeo con particolare attenzione al traffico continentale. L'effetto rete e l'elevata frequenza delle partenze creano valore aggiunto per i clienti.

Maritime Logistics

Nel segmento del trasporto marittimo inland, ERS Railways gestisce una fitta rete dai porti del Mare del Nord e fornisce servizi complementari come i transfer portuali, la consegna locale 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 trasbordo in aree strategiche in Europa. L'attenzione è rivolta all'efficienza, al servizio clienti e alla sicurezza.

Shuttle Net in espansione

Nonostante la pandemia e l'intensa attività di costruzione sull'asse nord-sud, la business unit Shuttle Net ha potuto svilupparsi ulteriormente e realizzare diversi progetti per nuovi trasporti. L'attenzione si è concentrata sull'espansione della gamma di servizi per i rimorchi P400. A gennaio, Pescara è stata collegata alla rete europea via Novara CIM; Bari è seguita a settembre. A marzo, Hupac ha aperto il mercato dei rimorchi P400 nel traffico spagnolo e ha effettuato i primi trasporti di prova sull'asse Perpignan ⇌ Colonia con la possibilità di proseguire verso la Scandinavia. Il treno feeder Moerdijk ⇌ Geleen introdotto in aprile ha rafforzato il traffico britannico.

Sull'asse est-ovest, i volumi sulle relazioni Anversa ⇌ Schkopau/Schwarzheide e Duisburg ⇌ Polonia, introdotti l'anno precedente, si sono stabilizzati. A maggio è stato realizzato

il primo collegamento tra Xian nella Cina occidentale e Varsavia.

Il segmento dell'Europa sudorientale è stato meno colpito dalla crisi Covid. I volumi di traffico si sono sviluppati in modo soddisfacente, permettendo di rafforzare ulteriormente la rete. A settembre la frequenza del treno shuttle Rotterdam ⇌ Vienna è stata aumentata a tre rotazioni alla settimana, e pochi mesi dopo a quattro. In questo modo Hupac ha aumentato la competitività della rete nell'Europa sudorientale che offre numerose destinazioni in Romania, Bulgaria, Serbia e Turchia.

Nel complesso, la business unit Shuttle Net ha raggiunto un volume di traffico di 747.510 spedizioni stradali, solo leggermente inferiore a quello dell'anno precedente (-0,4%).

Company Shuttle: soluzione per clienti con grandi volumi

La business unit Company Shuttle ha continuato a svilupparsi a ritmi sostenuti, raggiungendo a fine anno un volume di trasporto di 101.547 spedizioni stradali (+7,4%). L'offerta è stata adeguata alla domanda con shuttle aggiuntivi.

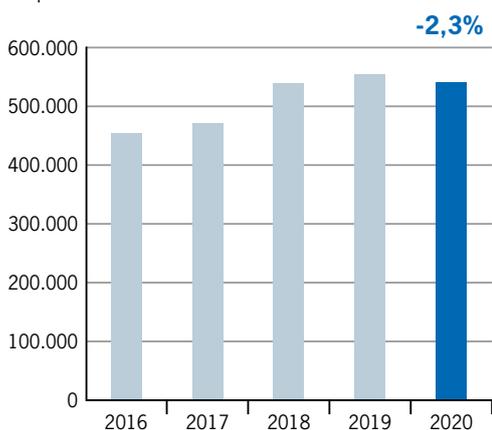
I treni viaggiano per conto di singole società di trasporto. I clienti si assumono il rischio di utilizzo e affidano l'organizzazione e la gestione dei trasporti a Hupac in qualità di operatore.



