

Relazione sulla gestione 2009





Profilo del Gruppo Hupac



Profilo del Gruppo Hupac

Hupac è l'azienda leader nel trasporto combinato attraverso le Alpi svizzere ed è uno dei principali operatori in Europa. L'azienda si impegna perché sempre più merce possa essere trasportata su rotaia anziché su strada, contribuendo così a trasferire il traffico e a salvaguardare l'ambiente.

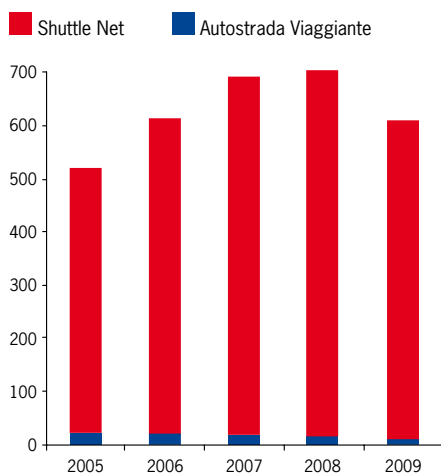
Hupac gestisce un network di 110 treni al giorno con collegamenti tra le maggiori aree economiche europee e tra i porti e le regioni interne. Il Gruppo Hupac è composto da dieci società con sede in Svizzera, Germania, Italia, Olanda e Belgio e conta

400 collaboratori. La flotta vagoni di Hupac è composta da 5.500 moduli di carri. Nel 2009 il volume di traffico ammontava a circa 607.000 spedizioni stradali.

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

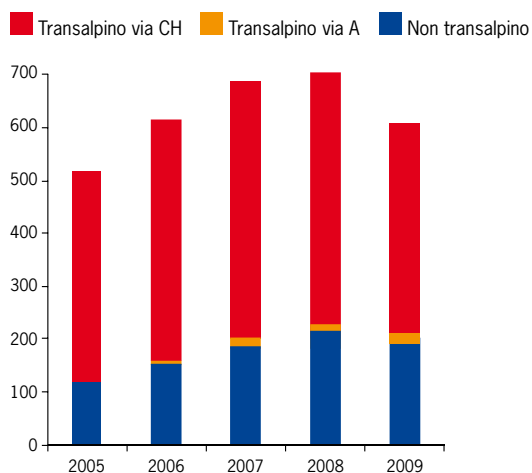
Sviluppo del traffico secondo le tecniche di trasporto

Spedizioni stradali in 1000



Sviluppo del traffico secondo le aree commerciali

Spedizioni stradali in 1000





Anno di fondazione	1967
Capitale azionario	CHF 20 mio.
Azionisti	circa 100
Struttura del capitale	72% aziende di logistica e trasporto 28% società ferroviarie
Sede centrale	Chiasso
Sedi operative/ rappresentanze	Basilea, Busto Arsizio, Oleggio, Singen, Colonia, Duisburg, Rotterdam, Anversa, Taulov, Varsavia
Posizionamento	Operatore indipendente di traffico intermodale
Tecniche di trasporto	Shuttle Net (trasporto combinato non accompagnato) con 108 treni shuttle al giorno Autostrada Viaggiante con 2 treni al giorno
Volume di traffico 2009	607.284 spedizioni stradali ▶ Shuttle Net: 597.286 spedizioni stradali ▶ Autostrada Viaggiante: 9.998 spedizioni stradali
Materiale rotabile	5.529 moduli di carro 13 locomotive di linea e/o manovra
Gestione terminal	Busto Arsizio-Gallarate, Desio, Novara RAAlpin, Aarau, Basilea, Chiasso, Singen, Anversa
Tecnologie informatiche	Goal, software integrato per il trasporto intermodale Cesar, sistema informativo per i clienti basato sul web Ediges, sistema di scambio dati su base XML E-train, sistema di monitoraggio satellitare dei treni
Collaboratori	405
Qualità e ambiente	Sistema di gestione qualità ISO 9001:2000 Sistema di gestione ambientale ISO 14001:2004
Dati finanziari	Fatturato annuo CHF 481,1 mio. (EUR 318,6 mio.) Utile del periodo CHF 2,8 mio. (EUR 1,8 mio.) Cash flow CHF 46,7 mio. (EUR 30,9 mio.)

Situazione al 31.12.2009

Relazione sulla gestione 2009

Prefazione	2	
<hr/>		
Il Gruppo Hupac		
Corporate Governance	7	
L'anno 2009 in breve	8	
Visione e linee guida del Gruppo Hupac	11	
La strategia di Hupac per la sostenibilità del trasporto merci	12	
Sistemi di gestione della qualità e dell'ambiente	14	
Comunicazione con gli stakeholder	14	
<hr/>		
La responsabilità economica di Hupac		
Andamento economico	16	
Sviluppo del traffico	17	
Risorse operative	20	
Qualità, sicurezza e produttività	22	
Clienti	24	
Fornitori	24	
<hr/>		
La responsabilità ambientale di Hupac		
Prestazioni ambientali	26	
Trasporto di merci pericolose	27	
<hr/>		
La responsabilità sociale di Hupac		
Collaboratori	30	
Politica di trasferimento del traffico	31	
Rapporti con le istituzioni e le comunità	32	
<hr/>		
Conti annuali		
Conto annuale consolidato	34	
Conto annuale di Hupac SA	40	

Guardando al futuro

Gentili signore e signori, stimati amici dell'azienda,

il 2009 è stato un anno impegnativo. La crisi economica mondiale ha colpito il mercato dei trasporti e con esso anche la rete intermodale di Hupac. Flessioni nei volumi fino al 25% hanno determinato elevate capacità produttive in eccesso e causato, inizialmente, profondi buchi nel bilancio. Grazie a energiche misure di risanamento, a fine anno Hupac è riuscita ad ottenere un risultato finanziario bilanciato e ha potuto presentare investimenti per 56 milioni di franchi.

Nonostante la congiuntura difficile, non è stato un anno perso nel nostro percorso verso la meta. Abbiamo mostrato che siamo in grado di agire in modo rapido e risoluto anche in condizioni di mercato avverso. Abbiamo adeguato la frequenza dei treni alla flessione della domanda e trovato soluzioni per una gestione opportuna della flotta di carri. Ulteriori misure contro la crisi sono state la pianificazione flessibile delle risorse insieme alle ferrovie, il differimento di investimenti non prioritari e l'introduzione del lavoro a orario ridotto nei terminal. Grazie al sostegno dell'Ufficio federale dei trasporti abbiamo potuto introdurre un programma congiunturale per il trasporto transalpino attraverso la Svizzera.

L'efficace gestione della crisi è stata determinante per il risultato positivo dell'anno di esercizio 2009. Desidero ringraziare sentitamente tutte le collaboratrici e tutti i collaboratori che hanno lavorato duramente e con impegno, per questa eccezionale prestazione di squadra.

L'obiettivo primario è avere clienti soddisfatti: il nostro operato si è orientato a questo principio anche durante la crisi economica. Nel difficile cammino tra redditività e preservazione della rete, in molti casi Hupac ha deciso a favore di quest'ultima. I clienti



possono contare su una rete di trasporti stabile ed efficiente e su una qualità sempre elevata in materia di consulenza e servizio. Non solo, l'anno scorso Hupac è entrata in alcuni nuovi mercati, quali ad esempio la Spagna, il Portogallo e la Romania, e ha potenziato i segmenti esistenti, ad esempio il trasporto di semirimorchi da 4 metri via Lötschberg e Brennero.

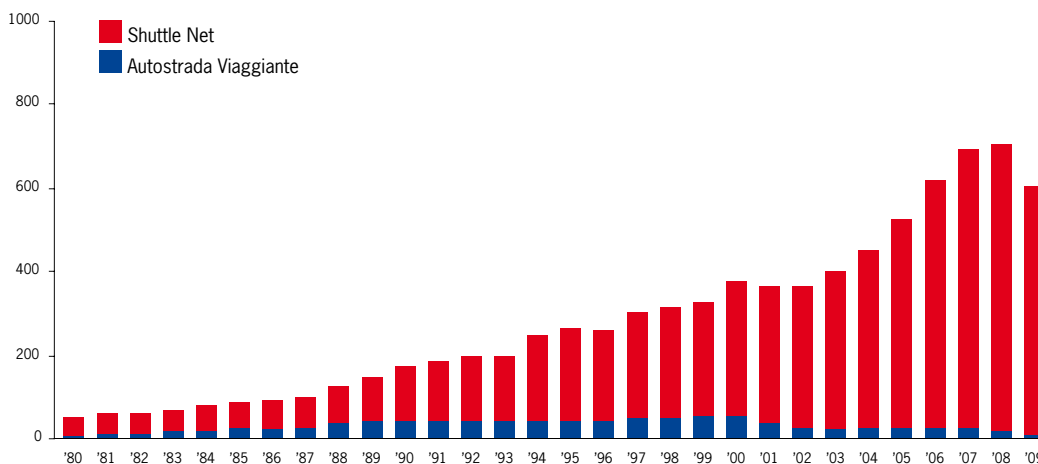
Sono stati raggiunti importanti progressi anche nel miglioramento della produttività. I treni Hupac transitano oggi con uno sfruttamento ancora maggiore rispetto a prima della crisi economica. Numerosi processi sono stati semplificati e standardizzati nei terminal, nella gestione flotte e nell'amministrazione. Abbiamo fatto così di necessità virtù e ora Hupac è più snella e forte rispetto a prima della crisi.

Ma soprattutto Hupac ha continuato ad investire in risorse proprie come materiale rotabile e terminal. A gennaio 2010 è entrato in funzione l'HTA Hupac Terminal Antwerp. A marzo ha iniziato l'attività il terminal Combinant costruito da Hupac insieme a BASF e IFB, mentre a Busto Arsizio-Gallarate il potenziamento dell'impianto terminal esistente procede come da programma.

D'altra parte, la crisi consente di concentrare lo sguardo sull'essenziale. Abbiamo introdotto delle innovazioni su diversi fronti, innovazioni che saranno decisive per il futuro di Hupac. Un approccio importante è il progetto "Customer Focus", grazie al quale strutture organizzative e processi vengono

Sviluppo del traffico 1980-2009

Spedizioni stradali in 1000



ulteriormente orientati al cliente. Anche la ristrutturazione della gestione flotta è innovativa: essa prende in mano la gestione del materiale rotabile nel quadro delle nuove condizioni generali apertesi. Il progetto d'innovazione "CompoFamilies" invece, avviato nell'anno in corso, mira a incrementare l'efficienza nella circolazione dei carri grazie all'introduzione di famiglie di composizione omogenee.

Anche con i nostri partner ferroviari percorreremo nuove strade. Con diverse ferrovie, tra le quali ad esempio FFS Cargo, DB Schenker Rail, Trenitalia, Crossrail e altri ancora, stiamo verificando in che modo orientare la collaborazione per renderla ancora più stretta, sinergica ed efficiente. La gamma di possibilità spazia dall'ottimizzazione della pianificazione fino alla possibile partecipazione, come nel caso della nuova società di trazione internazionale di FFS Cargo in fase di fondazione.

Come vedete, Hupac volge lo sguardo al futuro e presenta al mercato delle prospettive seguendo una chiara linea strategica. **"We have a dream"**: nel 2020 per le lunghe distanze in Europa, il trasporto ferroviario sarà la scelta prioritaria. Un promotore importante è il concetto della Green Logistics: scarsità delle risorse, crescente attenzione all'ambiente da parte dei clienti e regolamentazione statale determinano un cambio di mentalità nelle aziende. Occorrono tuttavia tre requisiti affinché il trasporto merci su rotaia possa compiere il salto in avanti:

- ▶ gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria devono essere potenziati a livello europeo ed essere coordinati in un concetto di rete
- ▶ sui mercati ferroviari deve esserci un'autentica concorrenza grazie all'apertura del mercato e ad una regolamentazione efficace
- ▶ tra strada e rotaia devono regnare condizioni concorrenziali eque.

L'ampliamento delle tratte di accesso al tunnel NFTA è, ad esempio, di rilevanza centrale. Se il tunnel di base del San Gottardo sarà utilizzabile

per il segmento dei semirimorchi a profilo alto che sta diventando sempre più importante, numerose tratte d'accesso in Svizzera non saranno tuttavia disponibili prima del 2030. Sulla tratta del Lötschberg le capacità per transiti di 4 metri sono già oggi sfruttate a pieno, in particolare dall'Autostrada Viaggiante. Accanto al profilo del tunnel, anche la predisposizione delle tratte per treni da 750 metri è irrinunciabile per poter tenere il passo con la concorrenza su strada.

Anche il 2010 non sarà un anno facile. È vero che nel primo trimestre abbiamo superato il nostro obiettivo di crescita dell'8%, ma è altrettanto vero che l'economia si riprenderà solo lentamente. Per questo motivo proseguiamo con le misure che nel 2009 ci hanno portato al successo: rigoroso controllo dei costi, investimenti selettivi, misure atte a incrementare efficienza e competitività. Il mercato invece usufruirà di numerose innovazioni di prodotto. Nei primi mesi dell'anno sono già stati introdotti diversi nuovi collegamenti. Tra questi rientrano i treni Rotterdam ⇌ Verona, Colonia ⇌ Novara, Curtici ⇌ Bradu de Sus, Anversa ⇌ Ludwigshafen, Anversa ⇌ Verona e Busto ⇌ Barcellona.

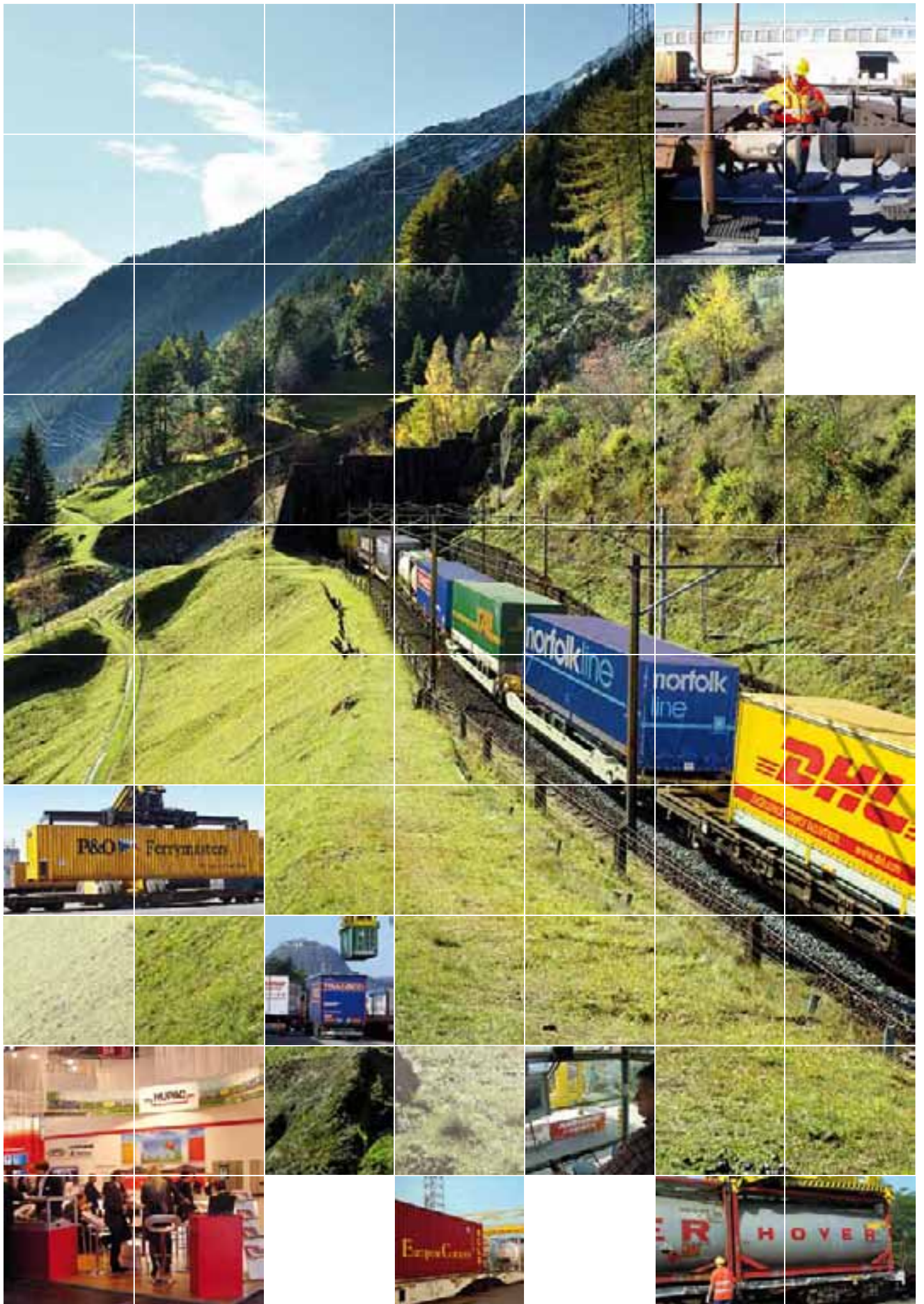
Desidero ringraziare sentitamente gli azionisti del Gruppo Hupac, i clienti, i partner e le istituzioni pubbliche per la fiducia dimostrata e il sostegno ai nostri obiettivi. E il massimo ringraziamento va ancora una volta ai collaboratori che l'anno scorso hanno fornito prestazioni eccezionali in condizioni difficili. Confidiamo nel fatto di essere ben equipaggiati per le sfide che ci attendono e siamo lieti di poter percorrere questa strada insieme a voi.



