

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2022



HUPAC

2022 in cifre



1.104.000
spedizioni stradali
trasferite su rotaia
-1,8%



1,5 milioni tonnellate CO₂
emissioni di gas serra risparmiate



150 treni al giorno
nella rete del Gruppo Hupac



9.100 moduli di carro
a bassa rumorosità
+11,5%



677 collaboratori
a tempo pieno
+7,8%



CHF 668,5 milioni
EUR 665,0 milioni
fatturato annuo
-2,1%



CHF 7,6 milioni
EUR 7,6 milioni
risultato d'esercizio
-38,8%





Gentili signore e signori
Cari azionisti, clienti, partner e amici di Hupac

È possibile continuare a investire nel futuro nonostante la guerra in Europa, la crisi energetica, l'inflazione e l'instabilità globale? Sì, è possibile. Anzi, bisogna farlo – ovviamente con senso di misura in questi tempi così particolari. Perché le principali sfide della nostra società come la protezione del clima, la transizione energetica e lo sviluppo economico sostenibile diventeranno ancora più importanti in futuro.

Il trasporto combinato è parte della risposta a queste grandi sfide. Purtroppo l'anno scorso Hupac non ha raggiunto i suoi ambiziosi obiettivi di trasporto. A causa delle carenze qualitative dell'infrastruttura ferroviaria e della debolezza dell'economia nella seconda metà dell'anno, il volume dei trasporti è rimasto fermo a 1,1 milioni di spedizioni stradali, con un leggero calo dell'1,8% rispetto all'anno precedente. Ciononostante, il Gruppo Hupac ha ottenuto un risultato finanziario soddisfacente, con un utile annuale di CHF 7,6 milioni.

Oltre ad aver affrontato un anno difficile, caratterizzato da un numero eccezionalmente elevato di fattori esterni negativi – dalle conseguenze della pandemia COVID-19 ai costi energetici alle stelle – Hupac è riuscita a rilanciare l'attività di investimento e a concentrarsi sulle misure di implementazione della sua Strategia 2026. L'attenzione si è concentrata sull'espansione

della flotta di carri con ampi investimenti in materiale rotabile di proprietà, sul completamento del terminal di Brwinów nell'area di Varsavia e sul proseguimento delle attività di progettazione e costruzione dei terminal di Milano Smistamento, Piacenza e Novara.

Tuttavia per Hupac non sono importanti solo gli investimenti in risorse proprie. Altrettanto rilevanti sono le partnership strategiche sul mercato. Nell'anno in esame siamo riusciti a siglare un memorandum d'intesa con il Gruppo FS italiano che copre i settori dei terminal, della trazione ferroviaria e del traffico marittimo dall'Italia verso il nord. Anche per l'apertura di nuovi mercati, per l'attività terminalistica, per la trazione e per i progetti di digitalizzazione come la piattaforma dati DXI, Hupac punta sulla collaborazione strategica con i partner, in linea con il motto "moving together" come risposta alla complessità della catena di servizi intermodali.

Anche internamente, i segnali sono orientati al futuro. Il management è stato rafforzato con la nomina di Benedetta Masciari (47) alla direzione finanziaria del Gruppo e di Mathias Leiner (46) alla direzione di ERS Railways. Con l'acquisizione delle attività del terminal di Köln Nord stiamo espandendo ulteriormente la nostra posizione nelle operazioni terminalistiche – un'area che impiega la metà dei circa 700 collaboratori di Hupac e che svolge un ruolo chiave nella gestione efficiente e performante del trasporto combinato.

Le attuali condizioni quadro, con costi energetici estremamente elevati per la trazione ferroviaria, uniti alla flessione economica e ai persistenti problemi di qualità dell'infrastruttura ferroviaria, stanno mettendo sotto pressione il trasporto combinato. Hupac sta rispondendo a questa difficile situazione con adeguamenti selettivi dei suoi servizi. Allo stesso tempo, la direzione e i collaboratori si concentrano sull'ulteriore sviluppo dei fattori di successo del nostro modello di business: processi digitalizzati snelli, massima produttività delle risorse impiegate, sostegno del mercato ferroviario liberalizzato.

Possiamo restare ottimisti: il trasporto combinato è più compatibile con le esigenze ambientali, climatiche ed energetiche del trasporto tutto-strada ed è LA soluzione logistica per un'Europa sostenibile ed econo-

micamente vincente. Il superamento dell'attuale crisi economica, i crescenti obiettivi di sostenibilità dell'economia e la prevista tariffazione delle emissioni di CO₂ nel settore dei trasporti, faranno sì che le condizioni quadro si sviluppino nuovamente a nostro favore.

A nome del Consiglio di Amministrazione, vi ringrazio per la vostra fiducia.

Hans-Jörg Bertschi
Presidente del Consiglio di Amministrazione





Moving together in a disrupted world

Nel 2022, le sorprese hanno superato la normalità. L'anno può essere descritto con tre capitoli e una costante. Il capitolo 1 è intitolato "Ulteriore crescita in epoca post-COVID". Capitolo 2: "Guerra in Ucraina e prezzi dell'energia". Il capitolo 3 lo chiamerei "Adattamento a un nuovo ambiente economico recessivo", mentre alla costante ci arriveremo più tardi.

Il primo trimestre del 2022 era ancora in una **fase post-COVID** ed evidenziava una forte domanda di servizi di trasporto. Il secondo trimestre, invece, è stato caratterizzato dall'incertezza della guerra in Ucraina e dall'avvio dei cantieri nella rete ferroviaria. A un periodo di crescita è seguita una stagnazione rispetto all'anno precedente, con un notevole rallentamento nella seconda metà dell'anno. Soprattutto la contrazione della produzione nell'industria ad alta intensità energetica e la pressione sulla produzione ferroviaria dovuta all'esplosione dei costi dell'elettricità hanno fatto sì che non si raggiungessero i volumi dell'anno precedente.

Mentre nel 2021 avevamo previsto di fronteggiare i colli di bottiglia della rete tedesca accumulando risorse di riserva e introducendo maggiore flessibilità nella rete, nel 2022 abbiamo spinto questa flessibilità fino al limite. L'interruzione delle catene di approvvigionamento, dovuta all'incoerenza della normativa COVID-19 in Europa e nei siti logistici globali, ha portato alla congestione dei porti marittimi e successivamente dei terminal dell'entroterra. Questo ha causato una congestione delle unità di carico presso il terminal di Busto a metà anno. La nostra risposta è stata una serie di misure che hanno reso più preciso il controllo delle spedizioni, adeguato le manovre e richiesto l'affitto di parcheggi esterni.

D'altra parte, la **guerra in Ucraina** e la conseguente esplosione dei prezzi dell'energia in Europa hanno messo a dura prova il sistema ferroviario e hanno reso drammaticamente più costoso l'acquisto di energia per la produzione ferroviaria. I prezzi dell'elettricità hanno raggiunto un picco fino a venti volte il prezzo unitario tradizionale. All'inizio Hupac ha compensato questi costi internamente; solo nel corso dell'anno i costi aggiuntivi scoperti sono stati gradualmente trasferiti al mercato. Inoltre, l'aumento dei prezzi dell'energia ha comportato una notevole riduzione dei volumi di trasporto per le industrie ad alta intensità energetica. Soprattutto nell'ultimo trimestre, i volumi sono rimasti significativamente indietro rispetto all'anno precedente.

Oltre a questi fattori più esogeni, l'aumento dei lavori di costruzione in Germania ha ridotto significativamente la capacità della rete, con conseguenti interruzioni lungo tutto il corridoio merci. Altri punti deboli, come la persistente densità di interruzioni, si sono sovrapposti al sistema ferroviario già pesantemente sotto pressione in questo anno difficile. Nonostante l'utilizzo di riserve aggiuntive a noleggio nella misura del 5%,

abbiamo registrato tassi di cancellazione fino al 20% del volume settimanale di treni.

Malgrado questo cocktail corrosivo, nel 2022 siamo riusciti a mantenere il volume delle prestazioni a un livello paragonabile all'anno precedente. In un mercato dei trasporti attraverso la Svizzera in leggero calo, il traffico totale di Hupac è diminuito dell'1,8% o di 20.000 spedizioni stradali, mentre il traffico transalpino attraverso la Svizzera è diminuito del 2,1% o di 12.500 spedizioni stradali rispetto all'anno precedente. Merita una nota positiva l'aumento del traffico attraverso l'Austria verso il nord Italia, con una crescita del 9,7% (più 4.000 spedizioni) rispetto all'anno precedente. Osservando i due assi che attraversano la Svizzera, lo sviluppo dell'asse del Lötschberg, con un -11%, e dell'asse del Gottardo, con un +2%, può essere valutato in modo diverso. Sul Lötschberg, l'insufficiente capacità di tracce ferroviarie P400 ha avuto un forte impatto: un ritardo da nord non può più essere assorbito e porta inevitabilmente alla cancellazione del treno.

In conclusione: il trasporto combinato transalpino deve aprirsi, nella sua richiesta di stabilità e regolarità, alla flessibilità nella fornitura di servizi e, allo stesso tempo, garantire i volumi di fornitura di una settimana. Questo funzionerà solo con partner solidi e un mercato forte, in cui il cocktail indigesto di cui sopra è reso bevibile da un pizzico di flessibilità.

Infine, nella seconda metà dell'anno abbiamo avvertito **tendenze recessive** sempre più evidenti, con un notevole calo dei volumi di traffico – uno sviluppo che continua nell'anno in corso e che ci costringe ad adattare le capacità della nostra rete alla riduzione della domanda. Questo avviene in stretto coordinamento con i nostri clienti, ad esempio attraverso riduzioni selettive delle frequenze o soluzioni gateway.

Anche in questo caso, entra in gioco ciò che è stato una costante per tutto il 2022: l'impegno instancabile dei nostri collaboratori, che quotidianamente gestiscono interruzioni di ogni genere, trovano soluzioni, coordinano i partner e calmano le acque. Che sia sulla gru o allo sportello nei terminal, o nella centrale operativa, nel team di pianificazione o al telefono con i clienti, i nostri collaboratori sono gli eroi e le eroine della nostra offerta di servizi e rivolgo a loro un particolare ringraziamento.

Siamo in prima linea per il futuro del trasporto combinato – insieme ai nostri clienti, azionisti, partner e a tutti i nostri collaboratori.

Michael Stahlhut
CEO

Diamo forma al futuro del trasporto intermodale

La nostra strategia per il periodo 2022-2026 si basa su cifre concrete e obiettivi chiari. Puntiamo ad aumentare il nostro volume di trasporto combinato da 1,1 a 1,6 milioni di spedizioni stradali all'anno, alleggerendo così il traffico stradale e rafforzando la sostenibilità del trasporto merci. Per raggiungere questo obiettivo, investiamo CHF 300 milioni in terminal, digitalizzazione e carri ferroviari. Ampliamo continuamente la nostra rete, puntando su un'espansione organica e su partnership strette. Nell'attuale periodo strategico, costruiremo o amplieremo sette nuovi terminal per garantire un'adeguata capacità di trasbordo strada/rotaia.

