

# RELAZIONE SULLA GESTIONE

# 2019



**HUPAC**



# 1 milione spedizioni di camion

Nel 2020 il Gruppo Hupac ha trasferito più di 1 milione di spedizioni di camion dalla strada alla rotaia. La richiesta di soluzioni logistiche ecocompatibili su rotaia è in continua crescita. Hupac amplia quindi la sua offerta in modo orientato al mercato – attraverso la Svizzera, in Europa e oltre. Con la sua strategia di investimenti e di crescita a lungo termine, Hupac sostiene la politica europea di trasferimento modale rispettosa del clima e dell'ambiente.

**1 milione**  
spedizioni stradali

**150**  
treni al giorno

**7300**  
moduli carro

**540**  
collaboratori

## Leader di mercato nel traffico combinato internazionale

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

La rete del Gruppo Hupac comprende 150 treni al giorno con collegamenti tra le principali aree economiche europee, e fino in Russia e Estremo Oriente. Le aziende del Gruppo Hupac dispongono di oltre 7.300 moduli carro e gestiscono terminal efficienti in importanti snodi.

Il Gruppo Hupac è formato da 22 società con sedi operative in Svizzera, Italia, Germania, Olanda, Belgio, Polonia, Russia e Cina e occupa 540 persone equivalenti a tempo pieno.

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

## Le cifre

Anno di fondazione

**1967**

Capitale azionario

**CHF 20 milioni**

Azionisti

**circa 100**

Sede centrale

**Chiasso**

Struttura del capitale

72% aziende di trasporti e logistica  
28% società ferroviarie

Sedi operative

Basilea, Baden, Aarau, Busto Arsizio, Piacenza, Pordenone, Singen, Colonia, Amburgo, Rotterdam, Anversa, Varsavia, Mosca, Shanghai

Volume di traffico

1.024.089 spedizioni stradali – 1.897.000 TEU

Collaboratori

540 persone equivalenti a tempo pieno

Materiale rotabile

7.297 moduli carro  
21 locomotive di linea e/o manovra

Tecnologie informatiche

- > WOLF, piattaforma web per la gestione di tutti i processi aziendali
- > Cesar, sistema di tracking & tracing basato su web
- > Ediges, sistema di scambio dati su base XML

Certificazioni

- > Sistema di gestione qualità ISO 9001:2015
- > Sistema di gestione ambientale ISO 14001:2015
- > ECM Entity in Charge of Maintenance secondo il regolamento (UE) n. 445/2011

Dati finanziari

- > Fatturato annuo CHF 611,1 mio. (EUR 549,2 mio.)
- > Utile d'esercizio CHF 5,1 mio. (EUR 4,6 mio.)
- > EBITDA CHF 55,4 mio. (EUR 49,8 mio.)
- > Cash flow operativo CHF 32,1 mio. (EUR 28,8 mio.)

Situazione al 31.12.2019

## Settori di business



### Shuttle Net Europe

La business unit Shuttle Net Europe, con le unità organizzative ovest, nord-est e sud-est, gestisce una fitta rete per il trasporto combinato continentale. L'effetto rete e l'elevata frequenza delle partenze creano valore aggiunto per i clienti.



### Maritime Logistics

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



### Intermodal Russia

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



### Landbridge China

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



### Company Shuttle

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



### Terminal Management

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

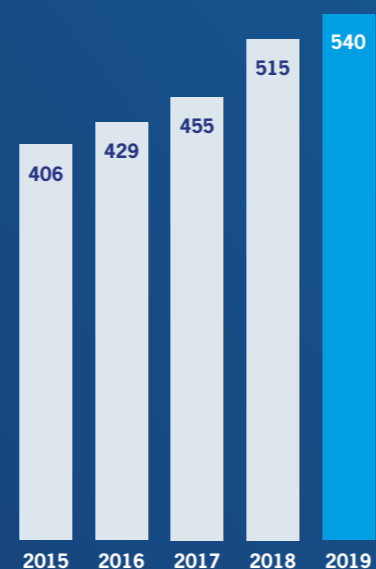
## Volume di traffico

Spedizioni stradali in 1000



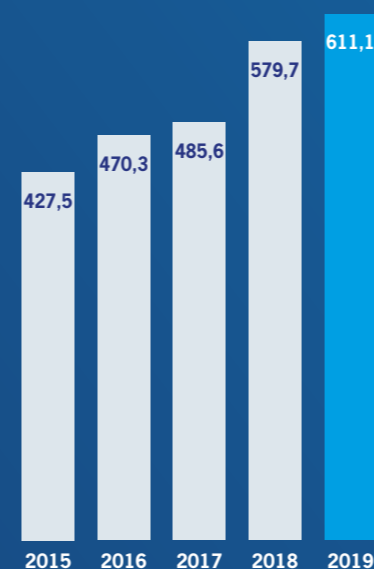
## Collaboratori

Numero di persone equivalenti a tempo pieno



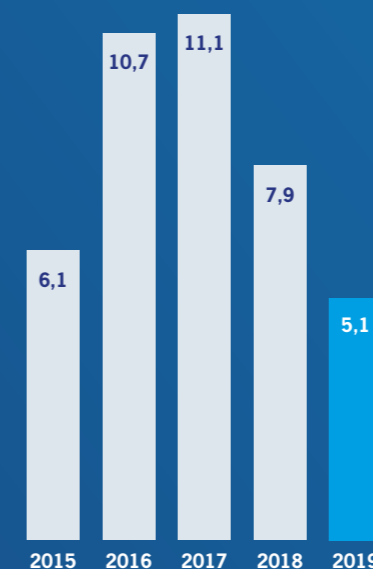
## Fatturato annuo

in mio. CHF



## Utile d'esercizio

in mio. CHF





**3**  
Presentazione

1 milione  
7300  
150  
540

**6**  
Editoriale Hans-Jörg Bertschi

**10**  
Editoriale Beni Kunz & Michail Stahlhut

**12** STRATEGIA

**14**  
Ambiente e clima

**16**  
Focus strategico

**20**  
Settori di business

**26** RELAZIONE ANNUALE

**26**  
Sviluppo del business

**29**  
Finanziamenti pubblici

**30**  
Valutazione dei rischi

**31**  
Sviluppo delle partecipazioni operative

**32**  
Prospettive

**34** GOVERNANCE

**34**  
Struttura del Gruppo Hupac

**38**  
Partecipazioni

**39**  
Certificazioni

**40** CONTO ANNUALE

**42**  
Conto economico consolidato

**43**  
Bilancio consolidato

**44**  
Conto consolidato dei flussi di mezzi

**45**  
Allegato al conto di Gruppo

**49**  
Relazione dell'Ufficio di revisione

## EDITORIAL



“ In tempi di crisi, emerge l'importanza di **collaboratori esperti e impegnati**. Il Consiglio di Amministrazione ringrazia tutti i collaboratori per il loro grande impegno durante la crisi coronavirus. ”

Nell'esercizio passato il Gruppo Hupac ha trasferito, per la prima volta nella sua storia, oltre un milione di spedizioni di camion dalla strada alla rotaia. Nonostante una crescita economica relativamente modesta, Hupac è riuscita ad aumentare il numero delle spedizioni intermodali del 10,5% per un totale di 1.024.089 unità, mentre il fatturato del Gruppo è cresciuto del 5,4% raggiungendo CHF 611 milioni. La crescita è dovuta in parte all'acquisizione di ERS Railways nel giugno 2018, che lo scorso anno è stata consolidata per la prima volta nel Gruppo Hupac per l'intero anno.



+10,5%  
crescita del traffico

Grazie

### **Il Gruppo Hupac conquista quote di mercato**

Mentre il primo semestre del 2019 era ancora relativamente forte in termini di crescita, nella seconda metà dell'anno la domanda è risultata piuttosto contenuta a causa dell'indebolimento dell'economia in Europa. Anche nel 2019 il Gruppo Hupac è riuscito a conquistare quote di mercato. Questo sia nel mercato principale del trasporto transalpino, sia nei mercati non transalpini, come pure nel trasporto inland di container marittimi, che grazie al successo dell'integrazione di ERS rappresenta oggi un importante pilastro dell'attività di Hupac.

Il risultato d'esercizio 2019 non è riuscito a tenere il passo con l'andamento del fatturato a causa del rallentamento della congiuntura, del franco svizzero forte e della riduzione dei sussidi. Sebbene l'EBITDA sia aumentato del 4,6% pari a CHF 55,4 milioni, il risultato d'esercizio di CHF 5,1 milioni è stato inferiore del 35%, pari a CHF 2,8 milioni, rispetto all'anno precedente. I fattori che hanno contribuito sono stati gli effetti valutari negativi per CHF 1,0 milioni nel 2019 e la plusvalenza straordinaria di CHF 1,9 milioni derivante dalla cessione di un investimento nel 2018.

### **Investimenti in terminal, materiale rotabile e IT garantiscono un futuro sicuro**

Anche nel 2019 il Gruppo Hupac ha investito molto nel futuro. La cifra d'investimento di CHF 75 milioni rispecchia la nostra strategia di crescita a lungo termine. Di questi, CHF 32 milioni sono stati investiti in materiale rotabile. Alla fine del 2019 il Gruppo Hupac disponeva di una flotta di 7.297 moduli di carri. Ciò corrisponde a un aumento del 5,9% rispetto all'anno precedente. Inoltre, Hupac utilizza 21 locomotive di linea e di manovra di sua proprietà.

Un punto focale nel 2019 è stato l'investimento in terminal di trasbordo in Italia, nei Paesi Bassi, in Germania e in Polonia, pari a CHF 38 milioni. I terminal sono oggi gli investimenti strategici chiave del Gruppo Hupac. In molte regioni d'Europa sono il collo di bottiglia per l'ulteriore trasferimento dei trasporti su lunghe distanze dalla strada alla rotaia.

Oltre alle nuove strutture di Milano Smistamento, Piacenza e Brescia che sono da sviluppare in collaborazione con Mercitalia Logistics, Hupac ha potuto rilevare nell'ottobre 2019 la maggioranza della società terminalistica CIM SpA Interporto di Novara. Sempre nell'anno scorso, Hupac ha acquisito la maggioranza della società terminalistica Geleen RTC, nei pressi di Maastricht. Inoltre, nell'estate del 2019, Hupac ha potuto concludere lettere d'intenti per la partecipazione alla costruzione di nuovi terminal sulla parte europea della Via della Seta nell'ex porto del carbone di Duisburg e a Minsk (Bielorussia).

### **Dipendenti motivati e di lunga data**

Alla fine del 2019 il Gruppo Hupac contava 557 dipendenti, con un incremento di 31 unità. Di queste, 227 persone sono impiegate in Svizzera, 256 nelle varie filiali in Italia e 74 nelle filiali in Germania, Belgio, Olanda, Polonia, Russia e Cina. La percentuale di donne è del 21%. L'anzianità media di servizio di quasi 11 anni è un buon indicatore della motivazione dei dipendenti nel loro impegno quotidiano a favore di sistemi di trasporto ecocompatibili in Europa e oltre.

Quanto sia importante l'esperienza e l'impegno dei collaboratori è sempre evidente in tempi di crisi. Nella crisi di COVID-19, i dipendenti hanno riorganizzato importanti processi in breve tempo. Il necessario distanziamento sociale e le misure igieniche e di sicurezza sono state efficacemente attuate attraverso lo smart working e la riorganizzazione dei processi terminalistici. Allo stesso tempo, essi hanno garantito che i servizi offerti ai clienti continuassero a funzionare in modo ottimale. Inoltre, la politica è stata sensibilizzata sul fatto che le infrastrutture di Hupac sono di rilevanza sistemica e pertanto non devono essere chiuse in caso di lockdown.

Il Consiglio di Amministrazione ringrazia la direzione e tutti i collaboratori per il loro grande impegno nel fronteggiare la crisi. Grazie allo straordinario impegno dei collaboratori, Hupac è riuscita a conquistare quote di mercato durante la crisi.

### **La politica di trasferimento della Svizzera necessita di sussidi fino al 2030**

Il trasporto combinato transalpino attraverso la Svizzera è fortemente condizionato dalla politica svizzera dei trasporti, il cui obiettivo costituzionalmente ancorato è quello di trasferire il traffico di transito alpino dalla strada alla ferrovia. Con un volume di trasporto di 10,5 milioni di tonnellate nette di merci nel trasporto combinato attraverso la Svizzera, Hupac è – insieme ad altri operatori – un attore importante nel trasferimento modale. Hupac sostiene la politica svizzera di trasferimento sostenibile, tra l'altro con la costruzione mirata di infrastrutture terminalistiche all'estero per questi potenziali di trasporto.