Dr. Hans-Jörg Bertschi
Presidente del Consiglio di Amministrazione

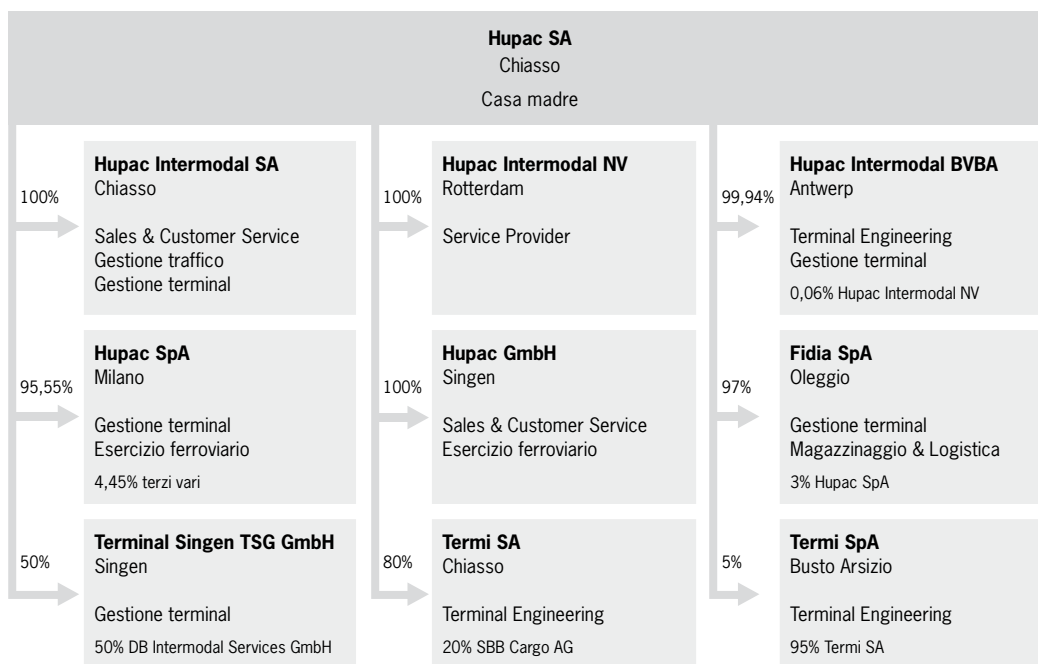
Chiasso, aprile 2010







Il Gruppo Hupac



Consiglio di Amministrazione di Hupac SA

Nome	Età	Posizione	Nazionalità	Prima nomina	Scadenza del mandato
Dr. Hans-Jörg Bertschi	52	Presidente dal 1993	Svizzera	1987	2010
Dr. Thomas Baumgartner	55	Consigliere	Italiana	1990	2010
Thomas Hoyer	59	Consigliere	Tedesca	1988	2010
Ing. Nicolas Perrin	50	Consigliere	Svizzera	2008	2010
Nils Planzer	38	Consigliere	Svizzera	2008	2010
Peter Hafner	53	Segretario	Svizzera	1999	2010

Direzione del Gruppo Hupac e direzione operativa delle filiali

Hupac SA	Bernhard Kunz Peter Hafner Peter Howald Leonardo Fogu Piero Solcà Aldo Croci Giorgio Pennacchi Peter Hafner	<i>Direttore</i> <i>Condirettore</i> <i>Intermodal Services</i> <i>Fleet Management</i> <i>Logistics & QMS/EMS</i> <i>Information Technology</i> <i>Engineering</i> <i>Finance & Administration</i>
Hupac Intermodal SA	Bernhard Kunz Peter Howald	<i>Direttore</i> <i>Condirettore</i>
Hupac Intermodal NV	Mark Jansen	<i>Direttore Operativo</i>
Hupac Intermodal BVBA	Dirk Fleerackers	<i>Direttore Operativo</i>
Hupac SpA	Francesco Crivelli Sergio Crespi	<i>Amministratore Delegato</i> <i>Direttore</i>
Hupac GmbH	Sascha Altenau	<i>Direttore</i>
Fidia SpA	Francesco Crivelli	<i>Amministratore Delegato</i>
Terminal Singen TSG GmbH	Sascha Altenau Gerhard Bukowski	<i>Direttore</i> <i>Direttore</i>
Termini SA	Peter Hafner	<i>Direttore</i>
Termini SpA	Peter Hafner	<i>Presidente</i>

Struttura del Gruppo Hupac

Alla fine del 2009 il Gruppo Hupac era costituito da dieci imprese con sedi in Svizzera, Germania, Italia, Paesi Bassi e Belgio. Ogni società agisce in un preciso ambito, per proporre soluzioni avanzate e rendere più efficace la risposta complessiva del Gruppo.

Nell'anno di riferimento è da segnalare la creazione del reparto Fleet Management sia nella casa madre che in Hupac Intermodal SA. La nuova unità organizzativa riunisce sotto una responsabilità centrale le funzioni di sviluppo, acquisizione e gestione del materiale rotabile. Con questa ristrutturazione Hupac intende rispondere adeguatamente alle molteplici esigenze che i proprietari di carri devono affrontare a seguito dell'introduzione della convenzione Cotif. Il Fleet Management sviluppa il concetto di manutenzione per la flotta di carri e ne garantisce la puntuale attuazione, supervisiona la sicurezza e ottimizza l'impiego dei carri, garantendo così un'adeguata redditività di questa risorsa così importante. La direzione del Fleet Management è stata affidata a Leonardo Fogu, che è entrato così a far parte del gruppo dirigente di Hupac SA.

Nel maggio 2009 Paolo Paracchini, amministratore delegato del Consiglio di Amministrazione della società affiliata Fidia SpA, è andato in pensione. La sua funzione è stata assunta da Francesco Crivelli.

Il Consiglio di Amministrazione

Nel maggio 2009 Bruno Planzer si è dimesso dal Consiglio di Amministrazione di Hupac SA dopo vent'anni di attività all'interno del massimo organo direttivo dell'azienda. Attualmente, pertanto, il Consiglio di Amministrazione di Hupac SA è composto da cinque membri. Lo statuto prevede che gli azionisti di Hupac siano in primo luogo imprese di trasporto 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 di 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.

Struttura del capitale

Nell'anno di riferimento Hupac SA disponeva di un capitale azionario di CHF 20 milioni. Gli azionisti che partecipano all'impresa sono circa 100.

Il 72% del capitale è detenuto da imprese di trasporto e di spedizioni svizzere, tedesche, italiane, francesi, austriache e olandesi, il 28% da imprese ferroviarie. In questo modo si garantisce vicinanza al mercato e indipendenza dalle ferrovie.

Partecipazioni di minoranza essenziali

Accanto alle partecipazioni a imprese del Gruppo, Hupac SA mantiene anche partecipazioni di minoranza essenziali in diverse imprese attive nell'area del trasporto combinato. Alla fine del 2009 tali partecipazioni riguardavano gli operatori del trasporto combinato Cemat e RAlpin, la società terminalistica Combinant e l'impresa di elaborazione dati Cesar Information Services.

Regolamento organizzativo

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

Gestione dei rischi

Hupac è dotata di un sistema di gestione dei rischi che ha come obiettivo l'individuazione delle situazioni che potrebbero causare notevoli perdite economiche al Gruppo. Il perno principale del sistema consiste in un catalogo rischi, del cui aggiornamento è responsabile la direzione di Hupac SA. L'informazione corrente sullo stato della situazione viene regolarmente sottoposta al Consiglio di Amministrazione.

L'anno 2009 in breve

Gennaio	<ul style="list-style-type: none">▶ Nuovo collegamento shuttle tra Verona e Taulov con possibilità di proseguimento fino in Svezia▶ Istituzione del reparto Fleet Management presso Hupac SA e Hupac Intermodal SA
Marzo	<ul style="list-style-type: none">▶ Introduzione di nuove relazioni tra la Francia e la Germania orientale e la Polonia grazie alla concentrazione del traffico in un terminal hub di Anversa▶ Inizio dei lavori di costruzione del sistema di separazione delle acque reflue nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate per aumentare la sicurezza passiva
Aprile	<ul style="list-style-type: none">▶ Nuovi collegamenti tra Anversa e numerose destinazioni in Spagna e Portogallo
Giugno	<ul style="list-style-type: none">▶ Riapertura del modulo gru S3 risanato nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate
Luglio	<ul style="list-style-type: none">▶ Estensione della rete in Polonia con l'introduzione del collegamento Schwarzheide ⇄ Katy Wrocławskie
Agosto	<ul style="list-style-type: none">▶ Partenza dei primi traffici sulla relazione Budapest ⇄ Curtici
Settembre	<ul style="list-style-type: none">▶ Inizio dei lavori di costruzione dell'area check in nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate
Novembre	<ul style="list-style-type: none">▶ Conversione della prenotazione al booking elettronico via web ed Ediges
Dicembre	<ul style="list-style-type: none">▶ Avvio dell'attività di test dell'HTA Hupac Terminal Antwerp▶ Nuovo collegamento Busto Arsizio ⇄ Verona▶ Termine delle consegne di 42 carri pianali per container da 60 piedi e di 69 carri tasca T5 e T4.2

Tecniche di trasporto

Il traffico intermodale combina diverse modalità di trasporto: strada, ferrovia, acqua e aria.

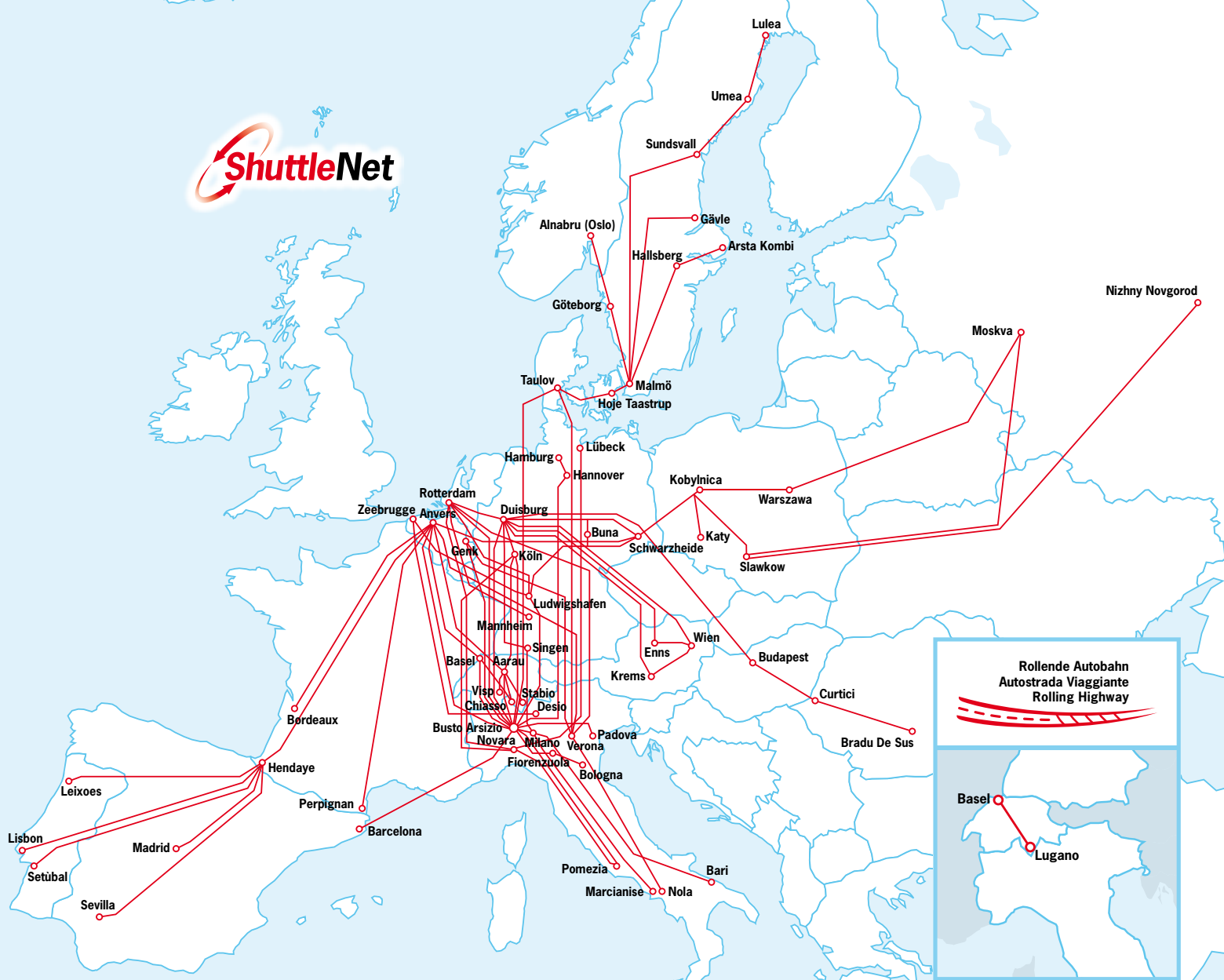
Nel **trasporto combinato non accompagnato (TCNA)** l'unità di carico raggiunge il terminal di trasbordo su strada o via nave e viene caricata sul treno. Il viaggio prosegue su rotaia, generalmente su lunghe tratte internazionali. Viene trasportato soltanto l'unità di carico, ovvero il container, il semirimorchio o la cassa mobile, mentre l'autista rimane presso il terminal. Al terminal di destinazione un altro autocarro ritira la spedizione e la trasporta alla destinazione finale.

Il trasporto combinato non accompagnato unisce i vantaggi della strada e della rotaia e rappresenta un'importante alternativa per il traffico merci europeo. Sulle tratte transalpine è competitivo già a partire dai 300 km. Un numero crescente di imprese di trasporto e logistica trasferiscono su rotaia i loro traffici a lunga percorrenza, per far fronte in maniera efficace a problemi quali code,

mancanza di autisti, costi d'energia e imposizioni fiscali, e non ultimo per soddisfare la crescente richiesta di servizi di trasporto rispettosi dell'ambiente.

Con Shuttle Net, Hupac collega le maggiori aree economiche europee. Per i tragitti più lunghi, l'unità di carico effettua un trasbordo intermedio sui terminal gateway passando direttamente da un treno all'altro. In questo modo si raggiungono anche le aree economiche periferiche, beneficiando dei vantaggi di una grande rete intermodale.

L'**Autostrada Viaggiante** è un'importante servizio complementare nel traffico combinato transalpino, pensato per consentire l'attraversamento delle Alpi su rotaia anche agli automezzi privi dei dispositivi necessari per il traffico non accompagnato. Nel terminal di trasbordo, l'autocarro completo viene caricato su speciali carri ferroviari. L'autista viaggia in un'apposita carrozza di accompagnamento.



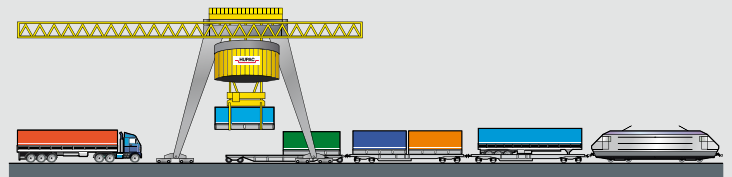
Situazione al 15.4.2010

Hupac gestisce un'Autostrada Viaggiante sulla tratta del Gottardo tra Basilea e Lugano. Il basso profilo del tunnel del Gottardo restringe fortemente il potenziale di mercato. Condizioni più favorevoli si riscontrano sul corridoio dei quattro metri del

Lötschberg/Sempione. Su questo asse la RAlpin gestisce un servizio di Autostrada Viaggiante tra Freiburg e Novara per traffici di transito. L'azienda RAlpin SA è partecipata da BLS, Hupac, SBB e Trenitalia.

Trasporto combinato non accompagnato: Shuttle Net

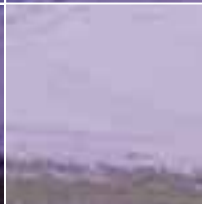
- ▶ Trasporto su rotaia di container, semirimorchi e casse mobili
- ▶ Collegamento delle grandi aree economiche europee
- ▶ Collegamenti da terminal a terminal oppure dal porto al terminal interno
- ▶ Competitivo su tratte a partire da 300 km



Autostrada Viaggiante

- ▶ Trasporto di camion completi su rotaia
- ▶ L'autista viaggia in una carrozza di accompagnamento
- ▶ Servizio complementare per il superamento delle Alpi





Visione e linee guida del Gruppo Hupac

Visione

Hupac è tra i principali operatori indipendenti del traffico intermodale in Europa. In un mercato dei trasporti in rapida crescita, ci impegniamo perché sempre più merce possa essere trasportata su rotaia. In questo modo salvaguardiamo l'ambiente e assolviamo alle nostre responsabilità verso la società.