Sviluppo del traffico per direttrice

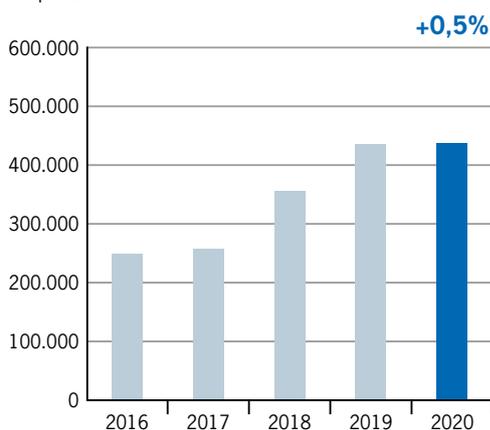
Traffico transalpino via Svizzera

in spedizioni stradali



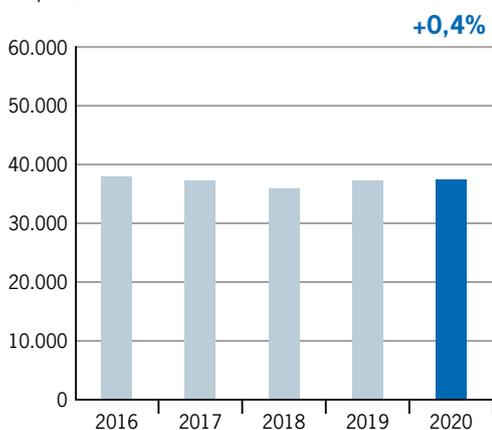
Traffico non transalpino

in spedizioni stradali



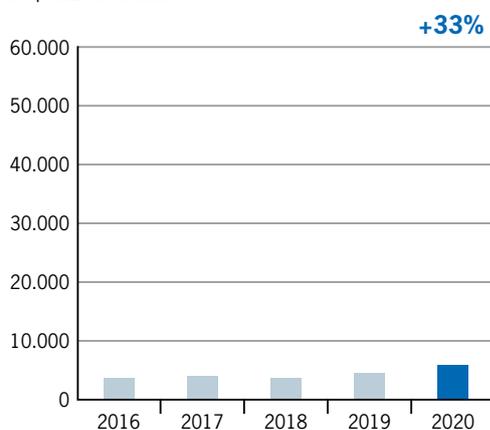
Traffico transalpino via Austria

in spedizioni stradali



Traffico transalpino via Francia

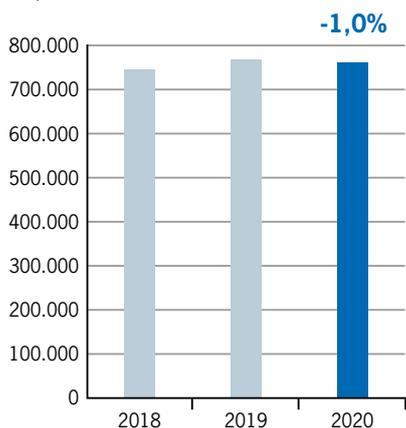
in spedizioni stradali



Sviluppo del traffico per segmento

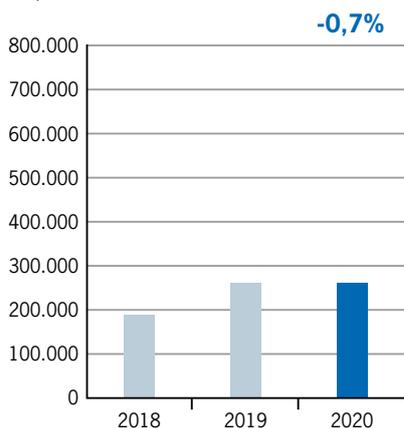
Traffico continentale

in spedizioni stradali



Traffico marittimo

in spedizioni stradali



ERS Railways introduce nuovi servizi

Nell'anno in esame, ERS Railways ha introdotto nuovi collegamenti da Bremerhaven per la business unit Maritime Logistics. In aprile, lo shuttle Bremerhaven ⇄ Regensburg è partito con quattro partenze per settimana e direzione, seguito in maggio dallo shuttle Bremerhaven ⇄ Franco-

forte/Meno. A causa delle forti fluttuazioni del traffico in Estremo Oriente all'inizio dell'anno, ERS Railways non è riuscita a mantenere la crescita dell'anno precedente e ha chiuso l'anno in esame con un volume di traffico di 317.051 TEU (-2,0%).

Terminal: trasbordo efficiente strada/rotaia

Il Gruppo Hupac gestisce nove terminal in Svizzera, Italia, Germania, Belgio e Paesi Bassi. Le società di gestione sono Hupac Intermodal SA per i terminal di Aarau, Basilea e Chiasso, Hupac SpA per i terminal di Busto Arsizio-Gallarate e Pordenone, TPI Terminal Piacenza Intermodal SpA per il terminal di Piacenza, Hupac Intermodal BVBA per il terminal di Anversa, Rail Terminal Chemelot BV per il terminal di Geleen e la società in joint venture Terminal Singen TSG GmbH per il terminal di Singen.

Circa 260 dipendenti del Gruppo Hupac lavorano nel settore dei terminal. 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) ac-

compagna e gestisce ogni singolo elemento del processo terminalistico.

Anche l'attività terminalistica del Gruppo Hupac ha risentito della pandemia nell'anno in esame. I trasbordi sono diminuiti complessivamente del 3% come conseguenza diretta del crollo del traffico, in particolare sull'asse nord-sud con i mercati target dell'Italia e del Benelux. Nella seconda metà dell'anno, i volumi di trasbordo sono aumentati di nuovo.

I terminal del Gruppo Hupac sono accessibili senza discriminazione e vengono utilizzati da diversi operatori. Nell'anno in esame si trattava di Hupac Intermodal, Mercitalia Intermodal, Kombiverkehr, TX Logistik, TTS, GTS e Codo-gnotto.

Terminal	Superficie	Gru	Binari di trasbordo	Coppie di treni al giorno	Destinazioni	Unità di carico 2020	% 2020/2019
Busto Arsizio-Gallarate	245.000 m ²	12 gru a portale 1 gru mobile	13 x 540-760 m	33	Germania, Svizzera, Italia, Spagna, Paesi Bassi, Belgio, Danimarca	410.161	-2%
Piacenza	45.000 m ²	5 gru mobili	3 x 600 m 1 x 500 m	8	Italia, Germania, Belgio, Polonia, Romania	94.390	-9%
Pordenone	100.000 m ²	3 gru mobili	4 x 750-800 m	8	Italia, Germania, Belgio	8.514	+232%
Chiasso	7.000 m ²	1 gru mobile	1 x 300 m	2	Svizzera	9.091	+13%
Aarau	33.000 m ²	3 gru mobili	4 x 300 m 1 x 200 m	6	Germania, Italia, Belgio, Svizzera	45.582	-9%
Basel Wolf	17.000 m ²	3 gru mobili	1 x 380 m	3	Paesi Bassi, Belgio, Svizzera	30.096	-12%
Singen	50.000 m ²	2 gru a portale 1 gru mobile	4 x 650 m	8	Germania, Italia	67.182	-14%
Antwerp HTA	53.000 m ²	3 gru a portale	5 x 620 m	10	Italia, Svizzera	74.413	-9%
Geleen	65.000 m ²	1 gru a portale	2 x 660 m 1 x 700 m	6	Italia, Paesi Bassi, UK, Austria, Ungheria, Romania, Turchia	37.040	+56%
						776.469	-3%

Highlights 2020



Gennaio

Hupac introduce lo shuttle Novara ⇌ Pescara nella sua rete di trasporti P400. Le cinque rotazioni iniziali aumentano a sei in luglio



Marzo

Primi trasporti di prova per unità reefer sull'asse Perpignan ⇌ Köln



Aprile

ERS lancia lo shuttle Bremerhaven ⇌ Regensburg con quattro partenze per settimana e direzione



Aprile

Il treno Moerdijk ⇌ Geleen rafforza il collegamento del Regno Unito alla rete Hupac con tre rotazioni a settimana



Aprile

Primo treno Xian ⇌ Varsavia



Maggio

Espansione della rete da Bremerhaven con un nuovo treno ERS per Francoforte sul Meno



Settembre

Rafforzamento dell'asse Rotterdam ⇌ Vienna/Budapest/Istanbul con tre e successivamente quattro rotazioni a settimana



Settembre

Introduzione di un collegamento shuttle Novara ⇌ Bari per i trasporti P400

RELAZIONE ANNUALE





Sviluppo del business

Il 2020 è stato un anno estremamente impegnativo, pesantemente colpito dalla pandemia anche dal punto di vista finanziario. I notevoli crolli del traffico e le perdite del secondo trimestre non hanno potuto essere compensati nel corso dell'anno, anche se la curva dei volumi è aumentata costantemente dal terzo trimestre fino alla fine dell'anno. Ciò è dovuto in particolare al fatto che il trasporto intermodale ha mostrato ulteriori vantaggi rispetto al trasporto su strada durante questo periodo eccezionale e i volumi si sono poi stabilizzati rapidamente. Tuttavia, il fattore di carico in primavera era sceso così bruscamente che i risultati finanziari negativi di questo periodo hanno portato al primo risultato annuale negativo del Gruppo nella storia della società. Tenendo conto delle circostanze difficili e delle fluttuazioni dinamiche, il risultato è stato comunque migliore delle aspettative iniziali.