Vogliamo offrire ai nostri clienti un servizio affidabile e in linea con il mercato. L'obiettivo è il 90% di puntualità in termini di arrivi dei treni al terminal con meno di 60 minuti di ritardo. Promuoviamo il talento e la diversità per sostenere la nostra crescita futura. Inoltre, ci impegniamo a livello politico per migliorare le condizioni quadro per il trasporto combinato. Siamo convinti che questa strategia ci permetterà di rafforzare la nostra posizione di fornitore leader di soluzioni di trasporto intermodale in Europa e di garantire la nostra crescita in futuro.



I nostri collaboratori

Diversità e competenza interculturale: fattori di successo in Hupac

L'obiettivo della nostra strategia di risorse umane è attrarre, trattenerne e sviluppare i migliori talenti del nostro settore. Crediamo che i nostri collaboratori e le nostre collaboratrici siano la base del nostro successo e ci impegniamo a creare un ambiente di lavoro solido e inclusivo.

Hupac offre ai suoi collaboratori condizioni di lavoro interessanti e opportunità di sviluppo, al fine di trattenerli a lungo termine. La promozione dei giovani talenti svolge un ruolo centrale in questo senso. Hupac investe in modo specifico nella formazione dei giovani, per garantire la disponibilità di un numero sufficiente di collaboratori qualificati in futuro.

Allo stesso tempo, siamo consapevoli dell'importanza della diversità e della competenza interculturale per il successo dell'azienda. Nella forza lavoro del Gruppo Hupac sono rappresentate circa 30 nazionalità diverse. Hupac promuove le competenze interculturali dei suoi collaboratori attraverso corsi di lingua, soggiorni all'estero e formazione specifica, per consentire loro di lavorare efficacemente in un ambiente di lavoro internazionale.

Alla fine del 2022, il Gruppo Hupac impiegava 677 persone a tempo pieno (anno precedente: 628) o 692 persone fisiche (anno precedente: 644). L'aumento di 48 persone è dovuto principalmente a Hupac SpA (+20 persone per un totale di 239), Hupac Intermodal (+11 persone per un totale di 253) ed ERS Railways (+6 persone per un totale di 52). Sette nuovi collaboratori sono stati assunti presso il Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o. L'azienda ha iniziato a gestire il terminal di Brwinów nel novembre 2022 con un team di nove persone.

La quota di donne nella forza lavoro è rimasta invariata al 20%, con grandi differenze tra le singole aziende. Hupac Intermodal, in qualità di headoffice con sede in Svizzera, ha registrato una quota femminile del 27% (anno precedente: 26%). Presso l'operatore terminalistico Hupac SpA, con sede a Busto Arsizio e Pordenone, la percentuale di donne è stata del 9% (anno precedente: 11%). Il capofila è ERS Railways di Amburgo, con una quota femminile del 40% (anno precedente: 46%).

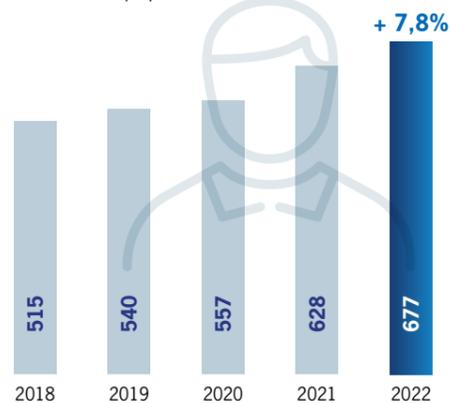
La percentuale di donne nel management ha margini di miglioramento. In Hupac Intermodal le donne sono rappresentate in modo insufficiente a tutti i livelli dirigenziali. Nei prossimi anni le opportunità di carriera per le donne saranno sviluppate in modo mirato.

Nell'anno in esame sono state realizzate numerose misure di formazione e perfezionamento. Queste includono corsi interni di lingue straniere nonché corsi sulla sicurezza e sul materiale rotabile, sullo sviluppo del mercato, sulle applicazioni informatiche e sui processi amministrativi. Hupac punta sulla formazione e sull'aggiornamento professionale orientati alla pratica. I nuovi collaboratori sono inseriti in programmi strutturati di onboarding che durano da pochi giorni a diversi mesi, a seconda della loro funzione. Nell'anno in esame, nove collaboratori hanno partecipato a programmi di perfezionamento e di job rotation con soggiorni nelle sedi esterne e nelle filiali. Hupac Intermodal ha formato cinque apprendisti come impiegati di commercio.

L'anno scorso, circa 30 giovani e studenti hanno avuto l'opportunità di svolgere uno stage di durata variabile presso le aziende del Gruppo Hupac – un passo importante per familiarizzare con le sfide e le opportunità di carriera di un settore rispettoso del clima come quello del trasporto combinato.

L'anno scorso è stato un periodo di grandi sfide, caratterizzato da lunghi periodi di irregolarità operative nella gestione del traffico. Desideriamo esprimere il nostro riconoscimento e apprezzamento per il grande impegno e la perseveranza delle nostre collaboratrici e dei nostri collaboratori e ringraziarli per la loro dedizione.

Collaboratori
Persone a tempo pieno



Ambiente e clima

Impegno per il clima

Il trasporto combinato è il sistema privilegiato per un trasporto merci rispettoso dell'ambiente. Il compito di Hupac è quello di fornire all'industria logistica una rete affidabile e competitiva per il trasporto intermodale. La sfida centrale è una gestione efficiente, perché un trasporto ecologico non deve essere né più costoso né di qualità inferiore rispetto a offerte analoghe.

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 di trasporti di Hupac Intermodal ha fatto risparmiare circa 1,3 milioni di tonnellate di CO₂ rispetto al puro trasporto su strada. Hupac riduce così l'impatto ambientale del trasporto merci di quasi il 90%. Il calcolo è basato sul sistema Ecotransit. Il valore stimato per il trasporto complessivo del Gruppo Hupac – cioè compresi i volumi di ERS Railways, per i quali non esiste un report analogo – è di 1,5 milioni di tonnellate di CO₂.

Anche l'efficienza energetica è un argomento importante per il bilancio ambientale del trasporto combinato. L'anno scorso il risparmio nella rete Hupac Intermodal è stato di circa 14,5 miliardi di megajoule rispetto al puro trasporto su strada. L'effetto di riduzione ammonta a quasi il 75%. La certificazione delle prestazioni ambientali per i clienti di Hupac Intermodal è disponibile online.

Carri merci silenziosi

La flotta di carri di Hupac è a basso impatto fonico e soddisfa quindi le disposizioni di legge. Dal 2016, tutti i carri sono dotati di freni di resina sintetica a bassa rumorosità. Un'ulteriore riduzione delle emissioni foniche può essere ottenuta con freni a disco.

I nuovi carri vengono preferibilmente acquistati con questa nuova tecnologia. Alla fine dell'anno in esame, 602 moduli di carro di Hupac erano dotati di sistemi frenanti a disco.

Attenzione per l'ambiente

La considerazione degli aspetti ambientali è una realtà quotidiana nel Gruppo Hupac. I miglioramenti dell'efficienza giocano un ruolo di primo piano nella gestione della rete. Vari strumenti informatici aiutano a sfruttare al meglio la capacità dei treni di Hupac Intermodal e di conseguenza a ridurre l'impatto ambientale, come il tool di pianificazione SPEAK e le previsioni di arrivo dei treni per i terminal e i clienti (ETA Estimated Time of Arrival, ETP Estimated Time

of Pick-up). In questo modo si ottimizzano le risorse e si evitano viaggi a vuoto.

ERS Railways usa solo elettricità verde da energia idroelettrica tramite il suo partner di trazione boxXpress, con forniture assicurate per i prossimi anni. La tratta ferroviaria per i trasporti marittimi inland da e per Amburgo, Bremerhaven e Wilhelmshaven è quindi a impatto climatico zero.

Sostegno attivo alla politica svizzera di trasferimento

Nel 2022, Hupac ha raggiunto un volume di trasporto di 584.984 spedizioni stradali, pari a 11,3 milioni di tonnellate nette, nel segmento del trasporto transalpino attraverso la Svizzera. Ciò rende l'azienda un attore importante nella politica svizzera dei trasporti, il cui obiettivo costituzionale è quello di trasferire il trasporto merci transalpino dalla strada alla ferrovia.

La strategia aziendale di Hupac è orientata soprattutto alla crescita del trasporto combinato nel transito alpino attraverso la Svizzera. La messa in funzione del corridoio dei 4 metri alla fine del 2020 consente di accedere all'enorme potenziale per il trasferimento dei semirimorchi di grandi dimensioni. L'offerta di servizi competitivi per questo segmento è al centro della politica commerciale.

Green Deal fissa obiettivi ambiziosi

Il Green Deal della Commissione Europea, presentato nel 2019, punta sui temi della transizione della mobilità e della politica energetica. Gli obiettivi sono ambiziosi: l'Europa deve raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. Il settore dei trasporti, attualmente responsabile del 25% delle emissioni di gas serra, è chiamato a contribuire in modo significativo al raggiungimento di questo obiettivo.

Il trasporto combinato, con il suo collegamento intelligente di diversi vettori di trasporto, è predestinato a giocare un ruolo centrale nel traffico merci a zero emissioni. Hupac allinea di conseguenza la sua strategia di crescita e contribuisce attivamente allo sviluppo di un adeguato quadro normativo in materia di trasporti.

Sviluppo del trasporto combinato

In % rispetto all'anno base 2011



Fonte: Report on Combined Transport in Europe, 2022, UIC/UIRR

Prestazioni ambientali 2022 di Hupac Intermodal

	Risparmio	Puro traffico stradale	Traffico di Hupac Intermodal
Emissioni di CO₂ In 1000 tonnellate	1.274 89% meno CO ₂	1.431	157
Consumo d'energia In miliardi megajoule	14,5 74% meno energia	19,7	5,2

Fonte: www.ecotransit.org

Non è disponibile un report analogo per ERS Railways.

Focus strategico

Materiale rotabile di proprietà crea indipendenza

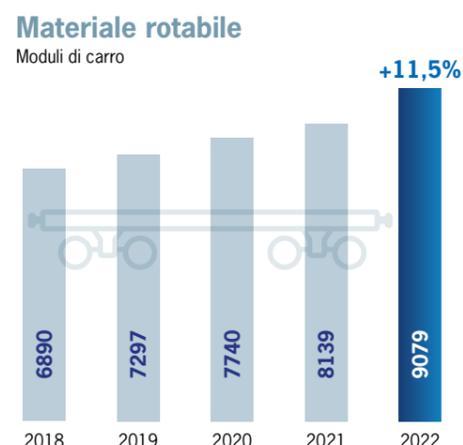
Alla fine del 2022, il Gruppo Hupac disponeva di un parco carri di 9.079 moduli. Ciò rappresenta un aumento dell'11,5% rispetto all'anno precedente. La percentuale di carri in affitto sul totale del materiale rotabile è stata pari al 22,7%. Dalla fine del 2015 la flotta di carri di Hupac SA è completamente a basso impatto fonico.