La politica svizzera dei trasporti sostiene il trasferimento modale del traffico pesante attraverso le Alpi contribuendo alla gestione di tutti gli operatori. Con l'ampliamento del corridoio ferroviario di base attraverso la Svizzera, questi contributi dovrebbero scadere nel 2023. Poiché l'attuale infrastruttura di accesso, soprattutto in Germania, non consentirà gli aumenti di produttività previsti a partire dal 2024, Hupac, insieme all'intero settore dei trasporti svizzero, ha presentato al pubblico, alla fine del 2019, le sue

idee per un'estensione dei contributi di esercizio fino al 2030 a un livello di circa la metà di quello attuale. All'inizio del 2020 il Consiglio nazionale ha approvato in modo molto netto questo quadro di sovvenzioni; la decisione del Consiglio degli Stati (seconda camera) è ancora in sospeso.

### **Sfide del 2020**

L'anno in corso sta mettendo a dura prova il trasporto combinato. A fine febbraio la crisi di COVID-19 ha colpito il nord Italia – e quindi il nostro più importante mercato di destinazione e di provenienza – come primo Paese in Europa in modo molto pesante. Hupac ha reagito immediatamente adottando tutte le misure necessarie per proteggere i dipendenti e i clienti. Con l'introduzione di processi "contactless" nei terminal in Italia, Hupac ha compiuto un passo pionieristico, che in seguito è andato a beneficio anche dei terminal del nord Europa.

Mentre inizialmente il volume di traffico nella rete di Hupac è rimasto elevato, in aprile i volumi sono calati fino a meno 40% a causa del lockdown in tutti i mercati europei. Di conseguenza Hupac ha introdotto il lavoro a orario ridotto. La performance aziendale del Gruppo Hupac nelle ultime settimane è stata all'incirca in linea con le aspettative del nostro piano di emergenza COVID-19. La società è finanziariamente sana e si è assicurata ulteriore liquidità finanziaria attraverso le sue banche in vista di uno scenario di crisi più lungo. Hupac prevede una graduale ripresa dei volumi di trasporto in tutta Europa nella seconda metà del 2020.

All'inizio della crisi, Hupac si è impegnata affinché le autorità riconoscessero il trasporto merci su rotaia e i terminal come elementi di importanza sistemica a livello nazionale e internazionale. Abbiamo anche richiamato l'attenzione sull'importanza di non chiudere queste grandi infrastrutture in caso di emergenze regionali, come quelle che in parte si sono verificate nel nord Italia. Ciò ha contribuito a far sì che l'offerta di Hupac fosse sempre disponibile, anche durante la fase di chiusura dei confini nazionali. Di conseguenza, la fiducia dei clienti nel trasporto combinato – dopo le varie crisi degli anni precedenti, come quella di Rastatt – è nel frattempo notevolmente migliorata.

Il Consiglio di Amministrazione e la direzione valutano positivamente le prospettive per il periodo successivo al superamento della crisi COVID-19. Il completamento del corridoio di 4 metri sull'asse del Gottardo dopo la conclusione dei lavori di costruzione della galleria di base del Ceneri e della galleria del Bözberg crea le condizioni positive per l'ulteriore sviluppo del segmento dei rimorchi.

Allo stesso tempo, Hupac sviluppa ulteriormente le capacità terminalistiche disponibili a sud e a nord, sostenendo così la politica di trasferimento rispettosa del clima e dell'ambiente dell'Europa e della Svizzera. Ciò crea ottime opportunità per un'ulteriore fase di crescita del trasporto combinato nel nostro core business attraverso le Alpi svizzere. Ma vediamo anche interessanti opportunità nel trasporto marittimo inland, nella rete Shuttle Net non transalpina, nei trasporti in Russia e lungo la Via della Seta, da implementare in stretta collaborazione con i clienti.

### **Cambio di testimone al vertice di Hupac**

Nell'anno in corso stiamo compiendo un ulteriore passo importante per il futuro della nostra azienda cinquantenaria. A metà giugno il Consiglio di Amministrazione trasferirà a Michail Stahlhut la direzione generale del Gruppo Hupac. Durante il suo periodo di transizione di due anni come direttore della filiale operativa Hupac Intermodal e vicedirettore di Hupac SA, ha potuto familiarizzare rapidamente con l'attività intermodale e apportare con successo le sue preziose esperienze in qualità di ex direttore ferroviario.

Beni Kunz, che dal 2004 è a capo della direzione aziendale, continuerà a mettere a disposizione di Hupac il suo straordinario bagaglio di esperienze. Dalla metà dell'anno accompagnerà l'azienda in progetti strategici in qualità di membro del Consiglio di Amministrazione. Già oggi vorrei ringraziare Beni Kunz per il suo instancabile impegno, la sua lungimiranza strategica e i suoi innumerevoli successi nella gestione delle crisi. Auguro a Michail Stahlhut e al suo team direttivo ogni successo e tanta soddisfazione nel gestire le sfide future e nel proseguire la nostra strategia di crescita nel trasporto combinato.

Vi ringrazio per la vostra comprensione e la vostra lealtà come azionisti Hupac in questi tempi difficili – e restate in salute!

Hans-Jörg Bertschi  
Presidente del Consiglio di Amministrazione



# Gentili azionisti, clienti, partner Gentili collaboratrici e collaboratori

Negli ultimi 16 anni ho avuto l'onore di dirigere il Gruppo Hupac in qualità di CEO. Un periodo in cui, come team, abbiamo sviluppato insieme la nostra azienda da operatore di corridoio attraverso la Svizzera a operatore di rete continentale con collegamenti fino alla Russia e alla Cina. Possiamo tutti esserne orgogliosi!

Ringrazio sentitamente il nostro Presidente e il Consiglio di Amministrazione per il loro sostegno pluriennale e per la fiducia che mi hanno accordato. Fin dalla sua fondazione nel 1967, la lungimiranza e l'orientamento strategico hanno sempre tenuto Hupac "sulla rotta" e sono sempre stati alla base del nostro sviluppo positivo.

Cari azionisti, clienti e partner, senza la vostra fiducia e il vostro sostegno non avremmo raggiunto questi obiettivi. "Clienti soddisfatti" è il nostro principio guida più importante. Lo viviamo ogni giorno, e i vostri commenti e suggerimenti sono sempre uno stimolo per migliorare ulteriormente le nostre prestazioni. Questo rimarrà così anche in futuro.

Negli ultimi anni ho potuto condividere la gestione con Michail Stahlhut. Un periodo che è stato davvero piacevole e in cui ho avuto modo di conoscere ancora meglio il nostro nuovo CEO. Sono sicuro che grazie alla sua esperienza e al suo carisma guiderà l'azienda verso un futuro di successo, e gli auguro tutto il meglio per questo percorso.

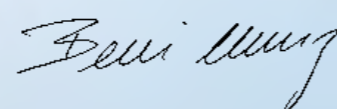
Oggi dobbiamo gestire e superare la crisi coronavirus. Michail Stahlhut può contare su una squadra molto motivata, e il passato ha dimostrato che Hupac è uscita sempre più forte dalle crisi.

Desidero esprimere un ringraziamento speciale a tutti i collaboratori. Siete sempre stati il più grande stimolo per me. Rimanete fiduciosi, curiosi e soprattutto con i piedi per terra. Queste sono le virtù che i nostri membri fondatori ci hanno messo nella culla. Continuate a vivere questa storia.

Anche in futuro la porta del mio ufficio sarà sempre aperta per le vostre necessità. Fedele al mio motto: "È un business di persone".

Vi ringrazio di cuore, e statemi bene!

Beni Kunz



Hupac non è solo un nome. Dopo un anno e mezzo con tutti voi, si fa in fretta a capire che Hupac è una parte integrante del suo ambiente. Questo include non solo una regione, ma un intero settore. Hupac, e questo ti viene subito scritto nel diario di bordo, è il trasporto combinato. È servizio, è trasferimento modale, è un compito. O, per dirla con le parole del mio predecessore Beni Kunz: Hupac è un compito che vale la pena affrontare.

Fin dai primi tour nelle Alpi ho imparato che non c'è nulla di facile in montagna. Dappertutto ci sono delle rocce, il percorso è faticoso. Una buona analogia con il nostro settore: qui, dopo il lavoro dei miei predecessori e soprattutto di Beni Kunz, il futuro consisterà nel rendere le Alpi, diventate quasi pianeggianti grazie alla NFTA, più facili da padroneggiare. Questo non è un fine in sé o la porta per nuovi magnifici risultati finanziari – no. Si tratta di dimostrare la forza del mercato con i sussidi decrescenti che derivano dalla logica di compensazione dello Stato svizzero. È chiaro che devono esistere le condizioni per realizzare proprio questi miglioramenti che sono indispensabili. Tra questi, il corridoio di 4 metri, i treni lunghi 740 metri e, soprattutto, il treno più pesante che può essere trainato con 740 metri e la locomotiva giusta. E tutto ciò dal terminal di partenza a quello di arrivo. Questo crea lavoro per tutti coloro che si occupano di trasporto combinato. Un punto debole lungo un percorso indebolisce l'intero sistema.

La ferrovia e il trasporto combinato si integrano come la bicicletta e il ciclista in un tour in bicicletta. Per sviluppare e portare avanti le idee migliori, c'è bisogno della passione che caratterizza tutte le persone che ho incontrato. Ci attendono molte sfide. L'ultimo passo verso una completa apertura della NFTA, la messa in rete del continente a sud-ovest, sud-est ed est. Possiamo farlo e abbiamo le idee per offrire ai nostri clienti più trasporto combinato. Il fatto che questo comprenda anche il percorso terrestre dall'Europa all'Asia è una logica estensione dell'idea di trasporto combinato.

Un grande ringraziamento va al mio predecessore Beni Kunz, che mi ha introdotto al compito con la calma di un fratello maggiore. Per questo gli devo il mio più profondo ringraziamento.

Gentili clienti, usateci, sfidateci e rimaneteci fedeli anche in questi tempi difficili di lockdown legati al virus. Noi – il team Hupac e voi come clienti – insieme siamo il trasporto combinato. Possiamo farcela e anche di più.

Pieno di energia,

Michail Stahlhut



“ Con la **trasformazione digitale** dei processi aziendali, Hupac rafforza la competitività del trasporto combinato. ”

**1000**  
vagoni con unità GPS

**250**  
vagoni con chip RFID

## Una realtà vissuta

Hupac punta ad assumere un ruolo di leader di mercato nel trasporto intermodale in Europa – in termini di qualità e quantità. A tal fine vogliamo rafforzare la nostra posizione nel mercato chiave del trasporto transalpino ed espanderci geograficamente verso est fino alla Cina, e verso l'Europa sud-occidentale e sud-orientale.

Per attuare la sua strategia di crescita, Hupac sta mettendo a punto un programma di investimenti a lungo termine. L'attenzione si concentra

sul materiale rotabile, sui terminal, sull'informatica e sulle misure di supporto per rafforzare la trazione ferroviaria. Passo dopo passo, creiamo così le condizioni per il successo dell'azienda.

Il futuro di Hupac è plasmato dai suoi collaboratori, persone che si concentrano costantemente sulle esigenze dei clienti e si impegnano affinché l'azienda possa continuare a crescere e a investire in modo redditizio.



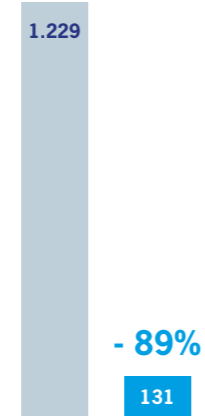
# Ambiente e clima

**-1,1 mio.**  
emissioni di CO<sub>2</sub>

## Prestazioni ambientali della rete del traffico intermodale di Hupac

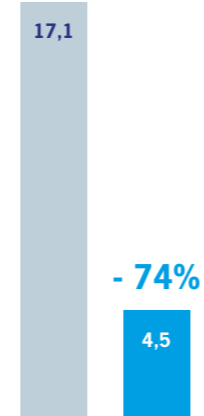
### Emissioni di CO<sub>2</sub> in 1000 tonnellate

■ Traffico di Hupac Intermodal  
■ Per un confronto: traffico stradale



### Consumo d'energia in mia. megajoule

■ Traffico di Hupac Intermodal  
■ Per un confronto: traffico stradale



www.ecotransit.org



## Lavorare per il clima

Il trasporto combinato è il sistema di trasporto preferenziale per processi logistici rispettosi dell'ambiente. Hupac vede il suo compito nel fornire al settore del trasporto merci una rete affidabile e competitiva nel trasporto intermodale. La sfida centrale a questo riguardo è una gestione efficiente, perché il trasporto ecologico non deve essere né più costoso né di qualità inferiore rispetto ad offerte comparabili.

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

## Supporto attivo della politica di trasferimento

Nel 2019 Hupac ha raggiunto un volume di trasporto di 551.042 spedizioni stradali, pari a 10,5 milioni di tonnellate nette, nel segmento del trasporto transalpino attraverso la Svizzera. L'azienda è quindi un importante attore della politica svizzera dei trasporti, il cui obiettivo costituzionalmente ancorato è quello di trasferire il traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia.