Vogliamo ridurre ulteriormente i costi per unità di carico massimizzando l'efficienza dei nostri servizi.

Per i nostri clienti siamo un partner affidabile. Desideriamo crescere insieme a loro. L'obiettivo è di raggiungere una crescita annua del volume di traffico del 10-12%.

Linee guida

Hupac propone soluzioni efficienti e innovative nel trasporto intermodale per rispondere alle esigenze del traffico merci d'Europa. Qualità, orientamento ai costi e sicurezza sono al centro della strategia aziendale.

Per i prossimi anni Hupac prevede una crescita media annua del 10-12%. Operando su un mercato con un tasso di crescita annuo stimato attorno al 3%, l'azienda intende in primo luogo acquisire quote di mercato dal traffico merci stradale.

Orientamento ai clienti

L'obiettivo primario è avere clienti soddisfatti e fedeli. Hupac risponde alle loro esigenze con soluzioni di trasporto affidabili, orientate al mercato. Flessibilità, innovazione e il miglioramento costante della qualità dei servizi sono principi centrali a tutti i livelli dell'azienda.

Motivazione e preparazione dei collaboratori

Le risorse più importanti dell'impresa sono i collaboratori. Ad essi vengono offerte condizioni di lavoro attraenti, formazione professionale e aggiornamento costante. Hupac favorisce un clima aziendale aperto, rispettoso della dignità di ciascun collaboratore, e incentiva la motivazione, lo spirito di gruppo e la responsabilità individuale.

Sviluppo del trasporto intermodale

Nel trasporto merci transalpino attraverso la Svizzera, già oggi due terzi del traffico vengono effettuati su rotaia. Hupac vuole sviluppare ulteriormente il traffico intermodale tra le aree economiche europee facendolo diventare la soluzione di trasporto prioritaria. Hupac appoggia quindi sostanzialmente la politica svizzera dei trasporti.

Partnership ed estensione della rete multimodale

Hupac mira all'estensione progressiva del network multimodale europeo operando in proprio oppure in collaborazione con partner forti. Il criterio di scelta per le cooperazioni è l'ottimizzazione dell'intera catena logistica, per sommare e valorizzare i plus di ciascun partner. Hupac aspira a stringere rapporti di collaborazione con altri operatori del trasporto combinato laddove sussistano sinergie e si possa integrare la rete di traffico. Nel settore ferroviario Hupac collabora con partner europei selezionati secondo il principio della responsabilità unica della trazione.

Processi efficienti

L'attenzione ai costi e la standardizzazione dei processi garantiscono l'efficienza internamente e verso i partner sul mercato. In questo ambito le tecnologie informatiche hanno un ruolo centrale. L'impiego del sistema di gestione della qualità supporta questo obiettivo.

Conseguimento e impiego degli utili

Il Gruppo Hupac vuole conseguire degli utili che assicurino l'esistenza e l'indipendenza economica dell'impresa. La politica degli investimenti è orientata verso una crescita durevole e un'elevata creazione di valore, per garantire una rendita del capitale azionario commisurata al rischio.

Responsabilità verso l'ambiente

Con il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia Hupac offre un contributo decisivo per una migliore qualità della vita. Hupac promuove l'agire eco-compatibile come realtà vissuta quotidianamente da ciascun collaboratore. Il sistema di gestione ambientale è la norma vincolante per sistemi produttivi ecologici e l'impiego moderato delle risorse naturali.

La strategia di Hupac per la sostenibilità del trasporto merci

Partner per la Green Logistics

Dal punto di vista dell'ambiente, il traffico costituisce un vero problema. Il traffico passeggeri è in continuo aumento, il trasporto merci cresce più velocemente dell'economia e quest'ultimo, nonostante il progresso tecnologico, non è in grado di compensare l'aumento dell'impatto ambientale dovuto alla sua crescita. La conseguenza: l'Europa non riesce a raggiungere gli obiettivi di riduzione dei gas serra stabiliti dal protocollo di Kyoto.

La logistica accetta questa sfida. Con il concetto di Green Logistics mira a trasformare le strategie, le strutture e i sistemi logistici per dar vita a processi logistici più rispettosi dell'ambiente e più efficienti nei termini di risorse impiegate. Scopo della Logistica verde è la creazione di un valore di impresa duraturo equilibrando efficienza economica ed efficienza ecologica.

Nonostante la crisi, il tema della Green Logistics resta d'attualità. Secondo uno studio effettuato dalla Duale Hochschule Baden-Württemberg di Lörrach, l'81% degli imprenditori intervistati intende continuare o aumentare le proprie attività in favore dell'ambiente, il 18% è intenzionato a ridurle e solo l'1% le vuole abbandonare. Di motivi per giustificare questa tendenza ce ne sono a sufficienza:

- ▶ Per numerose imprese le emissioni di CO₂ rappresentano già oggi un fattore di costo significativo, con tendenza all'aumento.

- ▶ In futuro l'energia sarà sempre più scarsa e più costosa. Chi risparmia energia riduce sia i costi che le emissioni. Proprio nel campo dell'energia si fa largo la convinzione che ecologia e redditività non sono in conflitto tra loro.
- ▶ Anche lo Stato in futuro interverrà sempre più massicciamente per regolamentare le questioni legate all'ambiente.
- ▶ La coscienza ecologica dei clienti è in aumento, e continuerà ad aumentare. La salvaguardia dell'ambiente rappresenta già oggi per molte imprese un importante fattore competitivo.
- ▶ In generale si può dire che i temi dell'ambiente generano sensibilità e identificazione, e rappresentano un elemento di coesione per il personale delle aziende e per la società, nel loro insieme.

Il trasporto merci su rotaia è il vettore privilegiato per processi logistici rispettosi dell'ambiente. Il trasporto combinato gioca un ruolo importante, perché consente il trasporto di singole spedizioni che, raggruppate con altre spedizioni, beneficiano dei vantaggi offerti dalla rotaia senza dover rinunciare ai vantaggi offerti dalla strada per la distribuzione capillare in loco.

Hupac, quale operatore del trasporto combinato, mette a disposizione di imprese di trasporto e logistica, una rete per il traffico su rotaia affidabile e competitiva. La gestione efficiente della rete è la sfida più grande, perché i trasporti ecologici non devono essere né più costosi, né qualitativamente

Bilancio ambientale del traffico combinato: successo per tutti i partner della catena logistica

Nel 2009 Hupac ha calcolato, per la prima volta, le emissioni di CO₂ e i consumi di energia per tutto il suo traffico. Le unità di carico, trasportate su circa 700 relazioni con un peso complessivo di 10,7 milioni di tonnellate, hanno causato emissioni di CO₂ per un totale di 111.000 tonnellate e un consumo d'energia di 3,5 miliardi di megajoule. Se paragonato al trasporto tuttostrada sulle stesse tratte, sono stati realizzati risparmi dell'86% per quanto riguarda le emissioni di CO₂ e del 71% nel campo dell'energia. Questo successo è il risultato dell'attività di tutti i partner della catena logistica: industria, aziende di trasporto, ferrovie, terminal ed operatori.

Per calcolare l'impatto ambientale dei propri trasporti, Hupac si appoggia ad EcoTransIT, uno strumento di facile utilizzo ed elevato livello scientifico. EcoTransIT calcola emissioni e consumi energetici dei diversi vettori sulla base di criteri oggettivi, fornendo immediatamente anche il confronto con altri mezzi di trasporto.

Promotori del progetto sono numerose società ferroviarie quali DB, FFS, Trenitalia, SNCF, Green Cargo e l'associazione mantello delle ferrovie UIC. L'appoggio scientifico è garantito dall'istituto indipendente di ricerca ecologica IFEU di Heidelberg. Tra gli altri, si tiene conto dei seguenti parametri:

- ▶ peso specifico del carico trasportato
- ▶ distanza tra località di partenza e di destinazione in funzione del vettore
- ▶ topografia
- ▶ categorie di strade, dimensioni dei veicoli e classe di emissioni per gli autocarri
- ▶ lunghezza del treno e tipo di trazione (diesel/elettrica), nonché tipo di produzione di energia per il trasporto ferroviario.

EcoTransIT è liberamente accessibile da internet. Sul sito di Hupac è disponibile un'istruzione per l'uso che aiuta gli utenti a compiere i primi passi con il calcolatore ecologico (www.hupac.ch >> Servizio clienti >> Calcolatore ecologico).

inferiori rispetto alle offerte di trasporto concorrenti. Hupac, insieme ai suoi partner quali ferrovie, gestori di terminal, operatori partner, costruttori e manutentori di materiale rotabile, è impegnata da oltre quarant'anni nello sviluppo di questo settore.

Re-engineering dei processi con Customer Focus

Risparmiare, risparmiare, risparmiare. Era questa la parola d'ordine presso Hupac quando, all'inizio del 2009, l'economia mondiale sprofondò nella recessione. Ma si può e si deve risparmiare anche sul capitale umano? Mentre nei terminal si faceva fronte all'eccesso di capacità produttiva con la riduzione dell'orario di lavoro in accordo con le parti sociali, nella sua sede centrale Hupac ha deciso di fare un passo avanti. Le nostre strutture sono adeguate per poter gestire, in futuro, un milione di spedizioni all'anno? Per rispondere a questa domanda è stato creato il gruppo di lavoro Customer Focus. Quasi un terzo dei dipendenti è stato coinvolto ad identificare i punti deboli e ad introdurre, passo dopo passo, le misure di miglioramento necessarie.

Un compito giustificato, senza dubbio. Negli anni passati il forte aumento del traffico aveva spesso impedito la revisione critica di strutture e processi. Ora la pausa doveva essere sfruttata per creare nuovi processi aziendali orientati al cliente e supportati dal web.

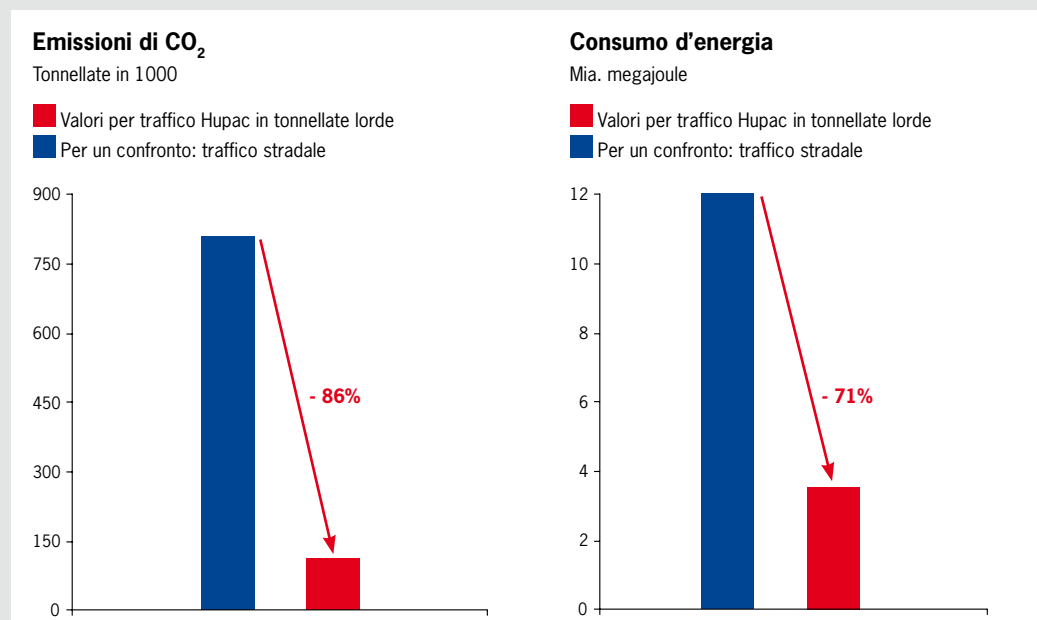
A metà anno cinque gruppi di lavoro hanno iniziato a rivedere i processi centrali secondo priorità chiare e condivise: dall'elaborazione dell'offerta alla prenota-

zione, dalla comunicazione con i clienti all'emissione della fattura, fino al reporting finanziario interno. Le prime misure sono state realizzate in autunno. A novembre Hupac è passata alla prenotazione elettronica. Da allora i clienti prenotano i propri trasporti via internet o tramite il sistema di interscambio dati Ediges. Ciò ha consentito di ridurre il margine di errore e di mettere in grado i clienti di gestire autonomamente i propri dati, ad esempio nel caso di modifiche o storni dei trasporti.

All'inizio del 2010 era pronto un ulteriore strumento: un piano di circolazione online che informa su tutti i treni effettivamente in servizio nelle successive cinque settimane. Gli aggiornamenti del piano di circolazione, quali soppressioni di treni o aggiunta di treni speciali, sono disponibili in tempo reale e visibili in internet in qualsiasi momento. In questo modo i clienti e le società di gestione dei terminal possono contare su informazioni affidabili per pianificare le loro attività. Nel web, e aggiornato in tempo reale, è anche il piano di circolazione per i giorni festivi. Inoltre, grazie alla semplificazione delle operazioni e al supporto informatico, in futuro il piano di circolazione per i giorni festivi sarà disponibile in tempi più brevi.

Altri miglioramenti sono stati introdotti nella fatturazione e nella gestione delle offerte. La vera sfida nel settore amministrativo, Hupac è intenzionata a vincerla nel corso di quest'anno: l'automatizzazione completa di tutti i processi, dall'elaborazione dell'offerta fino all'emissione della fattura. Un cambiamento di cui i clienti dovranno accorgersi il meno possibile, salvo notare che Hupac è diventata più veloce, più flessibile e più precisa.

Impatto ambientale del traffico combinato in confronto con il traffico stradale



Sistemi di gestione della qualità e dell'ambiente

Dal 1995 il sistema di gestione qualità di Hupac è certificato secondo le norme ISO 9001. Il Gruppo Hupac prosegue il suo sforzo di sostenere lo sviluppo del trasporto all'interno di norme qualitative sempre più rigorose. Hupac intende la qualità come impegno verso il miglioramento continuo e come base per un rapporto reciproco di fiducia con i suoi clienti, partner e fornitori.

Da sempre Hupac opera per sviluppare un trasporto compatibile con l'ambiente, un compito che assume una notevole rilevanza in un ambiente particolarmente fragile come quello alpino. Nel 1997 Hupac è stato il primo operatore intermodale europeo a ricevere la certificazione ISO 14001 per il suo sistema di gestione ambientale. Oggi, grazie a questa certificazione, Hupac garantisce ai propri clienti soluzioni per il trasporto in linea con le necessità e le richieste dell'ambiente.

Le certificazioni ISO 9001 e 14001 riguardano i seguenti settori:

- ▶ l'organizzazione, la gestione e la commercializzazione del traffico

- ▶ la gestione di terminal del trasporto combinato
- ▶ lo sviluppo, l'acquisizione e la gestione di materiale rotabile
- ▶ lo sviluppo e la gestione di sistemi informativi per i clienti e soluzioni software per il trasporto combinato.

Tutte le imprese del Gruppo Hupac che operano nei settori menzionati sono certificate, ovvero la casa madre Hupac SA, l'affiliata responsabile dell'attività operativa Hupac Intermodal SA, la filiale olandese Hupac Intermodal NV e l'italiana Hupac SpA.

Nell'ottobre 2007 il sistema di gestione della qualità e dell'ambiente del Gruppo Hupac è stato ricertificato per tre anni. Nell'anno di esercizio 2009 nelle filiali di Aarau, Basilea, Chiasso e Busto Arsizio sono stati effettuati auditing intermedi durante i quali sono stati controllati numerosi processi. Nell'anno in corso Hupac intende sottoporre nuovamente il suo sistema di gestione della qualità e dell'ambiente al processo di ricertificazione.

Comunicazione con gli stakeholder

Il Gruppo Hupac aspira a mantenere e sviluppare il rapporto di fiducia con i suoi stakeholder, cioè con quelle categorie di individui, gruppi o istituzioni che danno un apporto per realizzare la missione di Hupac o che hanno comunque un interesse in gioco nel suo perseguimento. Sono stakeholder coloro che compiono investimenti connessi alle attività di Hupac, in primo luogo gli azionisti,

quindi i collaboratori, i clienti, i fornitori e i partner d'affari. In senso allargato sono inoltre stakeholder le comunità locali e nazionali in cui Hupac opera, le associazioni ambientaliste, le generazioni future.

Hupac persegue una politica trasparente dell'informazione nei confronti di tutti gli stakeholder, sostenendo il dialogo aperto e la comunicazione attiva.



La responsabilità economica di Hupac

La responsabilità economica di Hupac consiste nel ricercare l'efficienza e l'efficacia della gestione, per accrescere il risultato economico e ottenere dalle scelte gestionali uno stabile aumento del valore aziendale a garanzia della sua continuità.