Nell'anno in esame, sono stati consegnati a Hupac SA 33 carri di tipo T3000 e 180 carri a pianale da 90 piedi a sei assi. In questo modo è stato recuperato il ritardo negli acquisti causato dalla crisi per il COVID. Circa 600 moduli di carro sono stati noleggiati per compensare i deficit di qualità nelle operazioni ferroviarie e aumentare la resilienza attraverso l'uso di composizioni di riserva.

L'azienda di trasporto ferroviario Hupac SpA dispone di sei locomotive diesel per le operazioni di manovra, tre locomotive diesel per le operazioni miste di manovra e di linea e tre locomotive elettriche in leasing. Con queste risorse, Hupac SpA garantisce l'attività di manovra nei terminal di Busto Arsizio-Gallarate, Pordenone e

Piacenza. L'azienda gestisce anche il treno shuttle Busto ⇄ Bologna e trasporta carri vuoti tra Busto Arsizio e le officine nel nord Italia.

Hupac SA possiede otto locomotive di tipo Vectron.



Forte impronta nel settore terminalistico

Nel settore dei terminal, Hupac ha ripreso le sue attività di investimento dopo l'interruzione dovuta alla pandemia. Dopo diversi anni di progettazione e costruzione, il terminal di Brwinów presso Varsavia è stato inaugurato nel settembre 2022 e messo in funzione a novembre. Il terminal è progettato per treni di 740 metri di lunghezza e soddisfa quindi i parametri dei corridoi merci europei per garantire la massima produttività dei treni.

Nel novembre 2022, Hupac ha vinto la gara d'appalto per la gestione del terminal Köln Nord. Dopo vari preparativi organizzativi, la nuova filiale Combiconnect Köln Nord GmbH ha iniziato a operare all'inizio del 2023. Il team del precedente operatore HGK, con oltre 30 collaboratori, ha potuto essere assorbito quasi completamente.

Lo sviluppo e la manutenzione del terminal di Busto Arsizio-Gallarate sono di primaria importanza. Nell'anno in esame, è stato pianificato e avviato il rinnovo delle gru a portale. Nell'anno in corso, saranno installate quattro nuove gru e altrettante saranno smantellate. Questa misura aumenta l'affidabilità e la stabilità operativa dell'impianto, con conseguente aumento della produttività e riduzione dei tempi di fermo.

Al Terminal Novara CIM sono iniziati i lavori di pianificazione per la riqualificazione dell'impianto. Una parte essenziale di questa misura è l'ottimizzazione degli accessi stradali per l'utilizzo dei portali OCR, nonché la pianificazione di tre nuovi binari di arrivo e partenza. I lavori di costruzione saranno appaltati e avviati nell'anno in corso.

I progetti dei terminal di Piacenza, Milano Smistamento e Brescia vengono realizzati insieme al Gruppo FS. A Piacenza i lavori procedono, anche se su scala ridotta a causa dell'aumento dei costi di costruzione e delle misure di riduzione dei costi. Nell'anno in esame sono state ordinate tre gru a portale che saranno montate da agosto a dicembre 2023. La realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria all'interno del terminal inizierà nell'anno in corso. La messa in funzione è prevista per l'inizio del 2025.

Presso il terminal di Milano Smistamento è stata completata la bonifica del suolo ed è stato creato un parco pubblico come misura compensativa. I lavori di costruzione veri e propri inizieranno quest'anno, dopo la formalizzazione dell'impegno di finanziamento da parte dell'Ufficio Federale dei Trasporti. Il progetto del terminal di Brescia è in fase preparatoria.



Progressi nell'innovazione digitale

La trasformazione digitale dei processi aziendali consente a Hupac di rafforzare la competitività del trasporto combinato. Nell'anno in esame, il sistema di tracking Train Radar è stato dotato di ulteriori funzioni. Il tool fornisce informazioni in tempo reale sulla circolazione dei treni in base ai dati provenienti dai partner ferroviari, dai terminal e dalle unità GPS installate sui treni. Tramite la piattaforma WOLF, i clienti e i partner accedono a dati previsionali sull'orario di arrivo dei treni e sull'orario di ritiro stimato delle unità di carico presso i terminal (ETP Estimated Time of Pick-up). Il servizio è disponibile anche via EDI. Circa l'80% dei clienti usa Train Radar quotidianamente.

Nell'anno in esame, è stata sviluppata un'applicazione mobile per i clienti dei terminal Hupac. La versione iniziale dell'applicazione è stata introdotta nell'autunno del 2022 per il Terminal Busto Arsizio-Gallarate. Essa consente l'accesso alle informazioni sullo stato delle unità di carico, l'interazione con il terminal con indicazione dell'orario di arrivo dell'autista e la gestione elettronica dell'accesso agli sportelli e alle aree di movimentazione. Nell'anno in corso, il servizio sarà esteso ad altri terminal.

Svilupi significativi sono stati fatti anche nel sistema di scambio dati EDIGES. La tecnologia per lo scambio di dati nel trasporto combinato, sviluppata da Hupac nel 2005, è diventata uno standard industriale in tutta Europa. Nell'anno in esame, il consorzio EDIGES, a cui Hupac partecipa, ha lanciato la nuova versione EDIGES 4.1. Essa copre ulteriori processi aziendali, come il pre/on-carriage, gli orari, gli slot dei terminal, l'ETA e l'ETP. Nell'anno in esame, sono stati scambiati circa 10 milioni di dati EDIGES. Circa 50 terminal in Europa si affidano a EDIGES. Presso Hupac Intermodal, il 60% delle prenotazioni viene elaborato tramite EDIGES.

EDIGES è anche il protocollo di scambio dati per l'iniziativa KV4.0, un progetto finanziato dal Ministero tedesco dei trasporti e dell'infrastruttura digitale finalizzato allo sviluppo di un'interfaccia dedicata allo scambio di dati lungo l'intera catena del processo nel trasporto combinato. Dopo il successo del collaudo nel 2021, nell'ottobre 2022 Hupac e altri partner hanno fondato la società di gestione DX Intermodal GmbH. Lo scopo dell'impresa è la diffusione e l'ulteriore sviluppo del DXI data hub come piattaforma aperta per uno scambio di dati semplice e standardizzato nel trasporto intermodale.

Ulteriori progressi sono stati fatti anche nella digitalizzazione dei processi aziendali. Nell'anno in esame, Hupac ha trasferito nel cloud diversi servizi di gestione dei documenti e software di supporto. Nel campo della sicurezza informatica, sono stati fatti investimenti mirati per garantire la stabilità e la sicurezza dei sistemi.

L'integrazione dei dati sta assumendo un ruolo sempre più importante anche per la filiale ERS Railways. A questo proposito, ERS può contare sui sistemi e sul know-how di Hupac. Dal 2022, i clienti possono visualizzare la capacità disponibile sui treni. Inoltre, è stato sviluppato un calcolatore di CO₂ insieme all'Istituto Fraunhofer, che mostra immediatamente ai clienti il consumo di CO₂ su ferrovia e su strada. Dal 2023, sarà possibile anche la prenotazione diretta online.

Infine, Hupac sta iniziando ad utilizzare l'intelligenza artificiale e il machine learning per migliorare i suoi processi aziendali. Diversi progetti supportano l'ottimizzazione delle operazioni dei treni e la gestione razionale dei processi di manutenzione del materiale rotabile.



Trazione ferroviaria con i partner

Oltre il 95% del traffico di Hupac Intermodal è prodotto secondo il principio della trazione a responsabilità integrata internazionale. Fanno eccezione i mercati che consentono solo parzialmente questo modello di business.

Nell'anno in esame, i principali vettori di Hupac Intermodal includevano FFS Cargo International, DB Cargo, Mercitalia Rail, BLS Cargo, SNCF Fret, Captrain, Foxrail, GTS, Gysev Cargo, LTE, Metrans, Railtraxx, Sangritana, Twentyone, WLC, oltre alla società ferroviaria di Hupac SpA.

ERS Railways collabora con i fornitori di trazione boxXpress e Freightliner.

Anche nel 2022 Hupac Intermodal ha ordinato e gestito delle tracce ferroviarie in proprio in qualità di access party, potendo così intrattenere un contatto diretto con il gestore dell'infrastruttura. Il progetto "Casco Blu", con cui Hupac contra i macchinisti e li mette a disposizione delle imprese ferroviarie in caso di difficoltà operative, è stato ulteriormente sviluppato – una misura che ha garantito la qualità e l'affidabilità del trasporto ferroviario in un anno caratterizzato dalla mancanza di disponibilità di risorse da parte dei partner.

Nell'anno in esame, sono stati compiuti ulteriori passi per sfruttare il potenziale di produttività di Alptransit, che tuttavia risente ancora delle limitazioni infrastrutturali a nord e a sud.



Sviluppo del traffico

1,1 milioni di spedizioni stradali trasferite

Nell'anno in esame, lo sviluppo dei trasporti ha mostrato un consolidamento rispetto alla forte crescita dell'anno precedente. In totale, il Gruppo Hupac ha trasportato 1.103.693 spedizioni stradali nel trasporto combinato strada/ferrovia e nel traffico marittimo dell'entroterra. Ciò corrisponde a un leggero calo dell'1,8%, pari a circa 20.000 spedizioni stradali. Pur potendo essere considerato ancora positivo nella retrospettiva a medio termine, l'andamento del traffico nel 2022 è stato comunque inferiore alle aspettative.

In particolare, hanno avuto un impatto negativo le limitazioni di capacità in Germania. Dopo uno sviluppo vivace nel primo trimestre, con elevati tassi di crescita a una cifra, il traffico nella rete di Hupac è crollato nei mesi di aprile e giugno. Ciò è stato causato da varie chiusure di linea e limitazioni di capacità da ricondurre all'intensa attività cantieristica sul corridoio Reno-Alpi, come la chiusura totale della ferrovia della Valle del Reno nell'aprile 2022. Il segmento di trasporto transalpino attraverso la Svizzera è stato particolarmente penalizzato. Dopo una breve ripresa nei mesi estivi, i colli di bottiglia della capacità si sono ripetuti e perfino acuiti in autunno. Nei momenti di maggiore tensione, fino al 20% dei treni non ha potuto circolare per motivi operativi.

Nell'ultimo trimestre, alcuni segmenti di mercato hanno evidenziato una flessione congiunturale, in parte dovuta all'andamento sfavorevole dei costi energetici.

Altri settori, come i beni di consumo, hanno registrato un aumento costante della domanda. Anche il traffico marittimo dell'entroterra continua ad essere soggetto a forti fluttuazioni a causa della situazione globale. Le parole chiave in questo caso sono le catene di approvvigionamento interrotte a causa del COVID-19, dovute alle chiusure in Asia e le incertezze create dalla guerra in Ucraina.

La scarsa affidabilità della rete ferroviaria ha portato a grandi sfide presso i terminal. Hupac sta facendo tutto il possibile per mantenere il traffico e minimizzare l'impatto negativo sui clienti. A tal fine, vengono impiegate risorse aggiuntive, come carri ferroviari e mezzi di trazione, e viene svolto un intenso coordinamento con i partner ferroviari e i terminal.