Dopo il primo consolidamento completo di ERS Railways GmbH nel 2019, non ci sono stati cambiamenti strutturali significativi o acquisizioni nell'esercizio in esame.

I volumi trasportati sono diminuiti dello 0,9% su base annua a causa della pandemia. Il calo del fatturato a CHF 596,8 milioni è stato un po' più pronunciato (-2,3%), soprattutto a causa dell'andamento negativo degli effetti valutari EUR/CHF.

I contributi d'esercizio per il transito alpino attraverso la Svizzera sono diminuiti del 2,4% nell'anno in esame, come previsto. Un sostegno supplementare per ammortizzare le conseguenze del COVID-19 per un importo di circa CHF 2,0 milioni ha compensato in parte l'effetto.

A causa delle sfide operative e dell'insufficiente utilizzo delle capacità, i costi delle prestazioni fornite non sono stati ridotti proporzionalmente e sono ammontati a CHF 557,3 milioni; con -0,7%

sono rimasti quasi invariati nonostante il calo del fatturato, risultando così la ragione principale della perdita dell'anno. L'utile lordo è diminuito di conseguenza di un sostanziale -10,0% a CHF 111,3 milioni.

I costi indiretti sono stati ridotti del 3,6% come risultato delle condizioni di viaggio limitate e degli sforzi di contenimento dei costi. La voce "Ammortamenti e rettifiche di valore" è stata ridotta del 18%, in particolare a causa del programma di investimenti ridimensionato. I risultati delle società associate hanno subito un peggioramento di circa CHF 0,2 milioni rispetto all'anno precedente, ma sono rimasti neutrali in termini di risultato.

Di conseguenza, il risultato ordinario d'esercizio è sceso da CHF 6,0 milioni nell'anno precedente a CHF -3,3 milioni.

L'aumento dei prestiti bancari per finanziare gli investimenti e per garantire liquidità supplementare hanno portato a un leggero aumento degli oneri finanziari di CHF 0,3 milioni. Le perdite di cambio sono state inferiori e pari a CHF 0,4 milioni.

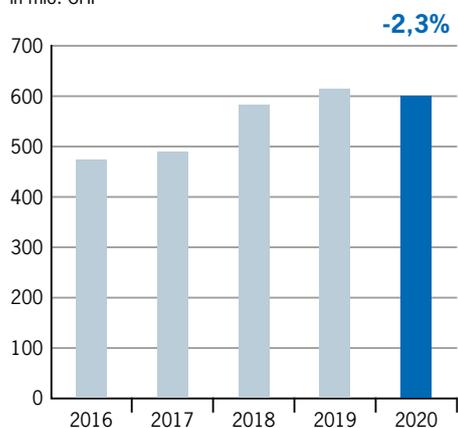
Grazie alla vendita di immobilizzazioni non necessarie all'esercizio e ai proventi straordinari, che hanno superato di CHF 1,5 milioni quelli dell'anno precedente, il risultato netto è leggermente migliorato. Sebbene il risultato sia stato scarso, con CHF -2,5 milioni, è stato comunque migliore del previsto, date le circostanze.

L'EBITDA, invece, è rimasto relativamente stabile a -4,3% e CHF 53,1 milioni. Gli investimenti in immobili, impianti e attrezzature hanno raggiunto un livello elevato di CHF 43,4 milioni a causa di progetti pluriennali; rispetto ai CHF 72,7 milioni dell'anno precedente, sono stati notevolmente ridotti, ma sostanzialmente solo ritardati.

Importi in 1000 CHF	2020	2019	%
Ricavi da forniture e prestazioni	596.808	611.148	-2,3
Altri ricavi	71.742	73.768	-2,7
Costi delle prestazioni fornite	557.279	561.331	-0,7
Utile lordo	111.271	123.585	-10,0
Risultato d'esercizio del Gruppo	-2.515	5.126	n/a
EBITDA	53.063	55.442	-4,3