Andamento economico

Nel 2009 i ricavi da forniture e prestazioni del Gruppo Hupac sono diminuiti del 18,2% attestandosi a CHF 481,1 milioni. Ancora più marcato è stato il calo dei costi netti delle forniture e prestazioni che sono ammontati a CHF 383,2 milioni, pari ad una diminuzione del 23,1% rispetto all'anno precedente. L'utile lordo è pertanto cresciuto dell'8,8%, attestandosi a CHF 98,0 milioni.

Grazie ad una costante ottimizzazione dei costi, Hupac ha conseguito, nell'anno di crisi 2009, un utile d'esercizio di CHF 2,8 milioni, inferiore solo del 2,0% rispetto all'anno precedente. Il cash flow del Gruppo, calcolato in base al metodo di calcolo semplificato – utile d'esercizio più ammortamenti

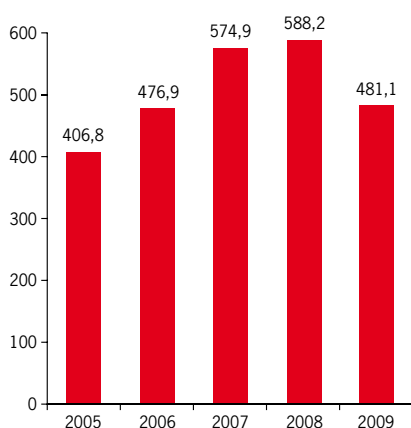
e rettifiche degli accantonamenti – ammontava, a fine anno, a CHF 46,7 milioni. Ciò corrisponde ad un aumento del 37,8% rispetto all'anno precedente.

Con commesse per un totale di CHF 55,7 milioni, gli investimenti materiali hanno nuovamente raggiunto un livello elevato. Gli investimenti hanno riguardato principalmente l'acquisto di materiale rotabile e la costruzione o il potenziamento di infrastrutture terminalistiche in Belgio e in Italia.

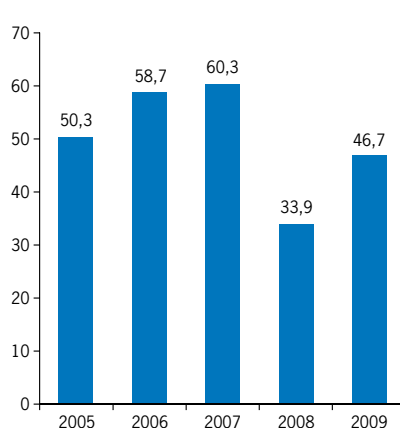
Tenendo in considerazione la difficile situazione congiunturale, l'andamento economico del Gruppo Hupac può essere definito soddisfacente.

Importi in CHF 1000	2009	2008	%
Ricavi da forniture e prestazioni	481.147	588.227	- 18,2
Costi netti delle prestazioni fornite	383.182	498.152	- 23,1
Utile lordo	97.965	90.075	8,8
Utile d'esercizio del Gruppo	2.755	2.810	- 2,0
Cash flow del Gruppo	46.683	33.889	37,8

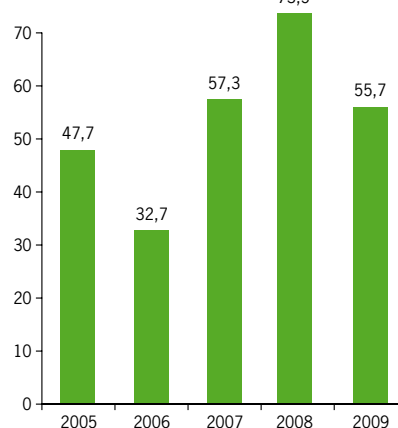
Fatturato annuo
in mio. CHF



Cash flow
in mio. CHF



Investimenti materiali
in mio. CHF



Sviluppo del traffico

Nell'anno di crisi 2009 Hupac, per la prima volta nella sua storia di oltre quarant'anni, ha registrato un calo del traffico a due cifre. L'impresa ha trasportato complessivamente 607.284 spedizioni stradali su rotaia, pari a un calo del 13,5% rispetto al 2008. Dopo il crollo del traffico di circa il 25% registrato nel primo trimestre, nel corso dell'anno l'andamento si è stabilizzato, e negli ultimi mesi i volumi sono tornati a crescere rispetto all'anno precedente.

Nonostante il crollo dei volumi, Hupac ha conservato la propria rete di trasporti in tutti i principali mercati. Le capacità sono state adeguate alla domanda di trasporto effettiva, senza tuttavia pregiudicare l'efficienza della rete nel complesso. Assieme ai fornitori di trazione è stata introdotta una pianificazione flessibile delle risorse. Inoltre è stato realizzato un programma congiunturale in collaborazione con le ferrovie e l'Ufficio federale dei trasporti per scongiurare il rischio di un ritorno alla strada.

Shuttle Net

Con un volume di trasporti di 597.286 spedizioni su strada, il settore Shuttle Net ha subito una diminuzione del 12,9%. Complessivamente sono state trasportate 88.494 spedizioni in meno rispetto all'anno precedente.

I maggiori cali sono stati registrati nel traffico di transito attraverso la Svizzera con una diminuzione del 15,6% rispetto all'anno precedente. La crisi non ha invece toccato il trasporto interno svizzero che ha conseguito una crescita del 5,2%. Molto soddisfacente è stato anche lo sviluppo del traffico transalpino attraverso l'Austria. L'introduzione di un nuovo treno shuttle Taulov ⇌ Verona ha determinato un aumento del traffico pari al 52,3%. Complessivamente il volume del traffico transalpino è calato del 13,6%.

Nel traffico non transalpino il calo è stato dell'11,4%. Il traffico import/export svizzero ha segnato un'importante flessione del 23,3%. Nel segmento di mercato "Altri traffici europei" il calo dei volumi è stato più moderato, attestandosi sul 6,6%. A ciò ha contribuito l'introduzione di nuove destinazioni in Spagna, Portogallo, Romania e Polonia.

Sviluppo del traffico

		Spedizioni stradali			Peso netto in t		
		2009	2008	%	2009	2008	%
Shuttle Net (TCNA)	Transito via CH	358.193	427.588	- 16,2	6.604.000	7.859.000	- 16,0
	Import/export CH	5.580	8.571	- 34,9	98.000	160.000	- 38,7
	Nazionale CH	22.091	21.000	5,2	327.000	315.000	3,8
	Totale transalpino via CH	385.864	457.159	- 15,6	7.029.000	8.334.000	- 15,6
	Transito via A	21.082	13.843	52,3	406.000	281.000	44,5
	Totale transalpino	406.946	471.002	- 13,6	7.435.000	8.615.000	- 13,7
	Import/export CH	47.181	61.504	- 23,3	664.000	869.000	- 23,6
	Altri traffici europei	143.159	153.274	- 6,6	2.439.000	2.567.000	- 5,0
	Totale non transalpino	190.340	214.778	- 11,4	3.103.000	3.436.000	- 9,7
	Totale	597.286	685.780	- 12,9	10.538.000	12.051.000	- 12,6
Autostrada Viaggiante	9.998	16.528	- 39,5	172.000	311.000	- 44,7	
Traffico totale	607.284	702.308	- 13,5	10.710.000	12.362.000	- 13,4	

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

Peso netto: peso della merce trasportata

Scandinavia ⇄ Italia

Grazie all'introduzione di un nuovo collegamento shuttle Taulov ⇄ Verona via Austria siamo riusciti ad aumentare il volume di traffico del 4,6%. Questa nuova relazione è un importante anello di congiunzione nella nostra rete in Scandinavia, e ci offre nuovi potenziali di traffico grazie al profilo P400.

Germania ⇄ Italia

La crisi economica ha colpito duramente questo segmento di trasporto, provocando un crollo del 18,2% nella nostra rete di traffico tra l'Italia e la Germania. La riduzione dei volumi ha interessato tutti i collegamenti, anche se in misura diversa. Per garantire uno sfruttamento accettabile dei treni abbiamo ridotto la frequenza sulle relazioni a maggior numero di partenze giornaliere quali Colonia ⇄ Busto Arsizio o Ludwigshafen ⇄ Busto Arsizio, senza tuttavia creare disagi al mercato. I collegamenti shuttle Francoforte ⇄ Busto Arsizio e Mannheim ⇄ Busto Arsizio sono stati soppressi, dal momento che i clienti hanno potuto dirottare i loro traffici sul collegamento Ludwigshafen ⇄ Busto Arsizio.

Paesi Bassi ⇄ Italia

Anche su questa corridoio abbiamo dovuto constatare una riduzione del volume di traffico pari al 15,4% a causa della recessione. Tuttavia siamo riusciti ad acquisire nuovi clienti per il trasporto combinato. Nell'ambito di un progetto di ampio

respiro sono stati effettuati, a livello sperimentale, diversi trasporti di prodotti deperibili, con l'obiettivo di trasferire, in futuro, grossi quantitativi di questi prodotti sui nostri treni shuttle.

Belgio ⇄ Italia

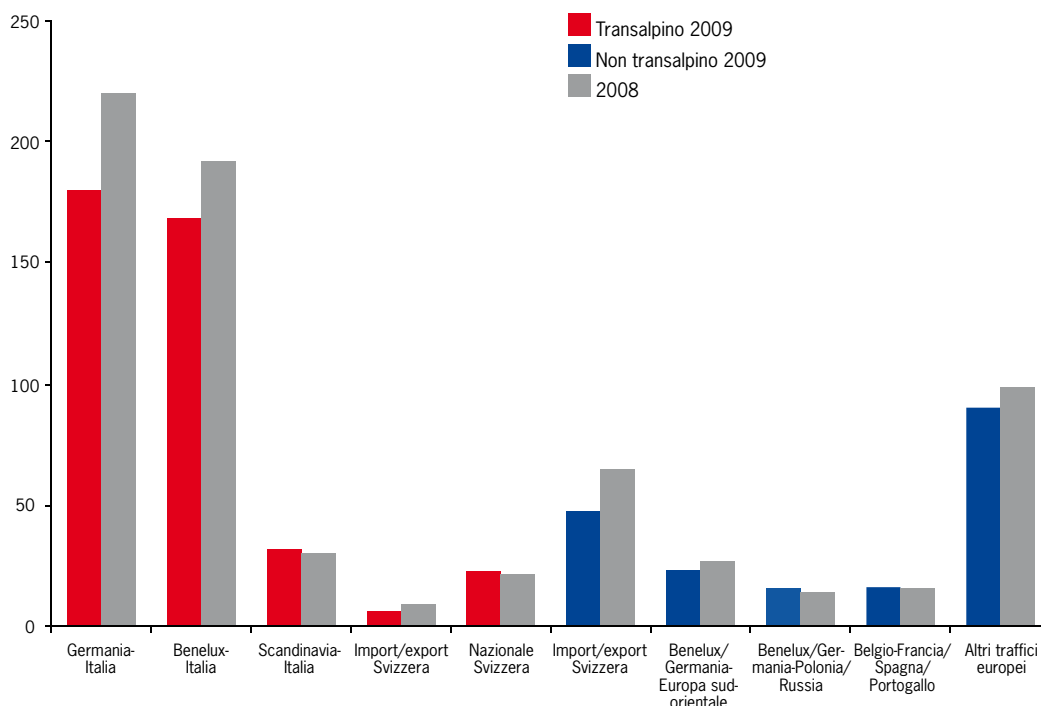
Rispetto ad altri corridoi di traffico, su questo asse il volume di traffico ha tenuto relativamente bene. A causa della svalutazione della sterlina, determinata dalla crisi finanziaria, il collegamento Zeebrugge ⇄ Desio ha subito un crollo massiccio. L'aumento di volume del collegamento Genk ⇄ Verona, che ha retto bene grazie al profilo P400 via Brennero segnando un più 7,4%, non ha compensato le diminuzioni di traffico degli altri collegamenti. Una certa perdita di volume si è dovuta registrare anche a seguito dell'introduzione di un company train. Complessivamente in questo segmento abbiamo registrato un calo del traffico pari al 9,5%.

Import/export Svizzera transalpina

A causa delle crescenti disparità dei flussi di traffico, alcuni collegamenti di traffico combinato non erano più sostenibili e pertanto sono stati sospesi. Nel trasporto marittimo è avvenuta una ristrutturazione del sistema di circolazione delle navi nel Mediterraneo, e questo ha comportato un'ulteriore perdita di volumi. Complessivamente in questo segmento abbiamo registrato un calo del 34,9%.

Sviluppo dei segmenti di mercato di Shuttle Net

Spedizioni stradali in 1000



Trasporto interno Svizzera transalpina

L'introduzione di un'ulteriore corsa tra Aarau e Stabio ci ha consentito di soddisfare ancora meglio le esigenze del trasporto di beni di consumo. Questo intervento ha reso più attraente la nostra prestazione di mercato, consentendoci di registrare un aumento del volume di traffico del 5,2%.

Import/export Svizzera non transalpina

La riduzione del traffico del 23,3% è dovuta essenzialmente alla soppressione del collegamento shuttle Duisburg ⇌ Svizzera e ai forti cali registrati nel trasporto marittimo, che ha risentito marcatamente della crisi economica globale. Una revisione del concetto logistico ci ha indotto a sopprimere il collegamento Scandinavia ⇌ Svizzera.

Benelux/Germania ⇌ Europa sudorientale

L'adozione di un nuovo concetto operativo con impiego di treni diretti per Vienna e Budapest si è dimostrata vincente, permettendoci di migliorare ulteriormente la qualità. Nell'agosto 2009 è stato inoltre introdotto un nuovo collegamento con quattro corse settimanali tra Budapest e Curtici in Romania.

Benelux/Germania ⇌ Polonia

Il concetto operativo della trazione a responsabilità integrata, introdotto alla fine del 2008, ha dato buoni frutti anche nel traffico tra Germania e Polonia. L'obiettivo di una puntualità del 90% è stato raggiunto. I cali di traffico registrati nei primi

tre mesi sono stati compensati. Inoltre durante l'estate la rete è stata ampliata con l'aggiunta di un nuovo collegamento tra Schwarzeheide e Katy Wroclawskie presso Breslavia. Anche i volumi di traffico verso la Russia attraverso la piattaforma di Slawkow hanno registrato un aumento costante.

Benelux ⇌ Francia meridionale/Spagna

Una crescita è stata registrata anche sul corridoio di traffico tra Belgio e Francia meridionale. Ad aprile 2009 sono stati avviati diversi nuovi collegamenti tra Anversa e Spagna/Portogallo attraverso la piattaforma di Hendaye. Grazie alla forte domanda di trasporti è stato possibile sospendere la diminuzione della frequenza delle corse introdotta all'inizio del 2009 e ritornare al numero di corse giornaliere pianificato. Nel complesso in questo corridoio di traffico i volumi sono aumentati del 6,8%.

Trasporto marittimo

Il calo del traffico determinato dalla crisi ha interessato anche il trasporto marittimo che Hupac gestisce principalmente sull'asse Anversa ⇌ Svizzera dall'ufficio Maritime Inland Services di Basilea. Il volume di traffico è diminuito di circa il 16%, tuttavia si è riusciti ad offrire al mercato la consueta gamma di prodotti. Il collegamento Busto Arsizio ⇌ Genova è stato momentaneamente soppresso; attualmente i porti di Genova e La Spezia sono raggiungibili via terra attraverso il terminal di Busto Arsizio.

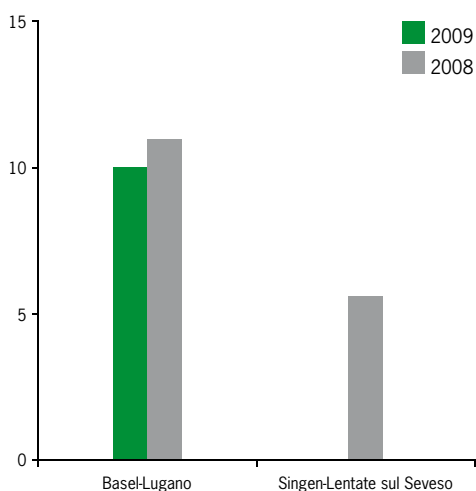
Autostrada Viaggiante

Hupac gestisce un'Autostrada Viaggiante sulla tratta del San Gottardo. L'offerta è limitata a una corsa per giorno e direzione tra Basilea e Lugano. I treni sono composti da circa 60 speciali carri a piano ultraribassato sui quali possono essere trasportati semirimorchi con un'altezza laterale fino a 3,96 metri. Inoltre Hupac gestisce, per conto di RAlpin, la vendita e la disposizione dell'Autostrada Viaggiante tra Friburgo in Brisgovia e Novara.

Nell'anno di riferimento sull'Autostrada Viaggiante di Hupac sono state trasportate 9.998 spedizioni stradali. Ciò corrisponde a una diminuzione del 39,5% rispetto all'anno precedente. La causa principale di questo calo di volume è la soppressione del collegamento Singen ⇌ Lentate sul Seveso introdotta nel dicembre 2008 in seguito alla chiusura della galleria del Monte Olimpino. Di conseguenza nell'anno di riferimento l'Autostrada Viaggiante sulla tratta del San Gottardo è stata gestita con una sola coppia di treni. Anche la crisi economica ha determinato gravi perdite, in particolare nel primo semestre dell'anno.