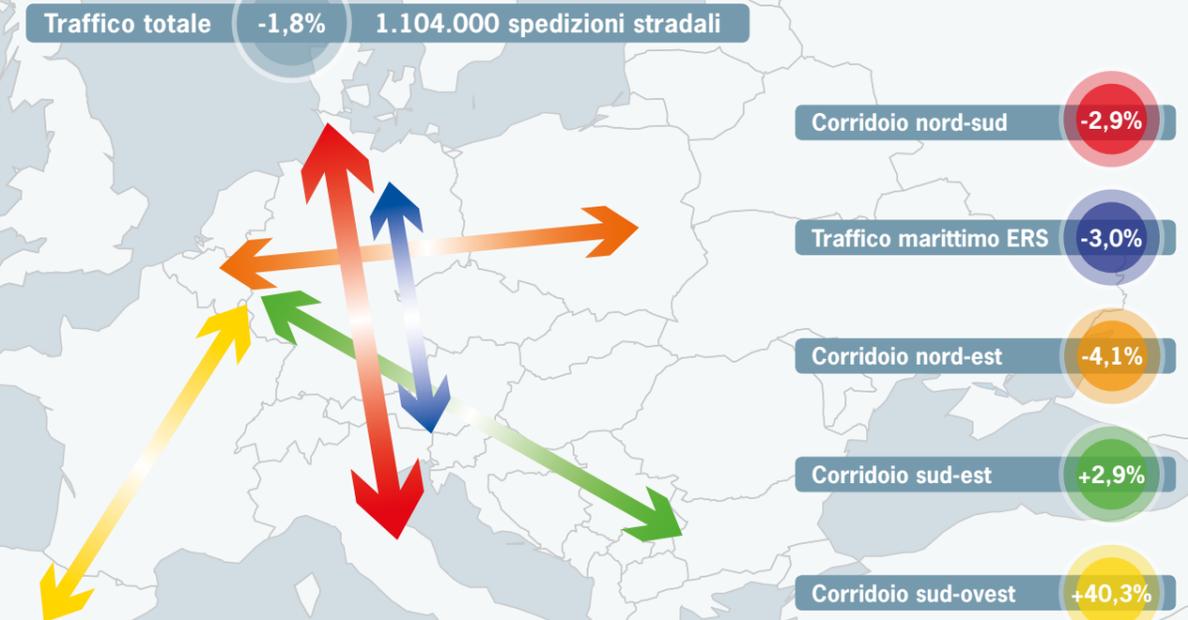
Nonostante l'elevata domanda di mercato, il traffico in diverse aree della rete del Gruppo Hupac ha registrato un sensibile calo. Nel corridoio ad alto volume nord-sud, i volumi di traffico sono diminuiti del 2,9%, raggiungendo 766.574 spedizioni stradali. Il traffico transalpino attraverso la Svizzera è stato particolarmente colpito, con un calo del 2,1% a 584.984 spedizioni. Al contrario, il traffico sul corridoio ferroviario attraverso l'Austria ha mostrato uno sviluppo positivo con un aumento del 9,7% a 43.840 spedizioni.

Mentre il traffico marittimo di ERS Railways, con collegamenti da porti del Mare del Nord, ha dovuto subire

un calo del 3,0%, i corridoi sud-est e sud-ovest hanno continuato a svilupparsi in modo molto soddisfacente con una crescita rispettivamente del 2,9% e del 40,3%. Il traffico sul corridoio nord-est è diminuito nuovamente registrando un calo del 4,1%.

La rete del Gruppo Hupac è aperta sia al traffico continentale che a quello marittimo. Esistono restrizioni sul tipo di carri sulle tratte gestite esclusivamente per il traffico containerizzato dell'inland. È il caso dei servizi di ERS Railways dai porti marittimi tedeschi e olandesi. Una rete per i trasporti marittimi dai porti italiani è in fase di sviluppo insieme ai partner.

Sviluppo del traffico 2022



Traffico per corridoi merci

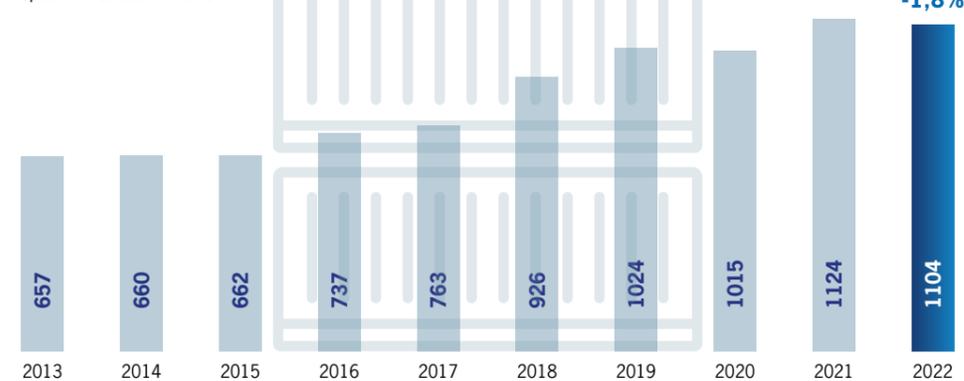
In spedizioni stradali	2022	2021	%
Corridoio nord-sud	766.574	789.491	-2,9
Traffico marittimo ERS	179.503	185.149	-3,0
Corridoio nord-est	54.798	57.161	-4,1
Corridoio sud-est	71.427	69.382	2,9
Corridoio sud-ovest	31.391	22.379	40,3
Totale	1.103.693	1.123.562	-1,8

Traffico per direttrice

In spedizioni stradali	2022	2021	%
Transalpino via Svizzera	584.984	597.512	-2,1
Transalpino via Austria	43.840	39.954	9,7
Transalpino via Francia	6.644	6.915	-3,9
Non transalpino	468.225	479.181	-2,3
Totale	1.103.693	1.123.562	-1,8

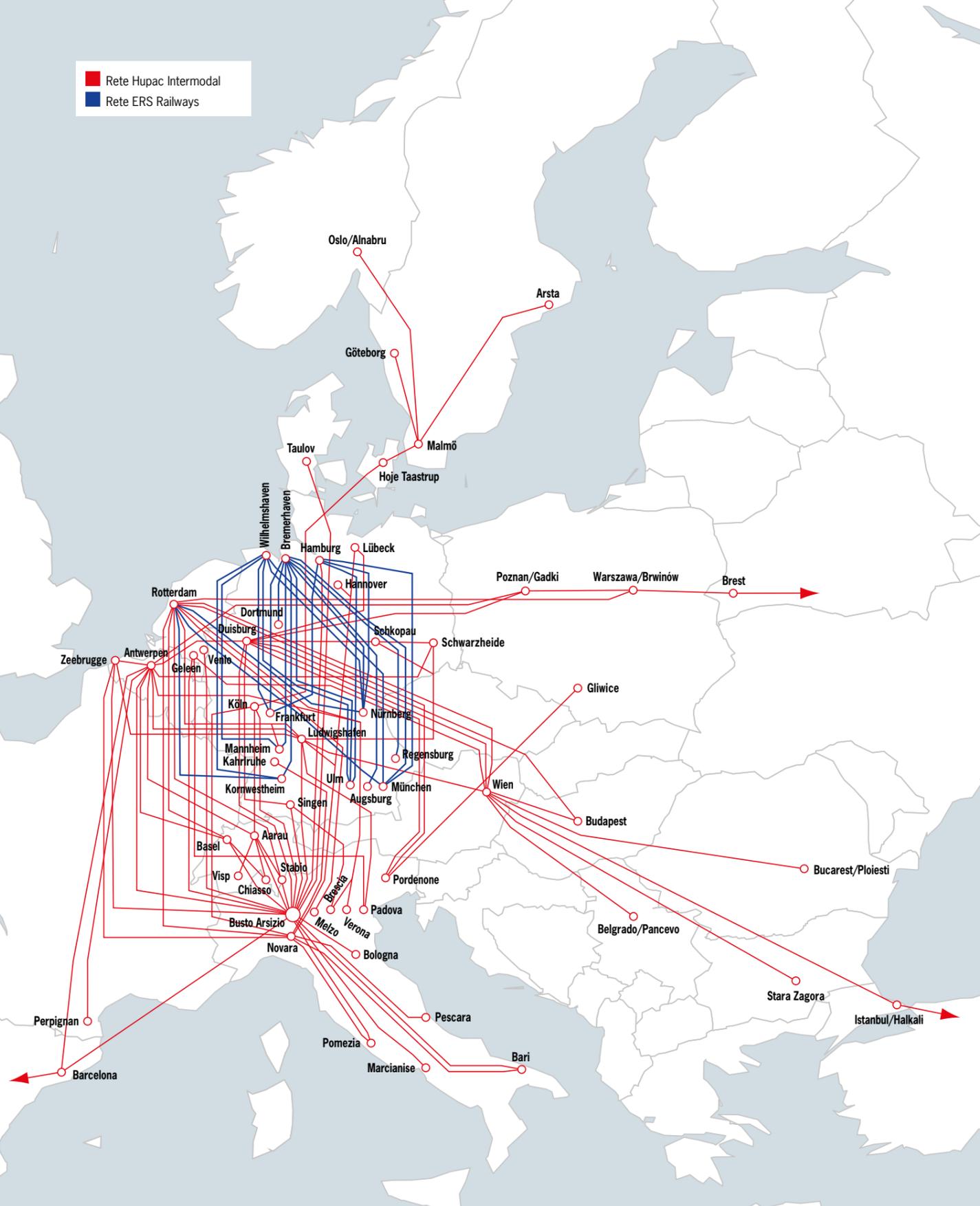
Volume di traffico

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 fino a 7,82 metri di lunghezza o una cisterna pesante o due container leggeri da 20 piedi.

■ Rete Hupac Intermodal
■ Rete ERS Railways



Situazione al 1.4.2023

Shuttle Net, rete a livello europeo

Nonostante la rete ferroviaria sia stata gravata da notevoli limitazioni di capacità, la business unit Shuttle Net ha raggiunto un volume di traffico di 796.078 spedizioni stradali, con un leggero calo dell'1,5% rispetto all'anno precedente in forte crescita. A ciò hanno contribuito varie iniziative in segmenti di mercato con un elevato potenziale di sviluppo per il trasporto combinato strada/ferrovia.

Sull'asse nord-sud, l'attenzione si è concentrata sull'espansione della rete verso sud, per offrire nuove opportunità di trasporto combinato ecologico alle aree economiche dell'Italia centrale, meridionale e orientale. Nel febbraio 2022, il collegamento Novara ⇌ Pomezia è stato implementato con successo e portato a una frequenza di tre rotazioni settimanali. Nel trasporto transalpino via Svizzera, sono stati creati nuovi collegamenti Zeebrugge ⇌ Bologna e Venlo ⇌ Busto Arsizio. Sono state istituite partenze aggiuntive sulle tratte

Amburgo ⇌ Busto Arsizio e Ludwigshafen ⇌ Novara. La rete transalpina via Austria è stata rafforzata con un nuovo collegamento Pordenone ⇌ Gliwice e un aumento della frequenza dei treni shuttle tra Pordenone, Duisburg e Rotterdam. Per il collegamento Anversa ⇌ Novara, Hupac ha ottenuto l'omologazione per il trasporto di rimorchi P400, dando così nuove prospettive per questo promettente mercato in crescita.