La ragione di ciò è il ritardo nell'implementazione dei parametri ferroviari sul corridoio ferroviario Reno-Alpi, che consentiranno una maggiore produttività.

Nell'anno in esame è stato possibile convincere la politica svizzera che a partire dal 2024 i contributi d'esercizio saranno necessari, anche se in misura minore, se si vuole mantenere o ampliare ulteriormente il trasferimento del transito alpino.

La corrispondente proposta del Consiglio federale al Parlamento nel novembre 2019 era modesta. Hupac ha però presentato le sue idee all'opinione pubblica insieme al settore svizzero dei trasporti. All'inizio del 2020 il Parlamento ha approvato un aumento e un'estensione del quadro di sussidi come misura ponte fino al raggiungimento dei necessari miglioramenti di produttività sul corridoio nord-sud.

## Footprint positivo

L'anno scorso il trasporto merci di Hupac Intermodal ha ottenuto un risparmio complessivo di 1,1 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> e 12,6 miliardi di megajoule di energia rispetto al puro trasporto su strada.

Attraverso la piattaforma clienti WOLF, ogni cliente può visualizzare e documentare il bilancio di CO<sub>2</sub> dei suoi trasporti. Il calcolo è basato sul sistema EcoTransit.

## Rispetto per l'ambiente

La considerazione degli aspetti ambientali è una questione complessa e continuativa con progetti di grandi dimensioni, ma anche con molti piccoli interventi. Il progetto SPEAK, che ha fatto notevoli progressi nel 2019, prevede di migliorare l'utilizzo della capacità dei treni e quindi di ridurre l'inquinamento ambientale. Il progetto ETA/ETP (Estimated Time of Arrival/of Pick-up) contribuirà ad evitare corse di camion a vuoto e ad ottimizzare le risorse. Una prima fase di attuazione è stata completata nel gennaio 2020.

L'investimento consistente in materiale rotabile a bassa rumorosità sta riducendo in modo significativo l'inquinamento acustico del traffico merci su rotaia. L'intera flotta di carri Hupac è silenziosa dalla fine del 2016.

Non meno rilevanti sono le iniziative che riguardano direttamente e personalmente i dipendenti del Gruppo Hupac. Tra queste vi sono l'abbandono della plastica monouso, l'introduzione di processi senza carta, la promozione di teleconferenze e home office per ridurre l'attività di viaggio e la conversione della flotta aziendale alla e-mobility.

# Focus strategico

## Materiale rotabile di proprietà garantisce l'indipendenza

Alla fine del 2019 il Gruppo Hupac disponeva di una flotta di 7.297 moduli carro. Ciò corrisponde a un aumento del 5,9% rispetto all'anno precedente. La percentuale di carri in affitto sul totale del materiale rotabile è stata pari al 14,4%.

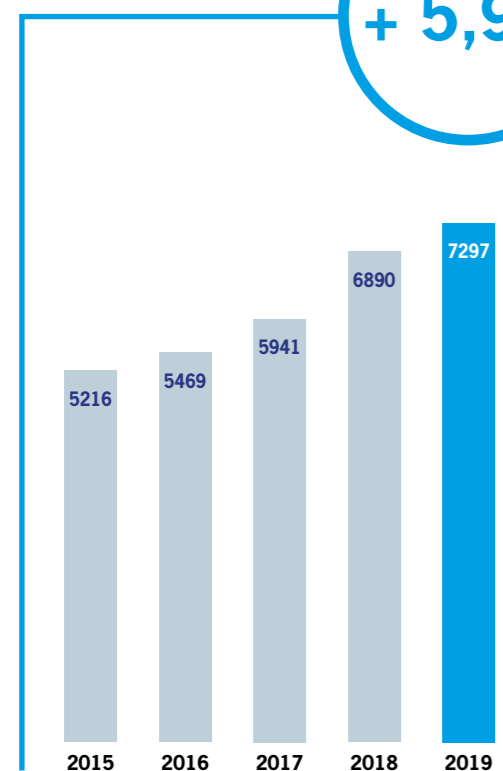
Nell'anno in esame sono stati consegnati a Hupac SA 200 carri T3000 e 160 carri porta-

container da 48 piedi per un valore di circa EUR 27,0 milioni. Inoltre, sono stati ordinati 100 carri portacontainer da 90 piedi. In collaborazione con il produttore cinese CRRC, sono stati sviluppati e costruiti due prototipi di carri container a sei assi di 90 piedi, che sono stati sottoposti a test approfonditi in Europa nel 2019. Questi sono necessari per ottenere l'omologazione.

### Materiale rotabile

Numero di moduli carro

**+ 5,9%**



## Forte impronta nel settore dei terminal

Nell'anno in esame sono stati compiuti significativi progressi nel settore dei terminal. Nell'ottobre 2019 Hupac ha rilevato la maggioranza della società terminalistica CIM SpA Interporto di Novara – un passo importante per il traffico transalpino svizzero sull'asse del Lötschberg. Anche l'acquisizione di maggioranza della società terminalistica olandese Geleen RTC offre interessanti opportunità.

In futuro Hupac intende impegnarsi nell'area economica Reno-Ruhr e nella regione europea lungo la Via della Seta. L'anno scorso Hupac ha potuto concludere lettere d'intenti per la partecipazione alla costruzione di nuovi terminal nell'ex porto del carbone di Duisburg e a Minsk (Bielorussia).

Anche l'attività di costruzione, coordinata da un team di ingegneri interni, è stata portata avanti con successo. A Piacenza è iniziata la costruzione del nuovo terminal del Centro Intermodale SpA in collaborazione con Mercitalia Logistics. Il

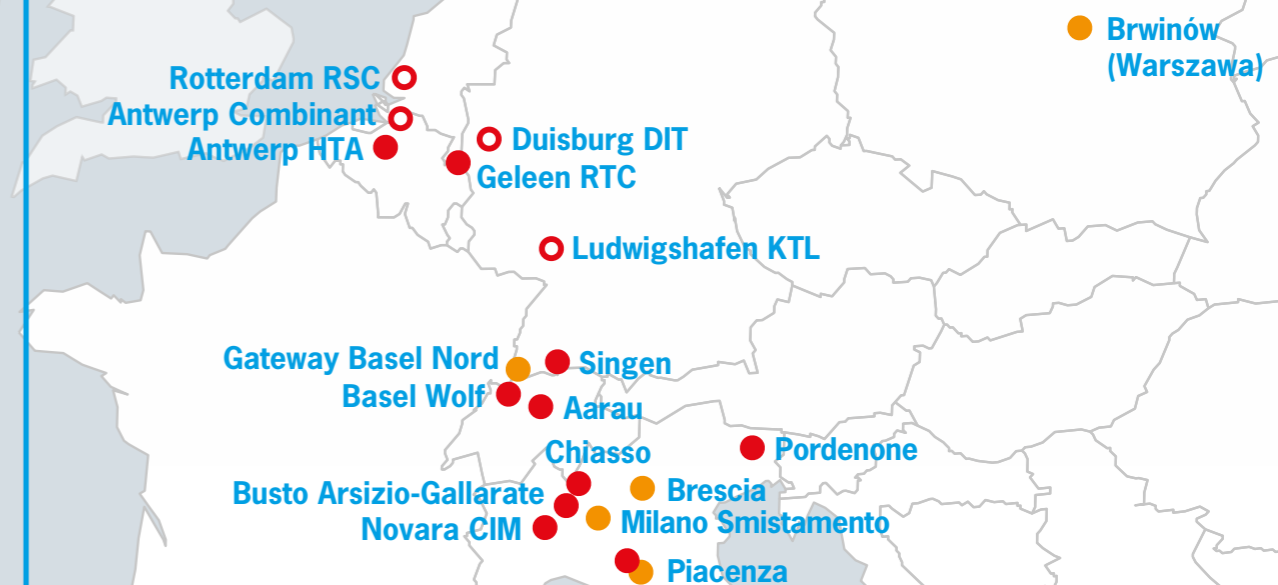
completamento è previsto per la metà del 2022. I progetti terminalistici Milano Smistamento e Brescia sono attualmente in fase preparatoria.

Nel terminal di Brwinów vicino a Varsavia sono stati conclusi i lavori preliminari. A causa della crisi di COVID-19, l'inizio dei lavori di costruzione è stato ritardato; tuttavia, prevediamo che l'impianto sarà pronto per l'esercizio a metà del 2022.

Sono stati inoltre realizzati diversi investimenti di ampliamento nei terminal esistenti. Nell'impianto di Singen è stato creato un deposito di container come importante prerequisito per la gestione efficiente del traffico marittimo nell'entroterra. Presso il terminal di Busto Arsizio-Gallarate sono in fase di rinnovo il binario di trasferimento di Gallarate e il sistema di segnalamento interno. Entro la fine dell'anno dovrebbero essere completati i lavori di ampliamento per la gestione di treni lunghi 740 m.

### Terminali del Gruppo Hupac

- Gestione terminal
- Partecipazione minoritaria
- Progetti



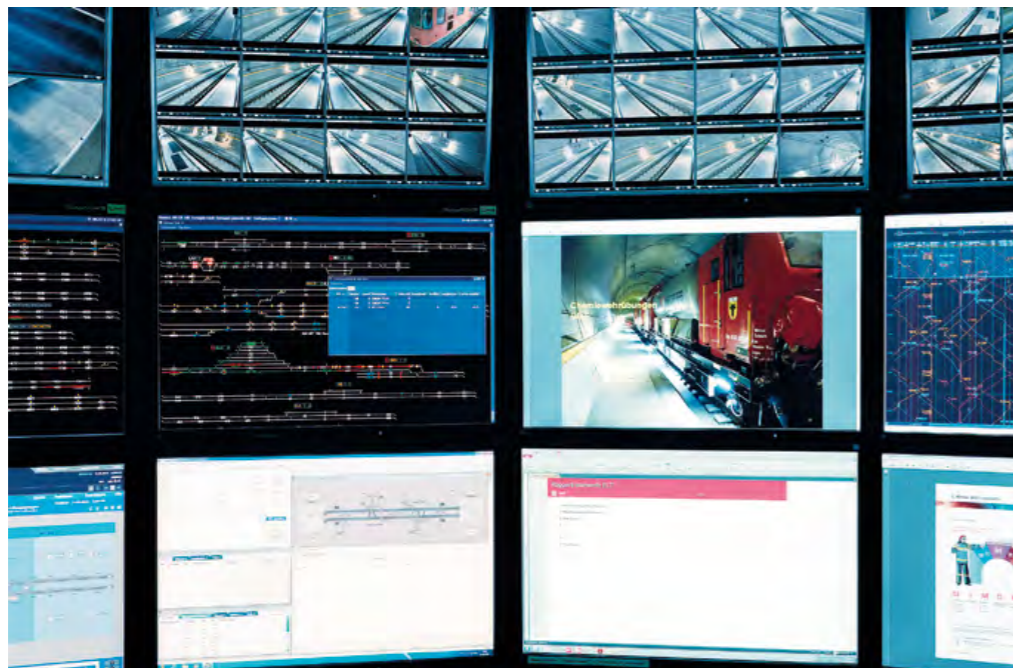
## Trazione ferroviaria con partner

Oltre il 95% dei trasporti di Hupac Intermodal avviene in base al principio della trazione a responsabilità integrata internazionale. Le eccezioni sono rappresentate dai mercati le cui strutture consentono questo modello di business solo in misura parziale. Nell'anno in esame i vettori contrattuali dei treni Hupac Intermodal erano rappresentati da SBB Cargo International, DB Cargo AG, Mercitalia Rail, BLS Cargo, Crossrail, Captrain, WLB Wiener Lokalbahnen, SNCF Fret, SNCB Logistics, Rotterdam Rail Feeding, NOI Nuovo Operatore Intermodale, LTE, Railtraxx, Rail Cargo Hungaria, Metrans

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

L'impresa ferroviaria di Hupac SpA possiede un totale di 10 locomotive di manovra e/o di linea. Con queste risorse, Hupac SpA garantisce l'attività di manovra nei terminal di Busto Arsizio-Gallarate e Novara e il trasferimento dei carri tra il terminal e le officine.

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



## Grandi progressi nella trasformazione digitale

Sono stati inoltre effettuati notevoli investimenti nelle tecnologie dell'informazione. Oltre ad aver equipaggiato circa 1000 vagoni con unità GPS per una migliore localizzazione dei treni in tutta Europa, 250 vagoni sono stati dotati di chip RFID. Le informazioni qui ottenute – in combinazione con i dati degli impianti di controllo dei treni in Svizzera – facilitano la manutenzione predittiva dei carri.

L'uso esteso dei portali OCR nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate consente un migliore utilizzo dell'impianto. Il tempo di movimentazione per treno si riduce in media di 20 minuti. Questo genera un aumento della capacità del terminal del 10%.