Sviluppo dell'Autostrada Viaggiante

Spedizioni stradali in 1000



Risorse operative

Materiale rotabile

Nel corso della crisi del 2009, la gestione della flotta di carri ha giocato un ruolo di primaria importanza. In primo luogo è stato necessario ridurre le capacità in eccesso dovute al calo del traffico. Già nell'anno precedente erano stati annullati diversi contratti per il noleggio di materiale rotabile. Nel corso dell'anno di riferimento sono stati restituiti circa 700 moduli di carri noleggiati, con importanti effetti di riduzione dei costi fissi. Alla fine dell'anno la flotta Hupac era composta da 5.529 moduli di carri, pari a un calo del 9,2% rispetto all'anno precedente. Il numero dei carri noleggiati è diminuito del 38%, attestandosi su una quota del 20% rispetto all'intero parco vagoni.

Un ulteriore provvedimento, introdotto già nel 2008, è stato il differimento di numerose consegne di materiale rotabile. La stretta collaborazione con i costruttori di materiale rotabile ha permesso di posticipare la consegna dei carri già ordinati nel 2008. Nell'anno in esame sono stati consegnati 111 moduli di carri per un valore di circa CHF 16 milioni. Si è trattato di circa 42 carri pianali ultraleggeri per container da 60 piedi, nonché di 69 carri tasca di tipo T5 per megatrailer e container pesanti e di tipo T4.2 per semirimorchi codificati P386. La consegna degli ordini verrà completata entro il 2010.

Nonostante la crisi, Hupac continua ad investire nel proprio materiale rotabile. Progressi sono stati fatti anche nello sviluppo di nuovo materiale rotabile. Insieme a un costruttore di carri svizzero, Hupac sta sviluppando un carro multitasca polivalente in grado di trasportare due semirimorchi oppure diver-

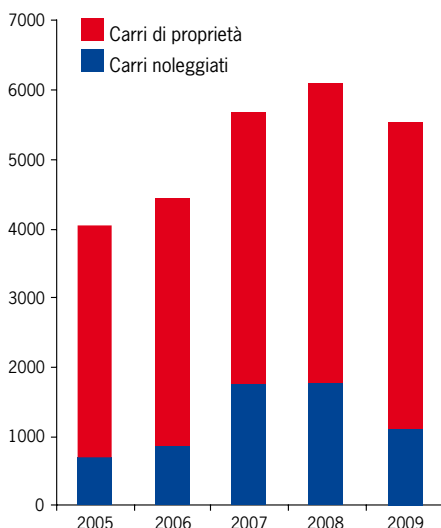
si container e casse mobili, anche di peso elevato. Nell'anno corrente verrà costruito un primo prototipo che, dopo aver ottenuto le necessarie autorizzazioni, verrà avviato alla fase di test operativi.

Nel 2009 l'attività di gestione della flotta si è inoltre concentrata sulla revisione del concetto manutentivo dei carri. Dall'entrata in vigore della convenzione Cotif nel 2006 Hupac, come proprietaria di carri, è interamente responsabile della manutenzione e della sicurezza della propria flotta di carri. Nell'anno in esame la raccolta e la gestione dei dati riferiti a ogni singolo carro sono state ulteriormente ottimizzate. In collaborazione con diversi partner è stato sviluppato un nuovo concetto di manutenzione che prevede un'alta frequenza di controlli e di fasi di revisione per ogni carro. Gli obiettivi sono molteplici, primo fra tutti quello di garantire la massima sicurezza dei carri. In secondo luogo si mira a ridurre eventuali danni dei carri grazie alla manutenzione preventiva, aumentando quindi la sicurezza operativa e la qualità del trasporto. Ed infine tutto questo si traduce in un aumento della produttività della flotta e quindi della redditività del traffico nell'interesse di tutti.

Il concetto di una manutenzione dei carri orientata alla rete di traffico, già sviluppato nell'anno precedente, è stato ulteriormente perfezionato e portato in fase di attuazione. È stata concordata e avviata la collaborazione con una dozzina di officine collocate in punti strategici della rete. La manutenzione decentrata consente di ridurre i costi di trasferimento e di migliorare la disponibilità del materiale rotabile grazie ai minori tempi di fermo vagoni. Di grande significato è in questo contesto la creazione di un'officina nell'area del terminal di Busto Arsizio-Gallarate che verrà aperta nel corso del 2010.

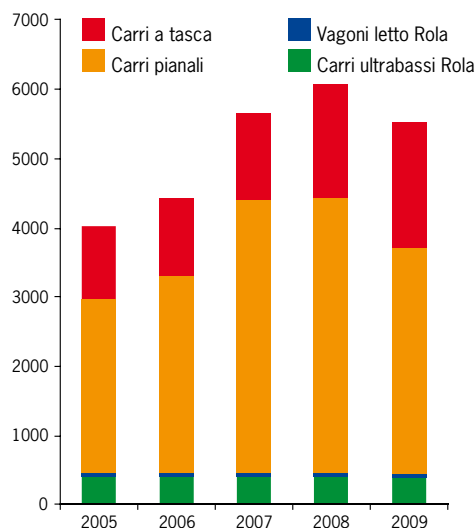
Materiale rotabile

Numero di moduli carro



Materiale rotabile per tipologia

Numero di moduli carro



Trazione

Oltre il 95% dei trasporti Hupac avviene in base al principio della trazione integrata. Le eccezioni sono rappresentate dai mercati come l'Europa orientale nei quali le strutture consentono questo modello di business solo in misura parziale. Nel 2009 i vettori contrattuali dei treni Hupac erano rappresentati da FFS Cargo, DB Schenker Rail, Trenitalia Cargo, Crossrail, Nord Cargo, Veolia Cargo, WLB Wiener Lokalbahnen, SNCF Fret, B Cargo, PKP Cargo e MAV Cargo. A Busto Arsizio opera anche l'impresa ferroviaria di Hupac SpA.

Nel 2009 la collaborazione con i partner ferroviari ha dovuto far fronte a sfide importanti. La repentina riduzione del volume di traffico ha richiesto un rapido adeguamento dell'offerta alla nuova situazione del mercato. Insieme alle ferrovie è stato possibile trovare delle soluzioni per un impiego razionale delle risorse da un lato e la salvaguardia della rete di trasporto nell'interesse della clientela dall'altro.

Terminal

I treni di Hupac servono circa 65 terminal di trasbordo in quindici Paesi europei. Numerosi altri terminal possono essere raggiunti tramite i collegamenti ferroviari dei nostri partner.

Hupac ha rapporti diretti con circa 50 stazioni di trasbordo. Quasi tutti i terminal sono collegati al Goal System di Hupac tramite trasmissione elettronica dei dati. L'obiettivo è una copertura possibilmente completa per garantire la corrispondenza dei dati ed un elevato standard di qualità su tutta la rete. I terminal senza connessione Goal trasmettono i dati di trasporto alla centrale di Chiasso per l'immissione manuale nel sistema IT.

Nel dicembre 2009 è stata avviata la fase di prova del nuovo HTA Hupac Terminal Antwerp. L'impianto si trova nelle immediate vicinanze dell'area precedentemente utilizzata da Hupac sulla banchina 468 ed è costituito da un settore per il check-in e da un modulo per il trasbordo con cinque binari di trasbordo e diverse corsie di marcia e di ricovero. Ogni giorno è possibile trasbordare fino a dodici coppie di treni lunghi 620 metri, il che equivale a una capacità di carico di 600 spedizioni stradali al giorno. Nella fase iniziale l'HTA servirà cinque coppie di treni al giorno con destinazione Basilea/Aarau e Busto Arsizio.

Nel giugno 2009 sono terminati i lavori di risanamento del modulo gru S3 nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate. L'impianto ora è nuovamente disponibile per l'utilizzo a pieno regime. I lavori di costruzione dell'area check-in sono iniziati nel settembre 2009 e verranno terminati entro l'autunno 2010.

Da citare è inoltre la chiusura del terminal di Ede presso Utrecht, avvenuta nel dicembre 2009 per ordine delle autorità comunali. Gli utenti possono ripiegare sul terminal di Rotterdam che dista circa 100 chilometri.

Notevoli progressi sono stati fatti con l'introduzione della prenotazione elettronica che garantisce processi più veloci, un minor rischio di errore e un servizio migliore rispetto alla tradizionale prenotazione a mezzo fax. Hupac mette a disposizione dei clienti due diversi sistemi di prenotazione elettronica: la prenotazione via internet, accessibile anche attraverso la piattaforma Cesar, e il sistema di interscambio dati Ediges. Grazie al miglioramento dei processi e ad una campagna di informazione presso la clientela le prenotazioni elettroniche sono passate dal 45% a oltre l'80%.

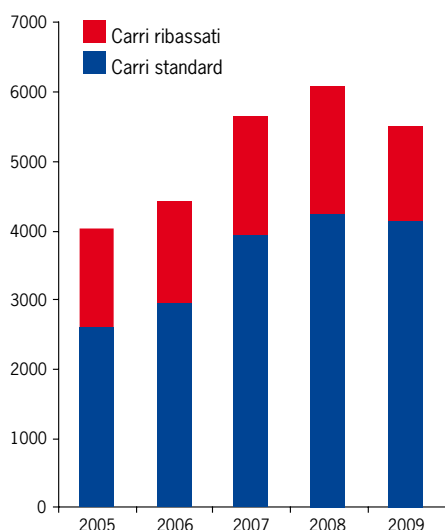
Tecnologie informatiche

Il traffico di Hupac viene gestito tramite Goal (Global Oriented Application for Logistics), un software integrato creato da Hupac e sviluppato in collaborazione con Cemat, che coordina il traffico dalla prenotazione alla fatturazione.

Nell'anno preso in esame Hupac ha implementato il nuovo sistema di scambio dati Ediges – Electronic Data Interchange Goal with External Partners – presso numerosi partner e clienti. L'obiettivo di quest'applicazione è lo scambio di informazioni tra il software Goal e i sistemi esterni di clienti, terminal e fornitori esterni. Ediges consente, ad esempio, di integrare i dati dei terminal periferici che operano senza il software Goal nel sistema di elaborazione dati di Hupac senza ulteriore impegno del personale e di renderli accessibili in tempo reale a tutte le postazioni interessate.

Materiale rotabile per costruzione

Numero di moduli carro



Puntualità dei treni

La puntualità e l'affidabilità sono i principali criteri di prestazione del trasporto intermodale. Per questo motivo Hupac rileva gli orari di arrivo e di partenza dei treni nell'ambito del sistema di gestione della qualità. Gli orari vengono comunicati in parte dalle imprese ferroviarie, in parte dalle società che gestiscono i terminal, e vengono registrati nel sistema informatico Goal. Per gran parte del traffico gestito da Hupac esistono dati affidabili. Si tratta di indici oggettivi importanti per cogliere i potenziali di miglioramento e per monitorarne l'attuazione. Nel settembre dell'anno di riferimento Hupac ha avviato un progetto per il miglioramento della qualità dei dati con l'obiettivo di rilevare i dati sulla qualità su tutte le relazioni entro la fine del 2010.

Nell'anno di riferimento la puntualità dei treni, intesa come un ritardo inferiore ad un'ora, è leggermente migliorata rispetto all'anno precedente. Il traffico via Luino ha registrato un aumento della puntualità dal 72% al 75%, mentre sulla direttrice via Chiasso la qualità è rimasta invariata con una puntualità del 79%. Progressi sono stati fatti anche sull'asse del Lötschberg, con un aumento dal 63% al 77%.

Nei primi mesi del 2010 la qualità è purtroppo peggiorata sensibilmente. Tra le cause vi sono la riduzione delle risorse ferroviarie dovuta alla crisi economica, e numerosi inconvenienti quali neve, incidenti e cantieri. La scarsa qualità dei servizi comporta elevati costi aggiuntivi per tutti i partner della catena logistica e intacca la fiducia della clientela. Nel corso di numerosi incontri con i suoi partner ferroviari, Hupac ha insistito con vigore affinché un livello di qualità accettabile venga ripristinato al più presto.

Sicurezza

La sicurezza è tra le maggiori priorità di Hupac. L'azienda si impegna a garantire un sistema di trasporto sicuro e affidabile e mette in atto le misure necessarie per un costante consolidamento della sicurezza in tutti i settori dell'impresa.

I maggiori rischi si riscontrano nei terminal e sulle linee ferroviarie. Si tratta di incidenti con possibili conseguenze per le persone nonché danni alle unità di carico, alle merci trasportate, agli impianti terminalistici e ferroviari oltre che all'ambiente.

Hupac adotta una serie di provvedimenti e di misure precauzionali per minimizzare questi rischi e accrescere la sicurezza. Tutti i veicoli, le unità di carico e i vagoni ferroviari vengono sottoposti a controlli sistematici dalla partenza fino alla destinazione. Le modalità dei controlli sono state concordate con le imprese ferroviarie e i partner terminalistici e vengono verificate periodicamente.

La massima importanza è attribuita all'informazione e alla sensibilizzazione di collaboratori, clienti, partner e in generale di tutte le persone che contribuiscono alla realizzazione dei servizi di trasporto. Nell'anno di riferimento sono state organizzate diverse conferenze sulla sicurezza del carico, sul trasporto di merci pericolose e sulla sicurezza del lavoro.

Hupac si prepara sistematicamente per gestire eventuali emergenze. Nell'anno di riferimento gli operatori della squadra di pronto intervento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate hanno frequentato un corso base per vigili del fuoco sostenendo un esame finale. Corsi di addestramento hanno avuto luogo anche presso i terminal di Aarau e Basilea.

Anche nell'anno scorso sono stati svolti gli auditing di FFS Cargo per la verifica della sicurezza operativa. Numerosi treni Hupac con partenza da Busto Arsizio-Gallarate, Novara, Domodossola, Basilea, Duisburg e Colonia sono stati sottoposti ad accurati controlli finalizzati all'accertamento delle condizioni delle unità di carico e del materiale rotabile, nonché alla verifica dei documenti di trasporto. Hupac ha superato tutti gli auditing con successo, confermando così la buona qualità dei processi a monte.

Nel corso dell'anno di riferimento non sono stati registrati incidenti gravi, né sui terminal, né sulle linee ferroviarie. Nel complesso, è stato possibile mantenere costante il livello di sicurezza. Un problema era costituito dai frequenti furti sui treni pronti per la partenza fuori da alcuni terminal in Germania e in Italia. Grazie alla stretta collaborazione con le autorità di pubblica sicurezza è stato possibile ridurre drasticamente questi episodi soprattutto in Italia.

Produttività

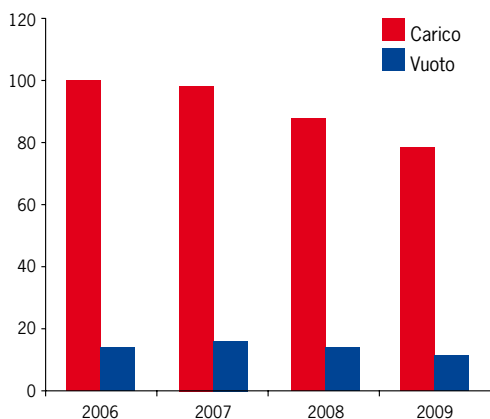
La crisi economica si ripercuote anche sugli indici di produttività. A causa dello scarso volume di traffico le capacità produttive restano inutilizzate, e pertanto non è stato possibile raggiungere gli obiettivi di miglioramento della produttività in tutti i settori.

Come diretta conseguenza della soppressione di numerosi treni, la percorrenza del materiale rotabile, calcolata sui chilometri medi percorsi per carro pieno, è diminuita del 10,9% rispetto all'anno precedente. Da giudicarsi positivamente sono invece gli sforzi fatti per ridurre i chilometri a vuoto, che nell'anno di riferimento sono diminuiti del 19,8%. Questo dato è da ricondursi soprattutto all'intenso impegno per uno sfruttamento soddisfacente dei treni. Ma anche la gestione della flotta, tra i cui obiettivi rientra la riduzione dei viaggi di carri vuoti per raggiungere le officine, ha contribuito al raggiungimento di questo risultato positivo. Complessivamente lo sfruttamento dei treni è aumentato dell'1,4%.

La produttività del lavoro ha segnato sviluppi contrastanti. Nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate è stato possibile aumentare del 12% il numero delle unità di carico per addetto, grazie alla riduzione dell'orario di lavoro e all'annullamento dei contratti a tempo, misure rese necessarie per limitare la perdita operativa di questo grande terminal. Positivo è stato anche lo sviluppo nel terminal di Desio (+17%), mentre ad Aarau si è registrato un calo della produttività del 9% da un livello molto alto. Anche nella sede centrale di Chiasso la produttività, calcolata come quantità di spedizioni per numero medio di collaboratore, è diminuita del 9% rispetto all'anno precedente. Dopo la forte crescita degli anni precedenti le risorse umane sono state impiegate per la ristrutturazione di numerosi processi interni.