Sull'asse est-ovest, è stato creato un nuovo collegamento diretto tra Anversa e Poznan/Gadki. A novembre, Hupac ha integrato il nuovo terminal di Brwinów, vicino a Varsavia, nella rete Anversa/Duisburg-Polonia. Nel segmento dell'Europa sudorientale, all'inizio dell'anno è partito un treno shuttle tra Belgrado e Vienna. I collegamenti Dörpen ⇌ Duisburg/Ludwigshafen e Anversa ⇌ Duisburg rafforzano la rete sull'asse dell'Europa sudorientale con diversi collegamenti gateway fino in Turchia.

Company Shuttle: soluzioni per clienti con grandi volumi

Anche la business unit Company Shuttle ha risentito delle limitazioni dell'infrastruttura ferroviaria europea. Dopo una forte performance nel 2021, l'unità ha visto un consolidamento del volume di trasporto a 124.310 spedizioni stradali nell'anno in esame, con un calo del

2,4%. I treni viaggiano per conto di singole società di trasporto. I clienti si assumono il rischio di utilizzo dei treni e affidano l'organizzazione e la gestione dei trasporti a Hupac in qualità di operatore.

Landbridge China per il traffico terrestre eurasiatico

Il traffico con la Cina ha avuto uno sviluppo molto positivo nell'anno in esame. La business unit organizza con successo trasporti terrestri door-to-door tra la Cina e l'Europa, con particolare attenzione all'Italia. I team

con sede a Chiasso e Shanghai hanno conseguito un volume di trasporto di circa 3.800 spedizioni stradali, pari ad un aumento del 18%.

ERS Railways rafforza la rete marittima

Anche il traffico marittimo dell'entroterra con collegamenti dai porti marittimi di Amburgo, Bremerhaven e Rotterdam ha sofferto della situazione precaria della rete ferroviaria tedesca e dei terminali dell'entroterra. Nonostante gli sforzi, non sempre è stato possibile garantire un servizio affidabile ai porti. In combinazione con un notevole calo del traffico d'oltremare, questo

ha portato a un consolidamento del volume di traffico di ERS Railways a 339.164 TEU, corrispondenti a 179.503 spedizioni stradali (-3,0%). All'inizio dell'anno in corso, ERS ha potuto aggiungere alla sua rete il porto marittimo di Wilhelmshaven e lanciare i primi collegamenti con Kornwestheim e Norimberga. Seguiranno numerose altre destinazioni in modo graduale.



Terminal: trasbordo efficiente strada/rotaia

Il Gruppo Hupac gestisce undici terminal in Svizzera, Italia, Germania, Belgio, Paesi Bassi e Polonia. 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 Intermodale Srl per il terminal di Piacenza, Hupac Intermodal BVBA per il Terminal Antwerp HTA, RTC Rail Terminal Chemelot BV per il terminal di Geleen, Combiconnect Srl per il terminal Novara CIM e la società in joint venture Terminal Singen TSG GmbH per il terminal di Singen. Nel novembre 2022, la filiale Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o. ha iniziato a operare nel nuovo terminal di Brwinów, vicino a Varsavia.

Circa 350 collaboratori lavorano nelle aziende del Gruppo Hupac con focus sulle operazioni terminalistiche. Ogni giorno caricano migliaia di unità su vagoni ferroviari e autocarri e amministrano l'entrata e l'uscita di treni, carri e veicoli stradali.

Nell'anno in esame, l'attività terminalistica del Gruppo Hupac è diminuita rispetto all'aumento significativo registrato nel 2021. In totale sono state gestite 955.185 unità di carico pari a un calo del 5% rispetto ai volumi dell'anno precedente.

Hupac utilizza le soluzioni software GOAL (Global Oriented Application for Logistics) e WOLF (Web Oriented Logistics Framework) per controllare e gestire i suoi terminal. Questi software supportano ogni fase del processo terminalistico e consentono di creare standard uniformi che vengono ottimizzati e sviluppati a livello centrale. I clienti beneficiano di una maggiore efficienza, affidabilità e trasparenza nella gestione dei processi di trasporto.

I terminal del Gruppo Hupac contribuiscono notevolmente a stabilizzare la puntualità del traffico. Hupac misura la puntualità di arrivo e partenza dei treni su tratte selezionate evidenziando che i treni con ritardi di arrivo a volte estremamente lunghi partono generalmente in orario o con ritardi inferiori a un'ora. I terminal fungono quindi da buffer, ma questo grava pesantemente sulla produttività degli impianti. L'elevato impegno dei collaboratori e la disponibilità di composizioni sostitutive, tenute appositamente per questo scopo, sono fattori indispensabili per il raggiungimento di questo risultato.

I terminal del Gruppo Hupac sono accessibili senza discriminazione e vengono utilizzati da una dozzina di operatori intermodali.

Terminal	Superficie	Gru	Binari di trasbordo	Capacità massima Coppie di treni al giorno	Destinazioni
Busto Arsizio-Gallarate	245.000 m ²	12 gru a portale	13 x 540-760 m	33	Germania, Svizzera, Italia, Spagna, Paesi Bassi, Belgio, Danimarca, Polonia
Piacenza	95.000 m ²	8 gru mobili	3 x 600 m 1 x 500 m	8	Italia, Germania, Belgio, Polonia, Romania, Austria
Pordenone	103.000 m ²	4 gru mobili	4 x 750-800 m	8	Italia, Germania, Paesi Bassi, Polonia
Novara CIM	152.000 m ²	5 gru mobili	7 x 610 m	13	Italia, Germania, Paesi Bassi, Belgio, Francia
Chiasso	7.000 m ²	1 gru mobile	1 x 300 m	2	Svizzera
Aarau	33.000 m ²	3 gru mobili	4 x 300 m 1 x 200 m	6	Germania, Italia, Belgio, Svizzera
Basel Wolf	17.000 m ²	2 gru mobili	1 x 380 m	3	Paesi Bassi, Belgio, Svizzera
Singen	77.000 m ²	2 gru a portale 1 gru mobile	4 x 650 m	8	Germania, Italia
Antwerp HTA	53.000 m ²	3 gru a portale	5 x 620 m	10	Italia, Svizzera
Geleen	65.000 m ²	1 gru a portale	1 x 700 m	6	Italia, Paesi Bassi, Austria
Brwinów	42.000 m ²	2 gru mobili	1 x 650 m 1 x 750 m	5	Polonia, Germania, Belgio, Bielorussia

RELAZIONE ANNUALE



Sviluppo del business

Dopo un anno 2021 di ripresa post-pandemica, l'anno 2022 è tornato ad essere impegnativo. Nel primo semestre gli effetti del COVID-19 erano ancora presenti considerando le normative che regolavano la quarantena nei diversi stati. A febbraio, con l'inizio della guerra in Ucraina, i prezzi del gasolio e dell'energia sono esplosi. A metà anno il Franco svizzero si è rafforzato rispetto all'Euro e il tasso di cambio è sceso al di sotto della parità dell'Euro.

Il fatturato al netto dei costi diretti ha presentato nel primo trimestre una progressione di circa il 5% rispetto all'anno precedente. Il solo mese di aprile ha poi visto l'erosione di questo vantaggio a causa di importanti cantieri sulla rete ferroviaria nella Valle del Reno. A seguito di questo evento e di tutti quelli successivi, il sistema ferroviario ha avuto difficoltà di ripresa con un tasso di cancellazione dei treni molto elevato per tutto l'anno; questa instabilità ha sollecitato l'intero sistema produttivo.

Anche il settore marittimo ha risentito delle irregolarità della catena di approvvigionamento, alle quali si sono aggiunti degli scioperi nei principali porti del nord. Tutti questi effetti hanno creato ingorghi nei terminal continentali e marittimi compromettendone il buon funzionamento. È stato necessario individuare aree di stoccaggio esterne e creare riserve aggiuntive di vagoni per sopperire a ritardi e cancellazioni.

A partire dall'autunno si è poi notato un ulteriore rallentamento dei volumi correlato all'inizio del rallentamento congiunturale globale dovuto alla permanenza di tensioni geopolitiche. Tale situazione, contrassegnata da tassi di inflazione ad alti livelli, ha esercitato pressioni sul fronte dei prezzi dell'intero comparto ferroviario.

Nel 2022 il Gruppo Hupac ha raggiunto un volume pari a 1,103 milioni di spedizioni stradali con una flessione del 1,8% rispetto all'anno precedente. Il fatturato del Gruppo si attesta a CHF 668,5 milioni e presenta un decremento del 2,1%. Tale diminuzione, che si mostra sia nel traffico continentale che in quello marittimo, è dovuta al calo dei volumi (-1,8%) e alla conversione del tasso di cambio (-4%), ed è stata compensata dal mix dei prodotti e da un parziale riversamento dei costi supplementari al mercato.

Come previsto, i contributi di esercizio sono diminuiti sostanzialmente di CHF 16,3 milioni attestandosi a CHF 58 milioni (-21,9%).

I costi delle prestazioni fornite si sono ridotti in linea con la diminuzione dei ricavi. Ciò denota una perdita di produttività data principalmente dall'alto tasso di cancellazione di treni che ha caratterizzato l'anno in questione e dalle misure necessarie per contrastare questa tendenza. Il margine di utile lordo ha perso due punti percentuali e si è attestato al 20,2% rispetto al 22,2% dell'anno precedente.

I costi del personale sono aumentati in misura sovraproporzionale e si attestano a CHF 53,9 milioni (+7,5%). Questo è in parte dovuto all'imputazione dell'intero costo annuo del personale di Combiconnect Srl Novara, integrato nel Gruppo Hupac a partire da ottobre 2021, e alla messa in esercizio, in novembre 2022, del terminal di nuova costruzione in Polonia con l'assunzione di personale operativo.

La voce "Ammortamenti e rettifiche di valore" è diminuita del 25,4%; questa voce è composta da una parte di ammortamenti – che è salita rispetto all'anno precedente vista la ripartenza degli investimenti – e da una quota di rettifica di valore che invece ha creato la sostanziale differenza visto che non sono stati imputati costi per rischi specifici nell'anno 2022.

La quota ai risultati delle società associate ha dato un contributo negativo al risultato di Gruppo pari a CHF 1,6 milioni. La difficile situazione di mercato e operativa ha avuto impatto anche su quest'ultime.

I costi da interessi finanziari sono più bassi grazie ad un rimborso dell'anno 2021 che ha avuto effetto anche nell'anno in esame.

Il risultato netto tra le perdite di cambio e gli utili realizzati si attesta a CHF -3,5 milioni e rispecchia il rafforzamento del Franco svizzero verso l'Euro come impatto sulla liquidità.

Dopo un risultato ordinario d'esercizio molto positivo di CHF 15,8 milioni nell'anno precedente, in recupero rispetto all'anno 2020 in perdita, quest'anno il risultato si attesta a CHF 6,9 milioni (-56%).