L'anno scorso è partita anche la digitalizzazione dei processi di prenotazione. L'automazione di

questi processi e la conseguente ottimizzazione della capacità di carico porterà a piani di trasporto obbligatori e a informazioni affidabili sullo stato del trasporto. L'"Hupac Train Radar" consente di rendere visibili queste informazioni su una piattaforma. I clienti possono accompagnare virtualmente la loro unità trasportata; se necessario, ricevono informazioni proattive sulle deviazioni dall'orario e una nuova stima dell'orario di arrivo.

Con la trasformazione digitale dei suoi processi aziendali, Hupac rafforza la competitività del trasporto combinato. L'attenzione si focalizza sulla tecnologia dei carri, sulla produttività dei terminal, su una migliore pianificazione dell'interfaccia tra il carro, il terminal e il cliente e, non da ultimo, su una migliore visibilità della supply chain.

# Highlights 2019



**Febbraio**

Fondazione del consorzio EDIGES con l'obiettivo di sviluppare ulteriormente il sistema di scambio dati EDIGES come standard di settore



**Maggio**

Tutti i treni Hupac Intermodal sono dotati di sensori GPS per il tracking & tracing



**Giugno/Luglio**

Hupac firma lettere d'intenti per la costruzione di terminal lungo la Via della Seta (Porto del carbone di Duisburg, Minsk)



**Settembre**

Apertura di un deposito di container presso il terminal di Singen



**Settembre**

Messa in funzione dei portali OCR nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate per ottimizzare i processi di check-in e check-out



**Ottobre**

Hupac diventa azionista di maggioranza di CIM SpA Interporto di Novara



**Novembre**

Hupac decide di rilevare la maggioranza della società terminalistica Geleen RTC



**Novembre**

Inizio dei lavori di costruzione del terminal di Piacenza

# Settori di business

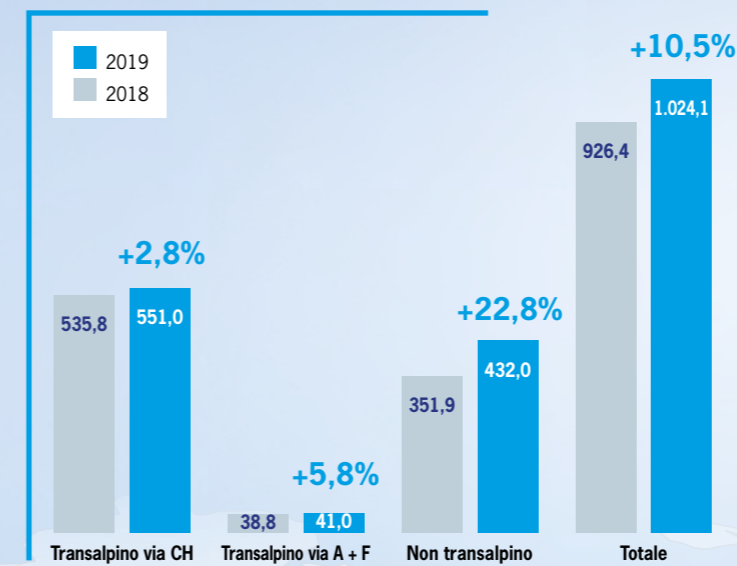
## Il trasporto transalpino svizzero resta il mercato principale

Nel suo core business del trasporto transalpino attraverso la Svizzera, Hupac ha trasportato 551.024 spedizioni stradali su rotaia, pari a un aumento del 2,8%. Nel complesso, l'anno passato è stato caratterizzato da una domanda piuttosto contenuta. Il primo semestre è stato relativamente forte in termini di volumi. Nella seconda metà dell'anno, per contro, si è registrato un notevole calo del traffico, a causa del rallentamento dell'economia nei mercati principali.

Nel settore dei trasporti non transalpini il Gruppo Hupac ha registrato una crescita del 22,8%, raggiungendo le 432.020 spedizioni stradali. Questo significativo aumento è dovuto principalmente ad effetti statistici: qui si riflettono i volumi di ERS Railways, che nel giugno 2018 è stata integrata nel Gruppo Hupac con i suoi trasporti dai porti del Mare del Nord.

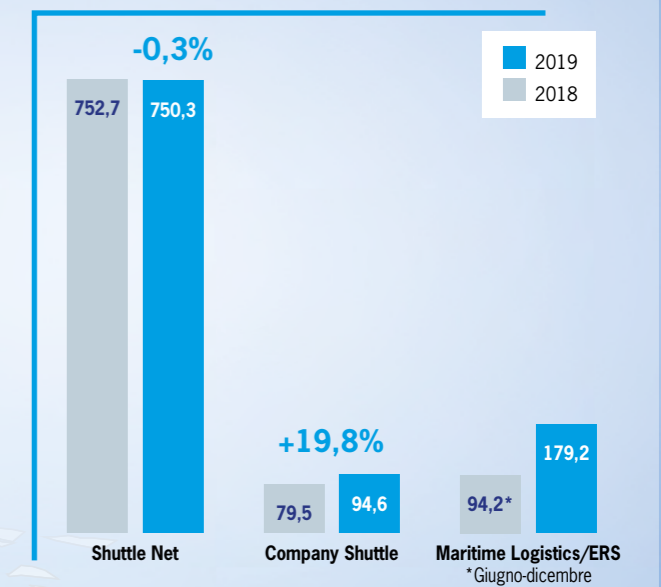
### Sviluppo del traffico per direttrice

Spedizioni stradali in 1000



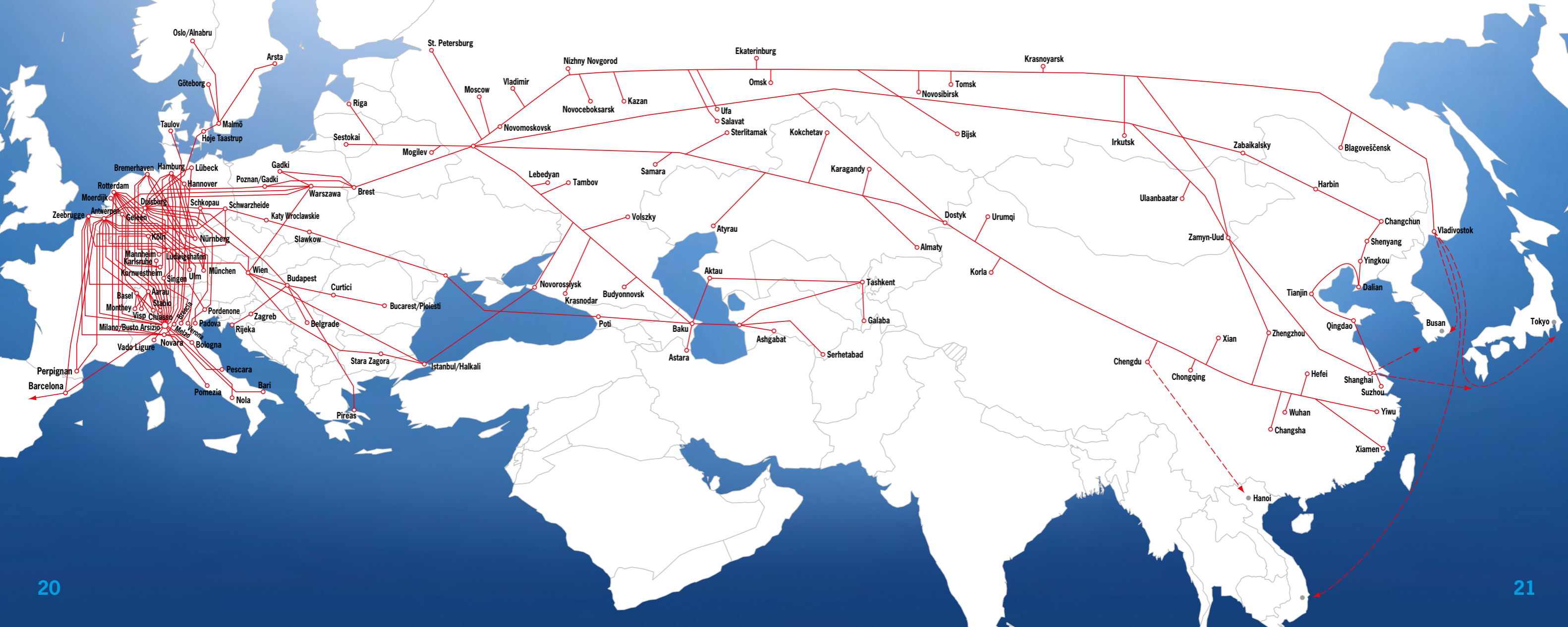
### Sviluppo del traffico per business unit

Spedizioni stradali in 1000



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

Situazione al 1.5.2020



## Shuttle Net – colonna portante dell'azienda

La business unit Shuttle Net è stata in grado di introdurre numerose nuove connessioni. Nel segmento transalpino sono da segnalare i trasporti dal terminal altamente performante di Köln Nord verso l'Italia e il rafforzamento dell'offerta per i semirimorchi da 4 metri tra Novara e Hannover o Zeebrugge. A settembre sono partiti i primi treni shuttle tra Pordenone, nel nord-est Italia, e Duisburg.

Interessanti sviluppi si possono citare anche nel segmento dei trasporti non transalpini. Per il collegamento Anversa ⇄ Barcellona è stato possibile ottenere per la prima volta la licenza per i semirimorchi P386. In tal modo, Hupac apre il

segmento del trasporto di rimorchi per il mercato spagnolo. Sull'asse est-ovest è stata aumentata la frequenza dei treni Anversa ⇄ Schkopau/Schwarzheide e Duisburg ⇄ Polonia. Anche qui, per la prima volta, è stato possibile trasferire su rotaia i trasporti su rimorchio.

Il segmento dell'Europa sud-orientale continua a mostrare un potenziale interessante. Attraverso i terminal hub di Vienna e Budapest, l'Europa sudorientale con destinazioni in Romania, Bulgaria, Serbia e Turchia è stata collegata alla rete Shuttle Net di Hupac. Con l'introduzione dello shuttle Rotterdam ⇄ Vienna, la rete è stata ulteriormente differenziata.

## Company Shuttle in espansione

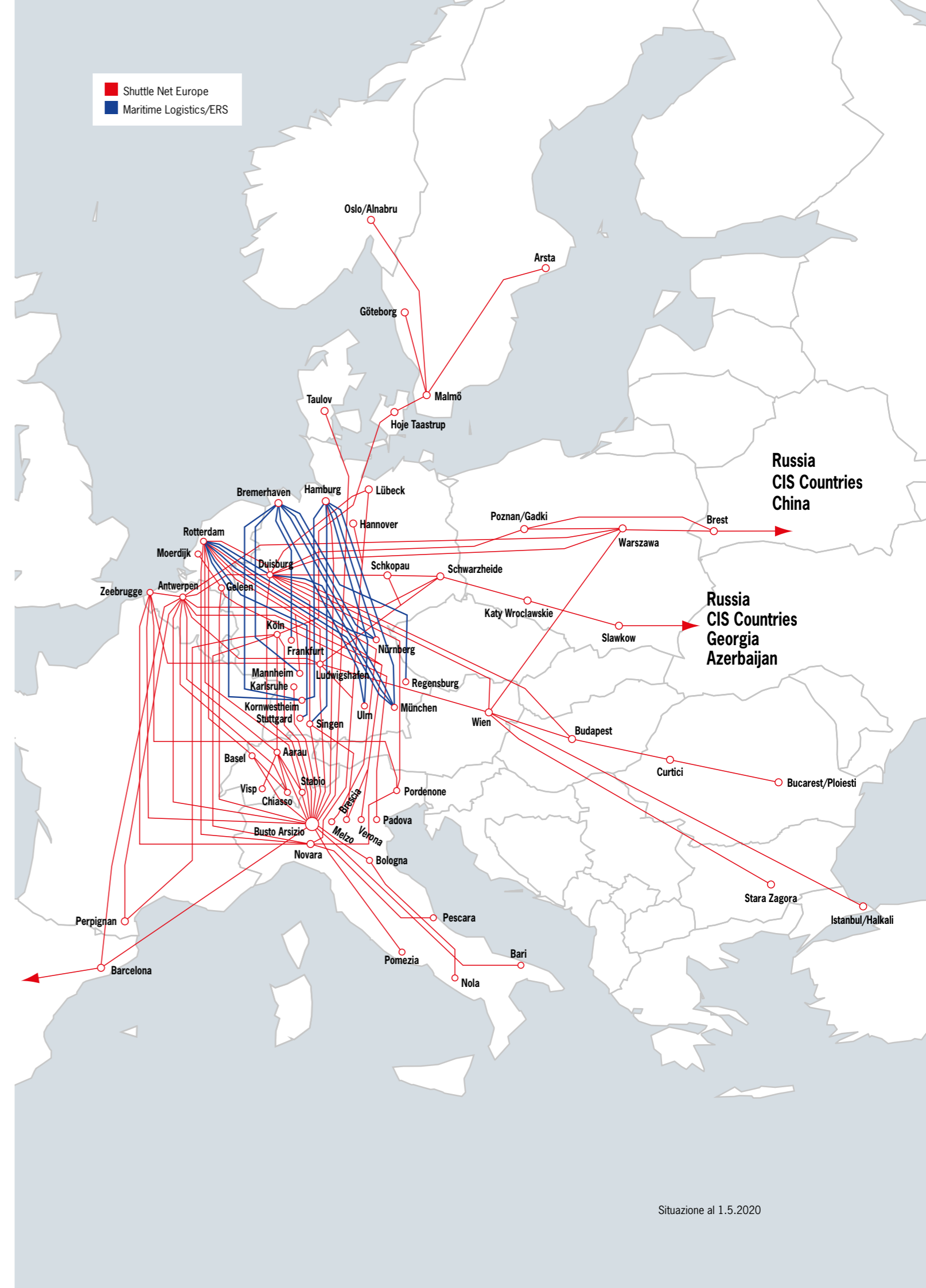
La nuova business unit Company Shuttle ha continuato a svilupparsi in modo molto dinamico nel 2019 raggiungendo un volume di trasporto di 94.564 spedizioni stradali. In linea con la forte domanda, l'offerta è stata adeguata con ulteriori

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

## Traffico marittimo: ERS Railways amplia la sua rete

Per la business unit Maritime Logistics, la filiale ERS Railways, che nell'anno precedente operava solo dai porti della Germania settentrionale, ha sviluppato e ampliato nuovi collegamenti tra Rotterdam e la Germania meridionale (Monaco di

Baviera, Norimberga, Kornwestheim, Würth). Nel 2019, ERS Railways ha potuto gestire un volume di trasporto di 323.577 TEU nel traffico marittimo inland, pari a una crescita di circa l'11% sulla base dell'intero anno 2018.