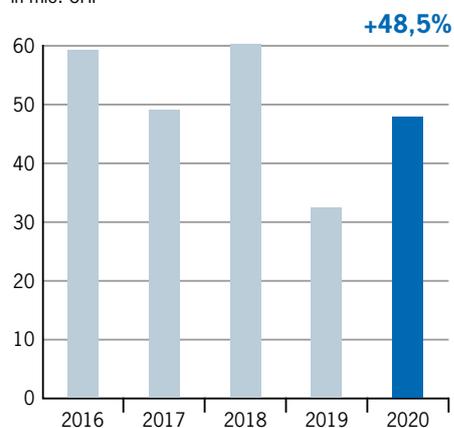
Fatturato annuo

in mio. CHF



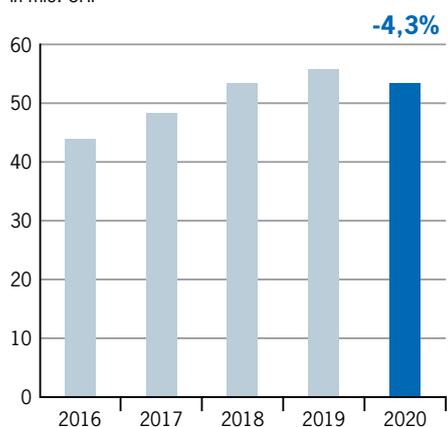
Cash flow operativo

in mio. CHF



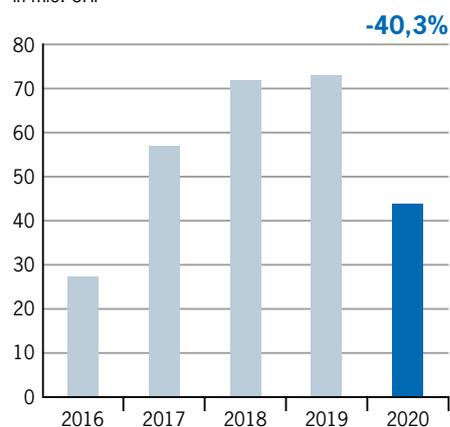
EBITDA

in mio. CHF



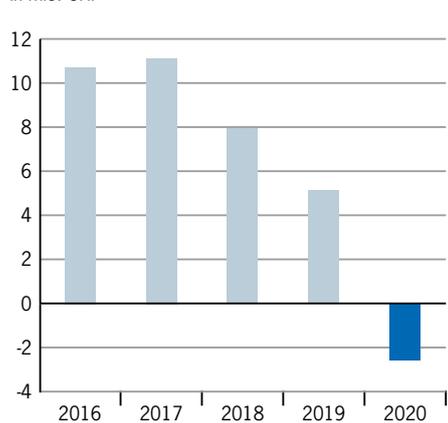
Investimenti materiali

in mio. CHF



Risultato d'esercizio

in mio. CHF



Finanziamenti pubblici

La Confederazione Svizzera prevede diverse misure di sostegno al processo di trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. I proventi della tassa sul carburante forniscono da un lato un contributo al finanziamento delle infrastrutture terminalistiche, poiché la redditività degli impianti di trasbordo non è garantita in caso di finanziamento sul mercato dei capitali. Dall'altro lato gli operatori del trasporto intermodale, e in particolare nel transito alpino, non sono in grado di coprire completamente i costi con i proventi del mercato. In conformità a diverse disposizioni giuridiche, il governo federale assicura un sostegno finanziario ai fornitori di servizi intermodali.

Numerosi progetti d'investimento a favore delle infrastrutture terminalistiche di Termini SA, Termini SpA e Hupac Intermodal BVBA sono stati finanziati parzialmente dal governo federale. I seguenti progetti sono completati:

- Terminal Busto Arsizio
- Raccordo ferroviario di Gallarate
- Terminal Singen
- Ampliamento del terminal di Busto Arsizio sull'area comunale di Gallarate
- HTA Hupac Terminal Antwerp
- Completamento del Terminal Busto Arsizio-Gallarate (come da consuntivo del 2012).

Hupac dovrà restituire una parte considerevole di questi finanziamenti pubblici, pari a un importo dal 2020 al 2040 di CHF 43,3 milioni. Per lo stesso periodo dovranno essere corrisposti interessi alla Confederazione per circa CHF 1,0 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. I contributi alla gestione d'esercizio per spedizione stradale nel traffico transalpino attraverso la Svizzera sono diminuiti del 2,4% nel 2020 rispetto al 2019. A seguito di una sovvenzione speciale COVID-19 di CHF 160 per treno nel periodo da aprile a dicembre, abbiamo registrato un'entrata supplementare di circa CHF 2,0 milioni.

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

Importi in 1000 CHF

Periodo	2020	2021-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2041	2020-2041 Totale
Rimborso prestiti	1.477	3.588 - 3.588	2.544 - 2.544	1.551 - 2.108	65 - 1.470	43.283
Interessi	185	47 - 186	4 - 29			950
Totale	1.662	3.635 - 3.774	2.548 - 2.573	1.551 - 2.108	65 - 1.470	44.233

Sviluppo delle partecipazioni operative

SBB Cargo International SA, Olten

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

boxXpress GmbH, Amburgo

Da giugno 2018 il Gruppo Hupac, attraverso l'affiliata ERS Railways, detiene una partecipazione del 47% nell'impresa ferroviaria boxXpress. La società con sede ad Amburgo possiede 37 locomotive e 1300 carri pianali e garantisce il trasporto tra i porti marittimi tedeschi e olandesi 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 detenere una quota di capitale del 34,48%.

RAIpin SA, Olten

Assieme alle FFS e a BLS, 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 420 carri a pianale ribassato.

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.

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, Paesi Bassi e Europa dell'Est. 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 25 treni alla settimana su questo terminal, compresi i trasporti verso Polonia, Austria e Ungheria.

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 48 treni a settimana nel terminal Combinant.

RSC Rail Service Center, Rotterdam

Da fine 2014 Hupac è entrata a far parte del consorzio di proprietari del terminal di Rotterdam RSC con una quota del 16,33%. Hupac gestisce 109 partenze settimanali dal terminal RSC.

Eurogateway Srl, Novara

Attraverso la società terminalistica CIM SpA Interporto di Novara, Hupac detiene una quota del 46,49% del gestore terminalistico Eurogateway. Hupac gestisce 90 treni alla settimana attraverso il terminal di Novara.

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.

Valutazione dei rischi

Hupac esegue regolarmente un'analisi dei rischi al fine di individuare ex ante i pericoli, effettuare una corretta valutazione dei rischi e attuare misure di mitigazione adeguate. L'obiettivo è quello di proteggere il Gruppo da perdite economiche, mancata conformità ai regolamenti, problemi di sicurezza operativa, eventi con impatto sulla salute e la sicurezza dei dipendenti, criticità di natura fiscale, incidenti informatici e altre questioni critiche. I capi reparto, i direttori di filiale e tutti i dipendenti sono coinvolti nel processo di valutazione dei rischi. Un report periodico è sottoposto al Consiglio di Amministrazione.

Nel 2020 Hupac ha implementato un nuovo sistema di Enterprise Risk Management (ERM) per tutte le attività del Gruppo. Il sistema permette alla direzione di analizzare i rischi in tutta l'organizzazione su base continua. A tale scopo vengono definiti ulteriori KPI con soglie di controllo del rischio, e si monitorano dei trend nelle diverse aree di attività.

Nell'ambito ERM il rischio non viene percepito unicamente come un aspetto critico e negativo ma anche con un'accezione positiva. Questo permette di identificare tutte le opportunità all'interno dell'organizzazione per minimizzare le perdite e massimizzare le opportunità in una logica di long term return.

L'introduzione dell'ERM consente di supervisionare e governare in modo coordinato ed efficace tut-

ti i sistemi di gestione presenti nel Gruppo nell'ambito delle norme ISO (qualità, ambiente, salute e sicurezza), il sistema di controllo interno, l'ECM e la cyber security. Rappresenta anche un metodo efficace per ottimizzare e snellire i processi.

Per quanto concerne il materiale rotabile, l'ERM prevede l'utilizzo e l'applicazione del regolamento RE 402/2013 che stabilisce disposizioni specifiche per il funzionamento sicuro del materiale rotabile.

Anche il sistema di gestione della sicurezza è stato integrato nell'ERM. L'obiettivo è "zero eventi critici con responsabilità Hupac nelle diverse attività del Gruppo". A tale scopo vengono stabiliti piani e strumenti adeguati, con focus sui principali rischi operativi. Questi riguardano il trasbordo nei terminal, la trazione ferroviaria con le unità di carico e il materiale rotabile, le merci pericolose, la costruzione di opere e tutto ciò che ha impatto sulla sicurezza informatica collegata all'attività aziendale.