Il risultato d'esercizio prima delle imposte viene migliorato notevolmente grazie alla vendita di tre locomotive che hanno provocato un utile straordinario pari a CHF 3,6 milioni e si attesta così a CHF 12,7 milioni (-23,7%).

Il costo delle imposte dirette è pari a CHF 5,0 milioni e mostra un incremento di CHF 1,4 milioni rispetto allo scorso anno; parte di questa variazione è data da rimborsi straordinari avvenuti nell'anno 2021.

Il risultato d'esercizio dopo le imposte dirette per l'anno 2022 si attesta a CHF 7,6 milioni (-38,8%).

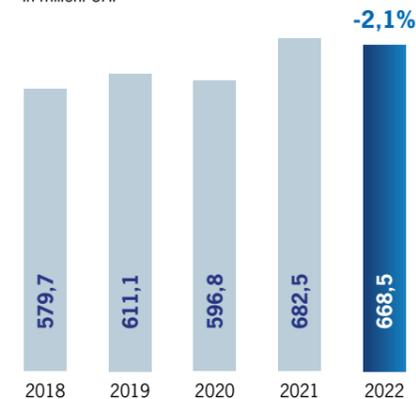
L'EBITDA è pari a CHF 63,4 milioni ed è rimasto al livello dello scorso anno. A seguito della ripresa degli investimenti dopo la pausa dovuta alla pandemia, l'ammontare degli investimenti in immobilizzazioni materiali si attesta ad un livello decisamente superiore a quello dello scorso anno, pari a CHF 77,4 milioni.

Al 31.12.2022 il totale di bilancio ammonta a CHF 585,7 milioni con un rialzo di CHF 14,8 milioni. Nell'attivo le immobilizzazioni materiali vedono una crescita di CHF 27,7 milioni. Nel passivo aumentano le delimitazioni al netto dei debiti verso le prestazioni fornite pari a CHF 9,7 milioni e i prestiti da terzi di CHF 11,2 milioni. La quota del capitale proprio passa dal 21% all'attuale 19,5%.

Il cash flow operativo è pari a CHF 60,5 milioni mentre il deflusso di liquidità per investimenti è pari a CHF 82,3 milioni. Per compensare questo ammontare sono stati aperti nuovi prestiti rispetto al 31.12.2021 pari a CHF 18,7 milioni.

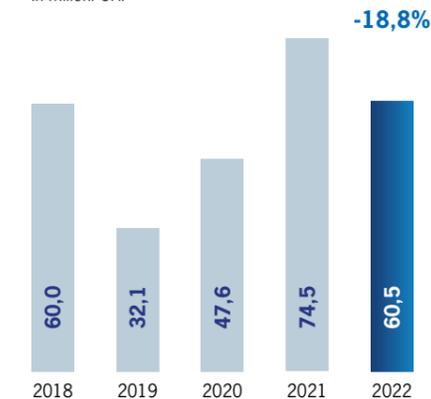
Fatturato annuo

In milioni CHF



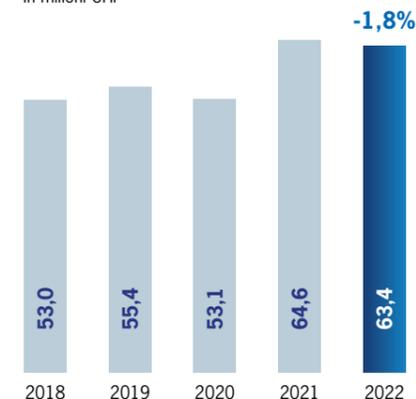
Cash flow operativo

In milioni CHF



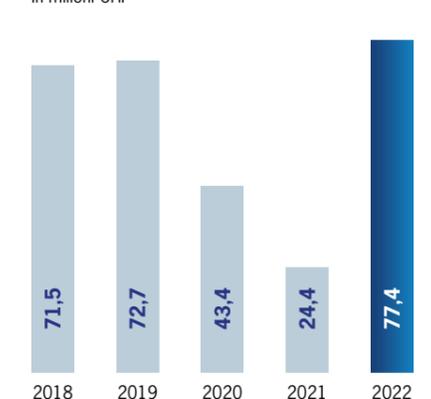
EBITDA

In milioni CHF



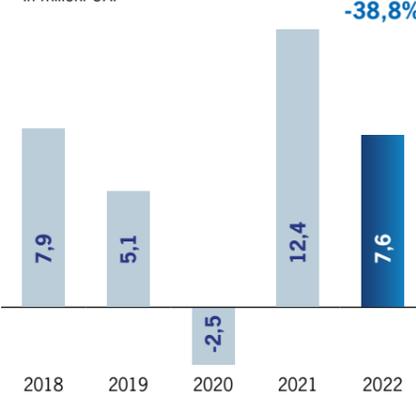
Investimenti in immobilizzazioni materiali

In milioni CHF



Risultato d'esercizio

In milioni CHF



Importi in 1000 CHF	2022	2021	%
Ricavi netti da forniture e prestazioni	668.521	682.526	-2,1
Altri ricavi	58.051	74.308	-21,9
Costi delle prestazioni fornite	591.840	605.029	-2,2
Utile lordo	134.732	151.805	-11,2
Risultato d'esercizio del Gruppo	7.599	12.410	-38,8
EBITDA	63.415	64.554	-1,8

Finanziamenti pubblici Svizzera

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 2022 al 2041 di CHF 37,9 milioni. Per lo stesso periodo dovranno essere corrisposti interessi alla Confederazione per circa CHF 0,4 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 d'esercizio, il modello di sovvenzione della Confederazione ha carattere regressivo. Il trasferimento di un numero crescente di trasporti dovrà essere realizzato con una riduzione dei mezzi finanziari in termini assoluti. I contributi d'esercizio per spedizione stradale nel traffico transalpino attraverso la Svizzera sono stati ridotti nel 2022 rispetto al 2021, in linea con la riduzione dei fondi messi a disposizione.

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

Importi in 1000 CHF

Periodo	2022	2023-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2041	2022-2041 Totale
Rimborso prestiti	3.548	3.548 - 3.548	2.505 - 2.505	1.551 - 2.108	65 - 1.470	37.865
Interessi	104	30 - 86	3 - 18			377
Totale	3.652	3.578 - 3.634	2.508 - 2.523	1.551 - 2.108	65 - 1.470	38.242

Sviluppo delle partecipazioni operative

Hupac detiene partecipazioni di minoranza in diverse società attive nel trasporto combinato. Di seguito riportiamo una panoramica del contributo di queste società al Gruppo.

SBB Cargo International SA, Olten

Dall'inizio del 2011 Hupac detiene una quota di minoranza del 25% nel vettore svizzero per i treni blocco internazionali e il 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. Questo stimola il mercato e crea ulteriori impulsi di trasferimento.

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 36 locomotive e circa 1121 carri pianale 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 detenervi una quota di capitale del 34,48%.

Eurogateway Srl, Novara

Attraverso le società CIM SpA, Hupac SA e Hupac Intermodal NV, il Gruppo Hupac detiene una quota del 46,49% nell'operatore terminalistico Eurogateway. La struttura di trasbordo gestisce circa 20 treni alla settimana per conto di Hupac Intermodal e di operatori terzi.

RAIpin SA, Olten

Insieme a FFS e BLS, Hupac è azionista dell'operatore del trasporto combinato fondato nel 2001 per il trasporto combinato accompagnato attraverso la Svizzera. Alla fine dell'anno di riferimento, la 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 SpA. Nell'anno in esame Hupac SA ha affittato a RAIpin 419 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 45 treni transitano settimanalmente su questo impianto.

KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH, Ludwigshafen

Dal 2005 Hupac detiene una quota del 15% nella società di gestione del terminal per il trasporto combinato di Ludwigshafen. Il KTL funge da hub centrale nella rete di Hupac per il raggruppamento delle spedizioni tra Germania, Italia, Belgio, Paesi Bassi ed Europa dell'Est. Circa 90 treni Hupac passano attraverso questo hub ogni settimana.

DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, Duisburg

Il terminal trimodale Duisburg Intermodal Terminal, di cui Hupac è azionista con una quota del 10% dal 2003, funge da hub per i grandi porti del Mare del Nord di Rotterdam e Anversa. Nell'anno in esame Hupac ha gestito circa 20 treni alla settimana su questo terminal, compresi i trasporti verso 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 50 treni a settimana nel terminal Combinant.

RSC Rail Service Center, Rotterdam

Dalla fine del 2014 Hupac è rappresentata nel consorzio proprietario del RSC Terminal Rotterdam con una quota del 16,33%. Hupac gestisce 120 partenze alla settimana attraverso il terminal RSC.

WienCont Container Terminal GmbH, Vienna

Dal 2021 Hupac detiene una partecipazione del 4,16% nel terminal WienCont, sottolineando l'importanza strategica di questa area per l'ulteriore sviluppo dei trasporti sull'asse dell'Europa sud-orientale.

DX Intermodal GmbH, Francoforte sul Meno

DXI è la nuova società per la gestione di un data hub che per la prima volta collega tra loro tutti gli attori del trasporto combinato a livello di trasmissione dati. Gli azionisti della società, fondata nel luglio 2022, sono Hupac con una quota del 44% e altre aziende del settore del trasporto combinato.

CIS Cesar Information Services Scarl, Bruxelles

Hupac è socio fondatore di Cesar Information 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 collaboratori sono coinvolti nel processo di valutazione dei rischi. Un report periodico è sottoposto al Consiglio di Amministrazione.

Hupac monitora tutte le attività del Gruppo con il sistema di gestione del rischio ERM (Enterprise Risk Management) e analizza costantemente i rischi nelle varie organizzazioni. A tal fine, verranno definiti ulteriori KPI con criteri di soglia per il controllo dei rischi e verranno monitorate le tendenze nelle varie aree di business.

Nell'ambito ERM il rischio non viene recepito 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'ERM di Hupac riunisce tutti i sistemi di gestione disponibili nel Gruppo e consente quindi un controllo efficace. Questi includono i sistemi ISO (qualità, am-

biente, salute e sicurezza), il sistema di controllo interno, l'ECM, la sicurezza informatica e gli aspetti legali.

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 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. Nell'anno in esame questo obiettivo è stato raggiunto.

Nel 2022 sono stati condotti audit con il supporto di specialisti esterni. Inoltre, sono stati apportati vari miglioramenti per rendere il sistema più solido e meglio strutturato nel suo complesso.

Il sistema di controllo interno viene rivisto regolarmente per garantire il miglioramento continuo e la minimizzazione dei rischi. Ogni anno, vengono identificate aree specifiche e sottoposte a un'analisi dettagliata per garantire l'efficacia del sistema in un ambiente organizzativo e tecnologico in costante evoluzione.

Prospettive

Prospettive future positive

Il Consiglio di Amministrazione e la direzione ritengono che le prospettive a 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 che Hupac sta sfruttando sistematicamente. La crescente consapevolezza globale della sostenibilità continuerà a fornire condizioni quadro favorevoli nel lungo termine.