Situazione al 1.5.2020



## Terminal: movimentazione efficiente strada/rotaia

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

Circa 250 dipendenti del Gruppo Hupac lavorano nell'area del terminal. Ogni giorno caricano migliaia di unità di carico su vagoni ferroviari e au-

tocarri e amministrano l'entrata e l'uscita di treni, carri e veicoli stradali. Il software Goal (Global Oriented Application for Logistics) accompagna e gestisce ogni singolo elemento del processo terminalistico.

L'attività terminalistica del Gruppo Hupac si è sviluppata in modo soddisfacente nell'anno in esame. I terminal gestiti da Hupac sono accessibili senza discriminazioni e vengono utilizzati da diversi operatori. Nell'anno in esame sono stati Hupac Intermodal, Mercitalia Intermodal, Kombiverkehr, TX Logistik, TTS, GTS e Codognotto.

Terminal	Superficie	Gru	Binari di trasbordo	Coppie di treni al giorno	Destinazioni	Unità di carico 2019	2019/2018 %
Busto Arsizio-Gallarate	245.000 m <sup>2</sup>	12 gru a portale 1 gru mobile	13 x 540-760 m	33	Germania, Svizzera, Italia, Spagna, Paesi Bassi, Belgio, Danimarca	420.000	-7%
Piacenza	45.000 m <sup>2</sup>	5 gru mobili	3 x 600 m 1 x 500 m	8	Italia, Germania, Belgio, Polonia, Romaniaa	103.000	-4%
Pordenone	100.000 m <sup>2</sup>	2 gru mobili	4 x 750 m	8	Italia, Germania, Belgio	2.500	=
Chiasso	7.000 m <sup>2</sup>	1 gru mobile	1 x 300 m	2	Svizzera	8.000	-3%
Aarau	33.000 m <sup>2</sup>	3 gru mobili	4 x 300 m 1 x 200 m	5	Germania, Italia, Belgio, Svizzera, Paesi Bassi	50.000	+2%
Basel Wolf	17.000 m <sup>2</sup>	3 gru mobili	1 x 380 m	3	Paesi Bassi, Belgio, Svizzera	34.000	-10%
Singen	50.000 m <sup>2</sup>	2 gru a portale 1 gru mobile	4 x 650 m	8	Germania, Italia	78.000	+2%
Antwerp HTA	53.000 m <sup>2</sup>	3 gru a portale	5 x 620 m	10	Italia, Svizzera	81.000	-8%

# Highlights 2019



Febbraio

Primi trasporti di semirimorchi P386 sulla relazione Anversa ⇌ Barcellona



Marzo

Hupac rafforza l'asse est-ovest aumentando la frequenza dei treni Anversa ⇌ Schkopau/Schwarzheide e Duisburg ⇌ Polonia



Giugno

Rafforzamento dell'offerta per i semirimorchi di 4 metri tra Hannover o Zeebrugge e Novara



Giugno

Hupac SpA inizia la gestione del terminal di Pordenone



Luglio

ERS Railways estende la sua rete per il trasporto marittimo dell'hinterland a Rotterdam con nuovi collegamenti per la Germania meridionale



Settembre

Hupac inaugura il traffico dal terminal di Pordenone nel nord-est dell'Italia con 5 treni shuttle per Duisburg e Novara



Settembre

Il nuovo shuttle Ludwigshafen ⇌ Vienna collega la Bulgaria, la Serbia e la Turchia attraverso gli hub di Vienna e Budapest



Ottobre

Introduzione di un collegamento diretto Rotterdam ⇌ Vienna



Novembre

Ottimizzazione del collegamento tra Istanbul/Halkali e l'Europa occidentale con 4 partenze per settimana e direzione



Novembre

Servizio multimodale tra Germania e Russia/CSI via Kaliningrad

## Sviluppo del **business**

“ Vediamo **prospettive positive per il futuro**, trainate da ulteriori opportunità di crescita e da continui investimenti nel nostro modello di business sostenibile e rispettoso del clima. ”

L'esercizio 2019 è stato complessivamente positivo, anche se le incertezze economiche sono aumentate nella seconda metà dell'anno e la crescita dei volumi è rallentata verso la fine dell'anno. Grazie alla consociata ERS Railways GmbH, consolidata integralmente per la prima volta nel 2019, i volumi del Gruppo sono aumentati di un considerevole 10,5%. A causa degli effetti valutari e dell'indebolimento dell'EUR, il Gruppo ha conseguito una crescita del fatturato leggermente inferiore del 5,4% a CHF 611,1 milioni. Grazie all'aumento del traffico transalpino attraverso la Svizzera, gli "Altri ricavi", che comprendono il sostegno finanziario dello Stato, sono rimasti stabili nonostante il calo dei contributi operativi unitari.

I costi delle prestazioni fornite sono aumentati in linea con il fatturato netto del 5,7% a CHF 561,3 milioni, con un margine di utile lordo leggermente inferiore del 20,2% (anno precedente 21,08%) a causa dell'invariato "Altri ricavi". Per quanto riguarda i costi indiretti, anche in questo caso il consolidamento della ERS GmbH è stato particolarmente evidente, in quanto nel precedente esercizio erano stati inclusi nel bilancio solo sette mesi. A causa del perdurare di investimenti significativi, gli ammortamenti e le rettifiche di valore sono aumentati di circa il 2%, pari a CHF 1,1 milioni.

+10,5%

A hand in a suit jacket points upwards towards a glowing white arrow that curves across the page. The arrow points to a bar chart with several vertical bars of increasing height. The text '+10,5%' is displayed in large white font above the arrow's tip.

Il risultato d'esercizio ordinario prima delle voci finanziarie è quindi diminuito di CHF 2,8 milioni, ovvero del 24,4%.

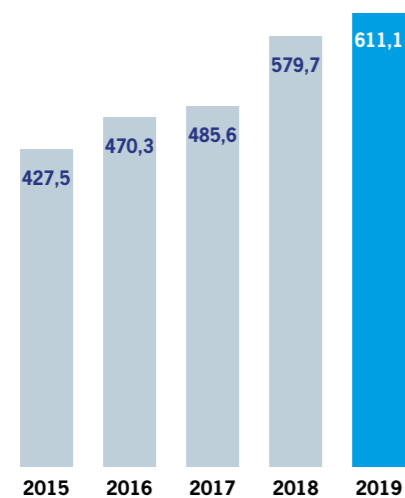
L'aumento dei crediti bancari per il finanziamento degli investimenti ha comportato un aumento degli oneri finanziari di CHF 0,7 milioni nonostante la riduzione dei tassi d'interesse, mentre le perdite valutarie di CHF 1,0 milioni sono state compensate da una causa vinta e da un effetto positivo sul risultato di CHF 1,5 milioni. L'assenza dell'effetto positivo una tantum della ven-

dita di una partecipazione nell'anno precedente (CHF 1,9 milioni) e i minori contributi al risultato delle società collegate hanno portato a un risultato di Gruppo inferiore di CHF 2,8 milioni, ma comunque soddisfacente, di CHF 5,1 milioni.

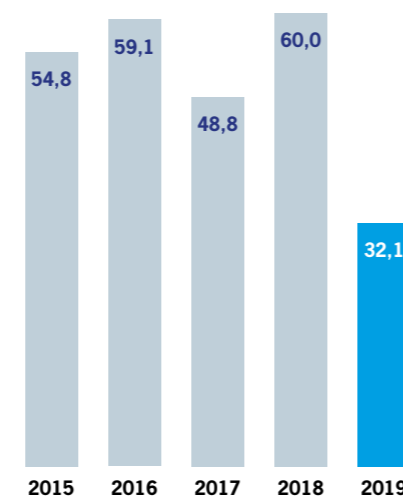
L'EBITDA è invece aumentato del 4,6% circa, raggiungendo CHF 55,4 milioni. Gli investimenti, pari a CHF 72,7 milioni, sono rimasti elevati grazie a progetti di durata pluriennale, anche se leggermente inferiori a quelli dell'anno precedente.

Importi in 1000 CHF	2019	2018	%
Ricavi da forniture e prestazioni	611.148	579.723	5,4
Altri ricavi	73.768	73.675	0,1
Costi delle prestazioni fornite	561.331	531.166	5,7
<b>Utile lordo</b>	<b>123.585</b>	<b>122.232</b>	<b>1,1</b>
Utile d'esercizio del Gruppo	5.126	7.886	-35,0
EBITDA	55.442	53.020	4,6

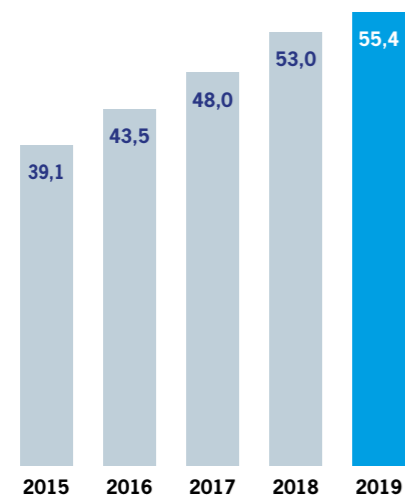
**Fatturato annuo**  
in mio. CHF



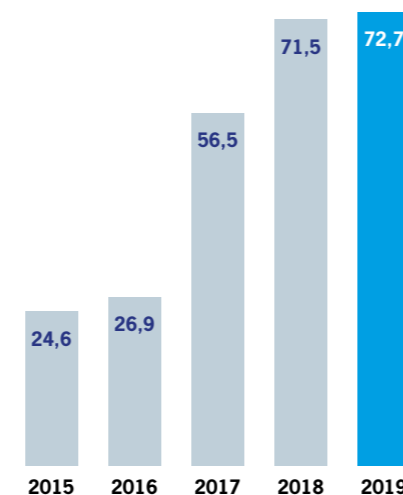
**Cash flow operativo**  
in mio. CHF



**EBITDA**  
in mio. CHF



**Investimenti materiali**  
in mio. CHF



## RELAZIONE ANNUALE

# Finanziamenti pubblici

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

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

I seguenti progetti sono completati:

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

Hupac dovrà restituire una parte considerevole di questi finanziamenti pubblici, pari a un importo dal 2019 al 2040 di CHF 46,9 milioni. Per lo stesso periodo dovranno essere corrisposti interessi alla Confederazione per circa CHF 1,3 milioni (vedi tabella).

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

Per quanto riguarda i contributi di gestione, il modello di sovvenzione della Confederazione ha carattere digressivo. Il trasferimento di un numero crescente di trasporti dovrà essere realizzato con una riduzione dei mezzi finanziari in termini assoluti. I contributi alla gestione d'esercizio per spedizione stradale nel traffico transalpino attraverso la Svizzera sono diminuiti del 2,4% nel 2019 rispetto al 2018.