Gli audit vengono effettuati nelle varie unità di business per monitorare i processi. L'intero sistema è controllato dal top management.

Nell'ottica del miglioramento continuo e della minimizzazione dei rischi, nel 2020 è stata avviata un'analisi del sistema di controllo interno esistente. L'obiettivo è quello di garantire l'efficacia del sistema in un quadro di costante cambiamento nell'organizzazione e nella tecnologia.



Prospettive

Gestione della crisi COVID-19

Sulla base dello sviluppo del traffico nel primo trimestre del 2021, prevediamo che i volumi rimangano stabili in assenza di un nuovo peggioramento della crisi Covid e che aumentino nel corso dell'anno grazie alla ripresa economica attesa a livello globale. Mentre la ripresa economica è generalmente previsto essere significativa nella seconda metà dell'anno, non escludiamo uno sviluppo un po' più debole e ritardato di quanto generalmente previsto. Nel complesso,

ci attendiamo che i volumi totali aumentino di una percentuale a una cifra nel 2021.

I collaboratori di Hupac continueranno a lavorare prevalentemente in home office durante la fase COVID-19 nel 2021. Nei terminal sono consolidati i processi senza contatto con un coerente distanziamento sociale e ulteriori misure di igiene e sicurezza. Questo riduce al minimo i rischi per la salute dei nostri collaboratori e clienti.

Prospettive future positive

Il Consiglio di Amministrazione e la direzione ritengono che le prospettive future a medio e lungo termine del Gruppo Hupac siano molto buone, grazie alle ulteriori opportunità di crescita e ai continui investimenti nel nostro modello aziendale sostenibile e rispettoso del clima. La messa in funzione del corridoio di 4 metri attraverso la Svizzera apre ulteriori opportunità alle quali Hupac si prepara sistematicamente. La sempre maggiore consapevolezza globale della sostenibilità continuerà a fornire condizioni quadro favorevoli a lungo termine.

Vediamo dei rischi a breve e medio termine nel settore sanitario a causa del COVID-19 e dei ri-

schi economici associati. Anche questioni note come il protezionismo, le sanzioni o possibili sconvolgimenti sui mercati finanziari possono portare a sviluppi commerciali negativi in qualsiasi momento. Tuttavia, la politica ambientale e climatica, che mira a un ampio trasferimento dei trasporti dalla strada alla rotaia, continua a essere il fattore dominante. È anche possibile che i cambiamenti recentemente discussi nella logistica globale e nelle catene di approvvigionamento, con parziale delocalizzazione dei siti di produzione in Europa, offrano ulteriori opportunità di crescita. Hupac rimane ben posizionata e preparata per sfruttare le opportunità di mercato che si presentano.



GOVERNANCE





D 100

052HU

G 100088

HUPAC

HUPAC

D100.052HU
92 93 2100 052HU 1-HU

Struttura del Gruppo Hupac

Azienda

A fine 2020 il Gruppo Hupac era costituito da 23 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.

Nel febbraio 2020 Hupac ha aumentato la sua partecipazione in RTC Rail Terminal Chemelot e ora detiene il 60% delle azioni. Hupac gestisce circa 30 treni alla settimana attraverso questo impianto situato nell'area economica di Geleen, nel sud dei Paesi Bassi, con interessanti prospettive di crescita per il futuro. I volumi sono in aumento in linea con le aspettative.

A seguito di un trasferimento di azioni all'interno del Gruppo dalla filiale Combiconnect Srl a Hupac SA nel dicembre 2020, Hupac SA è ora l'unico azionista della società CIM Centro Interportuale Merci e continua a detenere una maggioranza del 67,03%. Novara è una delle più importanti località terminalistiche del nord Italia con un collegamento ottimale all'asse Lötschberg/Sempione. Nei prossimi anni Hupac ha in programma significativi lavori di ampliamento per potenziare l'efficienza del terminal.

Il Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione di Hupac SA è composto da sette 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 for-

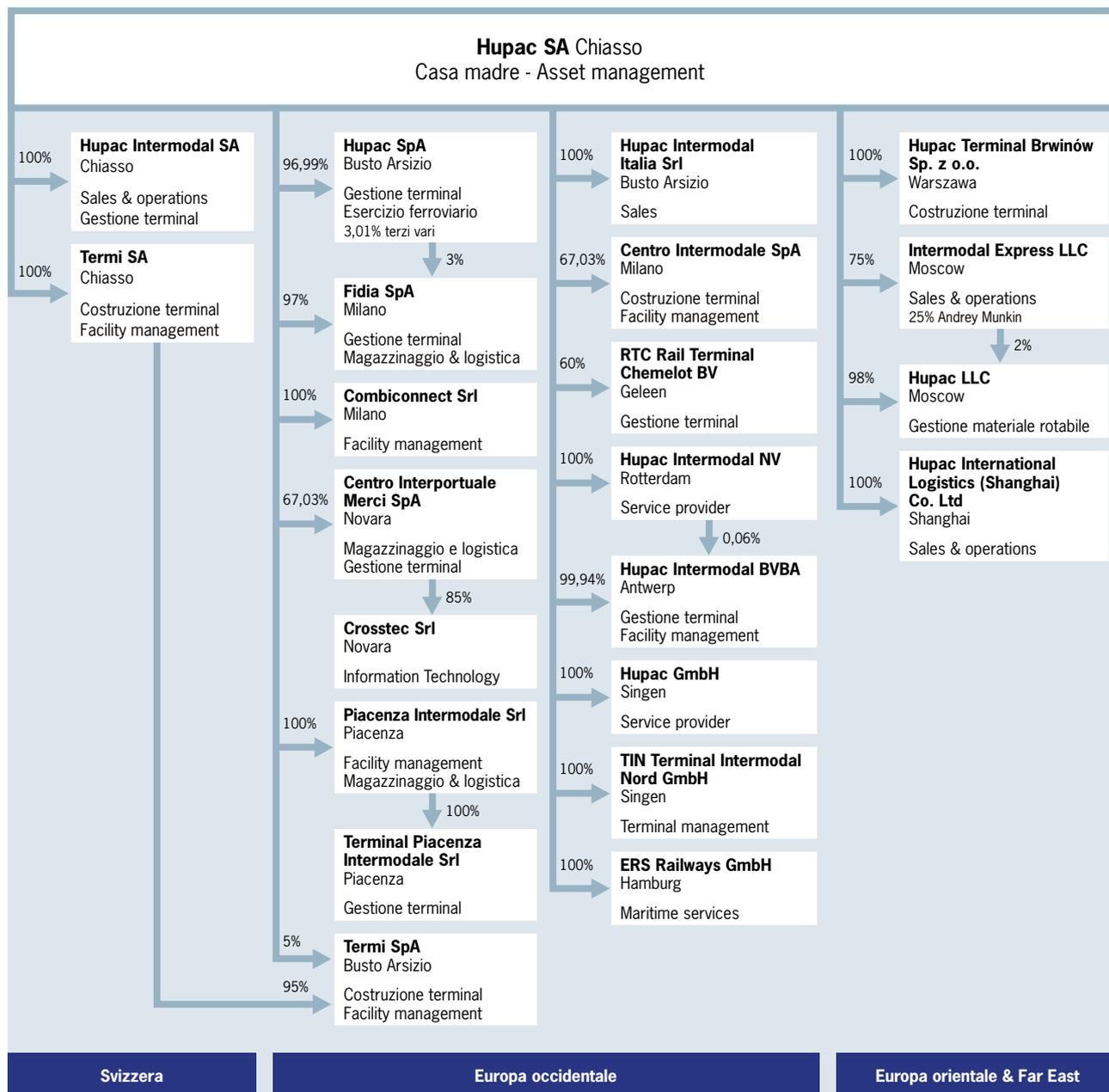
mato dal presidente del Consiglio di Amministrazione e dal direttore, nonché della direzione. Il documento è valido non solo per la casa madre, ma nelle questioni importanti è applicato a tutte le aziende del Gruppo Hupac.