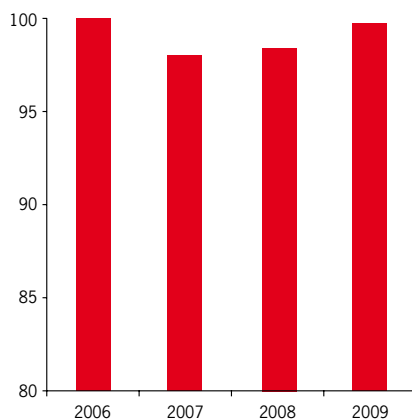
Percorrenza dei carri

Chilometri medi per carri Hupac in Shuttle Net, indicizzato; carico 2006 = 100



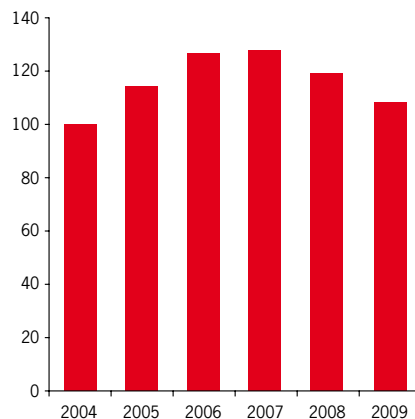
Occupazione dei carri

Sfruttamento dei carri in Shuttle Net, indicizzato; 2006 = 100



Produttività nella sede centrale

Spedizioni stradali per numero medio di collaboratori a Chiasso, indicizzato; 2004 = 100



Clienti

Caratteristiche della clientela

I clienti di Hupac sono autotrasportatori, spedizionieri e imprese di logistica; nel settore del traffico marittimo si aggiungono agenti marittimi e compagnie armatrici. Nel traffico non accompagnato, generalmente si tratta di aziende medie e medio-grandi che investono in autoveicoli idonei per il trasporto combinato e presentano una struttura sufficientemente articolata per far fronte alle esigenze organizzative del trasporto combinato. I servizi dell'Autostrada Viaggiante non richiedono attrezzature speciali e vengono perciò utilizzati da aziende di autotrasporti di tutte le dimensioni.

La provenienza geografica dei clienti di Hupac è molto varia. Una parte consistente dei clienti è anche azionista di Hupac, assicurando in questo modo il controllo diretto del mercato sulle strategie aziendali. La fedeltà dei clienti è molto alta; numerosi clienti lavorano con Hupac sin dalla fondazione dell'azienda alla fine degli Anni Sessanta.

Politica nei confronti dei clienti

Hupac si impegna a mantenere e a potenziare la sua posizione sul mercato, mediante una politica di orientamento alle esigenze e alle attese del cliente, al fine di ottenere un'alta qualità dei servizi ottimizzando l'utilizzo delle risorse interne.

Hupac è costantemente impegnata ad avvicinare nuovi clienti al trasporto combinato, ad esempio fornendo loro assistenza per l'acquisto e la codifica di autoveicoli idonei e supportandoli nelle fasi iniziali.

Il dialogo con i clienti

Anche nel 2009 Hupac ha organizzato incontri con i propri clienti presso i principali nodi della rete Shuttle Net. Le "Customer Conventions" si sono svolte a Basilea, Busto Arsizio e Colonia. Circa 200 rappresentanti aziendali hanno ricevuto informazioni di prima mano sui recenti sviluppi del mercato.

Fornitori

Caratteristiche dei fornitori

I fornitori principali di Hupac sono le imprese ferroviarie, i gestori di terminal e le industrie di produzione e manutenzione dei vagoni.

Politica nei confronti dei fornitori

Hupac è consapevole che la politica nei confronti dei fornitori è parte integrante della strategia aziendale, perché assicura la qualità e la sicurezza delle prestazioni del Gruppo. Per questo motivo ogni acquisto di materiale, apparecchiature, impianti, mobili e/o servizi, avviene attraverso una procedura sistematica in linea con le necessità strategiche dell'azienda.

Scelta dei fornitori

La selezione dei fornitori avviene secondo criteri che garantiscono la soddisfazione delle esigenze aziendali, quali la trasparenza, la continuità, l'affidabilità e l'economicità. Ulteriori criteri di valutazio-

ne e selezione garantiscono a Hupac che le imprese fornitrici adottino la normativa vigente in materia di salute, sicurezza e ambiente, considerando in particolare le garanzie offerte per la riduzione dei consumi e lo smaltimento del materiale.

Workshop con i partner

Insieme ai nostri partner siamo costantemente impegnati nel miglioramento e nel consolidamento del nostro sistema di trasporti. L'ampliamento della rete dei trasporti richiede la sistematica introduzione di processi di lavoro nel settore operativo, tecnico e informatico, nonché il continuo adeguamento di tali processi. Nell'anno di riferimento si sono tenuti numerosi workshop e corsi di formazione con i nostri partner in Austria, Ungheria, Romania, Belgio e Germania con lo scopo di garantire ai nostri clienti processi uniformi in tutt'Europa.



La responsabilità ambientale di Hupac

La responsabilità ambientale di Hupac è volta alla minimizzazione dell'impatto ambientale, all'adozione di sistemi di monitoraggio che consentano misurazioni e valutazioni delle prestazioni ambientali e alla definizione di obiettivi di miglioramento continuo.

Hupac si impegna quindi a ridurre i rumori, ad accrescere l'efficienza di ogni attività al fine di ridurre i consumi energetici e la quantità di emissioni prodotte, e a realizzare un trasporto eco-compatibile per tutti i tipi di merci.

Prestazioni ambientali

Il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rete intermodale di Hupac ha consentito, nell'anno di riferimento, di risparmiare 700.000 tonnellate di CO₂ e 8,5 miliardi di megajoule di energia rispetto al solo trasporto su strada (fonte: calcolatore ambientale www.ecotransit.org).

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

Il risanamento fonico dei carri ferroviari

Nel traffico ferroviario la riduzione del rumore rappresenta una misura importante in materia ambientale. Hupac adegua sistematicamente i propri vagoni secondo le direttive sulla lotta al rumore e si pone come precursore nello sviluppo e nell'implementazione del freno silenzioso.

Alla fine del 2009 l'81% (anno precedente: 79%) della flotta di proprietà Hupac era dotata di freni in materiale sintetico a bassa rumorosità. Contrariamente ai vecchi freni metallici in ghisa, con la suola in composto la superficie di scorrimento delle ruote non è soggetta a deformazione ma resta liscia, riducendo fino a 10 decibel la rumorosità del treno in corsa.

Mentre i nuovi carri sono forniti con freni a bassa rumorosità, i modelli meno recenti vengono riconvertiti e dotati di soles sintetiche nel corso delle soste programmate in officina. Nell'anno di esercizio circa 40 carri sono stati sottoposti a risanamento acustico, mentre per il 2010 è prevista la riconversione di circa 200 carri. I costi di risanamento fonico sono coperti dalla Confederazione.

Inoltre trovano impiego anche altre misure per la riduzione della rumorosità, come per esempio i sistemi frenanti dei vagoni con boccole in materiale sintetico anziché in acciaio.

Riduzione dei consumi e delle emissioni

Come previsto dal sistema di gestione ambientale Hupac investe in nuovi impianti ed attrezzature quali vagoni, gru e locomotive, che possano migliorare le sue prestazioni ambientali. In particolare, Hupac privilegia le soluzioni che offrono il top in termini di riduzione delle emissioni nocive, di riduzione dell'inquinamento acustico e di riduzione del consumo energetico.

Nel 2009 sono state acquistate tre gru a portale a risparmio energetico di ultima generazione per il terminal HTA di Anversa. Queste gru sfruttano l'energia cinetica che si produce durante l'abbassamento del carico e durante la frenatura della gru trasformandola in energia elettrica. L'energia elettrica va ad alimentare la rete, determinando così un minor consumo energetico per ogni operazione di movimentazione.

Processi efficienti nei terminal riducono l'inquinamento ambientale. Hupac misura le attività rilevanti quali i tiri di gru e le manovre ferroviarie, ed introduce misure che, grazie all'impiego razionale delle risorse, riducono l'inquinamento ambientale garantendo al contempo prestazioni di elevata qualità.

Anche una gestione efficiente della flotta può ridurre l'impatto ambientale del traffico. Treni che viaggiano a pieno carico sfruttano al meglio l'energia impiegata. Nell'anno di riferimento è stato possibile ridurre del 19,8% i chilometri medi a vuoto per carro.

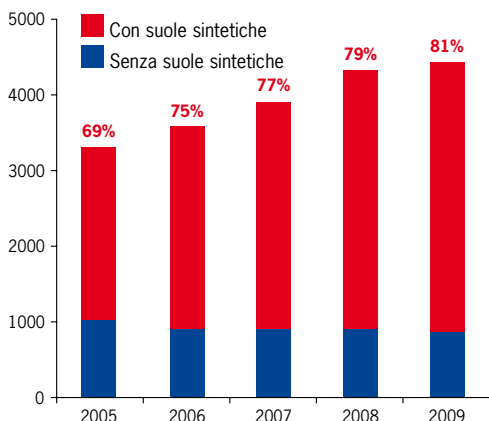
I progetti ambientali Busto Arsizio-Gallarate e Singen

Il terminal di Busto Arsizio-Gallarate dedica una grande attenzione ai temi dell'ambiente. Rimboschimenti, rinaturalizzazioni e un biotopo umido creato con l'acqua piovana del terminal contribuiscono a ridurre l'impatto ambientale dell'impianto.

Nel 2009 si è dato il via ad importanti misure edili allo scopo di aumentare la sicurezza passiva. L'intera area della sezione del terminal di Busto Arsizio viene sigillata e dotata di un sistema di separazione delle acque reflue. Sarà così possibile separare immediatamente l'acqua pulita da eventuali acque inquinate, garantendo la protezione del terreno e dell'ambiente in caso di perdite di liquidi nocivi. Un sistema analogo era stato installato nella sezione del terminal di Gallarate già durante i lavori di edificazione. Il completamento dell'impianto è previsto per la metà del 2010.

Carri a bassa rumorosità

Numero di carri di proprietà



Trasporto di merci pericolose

Le merci pericolose rappresentano una parte importante della nostra economia, e ormai sono indispensabili in molti settori della vita quotidiana. Materie prime per la produzione industriale, olio combustibile, carburante, gas medicali ospedalieri, fitofarmaci: tutti questi prodotti possono essere trasportati solo osservando determinate norme di sicurezza. Per le merci pericolose la ferrovia è il mezzo di trasporto più idoneo. Nel trasporto combinato il trasportatore stradale, l'operatore intermodale e l'impresa ferroviaria condividono le medesime regole e procedure garantendo, grazie a questa stretta collaborazione, un alto grado di sicurezza.

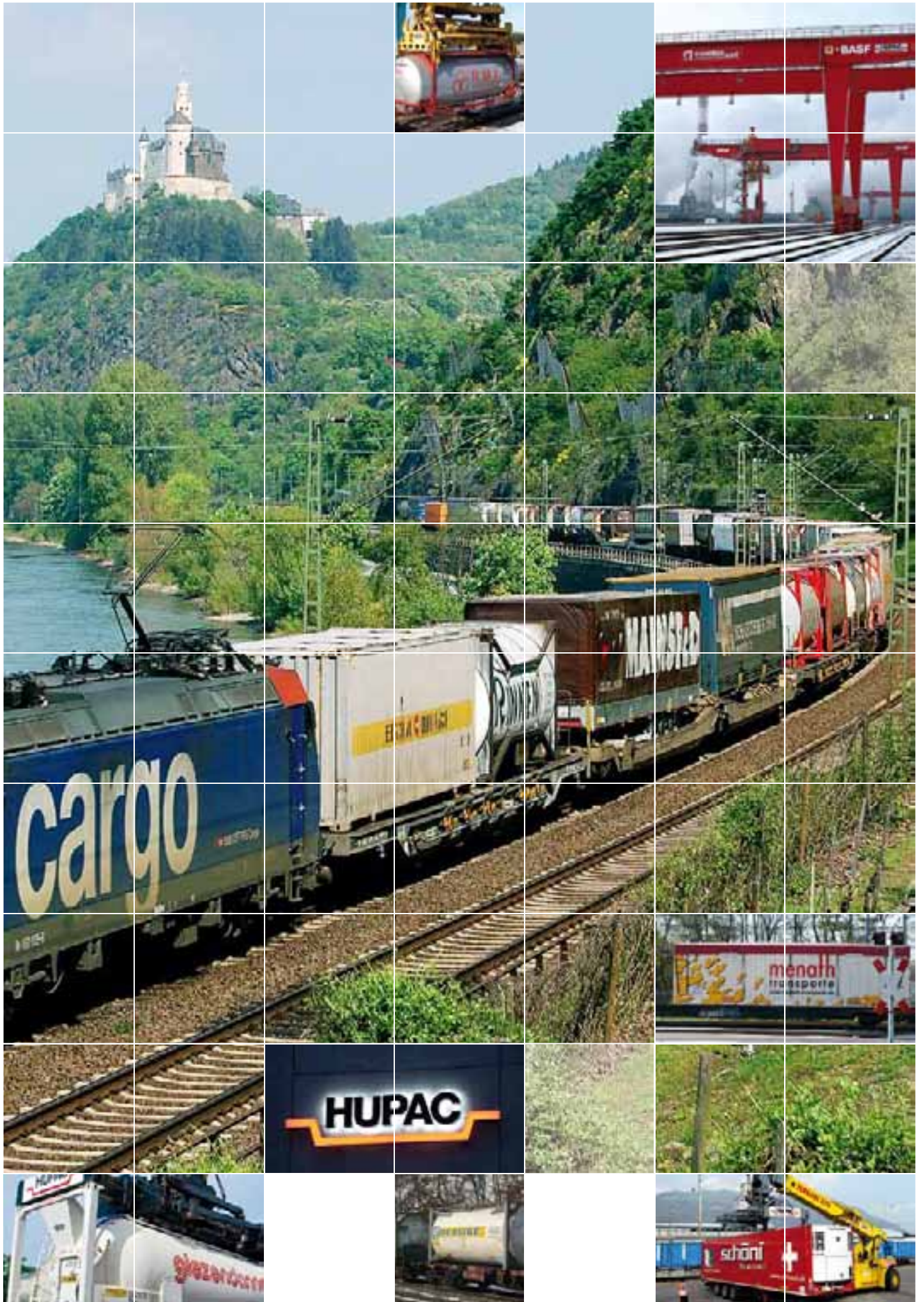
Hupac gestisce questo segmento, che rappresenta il 15% circa dell'intero volume di traffico, con estrema attenzione. Un servizio specifico, diretto da un consulente merci pericolose nominato e formato secondo la direttiva europea 96/35, si occupa dell'attuazione delle disposizioni in materia di sicurezza in tutti i settori del Gruppo, nonché della consulenza ai clienti e dell'addestramento dei collaboratori.

Nell'anno di riferimento sono entrate in vigore diverse nuove disposizioni nei settori ADR (strada), RID (ferrovia) e IMDG (mare). Tutte le disposizioni sono state implementate da Hupac nei tempi prescritti, con particolare cura per quanto riguarda le istruzioni di sicurezza e la riduzione dei rischi ambientali. Nell'anno di riferimento è stato inoltre regolamentato il trasporto dei rifiuti in attuazione della direttiva europea 1013.

Anche nel 2009 sono stati effettuati corsi di formazione per i collaboratori sulla manipolazione delle merci pericolose. Preziosissimo è stato, come sempre, il contributo dei nostri clienti. Nei terminal di Aarau, Basilea e Busto Arsizio-Gallarate hanno avuto luogo esercitazioni in collaborazione con i vigili del fuoco.

Nell'anno in esame non si segnalano eventi accidentali di rilievo relativi alla merce pericolosa. Diverse irregolarità sono state gestite ed eliminate; nessun danno è stato arrecato a persone o cose.







La responsabilità sociale di Hupac

Hupac realizza la propria responsabilità sociale sostenendo la politica di trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia, su incarico e con l'appoggio del governo svizzero. La motivazione e la preparazione dei collaboratori, quale risorsa più importante per Hupac, insieme al dialogo aperto e costruttivo con le istituzioni, sono tra i processi centrali per raggiungere tale obiettivo.

I collaboratori

Composizione

Nell'anno di crisi 2009 Hupac è stata costretta ad adeguare le risorse umane, almeno parzialmente, al calo della domanda. La priorità è andata a misure sostenibili da un punto di vista sociale, quali la ricollocazione degli esuberanti all'interno dell'azienda e lo stop alle assunzioni. Inoltre i contratti di lavoro a termine non sono stati rinnovati. Complessivamente sono andati persi 34 posti di lavoro, pari a una riduzione dell'8,2% rispetto al numero di dipendenti dell'anno precedente.

Alla fine del 2009 il Gruppo Hupac contava 405 collaboratori, di cui 143 in forza presso Hupac Intermodal in Svizzera, Danimarca e Polonia, 228 presso le filiali Hupac SpA, Fidia SpA e Termi SpA in Italia e 34 presso le restanti filiali in Germania, Olanda e Belgio. Come nell'anno precedente l'87% del personale era costituito da uomini e il 13% da donne. La media dell'anzianità di servizio si era innalzata a 8,0 anni.

Nei terminal di Singen e di Busto Arsizio-Gallarate è stato introdotto l'orario di lavoro ridotto, rispettivamente a marzo e ad aprile. Nella sede centrale di Chiasso le risorse umane libere sono state impegnate in progetti per l'ottimizzazione dei processi.