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

Importi in 1000 CHF

Periodo	2019	2020-2026	2027-2030	2031-2035	2036-2040	2019-2040 Totale
Rimborso prestiti	3.589	3.589 - 3.589	2.542 - 2.545	1.470 - 1.551	65	46.888
Interessi	238	53 - 210	5 - 32			1.310
<b>Totale</b>	<b>3.827</b>	<b>3.642 - 3.799</b>	<b>2.547 - 2.577</b>	<b>1.470 - 1.551</b>	<b>65</b>	<b>48.198</b>



## Valutazione dei rischi

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

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

Nello specifico si tratta di gestire, limitare ed evitare i rischi in presenza di cambiamenti significativi, attraverso l'applicazione dei regolamenti, l'analisi delle similitudini con i sistemi di riferimento, la comunicazione di scenari e le misure di sicurezza.

Il Gruppo Hupac mette a disposizione le risorse necessarie a questo scopo. Riteniamo importante

coinvolgere nel riconoscimento dei pericoli i collaboratori direttamente interessati, affinché comunichino ai loro superiori i potenziali di pericolo o i rischi futuri.

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

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

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

## Sviluppo delle partecipazioni operative

### **SBB Cargo International SA, Olten**

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

### **RAIpin SA, Olten**

Assieme alle FFS e a BLS, Hupac è socio dell'operatore intermodale costituito nel 2001 per il trasporto combinato accompagnato attraverso la Svizzera. Alla fine dell'anno di riferimento, la sua quota di capitale restava invariata al 33,11%. Hupac svolge numerosi incarichi per conto di RAIpin, come ad esempio l'assistenza ai clienti, la disposizione e la fatturazione dell'Autostrada Viaggiante. Il terminal di Novara è gestito dall'affiliata Fidia. Nell'anno in esame Hupac SA ha affittato a RAIpin 390 carri a pianale ribassato.

### **DIT Duisburg Intermodal Terminal GmbH, Duisburg**

Il terminal trimodale Duisburg Intermodal Terminal, in cui Hupac partecipa dal 2003 con una quota del 10%, serve da snodo che collega l'entroterra con i grandi porti del Mare del Nord, Rotterdam e Anversa. Nell'anno in esame Hupac ha gestito circa 30 treni alla settimana su questo terminal, tra l'altro per i trasporti verso la Polonia, l'Austria e l'Ungheria.

### **RTC Rail Terminal Chemelot, Geleen**

Nell'aprile 2018 Hupac ha acquisito una partecipazione del 40% in RTC Rail Terminal Chemelot. Hupac gestisce 26 treni a settimana attraverso questo terminal nel sud dei Paesi Bassi (Limburgo).

### **boxXpress GmbH, Amburgo, Germania**

Da giugno 2018 il Gruppo Hupac, attraverso l'affiliata ERS Railways, detiene una partecipazione del 47% nell'impresa ferroviaria boxXpress. La società con sede ad Amburgo possiede 31 locomotive e 1300 carri pianali e garantisce il trasporto tra i porti marittimi tedeschi e olandesi e le maggiori aree economiche della Germania.

### **Terminal Singen TSG GmbH, Singen**

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

### **Combinant NV, Anversa**

Hupac detiene una quota del 35% della società Combinant NV, fondata nel 2009. Gli altri soci sono BASF e Hoyer. Nell'anno in esame, Hupac ha gestito 64 treni a settimana nel terminal Combinant.

### **Eurogateway Srl, Novara**

Attraverso la società terminalistica CIM SpA Interporto di Novara, Hupac detiene una quota del 46,49% del gestore terminalistico Eurogateway. Hupac gestisce 128 treni alla settimana attraverso il terminal di Novara.

### **Mercitalia Intermodal SpA, Milano**

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

### **KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH, Ludwigshafen**

Hupac detiene dal 2005 una quota del 15% nella società di gestione del terminal intermodale di Ludwigshafen. Nell'ambito della rete Hupac, KTL funge da nodo centrale per il raggruppamento degli scambi tra Germania, Italia, Belgio, Paesi Bassi e Europa dell'Est. Ogni settimana Hupac gestisce circa 110 treni su questo terminal.

### **RSC Rail Service Center, Rotterdam**

A dicembre 2014 Hupac è entrata a far parte del consorzio di proprietari del terminal di Rotterdam RSC con una quota del 16,33%. Hupac gestisce 90 partenze settimanali dal terminal RSC.

### **CIS Cesar International Services Scarl, Bruxelles**

Hupac è socio fondatore di Cesar International Services, costituita nel 2004, di cui detiene una quota di capitale del 25,1%. Questa società di servizi con sede a Bruxelles, in cui partecipano come azionisti numerosi altri operatori del trasporto combinato, si occupa della gestione e dello sviluppo del sistema informativo Cesar.

# Prospettive

## Gestione della crisi COVID-19

La crisi di COVID-19 ha avuto un impatto significativo sullo sviluppo del traffico nell'anno in corso. Dopo un primo trimestre positivo, con una crescita del traffico del 3,6%, Hupac ha registrato in aprile un forte calo dei volumi di trasporto, soprattutto nel traffico transalpino verso l'Italia. Il calo del volume transalpino è stato parallelo al transito su strada – per alcune settimane nella misura del meno 50%. La ragione principale di questo crollo è stata la vasta chiusura della produzione industriale italiana, imposta dalle autorità. Di conseguenza, lo scambio di merci tra l'Italia e gli altri Paesi dell'Unione Europea è stato circa dimezzato, con conseguente

inevitabile riduzione dei trasporti terrestri. Grazie alla inversione di tendenza di COVID-19 in Italia, ci attendiamo un graduale miglioramento della situazione del transito alpino nel corso del secondo trimestre.

Durante la fase COVID-19, i dipendenti di Hupac lavorano principalmente in home office. Nei terminal è stata implementata la gestione “contactfree”, con un coerente distanziamento sociale e ulteriori misure di igiene e sicurezza. In questo modo i rischi per la salute dei nostri dipendenti e dei nostri clienti possono essere ridotti al minimo.

## Outlook positivo

Il Consiglio di Amministrazione e la direzione valutano molto positivamente le prospettive future a medio e lungo termine del Gruppo Hupac, trainate da ulteriori opportunità di crescita e da continui investimenti nel nostro modello di business sostenibile e rispettoso del clima. L'apertura del corridoio di 4 metri attraverso la Svizzera nell'anno in corso apre ulteriori opportunità per le quali Hupac si prepara sistematicamente.

I rischi sono i ben noti sviluppi economici e politici come il protezionismo, la recessione globale

o le debolezze strutturali dell'Italia. La politica ambientale e climatica, che richiede un ulteriore significativo spostamento dei trasporti dalla strada alla rotaia, e l'implementazione di innovazioni tecnologiche nella supply chain sono megatrend che offrono a Hupac grandi opportunità.

Insieme ai punti di forza di Hupac, in particolare il solido bilancio e gli investimenti nei collaboratori, siamo convinti di poter consolidare ulteriormente la nostra posizione sul mercato e di poter guardare al futuro con fiducia.



# Struttura del Gruppo Hupac

## Azienda

A fine 2019 il Gruppo Hupac era costituito da 22 società con sedi in Svizzera, Italia, Germania, Paesi Bassi, Belgio, Polonia, Russia e Cina. Con

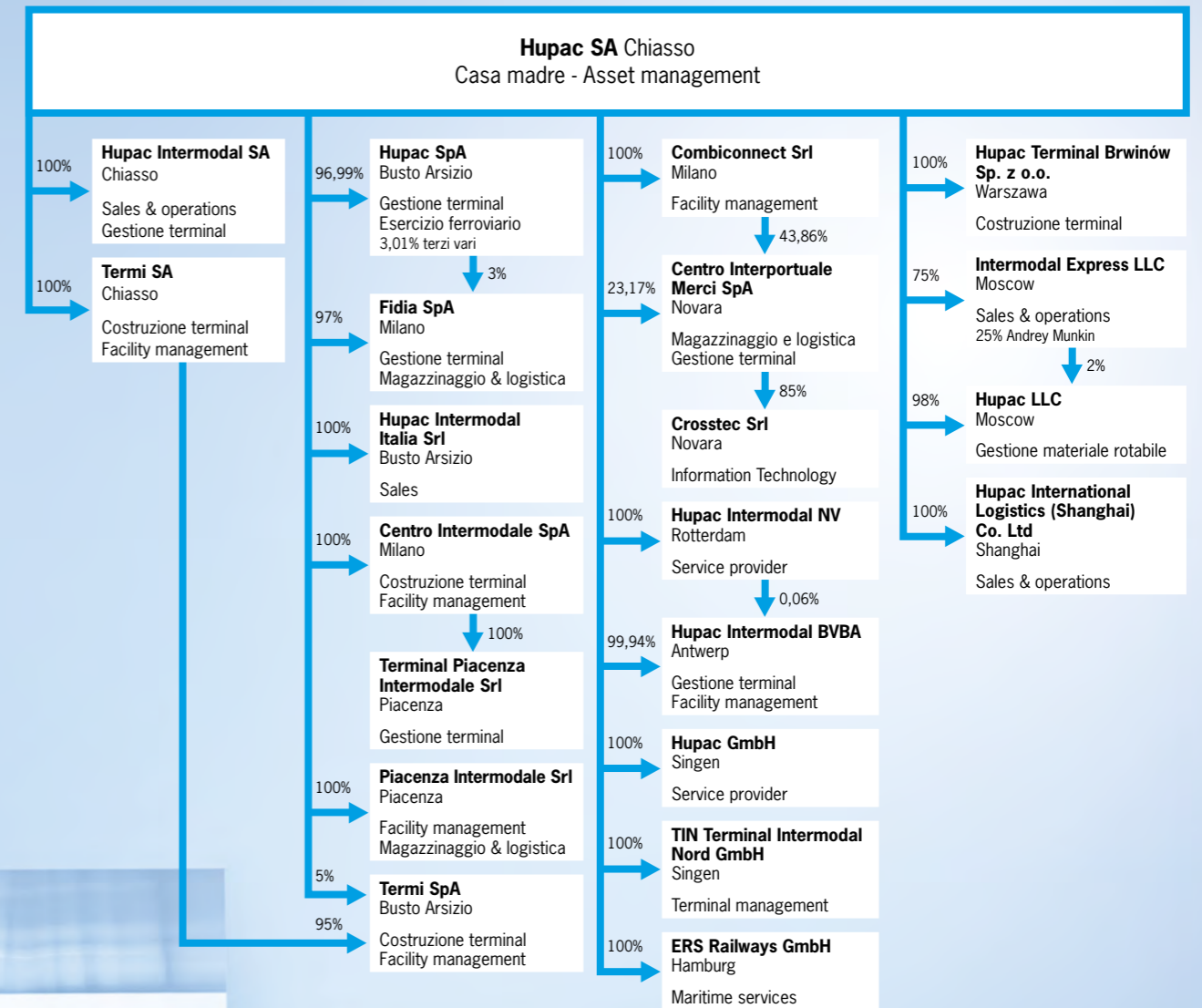
questa struttura la casa madre Hupac SA, con sede a Chiasso, accede a numerosi mercati con un interessante potenziale di crescita.

## Il Consiglio di Amministrazione

Il Consiglio di Amministrazione di Hupac SA è composto di cinque membri. Lo statuto prevede che gli azionisti di Hupac siano in primo luogo aziende di trasporti che operano attivamente per lo sviluppo del trasporto combinato. Di conseguenza, il Consiglio di Amministrazione di Hupac SA è costituito a maggioranza da imprenditori o amministratori delegati di aziende di questo tipo. Con la Germania e l'Italia sono rappresentati mercati geografici d'importanza strategica.

I membri del Consiglio di Amministrazione nella sua attuale composizione rappresentano nel complesso oltre i due terzi dei voti degli azionisti. La composizione del Consiglio di Amministrazione di Hupac Intermodal SA e Termini SA è identica a quella di Hupac SA. Nelle altre società del Gruppo Hupac, il Consiglio di Amministrazione è composto in maggioranza da membri della direzione della casa madre.