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.

Aziende del Gruppo Hupac



Situazione al 31.12.2020

Consiglio di Amministrazione di Hupac SA

Nome	Età	Posizione	Nazionalità	Prima nomina	Scadenza del mandato
Dr. Hans-Jörg Bertschi	63	Presidente dal 1993	Svizzera	1987	2022
Dr. Thomas Baumgartner	66	Consigliere	Italia	1990	2022
Thomas Hoyer	70	Consigliere	Germania	1988	2022
Bernhard Kunz	63	Consigliere	Svizzera	2020	2022
Ing. Nicolas Perrin	61	Consigliere	Svizzera	2008	2022
Nils Planzer	49	Consigliere	Svizzera	2008	2022
Erich Staake	66	Consigliere	Germania	2020	2022
Jörg Berner	34	Segretario	Svizzera	2019	2022

Situazione al 31.12.2020

Direzione del Gruppo Hupac e direzione operativa delle filiali

Hupac SA Michail Stahlhut <i>Direttore</i> Angelo Pirro <i>Condirettore</i>		
Hupac Intermodal SA Michail Stahlhut <i>Direttore</i> Alessandro Valenti <i>Condirettore</i>	Hupac SpA Piero Solcà <i>Presidente</i> Roberto Paciaroni <i>Direttore</i>	Hupac Intermodal Italia Srl Roberto Paciaroni <i>Presidente</i> Maurizio Bertaso <i>Direttore Vendite</i>
Termi SA Angelo Pirro <i>Direttore</i>	Fidia SpA Roberto Paciaroni <i>Presidente</i>	Centro Intermodale SpA Piero Solcà <i>Presidente</i>
	Combiconnect Srl Bernhard Kunz <i>Presidente</i>	RTC Rail Terminal Chemelot BV Renzo Capanni <i>Rappresentante CdA</i>
	Centro Interportuale Merci SpA Piero Solcà <i>Amministratore Delegato</i>	Hupac Intermodal NV Mark Jansen <i>Direttore Operativo</i>
	Crosstec Srl Aldo Croci <i>Presidente</i>	Hupac Intermodal BVBA Dirk Fleerackers <i>Direttore Operativo</i>
	Piacenza Intermodale Srl Piero Solcà <i>Presidente</i>	Hupac GmbH Sascha Altenau <i>Direttore</i>
	Terminal Piacenza Intermodale Srl Piero Solcà <i>Presidente</i>	TIN Terminal Intermodal Nord GmbH Sascha Altenau <i>Direttore</i>
	Termi SpA Angelo Pirro <i>Presidente</i>	ERS Railways GmbH Bernd Decker <i>Direttore</i>
Svizzera	Europa occidentale	
		Europa orientale & Far East

Stand 31.12.2020



Partecipazioni

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

Hupac mantiene partecipazioni di minoranza essenziali in diverse aziende attive nell'area del trasporto combinato. Tali partecipazioni riguardano gli operatori di trasporto combinato Mercitalia Intermodal e RAlpin, le società terminalistiche Eurogateway e Combinant, le imprese ferroviarie SBB Cargo International e boxXpress, la società

di elaborazioni dati Cesar Information Services, nonché la società di pianificazione terminalistica Gateway Basel Nord.

Hupac detiene partecipazioni minori nelle società di gestione terminalistica KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen, DIT Duisburg Intermodal Terminal e RSC Rail Service Center (Rotterdam), nell'operatore intermodale Kombiverkehr GmbH & Co. KG e nell'associazione di categoria UIRR. Nel novembre 2020 Hupac ha partecipato alla costituzione di Eurasian Rail Gateway CJSC. Lo scopo della società è quello di costruire un terminal di trasbordo nel Great Stone Industrial Park vicino a Minsk.

Certificazioni

Il sistema di gestione della qualità del Gruppo Hupac è certificato secondo la norma ISO 9001 dal 1995. Dal 1997 anche il sistema di gestione ambientale del Gruppo Hupac è certificato secondo la norma ISO 14001. Nell'ottobre 2019 le aziende interessate del Gruppo Hupac hanno superato con successo l'audit di ricertificazione e hanno così potuto acquisire un nuovo certificato valido fino all'ottobre 2022.

Nel 2020 Hupac Intermodal SA e altre società del Gruppo sono state certificate per la prima volta secondo la norma ISO 45001 per la salute e la sicurezza sul lavoro. Alcune società italiane

che erano già certificate in precedenza secondo OHSAS 18001, hanno effettuato un upgrade e sono state certificate a loro volta secondo la norma ISO 45001.