Formazione

Nel 2009 sono state effettuate numerose misure di addestramento e formazione. A Chiasso e a Busto Arsizio sono stati organizzati corsi interni di lingue. Corsi sulla sicurezza e sulle merci pericolose sono stati tenuti a Chiasso, Aarau, Basilea e Busto Arsizio. Altri corsi di addestramento

hanno riguardato le applicazioni IT e i processi amministrativi, mentre diversi dipendenti hanno frequentato corsi esterni per soddisfare particolari esigenze di aggiornamento. Anche nel 2009 è continuata la formazione di tre apprendisti che termineranno il loro percorso con il diploma di impiegato di commercio.

Salute e sicurezza

Hupac assicura la sicurezza e la salute sui posti di lavoro in osservanza alle disposizioni vigenti. Nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate, il più importante sito produttivo del Gruppo Hupac, nel 2009 si sono registrati 15 incidenti sul lavoro con 197 giorni di assenza. La percentuale di giorni di infortunio per volume di trasbordi è così rimasta invariata rispetto all'anno precedente.

Nei terminal di Busto Arsizio-Gallarate e di Desio è continuata la valutazione dei rischi per la salute e per la sicurezza in ottemperanza al decreto 81/08. Tra l'altro si sono verificati i livelli di rumore e di vibrazione prodotti da gru, locomotori e motrici di semirimorchi. Per il personale che lavora in quota, ad esempio per la riparazione delle gru, è stato organizzato un corso di formazione specifico.

Comunicazione interna

Nell'anno di riferimento Hupac ha intensificato la comunicazione interna al fine di orientare tutti i collaboratori, in modo costante e diretto, sulla crisi, sulla situazione dell'azienda e sulle misure adottate. Nel corso dell'anno la direzione ha organizzato numerosi incontri con i dipendenti; inoltre è stata distribuita a tutti i dipendenti una newsletter mensile.

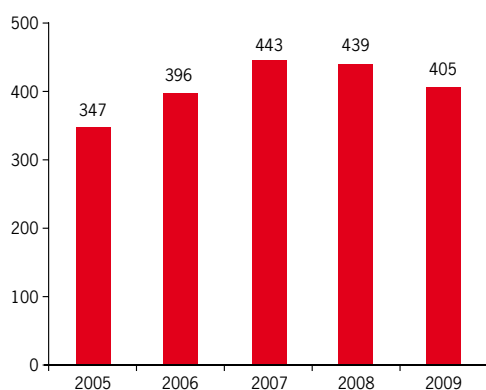
In occasione del workshop annuale di dicembre è stato trattato il tema "CompoFamilies", che in futuro giocherà un ruolo importante per l'aumento dell'efficienza della gestione del traffico. Nel corso di queste conferenze un gran numero di dipendenti può farsi un'idea delle tematiche di interesse strategico e contribuisce con idee e proposte alla definizione di processi competitivi.

Soddisfazione dei collaboratori

Ogni anno Hupac valuta la soddisfazione dei collaboratori in occasione del colloquio annuale con il superiore, attraverso un questionario con una scala di risposte da 1 a 100. Mentre nella sede centrale la media nel 2009 è aumentata da 82 a 85, nelle filiali italiane è calata dal 78 al 72.

Personale del Gruppo Hupac

Numero di collaboratori



La politica di trasferimento del traffico

Responsabilità per la mobilità del futuro

Il core business di forza di Hupac è rappresentato dal trasporto combinato transalpino attraverso la Svizzera, che subisce la significativa influenza della politica svizzera dei trasporti il cui obiettivo, ancorato alla costituzione, è quello di trasferire il traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia.

Con 396.000 spedizioni stradali, pari a 7,2 milioni di tonnellate nette, nel solo segmento del traffico transalpino attraverso la Svizzera, Hupac è un attore di punta nel trasferimento del traffico. Nei prossimi anni la società intende consolidare la sua forte posizione sfruttando le nuove infrastrutture e dando così un contributo attivo alla politica di trasferimento della Confederazione Svizzera, sotto la premessa della sostenibilità.

Finanziamenti pubblici

La Confederazione Svizzera prevede diverse misure di sostegno al processo di trasferimento dei traffici dalla strada alla rotaia. I proventi della tassa sul carburante forniscono da un lato un contributo al finanziamento delle infrastrutture terminalistiche, visto che 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. Sulla base di diverse disposizioni giuridiche, il governo federale assicura un sostegno finanziario ai fornitori di servizi intermodali.

Numerosi progetti di investimento a favore delle infrastrutture terminalistiche di Termini SA e Termini SpA sono finanziati principalmente dal governo federale. I seguenti progetti sono già completati:

- ▶ terminal di Busto Arsizio
- ▶ raccordo ferroviario di Gallarate
- ▶ terminal di Singen
- ▶ ampliamento del terminal di Busto Arsizio sul territorio comunale di Gallarate e Busto Arsizio (in base alle chiusure dei conti 2006).

Nel periodo 2007-2010 viene realizzato il completamento del terminal Busto Arsizio-Gallarate. Nell'anno preso in esame i lavori di ampliamento sono proceduti come da programma.

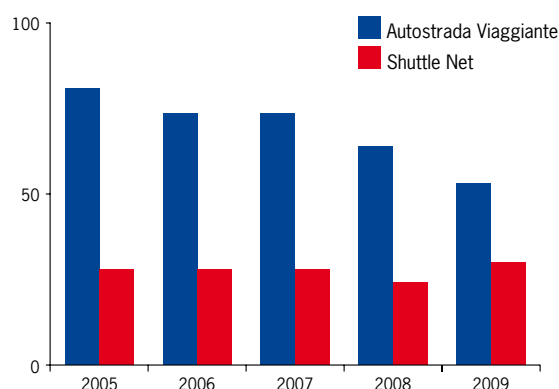
Nel 2009 sono stati portati a termine i lavori di costruzione del HTA Hupac Terminal Antwerp. Anche per questo progetto è previsto un finanziamento parziale da parte della Confederazione.

Hupac dovrà restituire una parte considerevole di questi finanziamenti pubblici, pari ad un importo dal 2009 al 2040 di circa di CHF 89,3 milioni. Per lo stesso periodo dovranno essere corrisposti interessi alla Confederazione per circa CHF 8,5 milioni (vedi tabella).

Per quanto riguarda i contributi alla gestione, il modello di sovvenzione della Confederazione ha carattere digressivo. Il governo federale intende ridurre progressivamente su base annua i contributi per km-spedizione, con l'obiettivo di trasferire sempre più trasporti a parità di finanziamenti assolti. L'anno scorso i contributi alla gestione sono calati del 12,7% per chilometro di spedizione nel settore Autostrada Viaggiante. Nel settore Shuttle Net (TCNA) la Confederazione ha aumentato i contributi d'esercizio a partire dal secondo semestre 2009, allo scopo di contrastare gli effetti negativi della crisi economica. Per questo motivo il valore per lo Shuttle Net è leggermente cresciuto.

Finanziamenti per Autostrada Viaggiante e Shuttle Net

Indicizzati per chilometro-spedizione attraverso la Svizzera; Autostrada Viaggiante 2004 = 100



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

Importi in 1000 CHF

Periodo	2009	2010-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2009-2040 Totale
Rimborso prestiti	5.340	3.394 - 3.974	2.721	1.545 - 1.548	65	89.297
Interessi	273	150 - 697	14 - 98			8.453
Totale	5.613	3.652 - 4.599	2.735 - 2.819	1.545 - 1.548	65	97.750

Rapporti con le istituzioni e le comunità

Un rapporto costruttivo, trasparente e orientato al dialogo con le istituzioni svizzere ed europee è uno degli obiettivi prioritari di Hupac.

Anche nell'anno 2009 Hupac ha rafforzato le proprie politiche relazionali con le istituzioni, accogliendo ospiti e delegazioni da tutta Europa per illustrare il funzionamento del trasporto combinato e del terminal di Busto Arsizio-Gallarate. Anche lo scorso anno Hupac ha partecipato a diversi convegni in cui ha evidenziato l'esperienza del Gruppo, sottolineando le esigenze e le priorità a livello politico, normativo e infrastrutturale per l'ulteriore crescita del trasporto combinato.

Nell'anno di crisi 2009 Hupac si è vista costretta a ridurre il proprio impegno sociale a favore delle comunità locali in cui opera. Ciò nonostante è riuscita ad appoggiare un piccolo numero di progetti e di associazioni, formato soprattutto da quelle sportive amatoriali e giovanili.



Conti annuali

Conto annuale consolidato

Conto economico consolidato 2009 e 2008

Importi in 1 000 CHF	2009	2008
Ricavi da forniture e prestazioni	481 147	588 227
Costi netti delle prestazioni fornite	(383 182)	(498 152)
Utile lordo	97 965	90 075
Costi del personale	(33 041)	(36 159)
Spese generali	(10 285)	(12 248)
Oneri per ammortamenti e accantonamenti	(43 928)	(42 645)
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	881	5 494
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	(20)	(84)
Risultato prima delle posizioni finanziarie	11 572	4 433
Ricavi finanziari	335	912
Oneri finanziari	(3 656)	(2 777)
Quota ai risultati delle società associate	(1 249)	1 108
Differenze di cambio	(2 546)	(2 580)
Risultato ordinario d'esercizio	4 456	1 096
Ricavi estranei	380	304
Ricavi straordinari	527	3 588
Costi straordinari	(345)	(46)
Utile prima delle imposte	5 018	4 942
Imposte	(2 195)	(2 060)
Utile d'esercizio	2 823	2 882
Quota degli azionisti minoritari	(68)	(72)
Utile d'esercizio del Gruppo	2 755	2 810

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2009 e 2008

Importi in 1 000 CHF 31.12.2009 31.12.2008

ATTIVO

SOSTANZA CIRCOLANTE

Mezzi liquidi	29 484	24 378
Crediti da forniture e prestazioni	59 792	70 378
- nei confronti di terzi	51 299	64 217
- nei confronti di azionisti	8 493	6 161
Altri crediti	15 190	16 407
Inventario magazzino/officina	2 759	1 497
Ratei e risconti attivi	23 987	23 344
Totale sostanza circolante	131 212	136 004

SOSTANZA FISSA

Investimenti finanziari	27 890	29 740
- Partecipazioni	26 415	27 263
- Depositi cauzionali e altri attivi finanziari	984	1 738
- Imposte differite attive	491	739
Investimenti materiali	272 041	260 095
- Acconti per investimenti materiali	52 553	34 973
- Attrezzature tecniche	13 346	11 682
- Materiale rotabile	105 563	114 609
- Impianti fissi su terreni di terzi	989	1 099
- Terminali, stabili e terreni	94 757	94 017
- Altri investimenti materiali	4 833	3 715
Investimenti immateriali	447	391
Totale sostanza fissa	300 378	290 226

Totale attivo 431 590 426 230

Importi in 1 000 CHF 31.12.2009 31.12.2008

PASSIVO

CAPITALE DEI TERZI

Capitale dei terzi a breve termine

Debiti finanziari a breve termine	9 579	8 000
Debiti da forniture e prestazioni	44 626	52 811
- nei confronti di terzi	35 562	38 567
- nei confronti di azionisti	9 064	14 244
Altri debiti a breve termine	3 198	2 595
Ratei e risconti passivi	43 370	41 598
Accantonamenti a breve termine	1 465	5 799
Totale capitale dei terzi a breve termine	102 238	110 803

Capitale dei terzi a lungo termine

Debiti a lungo termine	194 201	182 541
Accantonamenti a lungo termine	57 398	57 570
Imposte differite passive	2 013	1 921
Totale capitale dei terzi a lungo termine	253 612	242 032

Totale capitale dei terzi 355 850 352 835

Azionisti minoritari 1 342 1 277

CAPITALE PROPRIO

Capitale azionario	20 000	20 000
Riserve	54 142	51 735
Differenza di conversione	(2 499)	(2 427)
Utile d'esercizio del Gruppo	2 755	2 810
Totale capitale proprio	74 398	72 118

Totale passivo 431 590 426 230

Conto consolidato dei flussi di mezzi 2009 e 2008

Importi in 1 000 CHF	2009	2008
Risultato d'esercizio consolidato	2 755	2 810
Ammortamenti sostanza fissa materiale	41 011	42 419
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	139	138
Variazione accantonamenti	120	(18 202)
Altre operazioni non monetarie	(489)	0
Risultato netto da alienazione sostanza fissa materiale	(860)	(963)
Differenze cambio	0	14 943
Quota ai risultati delle società associate	1 249	(1 108)
Azionisti minoritari	68	(57)
Variazione dell'inventario	(1 270)	(73)
Variazione dei crediti a breve termine	11 112	19 554
Variazione dei debiti a breve termine	(7 743)	(33 851)
Flusso di fondi da attività aziendale	46 092	25 610
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(74 652)	(110 823)
Disinvestimenti di immobilizzazioni materiali	21 793	33 610
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(201)	(399)
Investimenti in partecipazioni	0	(4 513)
Disinvestimenti di partecipazioni	0	636
Dividendi	0	107
Deflusso di fondi da attività di investimento	(53 060)	(81 382)
Variazione di crediti a lungo termine	1 013	0
Variazione di debiti a lungo termine	11 775	33 284
Pagamento di dividendi	(800)	(1 600)
Flusso di fondi da attività di finanziamento	11 988	31 684
Variazione	5 020	(24 088)
Fondi liquidi all'inizio del periodo	24 378	49 525
Differenze cambio su mezzi liquidi	86	(1 059)
Fondi liquidi alla fine del periodo	29 484	24 378

Allegato al conto di Gruppo 2009

Principi di consolidamento

Base di consolidamento

Il conto economico 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 statutari delle società svizzere. Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2009 include inoltre un accantonamento per rischi generali di CHF 7,1 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 di almeno il 50%, così come la maggioranza dei diritti di voto e esercita inoltre un'influenza determinante nella gestione. Le associate nelle quali la Capogruppo detiene più del 20% e meno del 50% delle azioni con diritto di voto, vengono consolidate con il metodo del patrimonio netto. Per le joint-ventures viene utilizzato

il metodo di consolidamento proporzionale. 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 sull'arco massimo di cinque anni.

Tutti gli importi, le transazioni e gli utili non realizzati tra le società del Gruppo che ne derivano vengono eliminati nel consolidamento. I dividendi pagati da società consolidate vengono eliminati e computati nelle riserve. Vengono indicate singolarmente nel bilancio le quote del capitale proprio detenute dagli azionisti minoritari e nel conto economico quelle relative al risultato. Per la partecipazione al 50% in Terminal Singen TSG GmbH viene applicato il metodo di consolidamento proporzionale.

Le seguenti società sono state consolidate integralmente o proporzionalmente:

Ragione sociale		Capitale azionario/sociale	Partecipazione in %	
			31.12.2009	31.12.2008
Hupac SA, Chiasso	CHF	20 000 000		
Hupac Intermodal SA, Chiasso	CHF	250 000	100,00	100,00
Hupac SpA, Milano	EUR	2 040 000	95,55	95,55
Partecipazione della Hupac SpA, Milano: - Fidia SpA, Oleggio	EUR	260 000	3,00	3,00
Hupac GmbH, Singen	EUR	210 000	100,00	100,00
Termi SA, Chiasso	CHF	500 000	80,00	80,00
Partecipazione della Termi SA, Chiasso: - Termi 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, Oleggio	EUR	260 000	97,00	97,00
Hupac Intermodal BVBA, Antwerpen	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, Antwerpen	EUR	1 601 000	0,06	0,06
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	EUR	260 000	50,00	50,00

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

Ragione sociale	Sede	Partecipazione in %	
		31.12.2009	31.12.2008
Cemat SpA	Milano (Italia)	34,48	34,48
Cesar Information Services Scarl	Bruxelles (Belgio)	25,10	25,10
Combinant NV	Anversa (Belgio)	35,00	35,00
RAIPIN SA	Olten (Svizzera)	30,00	30,00

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.

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). I contributi statali ai costi addebitati da terzi vengono contabilizzati a riduzione delle spese.