## Aziende del Gruppo Hupac



## General Assembly Meeting of Hupac Ltd

Welcome & introduction

Formal part

1. Annual report, financial statements and reports of the statutory auditor
2. Distribution of retained earnings 2018
3. Amendment of the statutes
4. Discharge of the members of the Board of Directors
5. Election of the Board of Directors

Hans-Jörg Bertschi

Hans-Jörg Bertschi, Angelo Pirro

Svizzera

Europa occidentale

Europa orientale & Far East

Situazione al 31.12.2019

22

società

100

azionisti

## Regolamento organizzativo

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

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

## Struttura del capitale

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

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

### Consiglio di Amministrazione di Hupac SA

Nome	Età	Posizione	Nazionalità	Prima nomina	Scadenza del mandato
Dr. Hans-Jörg Bertschi	62	Presidente dal 1993	Svizzera	1987	2022
Dr. Thomas Baumgartner	65	Consigliere	Italia	1990	2022
Thomas Hoyer	69	Consigliere	Germania	1988	2022
Ing. Nicolas Perrin	60	Consigliere	Svizzera	2008	2022
Nils Planzer	48	Consigliere	Svizzera	2008	2022
Jörg Berner	33	Segretario	Svizzera	2019	2022

Situazione al 31.12.2019

## Direzione del Gruppo Hupac e direzione operativa delle filiali

Hupac SA			Bernhard Kunz <i>Direttore</i>			Angelo Pirro <i>Condirettore</i>			Michail Stahlhut <i>Condirettore</i>		
<b>Hupac Intermodal SA</b>			Michail Stahlhut <i>Direttore</i>			Alessandro Valenti <i>Condirettore</i>					
<b>Termini SA</b>			Angelo Pirro <i>Direttore</i>								
<b>Hupac SpA</b>			Piero Solcà <i>Presidente</i>			Roberto Paciaroni <i>Direttore</i>					
<b>Fidia SpA</b>			Roberto Paciaroni <i>Presidente</i>								
<b>Hupac Intermodal Italia Srl</b>			Roberto Paciaroni <i>Presidente</i>			Maurizio Bertaso <i>Direttore Vendite</i>					
<b>Centro Intermodale SpA</b>			Piero Solcà <i>Presidente</i>								
<b>Terminal Piacenza Intermodale Srl</b>			Piero Solcà <i>Presidente</i>								
<b>Piacenza Intermodale Srl</b>			Piero Solcà <i>Presidente</i>								
<b>Termini SpA</b>			Angelo Pirro <i>Presidente</i>								
<b>Hupac Intermodal NV</b>			Mark Jansen <i>Direttore Operativo</i>								
<b>Hupac Intermodal BVBA</b>			Dirk Fleerackers <i>Direttore Operativo</i>								
<b>Hupac GmbH</b>			Sascha Altenau <i>Direttore</i>								
<b>TIN Terminal Intermodal Nord GmbH</b>			Sascha Altenau <i>Direttore</i>								
<b>ERS Railway GmbH</b>			Bernd Decker <i>Direttore</i>								
<b>Combiconnect Srl</b>			Bernhard Kunz <i>Presidente</i>								
<b>Centro Interportuale Merci SpA</b>			Piero Solcà <i>Amministratore Delegato</i>								
<b>Crosstec Srl</b>			Aldo Croci <i>Presidente</i>								
<b>Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o.</b>			Diana Batko <i>Direttore</i>								
<b>Intermodal Express LLC</b>			Andrey Munkin <i>Direttore</i>								
<b>Hupac LLC</b>			Andrey Munkin <i>Direttore</i>								
<b>Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd</b>			Carl Zhong <i>Direttore</i>								
<b>Svizzera</b>			<b>Europa occidentale</b>						<b>Europa orientale &amp; Far East</b>		

Situazione al 31.12.2019



# Partecipazioni

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

Hupac mantiene partecipazioni di minoranza essenziali in diverse aziende attive nell'area del trasporto combinato. Tali partecipazioni riguardano gli operatori di trasporto combinato Mercitalia Intermodal e RAlpin, le società termi-

nalistiche Eurogateway, Combinant e il RTC Rail Terminal Chemelot, le imprese ferroviarie SBB Cargo International e boxXpress, la società di elaborazioni dati Cesar Information Services, nonché la società di pianificazione terminalistica Gateway Basel Nord.

Hupac detiene partecipazioni minori nelle società di gestione terminalistica KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen, DIT Duisburg Intermodal Terminal e RSC Rail Service Center (Rotterdam), nell'operatore intermodale Kombiverkehr GmbH & Co. KG e nell'associazione di categoria UIRR.

# Certificazioni

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

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



# Conto annuale



# CONTO ANNUALE

## Conto economico consolidato

Importi in 1 000 CHF	2019	2018
Ricavi netti da forniture e prestazioni	611 148	579 723
Altri ricavi	73 768	73 675
Costi delle prestazioni fornite	-561 331	-531 166
<b>Utile lordo</b>	<b>123 585</b>	<b>122 232</b>
Costi del personale	-45 645	-43 150
Altri costi d'esercizio	-16 036	-15 423
Ammortamenti e rettifiche di valore	-53 100	-52 015
Risultato ordinario d'esercizio prima delle posizioni finanziarie	8 804	11 644
Ricavi finanziari	372	273
Ricavi da dividendi	562	0
Costi finanziari	-2 874	-2 176
Quota ai risultati delle società associate	174	663
Differenze di cambio	-1 026	-201
Risultato ordinario d'esercizio	6 012	10 203
Ricavi estranei	448	125
Costi estranei	-3	-994
Ricavi straordinari	1 954	730
Utile risultante dall'alienazione di sostanza fissa	452	265
Utile risultante dall'alienazione di partecipazioni	338	1 905
Costi straordinari	-983	-136
Perdita risultante dall'alienazione di sostanza fissa	-28	-177
Risultato d'esercizio prima delle imposte	8 190	11 921
Imposte dirette	-3 080	-3 916
Risultato d'esercizio	5 110	8 005
Quota degli azionisti minoritari	16	-119
Risultato d'esercizio del Gruppo	5 126	7 886

## Bilancio consolidato

Importi in 1 000 CHF	31.12.2019	31.12.2018	Importi in 1 000 CHF	31.12.2019	31.12.2018
<b>ATTIVI</b>			<b>PASSIVI</b>		
Mezzi liquidi	63 671	62 117	Debiti per forniture e prestazioni	56 218	58 236
Crediti da forniture e prestazioni	78 666	72 886	- nei confronti di terzi	56 030	58 161
- nei confronti di terzi	65 797	61 341	- nei confronti di azionisti	188	75
- nei confronti di azionisti	12 869	11 545	Debiti onerosi a breve termine	7 991	7 083
Altri crediti a breve termine	9 244	21 112	- nei confronti di terzi	7 991	7 083
- nei confronti di terzi	9 244	21 112	Altri debiti a breve termine	6 207	7 433
Scorte e prestazioni di servizi non fatturate	11 353	12 430	- nei confronti di terzi	6 207	7 433
- scorte	3 092	3 315	Ratei e risconti passivi	39 614	55 728
- prestazioni di servizi non fatturate	8 261	9 115	Accantonamenti a breve termine	202	387
Ratei e risconti attivi	30 439	30 215	<b>Totale capitale di terzi a breve termine</b>	<b>110 232</b>	<b>128 867</b>
<b>Totale attivo circolante</b>	<b>193 373</b>	<b>198 760</b>	Debiti onerosi a lungo termine	135 159	87 335
Immobilizzazioni finanziarie	596	68	- nei confronti di terzi	135 159	87 335
- Crediti a lungo termine nei confronti di terzi	589	57	Altri debiti a lungo termine	48 806	51 096
- Altre immobilizzazioni finanziarie	7	11	- nei confronti di terzi	48 806	51 096
Partecipazioni	42 748	44 205	Accantonamenti a lungo termine	125 516	120 640
Immobilizzazioni materiali	277 547	238 945	Imposte differite passive	5 449	2 032
- Immobilizzazioni in corso	15 490	13 325	<b>Totale capitale di terzi a lungo termine</b>	<b>314 930</b>	<b>261 103</b>
- Attrezzature tecniche	12 326	13 480	<b>Totale capitale di terzi</b>	<b>425 162</b>	<b>389 970</b>
- Materiale rotabile	111 107	106 179	Azionisti minoritari	8 816	558
- Impianti fissi su terreni di terzi	6 529	8 543	Capitale azionario	20 000	20 000
- Terminali, stabili e terreni	124 049	91 290	Riserva legale da capitale	18 701	16 238
- Altri investimenti materiali	8 046	6 128	Riserva legale da utili	54 222	54 043
Immobilizzazioni immateriali	25 663	18 660	Riserve libere da utili	37 920	38 075
Imposte differite attive	4 574	1 016	Differenza di conversione	-19 120	-15 405
<b>Totale attivo fisso</b>	<b>351 128</b>	<b>302 894</b>	Azioni proprie	-1 200	-1 825
<b>Totale attivi</b>	<b>544 501</b>	<b>501 654</b>	<b>Totale capitale proprio</b>	<b>110 523</b>	<b>111 126</b>
			<b>Totale passivi</b>	<b>544 501</b>	<b>501 654</b>

## Conto consolidato dei flussi di mezzi

Importi in 1 000 CHF	2019	2018
Risultato d'esercizio del Gruppo	5 126	7 886
Ammortamenti sostanza fissa materiale	38 565	35 162
Ammortamenti sostanza fissa immateriale	6 050	3 958
Variazione valore partecipazioni	-60	588
Variazione accantonamenti	4 607	22 694
Altre operazioni non monetarie	-7	206
Risultato netto da alienazione sostanza fissa materiale	-424	-88
Risultato netto da alienazione di partecipazioni	-338	-1 905
Quota ai risultati delle società associate	-174	-663
Azionisti minoritari	129	-386
Variazione dell'inventario	161	58
Variazione dei crediti a breve	6 686	-19 710
Variazione dei debiti a breve	-28 251	12 159
<b>Flusso di fondi da attività aziendale</b>	<b>32 070</b>	<b>59 959</b>
Investimenti in immobilizzazioni materiali	-45 029	-71 326
Disinvestimenti immobilizzazioni materiali	506	1 232
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	-13 013	-9 751
Disinvestimenti immobilizzazioni immateriali	18	0
Investimenti in partecipazioni	-14 349	-7 238
Disinvestimenti di partecipazioni	338	7 295
<b>Flusso di fondi da attività di investimento</b>	<b>-71 529</b>	<b>-79 788</b>
Variazione dei crediti finanziari	-1 262	144
Variazione dei debiti finanziari	44 136	29 451
Azioni proprie	625	243
Pagamento di dividendi	-1 564	-1 560
<b>Flusso di fondi da attività di finanziamento</b>	<b>41 935</b>	<b>28 278</b>
<b>Variazione</b>	<b>2 476</b>	<b>8 449</b>
Fondi liquidi all'inizio del periodo	62 117	54 550
Differenze cambio su mezzi liquidi	-922	-882
<b>Fondi liquidi alla fine del periodo</b>	<b>63 671</b>	<b>62 117</b>

### Informazioni sui principi applicati nel conto annuale

Il presente conto annuale è stato allestito secondo le prescrizioni della legge svizzera, in particolare gli articoli relativi alla contabilità e alla presentazione dei conti del Codice delle obbligazioni (art. 957-963 b CO, in vigore dal 01.01.2013).

### Principi di consolidamento

#### Base di consolidamento

Il conto annuale consolidato di Hupac SA è stato redatto secondo il metodo del valore di acquisto sulla base dei principi citati di seguito e nel rispetto delle disposizioni legali del diritto svizzero delle obbligazioni.

Il conto annuale consolidato di Hupac SA si basa sulle chiusure delle singole società affiliate estere allestite secondo principi contabili e di valutazione uniformi e generalmente riconosciuti, e sui conti annuali statuari delle società svizzere. Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2019 include inoltre un accantonamento per rischi generali di CHF 8,2 milioni.

#### Area di consolidamento

Il conto annuale consolidato comprende i bilanci di fine anno di Hupac SA e delle sue affiliate svizzere ed estere nelle quali la Capogruppo possiede una partecipazione diretta o indiretta superiore o pari al 50%, o la maggioranza relativa ed allo stesso tempo la maggioranza dei diritti di voto ed esercita inoltre un'influenza determinante nella gestione.

Le associate nelle quali la Capogruppo detiene più del 20% e fino al 50% delle azioni con diritto di voto, vengono consolidate con il metodo del patrimonio netto. Non sono state incluse nel consolidamento le partecipazioni di scarsa entità.

#### Metodo di consolidamento

Attivi e passivi così come i costi e i ricavi delle società facenti parte dell'area di consolidamento vengono inclusi con il metodo del consolidamento globale. Il consolidamento del capitale avviene secondo il "purchase method". Secondo questo metodo viene attivata la differenza fra il prezzo di acquisto di una società acquisita e il valore di mercato ("fair value") degli attivi netti rilevati come Goodwill da acquisizioni, che viene ammortizzato in modo lineare in un periodo compreso tra cinque e venti anni.

Tutti gli importi, le transazioni e gli utili non realizzati tra le società del Gruppo che ne derivano vengono eliminati nel consolidamento. I dividendi pagati da società consolidate vengono eliminati e computati nelle riserve. Vengono indicate singolarmente nel bilancio le quote del capitale proprio detenute dagli azionisti minoritari e nel conto economico quelle relative al risultato.

### Conversione di posizioni e transazioni in valuta estera

Nelle singole società le transazioni in valuta estera vengono convertite e contabilizzate al cambio del giorno in cui avviene la transazione. Le differenze di corso che ne derivano sono indicate nel conto economico. I saldi in valuta estera alla fine dell'anno vengono convertiti ai cambi di fine anno. Le differenze di cambio che ne derivano vengono accreditate al conto economico. Per gli utili di cambio non realizzati è stato creato un accantonamento.