Per il settore del materiale rotabile, Hupac SA è stata certificata nel 2010 come Entity in Charge of Maintenance ai sensi del Memorandum of Understanding (Bruxelles, 2009). Nel 2013 il sistema di gestione dei carri di Hupac SA è stato certificato secondo il regolamento (UE) n. 445/2011. Nell'agosto 2018 la società ha superato con successo la ricertificazione. Il nuovo certificato è valido fino al 2023.



CONTO ANNUALE





HUPAC

KALTEIS

Conto annuale

Conto economico consolidato

Importi in 1 000 CHF	2020	2019
Ricavi netti da forniture e prestazioni	596 808	611 148
Altri ricavi	71 742	73 768
Costi delle prestazioni fornite	-557 279	-561 331
Utile lordo	111 271	123 585
Costi del personale	-44 020	-45 645
Altri costi d'esercizio	-15 466	-16 036
Ammortamenti e rettifiche di valore	-52 179	-53 100
Risultato ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie	-394	8 804
Ricavi finanziari	375	372
Ricavi da dividendi	326	562
Costi finanziari	-3 148	-2 874
Quota ai risultati delle società associate	-33	174
Differenze di cambio	-405	-1 026
Risultato ordinario d'esercizio	-3 279	6 012
Ricavi estranei	409	448
Costi estranei	-910	-3
Ricavi straordinari	6 742	1 954
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	940	452
Utile risultante dall'alienazione di partecipazioni	0	338
Costi straordinari	-3 284	-983
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	0	-28
Scioglimento accantonamenti	25	0
Risultato d'esercizio prima delle imposte	643	8 190
Imposte dirette	-3 135	-3 080
Risultato d'esercizio	-2 492	5 110
Quota degli azionisti minoritari	-23	16
Risultato d'esercizio del Gruppo	-2 515	5 126

Bilancio consolidato

Importi in 1 000 CHF	31.12.2020	31.12.2019
ATTIVI		
Mezzi liquidi	83 522	63 671
Crediti da forniture e prestazioni	87 424	78 666
- nei confronti di terzi	69 567	65 797
- nei confronti di azionisti	17 857	12 869
Altri crediti a breve termine	12 336	9 244
- nei confronti di terzi	12 336	9 244
Scorte e prestazioni di servizi non fatturate	7 115	11 353
- scorte	3 242	3 092
- prestazioni di servizi non fatturate	3 873	8 261
Ratei e risconti attivi	25 213	30 439
Totale attivo circolante	215 610	193 373
Immobilizzazioni finanziarie	249	596
- Crediti a lungo termine nei confronti di terzi	242	589
- Altre immobilizzazioni finanziarie	7	7
Partecipazioni	43 143	42 748
Immobilizzazioni materiali	280 600	277 547
- Immobilizzazioni in corso	15 563	15 490
- Attrezzature tecniche	12 661	12 326
- Materiale rotabile	111 162	111 107
- Impianti fissi su terreni di terzi	6 065	6 529
- Terminali, stabili e terreni	127 449	124 049
- Altri investimenti materiali	7 700	8 046
Immobilizzazioni immateriali	20 028	25 663
Imposte differite attive	4 574	4 574
Totale attivo fisso	348 594	351 128
Totale attivi	564 204	544 501

Importi in 1 000 CHF	31.12.2020	31.12.2019
PASSIVI		
Debiti per forniture e prestazioni	54 126	56 218
- nei confronti di terzi	54 050	56 030
- nei confronti di azionisti	76	188
Debiti onerosi a breve termine	11 236	7 991
- nei confronti di terzi	11 236	7 991
Altri debiti a breve termine	7 050	6 207
- nei confronti di terzi	7 050	6 207
Ratei e risconti passivi	37 890	39 614
Accantonamenti a breve termine	212	202
Totale capitale di terzi a breve termine	110 514	110 232
Debiti onerosi a lungo termine	158 689	135 159
- nei confronti di terzi	158 689	135 159
Altri debiti a lungo termine	48 322	48 806
- nei confronti di terzi	48 322	48 806
Accantonamenti a lungo termine	128 124	125 516
Imposte differite passive	5 544	5 449
Totale capitale di terzi a lungo termine	340 679	314 930
Totale capitale di terzi	451 193	425 162
Capitale azionario	20 000	20 000
Riserva legale da capitale	18 861	18 701
Riserva legale da utili	55 309	54 222
Riserve libere da utili	32 028	37 920
Differenza di conversione	-21 272	-19 120
Azioni proprie	-802	-1 200
Totale capitale proprio degli azionisti Hupac	104 124	110 523
Azionisti minoritari	8 887	8 816
Totale capitale proprio	113 011	119 339
Totale passivi	564 204	544 501

Conto consolidato dei flussi di mezzi

Importi in 1 000 CHF	2020	2019
Risultato d'esercizio del Gruppo	-2 515	5 126
Ammortamenti sostanza fissa materiale	42 577	38 565
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	7 205	6 050
Variazione valore partecipazioni	-423	-60
Variazione accantonamenti	2 480	4 607
Altre operazioni non monetarie	1 233	-7
Risultato netto da alienazione sostanza fissa materiale	-940	-424
Risultato netto da alienazione di partecipazioni	0	-338
Quota ai risultati delle società associate	33	-174
Azionisti minoritari	198	129
Variazione dell'inventario	-141	161
Variazione dei crediti a breve	-2 215	6 686
Variazione dei debiti a breve	134	-28 251
Flusso di fondi da attività aziendale	47 626	32 070
Investimenti in immobilizzazioni materiali	-43 443	-45 029
Disinvestimenti immobilizzazioni materiali	1 438	506
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	-1 437	-13 013
Disinvestimenti immobilizzazioni immateriali	0	18
Investimenti in partecipazioni	-1 228	-14 349
Disinvestimenti di partecipazioni	0	338
Flusso di fondi da attività di investimento	-44 670	-71 529
Variazione dei crediti finanziari	417	-1 262
Variazione dei debiti finanziari	17 880	44 136
Azioni proprie	398	625
Pagamento di dividendi	-1 571	-1 564
Flusso di fondi da attività di finanziamento	17 124	41 935
Variazione	20 080	2 476
Fondi liquidi all'inizio del periodo	63 671	62 117
Differenze cambio su mezzi liquidi	-229	-922
Fondi liquidi alla fine del periodo	83 522	63 671

Allegato al conto di Gruppo 2020

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 2020 include inoltre un accantonamento per rischi generali di CHF 8,2 milioni.