Nella situazione attuale, caratterizzata da varie incertezze geopolitiche e da un rallentamento della crescita economica, vediamo alcuni rischi. L'incertezza maggiore deriva dagli alti tassi di inflazione e dalla continua dinamica dei prezzi delle materie prime e dei costi di produzione a livello mondiale. Il conseguente passaggio a una politica monetaria più restrittiva e l'aumento dei tassi di interesse potrebbero portare a turbolenze nei mercati finanziari o rallentare la crescita economica globale. Un altro rischio è un cambiamento sostanziale

dei luoghi di produzione e, di conseguenza, dei flussi logistici, indotto dalla politica energetica, che potrebbe comportare alcune difficoltà di adattamento. Infine, l'attività di costruzione in corso nella rete ferroviaria, con lunghe chiusure di linee e deviazioni del traffico, rappresenta un onere da non sottovalutare.

Nell'attuale fase congiunturale, Hupac si sta concentrando su un rigoroso controllo dei costi e sul contenimento degli investimenti. Allo stesso tempo, vengono perseguiti con costanza progetti strategici come l'espansione della capacità dei terminal. Infatti, la politica ambientale e climatica europea, che mira a un ampio trasferimento dei trasporti dalla strada alla rotaia, continua a essere il fattore dominante. È anche possibile che gli attuali cambiamenti nella logistica globale e nella catena di approvvigionamento, con parziale delocalizzazione dei siti di produzione in Europa, fornisca ulteriori opportunità di crescita. Hupac rimane ben posizionata e preparata per sfruttare le opportunità di mercato che si presentano.



GOVERNANCE



Struttura del Gruppo Hupac

Azienda

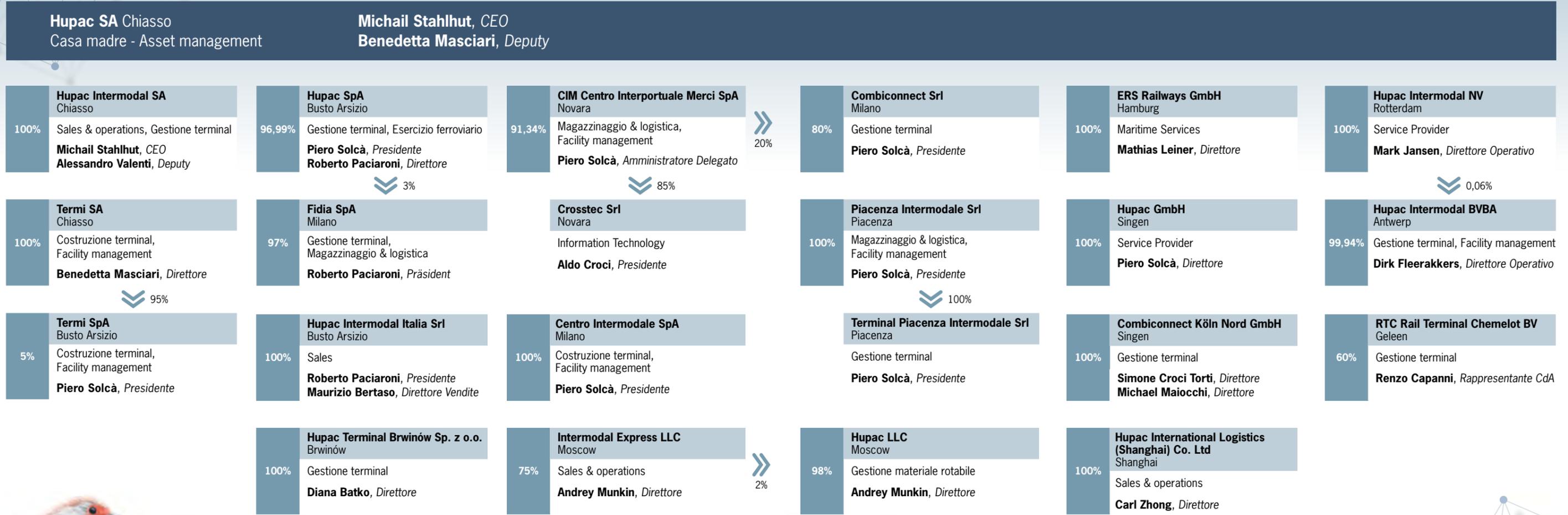
A fine 2022 il Gruppo Hupac era costituito da 23 società con sedi in Svizzera, Italia, Germania, Paesi Bassi, Belgio, Polonia, Russia e Cina. Con questa struttura la casa madre Hupac SA, con sede a Chiasso, accede a numerosi mercati con un interessante potenziale di crescita.

Nel settembre 2022, Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o. ha completato la costruzione del terminal vicino a Var-

savia e successivamente ha assunto la gestione del terminal. Il primo treno è partito nel novembre 2022.

Nell'anno in esame, Hupac SA ha aumentato la sua partecipazione in CIM Centro Interportuale Merci SpA, di cui deteneva già una quota di maggioranza, portandola al 91,34%. Per il Terminal Novara CIM sono previsti ampi investimenti per aumentarne la capacità e la produttività.

Situazione al 01.04.2023



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 Termini SA è identica a quella di Hupac SA. Nelle altre società del Gruppo Hupac, il Consiglio di Amministrazione è composto in maggioranza da membri della direzione della casa madre.

Regolamento organizzativo

Il regolamento organizzativo del Gruppo Hupac disciplina la costituzione e le modalità di deliberazione, i compiti e le responsabilità del Consiglio di Amministrazione, della presidenza del Consiglio di Amministrazione, del comitato formato dal presidente del

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

Struttura del capitale

Nell'anno di riferimento Hupac SA aveva un capitale azionario di CHF 20 milioni. Gli azionisti che partecipano all'impresa sono circa 100. Il 72% del capitale è detenuto da aziende di trasporti e logistica svizzere,

tedesche, italiane, francesi, belghe, austriache e olandesi, il 28% da imprese ferroviarie. In questo modo si garantiscono vicinanza al mercato e indipendenza dalle ferrovie.

Partecipazioni

La Terminal Singen TSG GmbH con sede a Singen è da menzionare come società joint venture con Hupac SA e DB Intermodal Services GmbH come azionisti. La Terminal Alptransit Srl (Teralp) è una joint venture di 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 Combi-

nant, le imprese ferroviarie SBB Cargo International e boxXpress, le società di elaborazioni dati CIS Cesar Information Services e DX Intermodal, 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, RSC Rail Service Center (Rotterdam) e WienCont Container Terminal, nell'operatore Kombiverkehr, nella società di progettazione del terminal Duisburg Gateway Terminal e nell'associazione di settore UIRR.

Consiglio di Amministrazione di Hupac SA

Nome	Età	Posizione	Nazionalità	Prima nomina	Scadenza del mandato
Dr. Hans-Jörg Bertschi	65	Presidente dal 1993	Svizzera	1987	2025
Dr. Thomas Baumgartner	68	Consigliere	Italia	1990	2025
Thomas Hoyer	72	Consigliere	Germania	1988	2023
Bernhard Kunz	65	Consigliere	Svizzera	2020	2025
Ing. Nicolas Perrin	63	Consigliere	Svizzera	2008	2025
Nils Planzer	51	Consigliere	Svizzera	2008	2025
Erich Staake	68	Consigliere	Germania	2020	2025
Jörg Berner	36	Segretario	Svizzera	2019	2025

Situazione al 31.12.2022

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. Nel settembre 2022 le aziende interessate del Gruppo Hupac hanno superato con successo l'audit di ricertificazione e hanno così potuto acquisire un nuovo certificato valido fino a ottobre 2025.

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. La certificazione di Gruppo in questo settore è valida fino a ottobre 2025.

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 ad agosto 2023.



CONTO ANNUALE



Conto annuale

Conto economico consolidato

Importi in 1 000 CHF	2022	2021
Ricavi netti da forniture e prestazioni	668 521	682 526
Altri ricavi	58 051	74 308
Costi delle prestazioni fornite	-591 840	-605 029
Utile lordo	134 732	151 805
Costi del personale	-53 855	-50 080
Altri costi d'esercizio	-18 395	-17 523
Ammortamenti e rettifiche di valore	-50 534	-67 708
Risultato ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie	11 948	16 494
Ricavi finanziari	1 367	615
Ricavi da dividendi	976	548
Costi finanziari	-2 346	-3 149
Quota ai risultati delle società associate	-1 574	4 382
Differenze di cambio	-3 478	-3 115
Risultato ordinario d'esercizio	6 893	15 775
Ricavi estranei	610	750
Costi estranei	-51	-44
Ricavi straordinari	869	594
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	4 061	653
Costi straordinari	-546	-1 076
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	-110	-53
Scioglimento accantonamenti	949	14
Risultato d'esercizio prima delle imposte	12 675	16 613
Imposte dirette	-4 993	-3 578
Risultato d'esercizio	7 682	13 035
Quota degli azionisti minoritari	-83	-625
Risultato d'esercizio del Gruppo	7 599	12 410

Bilancio consolidato

Importi in 1 000 CHF	31.12.2022	31.12.2021	Importi in 1 000 CHF	31.12.2022	31.12.2021
ATTIVI			PASSIVI		
Mezzi liquidi	89 709	96 142	Debiti per forniture e prestazioni	58 689	68 030
Crediti da forniture e prestazioni	95 877	92 266	- Nei confronti di terzi	56 680	67 975
- Nei confronti di terzi	83 072	77 178	- Nei confronti di azionisti	2 009	55
- Nei confronti di azionisti	12 805	15 088	Debiti onerosi a breve termine	1 971	1 984
Altri crediti a breve termine	17 369	12 468	- Nei confronti di terzi	1 971	1 984
- Nei confronti di terzi	17 369	12 468	Altri debiti a breve termine	9 872	7 402
Scorte e prestazioni di servizi non fatturate	11 364	9 021	- Nei confronti di terzi	9 872	7 402
- Scorte	3 501	3 444	Ratei e risconti passivi	57 030	40 449
- Prestazioni di servizi non fatturate	7 863	5 577	Accantonamenti a breve termine	284	253
Ratei e risconti attivi	18 890	33 644	Totale capitale di terzi a breve termine	127 846	118 118
Totale attivo circolante	233 209	243 541	Debiti onerosi a lungo termine	138 932	132 436
Immobilizzazioni finanziarie	2 993	938	- Nei confronti di terzi	138 932	132 436
- Crediti a lungo termine nei confronti di terzi	2 985	932	Altri debiti a lungo termine	49 955	45 277
- Altre immobilizzazioni finanziarie	8	6	- Nei confronti di terzi	49 955	45 277
Partecipazioni	45 548	46 709	Accantonamenti a lungo termine	150 797	151 478
Immobilizzazioni materiali	287 260	259 595	Imposte differite passive	3 932	3 850
- Immobilizzazioni in corso	41 203	21 074	Totale capitale di terzi a lungo termine	343 616	333 041
- Attrezzature tecniche	12 161	12 992	Totale capitale di terzi	471 462	451 159
- Materiale rotabile	92 338	90 802	Capitale azionario	20 000	20 000
- Impianti fissi su terreni di terzi	4 723	5 376	Riserva legale da capitale	20 864	18 978
- Terminali, stabili e terreni	126 788	120 275	Riserva legale da utili	56 637	55 762
- Altri investimenti materiali	10 047	9 076	Riserve libere da utili	45 968	42 483
Immobilizzazioni immateriali	11 921	15 323	Differenza di conversione	-32 376	-26 199
Imposte differite attive	4 743	4 749	Azioni proprie	-66	-398
Totale attivo fisso	352 465	327 314	Totale capitale proprio degli azionisti Hupac	111 027	110 626
Totale attivi	585 674	570 855	Azionisti minoritari	3 185	9 070
			Totale capitale proprio	114 212	119 696
			Totale passivi	585 674	570 855