Nel conto annuale consolidato attivi e passivi delle partecipate estere vengono convertiti in franchi svizzeri ai cambi di fine anno. La conversione del conto economico avviene sulla base del cambio medio dell'anno. Le differenze di conversione derivanti dalla conversione del bilancio sulla base dei cambi di fine anno e del conto economico ai cambi medi vengono imputate alla differenza di conversione indicata nel capitale proprio, senza incidere sul conto economico.

### Ricavi da forniture e prestazioni

I ricavi da forniture e prestazioni vengono contabilizzati al momento dell'esecuzione della prestazione. Il fatturato viene esposto al netto di IVA, di sconti e di riduzioni di prezzo concessi ai clienti. I ricavi da forniture e prestazioni comprendono la cifra d'affari con clienti, società UIRR e terzi per forniture e prestazioni effettuate sulla rete Hupac, nonché per il noleggio di vagoni a terzi fuori da questa rete, per il servizio di logistica e per altre varie prestazioni.

### Altri ricavi

In questa posizione sono esposti i contributi statali.

### Costi delle prestazioni e dei servizi forniti

I costi delle prestazioni contengono i costi addebitati da parte di terzi per l'esecuzione delle prestazioni e dei servizi necessari per la realizzazione della cifra d'affari con clienti, società UIRR e terzi (tra cui spese di noli ferroviari, noleggio di vagoni, manutenzione, costi dei terminal, oneri assicurativi aziendali e altri costi vari).

### Eventi successivi alla data di chiusura

In considerazione della situazione eccezionale venutasi a creare in relazione alla pandemia "Coronavirus" (COVID-19), nei primi mesi del 2020 il Gruppo Hupac SA si è visto confrontato con una riduzione dell'attività e della cifra d'affari a partire da Aprile 2020. Ciò avrà sicuramente una ripercussione negativa sul conto economico 2020 e sul bilancio del Gruppo; ripercussione che al momento attuale i responsabili del Gruppo non sono ancora in grado di valutare nel dettaglio, considerato che la crisi non è ancora superata, ma che essi ritengono non sarà tale da mettere in discussione la solidità finanziaria del Gruppo.



Le seguenti società sono state consolidate integralmente:

Ragione sociale		Capitale azionario/sociale	Partecipazione in %	
			31.12.2019	31.12.2018
Hupac SA, Chiasso	CHF	20 000 000		
Hupac Intermodal SA, Chiasso	CHF	250 000	100,00	100,00
Hupac SpA, Busto Arsizio	EUR	2 040 000	96,99	96,99
Partecipazione della Hupac SpA, Busto Arsizio: - Fidia SpA, Milano	EUR	550 000	3,00	3,00
Hupac GmbH, Singen	EUR	210 000	100,00	100,00
Termi SA, Chiasso	CHF	2 000 000	100,00	100,00
Partecipazione della Termini SA, Chiasso: - Termini SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	95,00	95,00
Termi SpA, Busto Arsizio	EUR	2 000 000	5,00	5,00
Fidia SpA, Milano	EUR	550 000	97,00	97,00
Centro Intermodale SpA, Milano	EUR	2 769 700	100,00	100,00
Partecipazione della Centro Intermodale SpA, Milano: - Terminal Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	EUR	52 000	100,00	100,00
Hupac Intermodal Italia Srl, Busto Arsizio	EUR	100 000	100,00	100,00
Hupac Intermodal BVBA, Anversa	EUR	1 601 000	99,94	99,94
Hupac Intermodal NV, Rotterdam	EUR	200 000	100,00	100,00
Partecipazione della Hupac Intermodal NV, Rotterdam: - Hupac Intermodal BVBA, Anversa	EUR	1 601 000	0,06	0,06
Intermodal Express LLC, Mosca	RUB	3 000 000	75,00	75,00
Partecipazione della Intermodal Express LLC, Mosca: - Hupac LLC, Mosca	RUB	60 000 000	2,00	2,00
Hupac LLC, Mosca	RUB	60 000 000	98,00	98,00
Hupac Terminal Brwinów Sp. z o.o., Brwinów	PLN	100 000	100,00	100,00
Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd, Shanghai	CNY	5 000 000	100,00	100,00
Hupac Maritime Logistics GmbH, Duisburg*	EUR		-	100,00
Piacenza Intermodale Srl, Piacenza	EUR	8 430 300	100,00	100,00
ERS Railways GmbH, Amburgo*	EUR	200 000	100,00	100,00
Combiconnect Srl, Milano	EUR	500 000	100,00	-
Partecipazione della Combiconnect Srl, Milano: - Centro Interportuale Merci CIM SpA, Novara	EUR	24 604 255	43,86	-
Centro Interportuale Merci CIM SpA, Novara	EUR	24 604 255	23,17	3,64
Partecipazione della CIM SpA, Novara: - Crosstec Srl, Novara	EUR	100 000	85,00	-
TIN Terminal Intermodal Nord GmbH, Singen	EUR	50 000	100,00	-

\* Nel 2020 vi è stata la fusione di ERS Railways BV in Hupac Maritime Logistics GmbH: la nuova ragione sociale è ERS Railways GmbH.

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

Ragione sociale	Sede	Partecipazione in %	
		31.12.2019	31.12.2018
Mercitalia Intermodal SpA	Milano (Italia)	34,48	34,48
Terminal Alptransit Srl	Milano (Italia)	42,00	42,00
RAAlpin SA	Olten (Svizzera)	33,11	33,11
SBB Cargo International SA	Olten (Svizzera)	25,00	25,00
Cesar Information Services Scarl	Bruxelles (Belgio)	25,10	25,10
Combinant NV	Anversa (Belgio)	35,00	35,00
Terminal Singen TSG GmbH	Singen (Germania)	50,00	50,00
Gateway Basel Nord SA	Basilea (Svizzera)	24,50	24,50
Kombi-Terminal Düsseldorf GmbH	Düsseldorf (Germania)	-	33,33
Rail Terminal Chemelot (RTC) BV	Geleen (Olanda)	40,00	40,00
boxXpress GmbH	Amburgo (Germania)	47,00	47,00
Eurogateway Srl	Novara (Italia)	46,49	6,06

## Tabella di conversione

	Bilancio		Conto economico	
	31.12.2019	31.12.2018	2019	2018
CHF/EUR	1,08580	1,12650	1,11280	1,15470
CHF/RUB	0,01560	0,01417	0,015400	0,015643
CHF/PLN	0,25500	0,26197	0,258900	0,271031
CHF/CNY	0,13910	0,14321	0,143900	0,149730

## Evoluzione dei fondi propri del Gruppo

Importi in 1 000 CHF	Capitale azionario	Riserve e risultati d'esercizio	Azioni proprie	Differenze di conversione	Totale	Azionisti minoritari
Saldo al 1° gennaio 2018	20 000	102 421	-2 068	-11 163	109 190	1 033
Differenze di conversione				-3 272	-3 272	-89
Differenze di conversione associate				-970	-970	
Rettifica patrimonio netto		-392			-392	-505
Sviluppo posizione Azioni proprie			243		243	
Dividendi Capogruppo		-1 559			-1 559	
Utile consolidato 2018		7 886			7 886	119
Saldo al 31 dicembre 2018	20 000	108 356	-1 825	-15 405	111 126	558
Differenze di conversione				-2 713	-2 713	-184
Differenze di conversione associate				-1 002	-1 002	
Rettifica patrimonio netto		-1 075			-1 075	8 458
Sviluppo posizione Azioni proprie			625		625	
Dividendi Capogruppo		-1 564			-1 564	
Utile consolidato 2019		5 126			5 126	-16
Saldo al 31 dicembre 2019	20 000	110 843	-1 200	-19 120	110 523	8 816

## Azioni proprie

Azioni nominative	2019	2018
Consistenza iniziale al 01.01.	462	503
- Acquisti	1	23
- Vendite	-106	-64
Consistenza finale al 31.12.	357	462

Le transazioni sono avvenute a prezzi di mercato.

	2019	2018
Media annua di posti di lavoro a tempo pieno	537	504

## Strumenti derivati - Stato al 31.12.2019

Importi in CHF	Volume del contratto 31.12.2019	Valori equi 31.12.2019	Valori equi 31.12.2018
Operazioni swap su tassi d'interesse			
Zürcher Kantonalbank 10.4.2012-14.4.2020, 0,825%	5 000 000	-40 655	-118 300
Credit Suisse 19.1.2015-19.1.2022, 1,46%	20 000 000	-987 398	-1 356 530
Totale	25 000 000	-1 028 053	-1 474 830

Hupac SA ha stipulato con la Zürcher Kantonalbank in data 5.4.2012 e con Credit Suisse in data 19.11.2013 degli swap sui tassi d'interesse. Con questi contratti Hupac SA si è impegnata a pagare un interesse fisso. In cambio Hupac SA percepirà in caso di livello d'interesse positivo un interesse variabile corrispondente al Libor a 3 mesi. L'operazione è stata effettuata al fine di assicurare un costo di finanziamento fisso.

Importi in 1 000 CHF	31.12.2019	31.12.2018
Costi straordinari	983	136
Le posizioni più rilevanti sono: 2019: Rimborso al BAV di una parte del finanziamento ricevuto per la costruzione del Terminal HTA di Anversa 2018: Risarcimento di danni e spese impreviste		
Ricavi straordinari	1 954	730
Le posizioni più rilevanti sono: 2019: Scioglimento accantonamento per Tornesh e rimborso di penale 2018: Rimborso da procedura fallimentare Cosmef e rimborsi di altre tasse e costi assicurativi		
Altre indicazioni prescritte dalla legge		
Debiti derivanti da contratti di leasing con durata restante di oltre dodici mesi dalla data di chiusura del bilancio	4 580	300
Debiti nei confronti di istituti di previdenza	636	581
Importo totale delle garanzie costituite per i debiti di terzi	16 909	13 715
Attivi costituiti in pegno a garanzia dei propri impegni	71 687	59 954
Dettaglio debiti onerosi a lungo termine		
- 1 - 5 anni	42 357	33 869
di cui leasing	4 827	-
- > 5 anni	92 802	53 466
di cui leasing	3 133	-
Dettaglio immobilizzazioni materiali		
Immobilizzazioni materiali	277 547	238 945
di cui leasing	6 845	-
Onorario all'ufficio di revisione		
Servizi di revisione	145	138

## Relazione dell'Ufficio di revisione sul conto di gruppo 2019

In qualità di Ufficio di revisione abbiamo svolto la revisione dell'annesso conto di gruppo della Hupac SA, costituito da bilancio, conto economico, conto dei flussi di mezzi liquidi e allegato, per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019.

### Responsabilità del Consiglio d'amministrazione

Il Consiglio d'amministrazione è responsabile dell'allestimento del conto di gruppo in conformità alle disposizioni legali e alle regole di consolidamento e di valutazione descritte in allegato. Questa responsabilità comprende la concezione, l'implementazione e il mantenimento di un sistema di controllo interno relativamente all'allestimento di un conto di gruppo che sia esente da anomalie significative imputabili a frodi o errori. Il Consiglio d'amministrazione è inoltre responsabile della scelta e dell'applicazione di appropriate norme contabili, nonché dell'esecuzione di stime adeguate.

### Responsabilità dell'Ufficio di revisione

La nostra responsabilità consiste nell'esprimere un giudizio sul conto di gruppo sulla base della nostra revisione. Abbiamo svolto la nostra revisione conformemente alla legge svizzera e agli Standard svizzeri di revisione. Tali standard richiedono di pianificare e svolgere la revisione in maniera tale da ottenere una ragionevole sicurezza che il conto di gruppo non contenga anomalie significative.

Una revisione comprende lo svolgimento di procedure di revisione volte a ottenere elementi probativi per i valori e le informazioni contenuti nel conto di gruppo. La scelta delle procedure di revisione compete al giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi che il conto di gruppo

contenga anomalie significative imputabili a frodi o errori. Nella valutazione di questi rischi il revisore tiene conto del sistema di controllo interno, nella misura in cui esso è rilevante per l'allestimento del conto di gruppo, allo scopo di definire le procedure di revisione appropriate alle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del sistema di controllo interno. La revisione comprende inoltre la valutazione dell'adeguatezza delle norme contabili adottate, della plausibilità delle stime contabili effettuate, nonché un apprezzamento della presentazione del conto di gruppo nel suo complesso. Riteniamo che gli elementi probativi da noi ottenuti costituiscano una base sufficiente e appropriata su cui fondare il nostro giudizio.

### Giudizio di revisione

A nostro giudizio, il conto di gruppo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 è conforme alla legge svizzera e alle regole di consolidamento e di valutazione descritte in allegato.

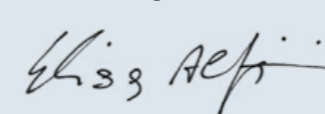
### Relazione in base ad altre disposizioni legali

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

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

Raccomandiamo di approvare il presente conto di gruppo.

Ernst & Young AG



Elisa Alfieri  
Perito revisore abilitato  
(Revisore responsabile)



Michele Balestra  
Perito revisore abilitato

Lugano, 21 aprile 2020

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