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 o pari al 50%, o la maggioranza relativa ed allo stesso tempo la maggioranza dei diritti di voto ed 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. 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.

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 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).

Le seguenti società sono state consolidate integralmente:

Ragione sociale		Capitale azionario/sociale	Partecipazione in %	
			31.12.2020	31.12.2019
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	2 769 700	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	150 000 000	2,00	2,00
Hupac LLC, Mosca	RUB	150 000 000	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
Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	EUR	8 430 300	100,00	100,00
ERS Railways GmbH, Amburgo	EUR	200 000	100,00	100,00
Combiconnect Srl, Milano	EUR	500 000	100,00	100,00
Partecipazione della Combiconnect Srl, Milano: - Centro Interportuale Merci CIM SpA, Novara ¹⁾	EUR	24 604 255	-	43,86
Centro Interportuale Merci CIM SpA, Novara ¹⁾	EUR	24 604 255	67,03	23,17
Partecipazione della CIM SpA, Novara: - Crossstec Srl, Novara	EUR	100 000	85,00	85,00
TIN Terminal Intermodal Nord GmbH, Singen	EUR	50 000	100,00	100,00
Rail Terminal Chemelot (RTC) BV, Geleen ²⁾	EUR	678 000	60,00	40,00

1) Nel 2020 vi è stata la cessione delle quote di partecipazione in CIM da Combiconnect a Hupac SA

2) Nel 2019 RTC veniva consolidata con il metodo del patrimonio netto, nel 2020 con l'acquisto di un ulteriore 20% con il metodo integrale

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

Ragione sociale	Sede	Partecipazione in %	
		31.12.2020	31.12.2019
Mercitalia Intermodal SpA	Milano (Italia)	34,48	34,48
Terminal Alptransit Srl	Milano (Italia)	42,00	42,00
RAAlpin 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
boxXpress GmbH	Amburgo (Germania)	47,00	47,00
Eurogateway Srl	Novara (Italia)	46,49	46,49

Tabella di conversione

	Bilancio		Conto economico	
	31.12.2020	31.12.2019	2020	2019
CHF/EUR	1,08216	1,08580	1,07020	1,11280
CHF/RUB	0,01174	0,01560	0,013068	0,015400
CHF/PLN	0,23471	0,25500	0,240950	0,258900
CHF/CNY	0,13470	0,13910	0,136054	0,143900

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 2019	20 000	108 356	-1 825	-15 405	111 126	558
Differenze di conversione				-2 713	-2 713	-184
Differenze di conversione associate				-1 002	-1 002	
Rettifica patrimonio netto		-1 075			-1 075	8 458
Sviluppo posizione Azioni proprie			625		625	
Dividendi Capogruppo		-1 564			-1 564	
Utile consolidato 2019		5 126			5 126	-16
Saldo al 31 dicembre 2019	20 000	110 843	-1 200	-19 120	110 523	8 816
Differenze di conversione				-2 069	-2 069	-128
Differenze di conversione associate				-83	-83	
Rettifica patrimonio netto		-559			-559	176
Sviluppo posizione Azioni proprie			398		398	
Dividendi Capogruppo		-1 571			-1 571	
Utile consolidato 2020		-2 515			-2 515	23
Saldo al 31 dicembre 2020	20 000	106 198	-802	-21 272	104 124	8 887

Azioni proprie

Azioni nominative	2020	2019
Consistenza iniziale al 01.01.	357	462
- Acquisti	0	1
- Vendite	-67	-106
Consistenza finale al 31.12.	290	357
Le transazioni sono avvenute a prezzi di mercato.		

	2020	2019
Media annua di posti di lavoro a tempo pieno	557	537

Strumenti derivati - Stato al 31.12.2020

Importi in CHF	Volume del contratto 31.12.2020	Valori equi 31.12.2020	Valori equi 31.12.2019
Operazioni swap su tassi d'interesse			
Zürcher Kantonalbank 10.4.2012-14.4.2020, 0,825%	0	0	-40 655
Credit Suisse 19.1.2015-19.1.2022, 1,46%	20 000 000	-571 008	-987 398
Totale	20 000 000	-571 008	-1 028 053

Hupac SA ha stipulato con la Zürcher Kantonalbank in data 5.4.2012 e con Credit Suisse in data 19.11.2013 uno 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	31.12.2020	31.12.2019
Costi straordinari	3 284	983
Le posizioni più rilevanti sono: 2020: Scioglimento di Ratei attivi che non si sono realizzati e Costi imposte di anni precedenti 2019: Rimborso al BAV di una parte del finanziamento ricevuto per la costruzione del Terminal HTA di Anversa		
Ricavi straordinari	6 742	1 954
Le posizioni più rilevanti sono: 2020: Ricavi da dismissioni di cespiti di anni precedenti e scioglimento di accantonamenti non più necessari 2019: Scioglimento accantonamento per Tornesch e rimborso di penale		
Altre indicazioni prescritte dalla legge		
Debiti derivanti da contratti di leasing con durata restante di oltre dodici mesi dalla data di chiusura del bilancio	9 641	4 580
Debiti nei confronti di istituti di previdenza	582	636
Importo totale delle garanzie costituite per i debiti di terzi	16 859	16 909
Attivi costituiti in pegno a garanzia dei propri impegni	80 715	71 687
Dettaglio debiti onerosi a lungo termine		
- 1 - 5 anni	105 936	42 357
di cui leasing	7 169	4 827
- > 5 anni	52 752	92 802
di cui leasing	1 335	3 133
Dettaglio immobilizzazioni materiali		
Immobilizzazioni materiali	280 600	277 547
di cui leasing	8 039	6 845
Onorario all'ufficio di revisione		
Servizi di revisione	166	145

Relazione dell'Ufficio di revisione sul conto di gruppo 2020

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo svolto la revisione dell'annesso conto di gruppo della Hupac SA, costituito da bilancio, conto economico, conto dei flussi di mezzi liquidi e allegato, per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020.

Responsabilità del Consiglio d'amministrazione

Il Consiglio d'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 d'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 2020 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 d'amministrazione.

Raccomandiamo di approvare il presente conto di gruppo.

Ernst & Young AG

Elisa Alfieri
Perito revisore abilitato
(Revisore responsabile)

Michele Balestra
Perito revisore abilitato

Lugano, 27 aprile 2021

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