Tabella di conversione

	Bilancio		Conto economico	
	31.12.2009	31.12.2008	2009	2008
CHF/EUR	1,4844	1,4873	1,5101	1,5867

Evoluzione dei fondi propri del Gruppo

Importi in 1 000 CHF	Capitale azionario	Riserve	Differenze di conversione	Totale	Azionisti minoritari
Saldo al 1° gennaio 2008	20 000	54 357	1 825	76 182	1 334
Differenze di conversione			(2 005)	(2 005)	(129)
Differenze di conversione associate			(2 247)	(2 247)	
Rettifica patrimonio netto associate		(1 022)		(1 022)	
Dividendi Capogruppo		(1 600)		(1 600)	
Utile consolidato 2008		2 810		2 810	72
Saldo al 31 dicembre 2008	20 000	54 545	(2 427)	72 118	1 277
Differenze di conversione			(24)	(24)	(3)
Differenze di conversione associate			(48)	(48)	
Rettifica patrimonio netto consolidate		397		397	
Dividendi Capogruppo		(800)		(800)	
Utile consolidato 2009		2 755		2 755	68
Saldo al 31 dicembre 2009	20 000	56 897	(2 499)	74 398	1 342

Altre indicazioni prescritte dalla legge

Importi in 1 000 CHF	31.12.2009	31.12.2008
1. Fideiussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegno a favore di terzi	7 420	17
2. Attivi costituiti in pegno a garanzia di propri impegni	105 885	105 665
3. Impegni leasing non esposti a bilancio L'importo indicato riassume tutti gli impegni futuri derivanti dai contratti leasing esistenti, compresi gli interessi e le spese.	12	18
4. Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali	135 968	124 510
5. Debiti nei confronti di istituti di previdenza	674	742
6. Scioglimento riserve latenti	0	3 100

Valutazione dei rischi

Il processo di valutazione dei rischi del Gruppo consiste nel riportare al Consiglio di Amministrazione di Hupac SA i rischi identificati e le misure

prese per fronteggiarli. Le procedure e le azioni per identificare i rischi e, dove appropriato, fronteggiarli, sono di competenza del management.

Rapporto dell'Ufficio di revisione sul conto annuale consolidato all'Assemblea Generale degli azionisti per il conto di Gruppo 2009

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo verificato l'annesso conto annuale consolidato della Hupac SA, costituito da bilancio, conto economico, conto del flusso di mezzi liquidi e allegato, pagine 34 a 39, per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto annuale consolidato in conformità alla legge e ai principi di consolidamento e di valutazione esposti nell'allegato. Questa responsabilità comprende la concezione, l'implementazione e il mantenimento di un sistema di controllo interno relativamente all'allestimento di un conto annuale consolidato che sia esente da anomalie significative imputabili a irregolarità o errori. Il Consiglio di Amministrazione è inoltre responsabile della scelta e dell'applicazione di appropriate norme di presentazione del conto annuale consolidato, nonché dell'esecuzione di stime adeguate.

Responsabilità dell'Ufficio di revisione

La nostra responsabilità consiste nell'esprimere un giudizio sul conto annuale consolidato in base alle nostre verifiche. Abbiamo effettuato la nostra verifica conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione, i quali richiedono che la stessa venga pianificata ed effettuata in maniera tale da ottenere sufficiente sicurezza che il conto annuale consolidato sia privo di anomalie significative.

Una revisione comprende l'esecuzione di procedure di verifica volte ad ottenere elementi probativi per i valori e le altre informazioni contenuti nel conto annuale consolidato. La scelta delle procedure di verifica compete al giudizio professionale del revisore. Ciò comprende una valutazione dei rischi che il conto annuale consolidato contenga anomalie significative imputabili a irregolarità o errori. Nell'ambito della valutazione di questi rischi il revisore tiene conto del sistema di controllo interno, nella misura in cui esso è rilevante per l'allestimento del conto annuale consolidato, allo scopo di definire

le procedure di verifica richieste dalle circostanze, ma non per esprimere un giudizio sull'efficacia del sistema di controllo interno. La revisione comprende inoltre la valutazione dell'adeguatezza delle norme di allestimento del conto annuale consolidato, dell'attendibilità delle valutazioni eseguite, nonché un apprezzamento della presentazione del conto annuale consolidato nel suo complesso. Siamo dell'avviso che gli elementi probativi da noi ottenuti costituiscano una base sufficiente ed adeguata per la presente nostra opinione di revisione.

Opinione di revisione

A nostro giudizio il conto annuale consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 è conforme alla legge svizzera e ai principi di consolidamento e di valutazione esposti nell'allegato.

Rapporto 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 conferiamo 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.

Ernst & Young SA

Stefano Caccia Claudio Cereghetti

Lugano, 14 aprile 2010

Conto annuale Hupac SA

Conto economico 2009 e 2008

Importi in 1 000 CHF	2009	2008
Ricavi da forniture e prestazioni	61 593	61 722
Costi delle prestazioni fornite	(18 695)	(22 451)
Utile lordo	42 898	39 271
Spese generali	(1 271)	(2 016)
Ammortamenti sostanza fissa materiale	(33 209)	(34 434)
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	(54)	(27)
Accantonamenti e rettifiche di valore	0	(19)
Ricavi da dividendi	23	123
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	612	2
Utile risultante da cessione di partecipazioni	0	4 531
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	0	(61)
Perdita risultante da cessione di partecipazioni	0	(10)
Utile ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie	8 999	7 360
Ricavi finanziari	841	498
Oneri finanziari	(2 847)	(2 117)
Differenze di cambio	(722)	(950)
Scioglimento accantonamenti perdite di cambio	0	950
Utile ordinario d'esercizio	6 271	5 741
Ricavi straordinari	99	1
Utile prima delle imposte	6 370	5 742
Imposte	(1 470)	(1 334)
Utile d'esercizio	4 900	4 408

Osservazioni sul conto economico

Rispetto all'anno precedente la voce *Ricavi da forniture e prestazioni* registra una riduzione dello 0,2% e comprende principalmente i ricavi da locazione derivanti dall'affitto di beni patrimoniali.

I *Costi delle prestazioni fornite* sono diminuiti di CHF 3,7 milioni rispetto all'anno precedente. Questa voce è costituita per lo più dai costi di manutenzione del materiale rotabile. L'*Utile lordo* è quindi aumentato di CHF 3,6 milioni rispetto all'anno precedente.

La voce *Spese generali* si è evoluta positivamente attestandosi a circa CHF 1,3 milioni, pari a una diminuzione del 37% rispetto all'anno precedente.

Gli *Ammortamenti sostanza fissa materiale* sono diminuiti di CHF 1,2 milioni rispetto al 2009.

L'*Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa* risulta principalmente dalla vendita di due gru pneumatiche.

I *Ricavi finanziari* sono aumentati rispetto all'anno precedente di CHF 0,3 milioni a CHF 0,8 milioni, principalmente grazie ai ricavi di interessi di Hupac SA per prestiti destinati al finanziamento del terminal di Anversa. La voce *Oneri finanziari* indica un aumento di circa CHF 0,7 milioni rispetto all'anno precedente, aumento dovuto ad un leggero aumento dell'indebitamento con le banche. Le *Differenze di cambio* negative ammontano a CHF 0,7 milioni.

Per l'anno di esercizio 2009 Hupac SA presenta un *Utile d'esercizio* di CHF 4,9 milioni al netto delle *Imposte* di CHF 1,5 milioni, pari a un aumento di circa CHF 0,5 milioni (11,2%) rispetto all'anno precedente.

Il cash flow calcolato in base al metodo semplificato – utile d'esercizio più ammortamenti e rettifiche degli accantonamenti – nel 2009 ammonta a circa CHF 38,2 milioni, il che equivale a un leggero aumento di CHF 0,2 milioni rispetto all'anno precedente.

Bilancio al 31 dicembre 2009 e 2008

Importi in 1 000 CHF	31.12.2009	31.12.2008
ATTIVO		
SOSTANZA CIRCOLANTE		
Mezzi liquidi	2 968	878
Crediti da forniture e prestazioni	14 469	19 418
- nei confronti di terzi	2 185	5 375
- nei confronti di società del Gruppo	12 390	13 958
- nei confronti di azionisti	12	203
- Delcredere	(118)	(118)
Altri crediti	948	4 747
- nei confronti di terzi	948	4 747
Magazzino	974	0
Ratei e risconti attivi	729	1 192
Totale sostanza circolante	20 088	26 235
SOSTANZA FISSA		
Investimenti finanziari	68 129	47 268
- Partecipazioni	37 710	37 403
- Prestiti terzi	430	491
- Prestiti Gruppo	29 985	9 370
- Altri investimenti finanziari	4	4
Investimenti materiali	105 982	122 963
Investimenti immateriali	181	66
Totale sostanza fissa	174 292	170 297
Totale attivo	194 380	196 532

Osservazioni sul bilancio

Rispetto all'anno precedente il totale di bilancio di Hupac SA ha subito un calo di circa CHF 2,2 milioni. Mentre la *Sostanza circolante* con un ammontare di CHF 6,2 milioni risulta inferiore rispetto all'anno precedente, la *Sostanza fissa* è aumentata di circa CHF 4 milioni. La voce *Prestiti Gruppo* indica un forte aumento rispetto all'anno precedente. Questa voce si riferisce soprattutto ai prestiti concessi alla società affiliata Hupac Intermodal BVBA per il finanziamento della costruzione del nuovo terminal

Importi in 1 000 CHF	31.12.2009	31.12.2008
PASSIVO		
CAPITALE DEI TERZI		
Capitale dei terzi a breve termine		
Debiti da forniture e prestazioni	3 768	14 267
- nei confronti di terzi	366	4 184
- nei confronti di società del Gruppo	307	7
- nei confronti di azionisti	3 095	10 076
Mutui a breve termine	9 579	8 000
- da terzi	9 579	8 000
- da azionisti	0	0
Altri debiti a breve termine	60	18
- nei confronti di terzi	60	18
Ratei, risconti passivi ed accantonamenti a breve termine	10 478	8 352
Totale capitale dei terzi a breve termine	23 885	30 637
Capitale dei terzi a lungo termine		
Debiti a lungo termine	65 500	63 000
- nei confronti di terzi	65 500	63 000
- nei confronti di società del gruppo	0	0
- nei confronti di azionisti	0	0
Accantonamenti a lungo termine	37 070	39 070
Totale capitale dei terzi a lungo termine	102 570	102 070
Totale capitale dei terzi	126 455	132 707
CAPITALE PROPRIO		
Capitale azionario	20 000	20 000
Riserva generale	4 822	4 822
Riserve statutarie	38 000	34 300
Utile di bilancio	5 103	4 703
- Utili riportati	203	295
- Utile d'esercizio	4 900	4 408
Totale capitale proprio	67 925	63 825
Totale passivo	194 380	196 532

di Anversa. Sempre all'interno della sostanza fissa, il valore degli *Investimenti materiali* è diminuito di quasi CHF 17 milioni rispetto all'anno precedente.

Nei passivi, la voce *Debiti da forniture e prestazioni* è diminuita a quasi CHF 3,8 milioni. Le voci *Mutui a breve termine* e *Debiti a lungo termine* registrano entrambe un leggero aumento.

A fine 2009 Hupac SA dispone di un *Capitale proprio* di CHF 67,9 milioni, pari a una quota del capitale proprio di 34,9% (32,5% l'anno precedente).

Allegato al conto annuale 2009

1. Attività della Hupac SA

L'attività della Hupac SA riguarda principalmente la gestione della sostanza fissa. In particolare, è da menzionare l'affitto dei beni mobili e immobili di proprietà della Hupac SA alla Hupac Intermodal SA ed a terzi. La Hupac SA inoltre svolge tutte le attività collegate alle proprie partecipazioni finanziarie.

2. Indicazioni prescritte dall'art. 663b CO

Importi in 1 000 CHF	31.12.2009	31.12.2008
2.1 Fideiussioni, impegni di garanzia e costituzioni di pegni a favore di terzi	45 004	10 025
2.2 Valori assicurati contro l'incendio degli investimenti materiali	51 086	42 296
2.3 Partecipazioni essenziali		

Ragione sociale	Attività	Capitale sociale in 1 000	Partecipazione in % 31.12.2009	31.12.2008
Hupac Intermodal SA, Chiasso	Gestione traffico, gestione terminal	CHF 250	100,00	100,00
Hupac SpA, Milano	Gestione terminal, esercizio ferroviario	EUR 2 040	95,55	95,55
Partecipazione della Hupac SpA, Milano: - Fidia SpA, Oleggio	Gestione terminal, magazzino & logistica	EUR 260	3,00	3,00
Hupac GmbH, Singen	Gestione terminal, esercizio ferroviario	EUR 210	100,00	100,00
Termi SA, Chiasso	Terminal engineering	CHF 500	80,00	80,00
Partecipazione della Termini SA, Chiasso: - Termini SpA, Busto Arsizio	Terminal engineering	EUR 2 000	95,00	95,00
Termini SpA, Busto Arsizio	Terminal engineering	EUR 2 000	5,00	5,00
Fidia SpA, Oleggio	Gestione terminal, magazzino & logistica	EUR 260	97,00	97,00
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	Service provider	EUR 200	100,00	100,00
Partecipazione della Hupac Intermodal NV, Rotterdam: - Hupac Intermodal BVBA, Anversa	Terminal engineering, gestione terminal	EUR 1 601	0,06	0,06
Hupac Intermodal BVBA, Anversa	Terminal engineering, gestione terminal	EUR 1 601	99,94	99,94
Terminal Singen TSG GmbH, Singen	Gestione terminal	EUR 260	50,00	50,00
Cemat SpA, Milano	Gestione traffico, gestione terminal	EUR 7 000	34,48	34,48
Cesar Information Services Scarl, Bruxelles	Servizio elaborazione dati per i clienti	EUR 100	25,10	25,10
Combinant NV, Anversa	Terminal engineering, gestione terminal	EUR 500	35,00	35,00
RAIpin SA, Olten	Gestione traffico, gestione terminal	CHF 300	30,00	30,00

2.4 Valutazione dei rischi

Hupac SA che è controllante del Gruppo Hupac, è completamente inserita nel processo interno di valutazione dei rischi del Gruppo. Il processo di valutazione dei rischi del Gruppo consiste nel riportare al Consiglio di Amministrazione di Hupac SA i rischi identificati e le misure prese per fronteggiarli. Le procedure e le azioni per identificare i rischi e, dove appropriato, fronteggiarli, sono di competenza del management.

3. Evoluzione dei fondi propri

Importi in 1 000 CHF	Capitale azionario	Riserva generale	Riserve statutarie	Utile di bilancio	Totale
Saldo al 1 gennaio 2008	20 000	4 762	29 100	7 155	61 017
Dividendo				(1 600)	(1 600)
Attribuzione alla riserva generale		60		(60)	
Attribuzione alle riserve statutarie			5 200	(5 200)	
Utile d'esercizio				4 408	4 408
Saldo al 31 dicembre 2008	20 000	4 822	34 300	4 703	63 825
Dividendo				(800)	(800)
Attribuzione alla riserva generale					
Attribuzione alle riserve statutarie			3 700	(3 700)	
Utile d'esercizio				4 900	4 900
Saldo al 31 dicembre 2009	20 000	4 822	38 000	5 103	67 925

Proposta per l'impiego dell'utile di bilancio

Importi in CHF	2009
Utili riportati	202 842
Utile d'esercizio	4 899 937
Utile di bilancio a disposizione dell'Assemblea Generale	5 102 779
Proposta del Consiglio di Amministrazione:	
- Dividendo	1 200 000
- Attribuzione alla riserva generale	20 000
- Attribuzione alle riserve statutarie	3 600 000
- Riporto a nuovo	282 779
	5 102 779

Rapporto dell'Ufficio di revisione all'Assemblea Generale degli azionisti per l'esercizio 2009

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo verificato l'annesso conto annuale della Hupac SA, costituito da bilancio, conto economico e allegato, pagine da 40 a 43, per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009.

Responsabilità del Consiglio di Amministrazione

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

Responsabilità dell'Ufficio di revisione

La nostra responsabilità consiste nell'esprimere un giudizio sul conto annuale in base alle nostre verifiche. Abbiamo effettuato la nostra verifica conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione, i quali richiedono che la stessa venga pianificata ed effettuata in maniera tale da ottenere sufficiente sicurezza che il conto annuale sia privo di anomalie significative.

Una revisione comprende l'esecuzione di procedure di verifica volte ad ottenere elementi probativi per i valori e le altre informazioni contenuti nel conto annuale. La scelta delle procedure di verifica compete al giudizio professionale del revisore. Ciò comprende una valutazione dei rischi che il conto annuale contenga anomalie significative imputabili a irregolarità o errori. Nell'ambito della valutazione di questi rischi il revisore tiene conto del sistema di controllo interno, nella misura in cui esso è rilevante per l'allestimento del conto annuale, allo scopo di definire le procedure di verifica richieste dalle circostanze, ma non per esprimere un giudi-

zio sull'efficacia del sistema di controllo interno. La revisione comprende inoltre la valutazione dell'adeguatezza delle norme di allestimento del conto annuale, dell'attendibilità delle valutazioni eseguite, nonché un apprezzamento della presentazione del conto annuale nel suo complesso. Siamo dell'avviso che gli elementi probativi da noi ottenuti costituiscano una base sufficiente ed adeguata per la presente nostra opinione di revisione.

Opinione di revisione

A nostro giudizio il conto annuale per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 è conforme alla legge svizzera e allo statuto.

Rapporto 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 Codice delle obbligazioni (CO)), come pure che non sussiste alcuna fattispecie incompatibile con la nostra indipendenza.

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

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

Ernst & Young SA

Stefano Caccia Claudio Cereghetti

Lugano, 14 aprile 2010



Foto: si ringraziano Nil Bechtiger, Miroslav Georgiev, Bert Groeneveld,
Andrea Minoli, Vincent van Werkhoven.

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



Hupac SA
Viale R. Manzoni 6
CH-6830 Chiasso
Tel. +41 91 6952800
Fax +41 91 6952801
info@hupac.ch
www.hupac.ch