Conto consolidato dei flussi di mezzi

Importi in 1 000 CHF	2022	2021
Risultato d'esercizio del Gruppo	7 599	12 410
Ammortamenti sostanza fissa materiale	42 022	39 174
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	7 822	6 858
Variazione valore partecipazioni	876	-156
Variazione accantonamenti	-58	22 206
Altre operazioni non monetarie	-2 119	-2 482
Risultato netto da alienazione sostanza fissa materiale	-3 950	-600
Quota ai risultati delle società associate	1 574	-4 348
Azionisti minoritari	-6 217	580
Variazione dell'inventario	-149	-282
Variazione dei crediti a breve	2 094	-16 126
Variazione dei debiti a breve	10 966	17 235
Flusso di fondi da attività aziendale	60 460	74 469
Investimenti in immobilizzazioni materiali	-77 409	-24 365
Disinvestimenti immobilizzazioni materiali	4 369	695
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	-4 654	-2 202
Disinvestimenti immobilizzazioni immateriali	142	5
Investimenti in partecipazioni	-2 201	-781
Variazione dei crediti finanziari	-2 520	-1 551
Flusso di fondi da attività di investimento	-82 273	-28 199
Variazione dei debiti finanziari	18 701	-32 190
Azioni proprie	332	404
Pagamento di dividendi	-1 583	-788
Flusso di fondi da attività di finanziamento	17 450	-32 574
Variazione	-4 363	13 696
Fondi liquidi all'inizio del periodo	96 142	83 522
Differenze cambio su mezzi liquidi	-2 070	-1 076
Fondi liquidi alla fine del periodo	89 709	96 142

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 2022 include inoltre un accantonamento per rischi generali di CHF 12,2 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 realizzate che ne derivano vengono accreditate al conto economico. Gli utili di cambio non realizzati invece non vengono riconosciuti.

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 %	
			31.12.2022	31.12.2021
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
Termini SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	5,00	5,00
Fidia SpA, Milano	EUR	550 000	97,00	97,00
Centro Intermodale SpA, Milano	EUR	2 769 700	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
Partecipazione della Piacenza Intermodale Srl, Piacenza: - Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	EUR	52 000	100,00	100,00
ERS Railways GmbH, Amburgo	EUR	200 000	100,00	100,00
Combiconnect Srl, Milano ¹⁾	EUR	500 000	80,00	80,00
Centro Interportuale Merci CIM SpA, Novara	EUR	24 604 255	91,34	67,03
Partecipazione della CIM SpA, Novara: - Crosstec Srl, Novara	EUR	100 000	85,00	85,00
- Combiconnect Srl, Milano	EUR	500 000	20,00	20,00
Combiconnect Köln Nord GmbH, Singen ²⁾	EUR	50 000	100,00	100,00
Rail Terminal Chemelot (RTC) BV, Geleen	EUR	1 378 000	60,00	60,00

1) Nel 2021 vi è stata la cessione di una quota di partecipazione del 20% in Combiconnect da Hupac SA a CIM SpA

2) Nel 2022 la società TIN Terminal Intermodal Nord GmbH ha cambiato la ragione sociale in Combiconnect Köln Nord GmbH

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

Ragione sociale	Sede	Partecipazione in %	
		31.12.2022	31.12.2021
Mercitalia Intermodal SpA	Milano (Italia)	34,48	34,48
Terminal Alptransit Srl	Milano (Italia)	42,00	42,00
RAlpin 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)	33,33	24,50
boxXpress GmbH	Amburgo (Germania)	47,00	47,00
Eurogateway Srl	Novara (Italia)	46,49	46,49
DX Intermodal GmbH	Frankfurt am Main (Germania)	44,00	-

Tabella di conversione

	Bilancio		Conto economico	
	31.12.2022	31.12.2021	2022	2021
CHF/EUR	0,98386	1,03391	1,00534	1,08140
CHF/RUB	0,01265	0,01218	0,01427	0,012406
CHF/PLN	0,20980	0,22487	0,21470	0,236912
CHF/CNY	0,13313	0,14363	0,14201	0,141709

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 2021	20 000	106 198	-802	-21 272	104 124	8 887
Differenze di conversione				-3 843	-3 843	-397
Differenze di conversione associate				-1 084	-1 084	
Rettifica patrimonio netto		-597			-597	-45
Sviluppo posizione Azioni proprie			404		404	
Dividendi Capogruppo		-788			-788	
Utile consolidato 2021		12 410			12 410	625
Saldo al 31 dicembre 2021	20 000	117 223	-398	-26 199	110 626	9 070
Differenze di conversione				-5 084	-5 084	331
Differenze di conversione associate				-1 093	-1 093	
Rettifica patrimonio netto		230			230	-6 299
Sviluppo posizione Azioni proprie			332		332	
Dividendi Capogruppo		-1 583			-1 583	
Utile consolidato 2022		7 599			7 599	83
Saldo al 31 dicembre 2022	20 000	123 469	-66	-32 376	111 027	3 185

Azioni proprie

Azioni nominative	2022	2021
Consistenza iniziale al 01.01.	218	290
- Acquisti	18	5
- Vendite	-72	-77
Consistenza finale al 31.12.	164	218

Le transazioni sono avvenute a prezzi di mercato.

	2022	2021
Media annua di posti di lavoro a tempo pieno	653	615

Importi in 1 000 CHF	31.12.2022	31.12.2021
Costi straordinari	546	1 076
Le posizioni più rilevanti sono: 2022: Costi di diversa natura compresi conguagli relativi ad anni precedenti 2021: Costituzione di Ratei passivi per rischi legati a contenzioso con ex fornitore di servizi terminalistici e assestamento di oneri sociali relativi ad anni precedenti		
Ricavi straordinari	869	594
Le posizioni più rilevanti sono: 2022: Scioglimento di accantonamenti non più necessari e conguagli di contributi 2021: Assestamento di oneri sociali, scioglimento di accantonamenti non più necessari e conguagli di costi pagati negli anni precedenti		
Altre indicazioni prescritte dalla legge		
Debiti derivanti da contratti di leasing con durata restante di oltre dodici mesi dalla data di chiusura del bilancio	6 648	8 297
Debiti nei confronti di istituti di previdenza	968	738
Importo totale delle garanzie costituite per i debiti di terzi	31 014	22 205
Attivi costituiti in pegno a garanzia dei propri impegni	70 037	75 456
Dettaglio debiti onerosi a lungo termine		
- 1 - 5 anni	106 366	87 369
di cui leasing	6 505	6 849
- > 5 anni	32 566	45 067
di cui leasing	0	1 330
Dettaglio immobilizzazioni materiali		
Immobilizzazioni materiali	287 260	259 595
di cui leasing	4 524	6 281
Onorario all'ufficio di revisione		
Servizi di revisione	179	178

Relazione dell'Ufficio di revisione del conto annuale consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione del conto annuale consolidato della Hupac SA e delle sue filiali (il gruppo), costituito dal bilancio consolidato al 31 dicembre 2022, dal conto economico consolidato e dal conto consolidato dei flussi di tesoreria per l'esercizio chiuso a tale data, come pure dall'allegato, che include anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il presente conto annuale consolidato è conforme alla legge svizzera così come ai principi di valutazione e consolidamento riportati nell'allegato.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la nostra revisione contabile conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione contabile (SR-CH). Le nostre responsabilità ai sensi di tali norme e standard sono ulteriormente descritte nella sezione "Responsabilità dell'ufficio di revisione per la revisione del conto annuale consolidato" della presente relazione.

Siamo indipendenti rispetto al Gruppo, conformemente alle disposizioni legali svizzere e ai requisiti della categoria professionale, e abbiamo adempiuto agli altri nostri obblighi di condotta professionale nel rispetto di tali requisiti.

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Altre informazioni

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile delle altre informazioni. Le altre informazioni comprendono le informazioni riportate nella relazione sulla gestione, ad eccezione del conto annuale consolidato e della nostra relativa relazione.

Il nostro giudizio sul conto annuale consolidato non si estende alle altre informazioni e non esprimiamo alcuna forma di conclusione di revisione a riguardo.

Nell'ambito della nostra revisione contabile, è nostra responsabilità leggere le altre informazioni e, nel farlo, valutare se sussistano delle incoerenze significative rispetto al conto annuale consolidato o a quanto da noi appreso durante la revisione contabile, o se le altre informazioni sembrano contenere in altro modo delle anomalie significative.

Qualora, sulla base del lavoro da noi svolto, dovessimo giungere alla conclusione che vi è un'anomalia significativa nelle altre informazioni, siamo tenuti a comunicarlo. Non abbiamo alcuna osservazione da formulare a tale riguardo.

Mazars SA

Roger Leu
14. April 2023

Qualified Electronic Signature by  SwissID

Roger Leu
Perito revisore abilitato
Revisore responsabile

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione per il conto annuale consolidato

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto annuale consolidato in conformità alle disposizioni legali, nonché per i controlli interni da esso ritenuti necessari per consentire l'allestimento di un conto annuale consolidato che sia esente da anomalie significative imputabili a frodi o errori.

Nell'allestimento del conto annuale consolidato, il Consiglio di Amministrazione è responsabile per la valutazione della capacità del gruppo di continuare l'attività aziendale, per l'informativa, se del caso, sugli aspetti correlati alla continuità aziendale, nonché per l'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, a meno che il Consiglio di Amministrazione intenda liquidare il Gruppo o cessare l'attività, oppure non abbia alternative realistiche a tali scelte.

Responsabilità dell'ufficio di revisione per la revisione del conto annuale consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il conto annuale consolidato nel suo complesso sia esente da anomalie significative, imputabili a frodi o errori, e l'emissione di una relazione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile eseguita in conformità alla legge svizzera e agli SR-CH individui sempre un'anomalia significativa, qualora esistente. Le anomalie possono derivare da frodi o errori e sono considerate significative qualora si possa ragionevolmente attendere che esse, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del conto annuale consolidato.

Una descrizione più dettagliata delle nostre responsabilità per la revisione del conto annuale consolidato è disponibile sul sito web di EXPERTSuisse:

<https://www.expertsuisse.ch/it/revisione-relazione-di-revisione>.

Tale descrizione costituisce parte integrante della nostra relazione.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

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

Raccomandiamo di approvare il presente conto annuale consolidato.

LISA CAVUOTI
14 aprile 2023

Qualified Electronic Signature by  SwissID

Lisa Cavuoti
Perito revisore abilitato

Zurigo, 14 aprile 2023

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

